

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

БОЙ НЕИЗБЕЖЕН!



ПИТЕР Ч. СМИТ

Annotation

Аннотация издательства: После поражения Франции в июне 1940 г. британский флот вынужден был без поддержки союзников противостоять итальянским и немецким ВМС. Стратегическое значение внезапно приобрел Средиземноморский театр военных действий. Военные операции английских моряков против итальянцев в 1940–1941 гг. на Средиземном море, победы адмирала Каннингхэма, боевой путь авианосца «Арк Ройал», борьба эсминцев с немецкими подводными лодками — этому и посвящен сборник произведений английских военных историков.

- [Смит П. Ч](#)
 - [Часть первая.](#)
 - [Глава 1.](#)
 - [Глава 2.](#)
 - [Глава 3.](#)
 - [Глава 4.](#)
 - [Глава 5.](#)
 - [Глава 6.](#)
 - [Глава 7.](#)
 - [Часть вторая.](#)
 - [Глава 8.](#)
 - [Глава 9.](#)
 - [Глава 10.](#)
 - [Глава 11.](#)
 - [Глава 12.](#)
 - [Глава 13.](#)
 - [Глава 14.](#)
 - [Часть третья.](#)
 - [Глава 15.](#)
 - [Глава 16.](#)

- [Глава 17.](#)
 - [Глава 18.](#)
 - [Глава 19.](#)
 - [Глава 20.](#)
 - [Список фотографий](#)
 - [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
 - [3](#)
 - [4](#)
 - [5](#)
 - [6](#)
 - [7](#)
-

Смит П. Ч
Бой неизбежен!

Часть первая. Единственный снаряд

Глава 1.

«Превосходящие силы противника»

С того самого момента, как в 1920-х годах к власти в Италии пришли фашисты, военная мощь этого государства начала стремительно расти. Поэтому вероятность прямого столкновения с давно присутствующими в этом регионе силами Великобритании становилась все выше. Хотя сначала Бенито Муссолини охотно говорил о совместном влиянии, было совершенно ясно, что лидер оголтелых националистов раньше или позже будет стараться расширить сферу влияния Италии путем территориальных приобретений. Диктаторский характер режима позволил ему вывести страну из хаоса, в который она погрузилась после окончания войны, он же делал внешнюю экспансию почти неизбежной.

Любая диктатура не может останавливаться в своем развитии. Но инерция первого толчка заканчивается, и диктатору требуются новые успехи. Как вскоре стало ясно, дуче намеревается воссоздать на берегах Средиземного моря бывшую Римскую империю. Итальянский народ бессознательно следовал за ним, просто потому, что «поезда начали приходить вовремя». Зачарованные обещаниями смутного, но великого будущего, итальянцы ждали от своего лидера чего-то необычного. А он все дальше следовал по пути удовлетворения безграничных амбиций и старался дать своим последователям и приверженцам все новые доказательства своего успеха и величия.

В Италии сохранилось неприязненное отношение к бывшим союзникам, которое зародилось в конце Первой Мировой войны. Италия вступила в войну на стороне Антанты, только получив твердые обещания

территориальных приобретений после победы. Однако Соединенные Штаты, вступившие в войну еще позднее, этих гарантий не давали. Итальянская колониальная экспансия на Средиземном море началась еще в начале века, когда были захвачены Ливия, Киренаика, Додеканезские острова и Родос, ранее принадлежавшие Турции. Дуче планировал использовать свой Ливийский плацдарм в качестве базы для дальнейшей экспансии на восток и на запад, хотя сначала главным врагом выступала только Франция. Ведь именно против нее были направлены отчаянные призывы с балкона Палаццо Венеция: «Корсика, Тунис, Ницца!» Его амбиции в Адриатике получили отражение в названиях серии тяжелых крейсеров: «Фиуме», «Пола», «Триесте». Его министры с упоением рисовали стрелы наступления на Балканы, намереваясь захватить Албанию (действительно оккупированную в 1939 году), Югославию и Грецию.

Влияние Великобритании в этом районе было огромным и сохранялось на протяжении столетий, хотя ее территориальные приобретения ограничились Гибралтаром на западе, Мальтой в центре и Кипром на востоке Средиземного моря. Однако имелся формально нейтральный Египет, где, согласно договорам, Англия могла разместить свои войска для защиты Суэцкого канала и контроля над Англо-Египетским Суданом. Это позволило англичанам построить важную военно-морскую базу в Александрии, которая была менее уязвима, чем Мальта. Ранее этот остров являлся опорным стержнем всех британских военных планов в этом районе. Разумеется, главным фактором британского влияния был Средиземноморский флот, который по размерам уступал только Флоту Метрополии. Несмотря на то, что по прошествии 20 лет после окончания Великой Войны Япония превратилась в наиболее реального и опасного противника, большая

часть британского флота продолжала базироваться в Атлантике и на Средиземном море. Его постоянное присутствие неизменно раздражало Муссолини, который претендовал на безраздельное обладание этой полоской воды — «*Mare Nostrum*». Само существование британского Средиземноморского флота являлось молчаливым, но твердым ответом диктатору: «Нет!»

Тем не менее, Муссолини дал своим вооруженным силам полную свободу действий, и они в 1930-х годах начали быстро наращивать мощь, чтобы оспорить господство британских и французских армий и флотов, которые по суммарной численности заметно превосходили итальянские. Со временем все больше и больше факторов меняли соотношение сил в пользу дуче. Мы рассмотрим их поочередно.

Прежде всего, англо-французские договоренности не были подкреплены специальным договором, согласно которому стороны обязывались бы оказывать друг другу помощь в случае конфликта с Италией. Франция продолжала вооружаться самостоятельно, имея в виду предстоящее столкновение с Италией, что сказывалось, в первую очередь, на развитии флота и авиации. В начале 1930-х годов Германия еще не вызывала особенных опасений, так как она была демилитаризована, а линия Мажино считалась совершенно неприступной. Но после прихода к власти Гитлера и НСДАП, которые являлись отдаленным подобием режима Муссолини, у Франции появились другие заботы, что играло на руку итальянцам.

Британия номинально поддерживала нормальные отношения с обеими странами, но с подозрением относилась к любым инициативам, которые могли лишить ее свободы действий. Поэтому на море англо-французское сотрудничество было минимальным, и совместные планы не готовились. В результате гонка морских вооружений на Средиземном море в 1930-х

годах превратилась в состязание между двумя странами. Италия и Франция строили линкоры каждая «в ответ на...», все больше раскручивая маховик. Великобритания смотрела на вещи более спокойно, но тем временем все больше и больше увязала в трясине различных договоров по ограничению морских вооружений, которые подрезали жилы ее флоту. Министерство финансов с удовольствием помогало в этом врагам страны, еще туже затягивая удавку на шее флота, и мешало замене стареющих кораблей. Хотя положение Королевского Флота на Средиземноморском театре на бумаге выглядело прочным, в действительности его боевой потенциал неуклонно сокращался.

Зато прямой противоположностью этому выглядела политика Италии, которая использовала любую возможность довести свои вооруженные силы до пределов, установленных договорами, и оснастить их самым современным оружием. В отношении развития флота это означало закладку 4 линкоров по 35000 тонн каждый для замены 4 старых кораблей этого класса. Но тем временем итальянцы затеяли капитальную модернизацию старых кораблей. Вдобавок была развернута широкомасштабная программа строительства кораблей других классов — тяжелых и легких крейсеров, лидеров и эсминцев, а также создание самого большого в мире подводного флота^[1].

Если говорить только о кораблях, то итальянский флот выглядел очень внушительно. Новые линкоры были вооружены 381-мм орудиями. Их строительство велось ударными темпами, тогда как в Англии еще тянулось вялое обсуждение кораблей новой программы, а всякая парламентская шваль трепалась о лимите главного калибра в 356 мм. Италия имела всего 7 тяжелых крейсеров против 15 «договорных» крейсеров у Англии, однако они были построены гораздо позднее. К тому же

итальянские конструкторы и не думали ограничивать себя различными погаными бумажонками вроде договорных ограничений тоннажа, с учетом которых проектировались британские корабли. Это прояснилось совершенно неожиданным образом, когда во время Гражданской войны в Испании итальянский тяжелый крейсер «Гориция» был отбуксирован в Гибралтар для ремонта. Там стало очевидно, что его водоизмещение по крайней мере на 10 процентов превышает официально заявленные 10000 тонн.

Итальянские легкие крейсера и эсминцы считались очень быстроходными, хотя не столь сильно вооруженными, как их британские аналоги. В быстроходность итальянских кораблей не слишком верили, потому что сенсационные результаты ходовых испытаний, по слухам, были достигнуты нечестным путем. Корабли выходили на мерную милю без вооружения при неполной загрузке. Однако в военное время выяснилось, что итальянские корабли могут уйти от английских. Они также были не очень хорошо бронированы, но это еще предстояло доказать.

Морские традиции итальянцев не были слишком давними. Их в основном заботила безопасность своих коротких морских коммуникаций между Италией, Сицилией и Ливией. В то время, когда радар еще не стал решающим фактором морской войны, пуленепробиваемые рубки итальянских эсминцев ночью становились роковым недостатком, потому что они серьезно ограничивали видимость. Мостики всех британских эсминцев были открытыми, поэтому англичане «слепотой» совершенно не страдали.

Серьезно беспокоило подавляющее превосходство Италии в подводных лодках. Итальянский флот располагал более чем 100 субмаринами, которые теоретически могли наглухо перекрыть центральную часть Средиземного моря, особенно если им помогут

плотные минные поля в мелководных районах и многочисленные бомбардировщики Реджиа Аэронаутика.

В целом военное положение Италии в конце 1930-х годов выглядело достаточно прочным, особенно если учесть ее географическое положение в центре Средиземного моря. Апеннинский полуостров буквально разрезал силы союзников пополам. Италия была достаточно сильной, чтобы оказывать влияние на британскую политику, что было ясно продемонстрировано во время Абиссинского кризиса, когда Англия оказалась не способна ни на что большее, чем пустые призывы к «санкциям». Опасения, что британский флот понесет тяжелые потери от ударов с моря и воздуха, были всеобщими. Хотя на Средиземное море перебрасывались подкрепления из отечественных вод, Муссолини все-таки решил блефануть еще раз и увеличить свою колониальную империю. Естественно, что при этом он еще больше удалился от Англии и Франции и попался в теплые объятия немецкого диктатора. Их сближение было ускорено во время Гражданской войны в Испании, в которой итальянские вооруженные силы приняли самое широкое участие.

Англичане еще в 1937 году решили, что в случае войны с Италией они смогут держать на Мальте только легкие силы, поэтому ядро Средиземноморского флота будет сосредоточено в Александрии. В Гибралтаре базировалось небольшое соединение из одной флотилии эсминцев и группы вспомогательных кораблей. Их поддерживала ничтожная по размерам армия в Египетской пустыне. Авиация практически не существовала, так как несколько устаревших бипланов называть воздушными силами не поворачивался язык.

После начала войны в 1939 году положение стало несколько более терпимым, так как большинство кораблей французского флота было сосредоточено

именно в Средиземном море. Главные базы находились в Тулоне на юге Франции и в Мерс-эль-Кебире в Алжире. Французы располагали еще несколькими базами на африканском побережье вплоть до Бизерты. Соотношение сил на море изменилось в пользу союзников. Более того, экономическое положение Италии было настолько тяжелым, что дуче, хотя и рвался присоединиться к Гитлеру в борьбе против западных демократий, все-таки был вынужден сдерживать себя и ждать более благоприятной возможности. Когда союзники установили морскую блокаду Германии, это лишь усилило ненависть Муссолини к ним. Но в тот момент он ничего не мог сделать.

После падения Франции в июне 1940 года дуче решил, что настал его час. 10 июня под гром фанфар он объявил, что Италия вступает в войну. За несколько недель карта Европы была капитальным образом перекроена, и соотношение сил на Средиземноморском театре резко изменилось не в пользу англичан. Оно стало таким, что одно время возникли опасения: а удастся ли вообще там удержаться?

После капитуляции Франции и ее подписания «перемирия» с державами Оси Англия потеряла поддержку современного и мощного французского флота и французских ВВС в этом районе. Были утеряны все военные и морские базы в Западном Средиземноморье, если не считать самого Гибралтара. В центральном бассейне осталась только Мальта, которая была буквально беззащитна, потому что находилась совсем рядом с Италией. В Восточном Средиземноморье британский флот базировался в более чем 1000 миль от основных итальянских коммуникаций, ведущих в Африку.

При этом сам флот был отнюдь не той отлично подготовленной и сплаванной командой, какой был до

войны. Тогда британский Средиземноморский флот представлял собой грозную силу, несмотря на не самые новые корабли, это был цвет Королевского Флота. Морякам довоенного Средиземноморского флота, которым командовали адмиралы Фишер и Паунд, было неведомо чувство страха перед Италией. Впрочем, моряки адмирала Каннингхэма в июне 1940 года тоже ее не боялись. Но в первые месяцы войны этот флот был раздерган по частям, чтобы решать разнообразные задачи на всех океанах. 1-я эскадра крейсеров, укомплектованная тяжелыми крейсерами, была рассеяна по всем морским коммуникациям, чтобы защищать их от рейдеров. Непревзойденные минные флотилии были брошены в пекло Нарвика и Дюнкерка, где были почти начисто истреблены. Старые линкоры с их великолепно подготовленными артиллеристами, отправились в Арктику. От флота остался один скелет.

Только в мае 1940 года на Средиземное море снова начали прибывать подкрепления. К этому времени британский флот уже понес серьезные потери. Немецкая армия стояла у порога самой Великобритании, и над метрополией нависла угроза вторжения. Соединение, которое удалось сколотить в Александрии, было гораздо меньше, чем то, которое господствовало на Средиземном море всего 10 месяцев назад.

Какой же была жизнь на борту кораблей Средиземноморского флота в это время? Вспоминает Д. Клэр, служивший на авианосце «Игл»:

«Я попал на «Игл» 4 мая 1940 года с «Рэмиллиса» как раз перед отправкой на Средиземное море, за несколько дней до моего семнадцатого дня рождения. Полагаю, что могу честно сказать: я просто наслаждался проведенным на авианосце временем, хотя в то время предпочел бы служить на более мелком

корабле. Я всегда мечтал попасть на эсминец. Условия жизни были сносными для столь старого корабля, как мне кажется. Хотя по современным меркам они были довольно тяжелыми. Как всегда, в море не хватало пресной воды. Всем полагалось иметь котелок, в котором лежал дневной паек. Но в те дни со всем таким охотно мирились, потому что это считалось морской романтикой. Питьевую воду для охлаждения держали в брезентовых емкостях, потому что ни о каких холодильниках в кубриках не приходилось даже мечтать.

Однако я продолжаю считать, что мы были одной семьей. Не имело значения, давно ты служишь на корабле или только что переведен с другого. Во время увольнений в Александрии все «Орлы» были заодно. Я служил юнгой-сигнальщиком, рядовым матросом, сигнальщиком, старшим сигнальщиком, но все офицеры, с которыми мне приходилось сталкиваться на мостике, были первоклассными специалистами. Командир корабля, как обычно, стоял несколько поодаль, однако он ко всем относился хорошо, особенно к нам, мальчишкам. Дело в том, что на борту находились еще несколько парней моложе меня.

По моему мнению, как сигнальщика, на «Игле» служил просто великолепный боцман сигнальщиков. Он был жестким командиром, но сумел заинтересовать своих подчиненных карьерой, охотно помогал нам и делился своими знаниями. Поэтому я благодарен ему за то, что в 19 лет стал старшиной-сигнальщиком. Его звали мистер Бодден.

Когда я попал на авианосец, его экипаж почти целиком состоял из старослужащих. Но

когда нас перевели на Средиземное море, к нам присоединилось много призывников и резервистов. В этом нам повезло. Мы были отлично подготовлены, а новички — нет. Поэтому мы начали более ответственно относиться к своим обязанностям. Зато на долю новичков выпали не самые приятные дела, которые в ином случае пришлось бы делать нам!»

Еще одно описание кораблей Средиземноморского флота дает артиллерийский офицер, служивший в то время на «Нептуне».

«Первые 7 месяцев войны мы провели в Южной Атлантике, гоняясь за немецкими рейдерами, либо сами по себе, либо вместе с «Арк Ройялом» и «Ринауном», а один раз вместе с французской эскадрой. Мы провели всего несколько дней во Фритауне или Дакаре, перехватив и потопив на второй день войны «Иин» и через несколько недель «Адольф Верманн». Когда был замечен «Граф Шпее», мы отделились от французской эскадры, чтобы соединиться с коммодором Харвудом. Однако нам пришлось зайти для дозаправки в Рио, и пока мы там торчали, стало известно, что «Граф Шпее» затоплен.

Крейсер был переведен на Средиземное море буквально накануне того дня, когда Италия объявила войну. В это же время у нас поменялись несколько офицеров, в том числе капитан 1 ранга Морзе, которого заменил капитан 1 ранга Рори О'Коннор. Рори О'Коннор, несомненно, был прекрасным командиром, который вскоре узнал всю команду своего

корабля. Однако позднее, когда мы покинули Средиземное море и отправились в Индийский океан охотиться за рейдерами, дела пошли не так хорошо. Мы продолжали думать, что вернемся домой, но вместо этого один поход следовал за другим. Еще одна погоня за рейдером, бросок к Южным островам, в том числе к Кергелену, под флагом адмирала Дж. Д. Каннингхэма мы участвовали в неудачной операции у Дакара, затем кораблю пришлось мотаться между Лагосом и Камеруном, чтобы поддерживать войска Свободной Франции. Это была жаркая и утомительная работа. Команда корабля и кое-кто из офицеров начали понимать, что Рори больше интересуют военные операции, чем состояние команды. Большинство матросов покинуло Англию в сентябре 1937 года, и с тех пор они не встречались со своими семьями, хотя очень беспокоились о родных из-за немецких воздушных налетов.

Находясь в Средиземном море, «Нептун» обстреливал Бардию в составе англо-французской эскадры. Мы вышли из Александрии с нашими французскими союзниками, чтобы пройти через Мессинский пролив, но операция была отменена после капитуляции Франции, которая вышла из войны. Однажды мы весь день простояли в гавани Александрии, наведя орудия на французский крейсер, стоящий рядом. Вместе с эскадрой мы участвовали в перехвате 3 итальянских эсминцев, из которых один потопили. Однажды в воскресенье нас отправили в Эгейское море, чтобы перехватить итальянский транспорт с грузом бензина. Мы его потопили, но

подверглись сильной бомбардировке, которая не причинила вреда».

Ко времени боя у Калабрии крейсерская эскадра считала себя опытной и эффективной командой.

Англия в то время почти ничего не могла отправить в Александрию: ни современных истребителей, ни танков, никакой техники и вооружения для сухопутной, морской и воздушной войны. Зато у противника дела обстояли иначе. Италия могла бросить против них всю свою военную мощь, не опасаясь осложнений и постоянно отправляя подкрепления. Адмиралтейству пришлось формировать в Западном Средиземноморье новое ударное соединение взамен выбывшего из игры французского флота. Но в качестве первой задачи Соединению Н пришлось решать задачу нейтрализации флота бывшего союзника, чтобы не позволить ему попасть в лапы Оси. Поэтому его участие в Средиземноморской войне пока ограничилось блокадой Гибралтарского пролива и несколькими недолгими выходами к Сардинии, чтобы немного отвлечь внимание итальянцев. Поэтому вся тяжесть рухнула на плечи Каннингхэма, и он был вынужден воевать фактически в одиночку.

К счастью, это был нужный человек в нужном месте. Эндрю Б, как его называли, был одним из самых великих моряков современной эпохи. Его совершенно не пугало неравенство сил, он был совершенно уверен в будущем, и такой взгляд на вещи стал нормой для его подчиненных. Несмотря на вопли самозванных пророков в Англии, которые с мрачной радостью предрекали поражение и гибель, если только флот решится выйти в кишачные подводными лодками и бомбардировщиками воды Центрального Средиземноморья, Каннингхэм сразу сделал именно это, чтобы проверить, чего стоит его противник. Каннингхэм был совершенно уверен, что

любой британский матрос стоит десятка итальянских, и потому он всегда **искал** битвы, на море и в воздухе, и даже не думал скрываться от схватки.

Дуче потребовал от своих командующих ведения наступательных действий на всем Средиземноморском театре, но действительность превратила эти заявления в очередной пустой фарс. Главной заботой военного командования Италии стало медленное наращивание сил в Ливии, которым оно занималось все лето, готовя на осень ограниченное наступление на британские позиции вдоль египетской границы. Для этого флот должен был наладить регулярное следование конвоев с топливом, боеприпасами и войсками через узкий Сицилийский пролив между портами Италии и Триполи, Бенгази, Тобруком. Командование итальянского флота — Супермарина — не планировало никаких грандиозных наступлений. Оно намеревалось ограничиться отправкой на запад и на восток большого количества подводных лодок, под прикрытием которых должны были совершать переходы конвои. Для сопровождения конвоев привлекались главные силы итальянского флота. Командование Реджиа Аэронаутика рвалось на деле испробовать свои давно лелеемые теории о полном превосходстве тяжелых бомбардировщиков над линкорами. Супераэрео сразу начало поиски по всему морю, надеясь обнаружить британский флот и тут же уничтожить его. Большое количество опытных бомбардировочных экипажей было переброшено на базы Додека-незских островов, Ливии и юга Италии, откуда они легко могли добраться до основных морских коммуникаций. Пилоты были совершенно уверены в успехе. Однако контакты между Супермариной и Супераэрео были минимальными, что резко отличалось от английской практики. Хотя англичане имели в своем распоряжении минимальные силы, они сумели наладить достаточно тесное взаимодействие.

Итальянским флотом командовал адмирал Иниго Кампioni, которого очень тревожило то, что дуче ожидал от него и его флота великих деяний. При этом Кампioni прекрасно сознавал, что его флот плохо подготовлен к решающему столкновению с англичанами. Новые линкоры были достроены, но еще не вошли в состав флота. А пока что ему приходилось полагаться на старые корабли, которые значительно уступали в калибре орудий британским тяжеловесам. Поэтому он сразу отверг как безумное предложение немедленно искать генерального сражения, вместо этого прикрыв минными полями и подводными лодками свои фланги. ВВС должны были заранее сообщить о появлении противника и помочь флоту избежать неприятного столкновения.

Таковы были исходные позиции, с которых противники пошли навстречу первому крупному столкновению флотов на Средиземном море со времен Абукирского сражения, происшедшего полтора века назад, и столетней давности Наваринской битвы. Давайте рассмотрим более подробно, какими силами в то время располагали оба главнокомандующих.

Для начала напомним, что Каннингхэм в качестве главной базы был вынужден использовать порт в стране, которая совсем не намеревалась поддерживать Великобританию в ее борьбе. Британское военное присутствие в этой стране началось со времен бомбардировки Александрии и сражения в Тель-эль-Кебира в конце XIX века. Его влияние на жизнь Египта было всеобъемлющим, однако египтяне даже не притворялись, что им это нравится. Египет совсем не рвался начать войну с Италией, поэтому, хотя в 1936 году был подписан англо-египетский договор, англичане не могли рассчитывать на слишком многое. Эти «вынужденные уступки» позволили им хотя бы

содержать гарнизоны в Александрии и Зоне Суэцкого канала и усиливать их в случае необходимости.

Так как в течение многих десятилетий главной базой флота служила Мальта, портовые сооружения Александрии оставляли желать много лучшего. Перед войной обсуждались планы создания мобильной базы флота либо в Наваринской бухте в Греции, либо в бухте Суда на Крите, чтобы использовать ее как передовую базу. Однако эти планы сорвало отсутствие денег. Точно так же остались без ответа все требования сэра Уильяма Фишера и других командующих флотом усилить оборону Мальты, в том числе построить надежные бункера для подводных лодок. Обо всем этом пришлось забыть, и вопрос об улучшении условий базирования флота в Александрии постигла та же участь. В 1935 году на Средиземное море было отправлено кое-какое оборудование мобильной базы, которое было использовано именно в Александрии, хотя это и была полумера.

Однако к лету 1939 года база мало изменилась, и даже самая буйная фантазия не могла помочь вообразить ее в качестве главной базы флота. Зенитки можно было пересчитать по пальцам, береговые батареи были укомплектованы египтянами, истребителей практически не было. Сами аэродромы только начали строиться и предназначались лишь для временного базирования самолетов Воздушных Сил Флота на период, когда авианосцы стоят в порту. Не было аэростатов заграждения, не было безопасных складов боеприпасов, не было плавучего дока для линкоров. Словом, не было вообще ничего.

Самый крупный док мог принимать лишь небольшие крейсера. Мастерские «Хедив Стимшип Лайн» могли проводить только косметический ремонт. Глубоководные стоянки еще сооружались, так же, как новые причалы и склады.

Хотя к июню 1940 года можно было заметить определенные улучшения, главнокомандующий совершенно справедливо назвал Александрию портом, плохо защищенным и мало подходящим для базирования флота. Сюда в конце концов прислали из Порсмута большой плавучий док, однако в основном флоту предстояло жить на самообеспечении. В Александрию была отправлена большая плавучая мастерская «Ресурс» (12300 тонн), плавучая база эсминцев «Вулвич» (8750 тонн), плавучая база подводных лодок «Мэйдстоун» (8900 тонн), а также различные вспомогательные суда вроде сетевых и боновых заградителей, водоналивных судов, танкеров, транспортов боеприпасов. Было дано обещание направить в Александрию несколько «Харрикейнов» и дополнительные зенитные орудия за счет Мальты. Прожекторных батарей было мало, и они находились в плохом состоянии. Особенно мешало то, что они состояли в совместном англо-египетском подчинении, причем каждый тянул одеяло на себя, не думая о сотрудничестве.

Зато итальянцы с самого начала могли пользоваться многочисленными базами, которые были хорошо расположены, отлично защищены и неплохо подготовлены. Таранто, являвшийся главной базой флота, располагался на каблуке итальянского «сапога» и был с трех сторон прикрыт сушей. Здесь базировалась дивизия, состоящая из 2 старых линкоров, дивизия тяжелых крейсеров, 2 дивизии легких крейсеров и 4 флотилии эсминцев. Италия оккупировала Албанию, поэтому минные заграждения и дозоры подводных лодок в Отрантском проливе теоретически давали им полный контроль над Адриатическим морем. Итальянцы располагали крупной военно-морской базой в Неаполе на западном побережье полуострова, откуда они могли угрожать всему Западнему Средиземноморью. Здесь

базировались 2 дивизии легких крейсеров и 1 флотилия эсминцев, которые все-таки не обладали ударной силой линкоров. Еще дальше на север в Специи базировались старый линкор и 3 флотилии миноносцев, которые использовались для эскортных целей. В начале войны четвертый линкор находился в Адриатике. 2 новых линкора достраивались в Таранто и Неаполе, однако были окончательно готовы только в августе. Еще 2 линкора пока стояли на стапелях.

Для контроля за проливом между Сицилией и Тунисом Италия располагала важными базами в Мессине и Аугусте, где находились дивизия тяжелых и дивизия легких крейсеров и 4 флотилии эсминцев. К ним на помощь легко могли прийти корабли из Таранто. В самой Северной Африке в Триполи базировались 2 флотилии эсминцев, а в Тобруке находились миноносцы.

Додеканезские острова и Родос блокировали Эгейское море. Эти базы использовались легкими силами, однако главную угрозу для Каннингхэма представляли аэродромы на этих островах. Оттуда дальние бомбардировщики легко могли атаковать британский флот при каждом выходе в Центральное Средиземноморье. В Калабрии и на Сицилии также имелось много аэродромов, которые господствовали над всей центральной частью моря. Кроме того, Италия обладала подавляющим превосходством в подводных лодках. Развернув их, она могла парализовать попытки Каннингхэма двинуть флот на запад. Горстка британских подводных лодок базировалась на Мальте.

Такой была система базирования противников. А что можно сказать о кораблях, находящихся в этих базах? В качестве главной ударной силы Каннингхэм мог выставить 4 линкора. Надо отметить, что все средиземноморские линкоры, как британские, так и итальянские, были построены еще в годы Первой Мировой войны. Однако флагман Каннингхэма,

знаменитый «Уорспайт», был модернизирован в 1930-х годах. При водоизмещении 30600 тонн он был вооружен 8-381-мм орудиями, которые во время модернизации получили угол возвышения 30°. Это увеличило дальноточность главного калибра линкора до 32200 ярдов. Его бывший систер-шип «Малайя» не прошел столь капитальной модернизации. Хотя он был вооружен такими же орудиями, их угол возвышения составлял всего 20°, поэтому дальноточность не превышала 23400 ярдов. На довоенных испытаниях «Малайя» немного превысила 23 узла, тогда как «Уорспайт» развивал на целый узел больше. Двумя другими линкорами Средиземноморского флота были «Ройял Соверен» и «Рэмиллис» (29150 тонн). Хотя они были построены чуть позднее первой пары, но не проходили никаких серьезных перестроек. Они также были вооружены 8-381-мм орудиями в четырех башнях, но зато их скорость не превышала 20 узлов. Машинные установки «Малайи», «Ройял Соверена» и «Рэмиллиса» были старыми и имели привычку часто ломаться. На «Малайе» постоянно текли конденсаторы, а два других корабля испытывали проблемы с котлами, поэтому не могли развивать полную скорость.

Итальянцы имели боеготовых 4 старых линкора: «Конте ди Кавур», «Джулио Чезаре», «Кайо Дуилио», «Андреа Дориа». В период между войнами они прошли капитальную модернизацию. Их главных калибр состоял из 10-320-мм орудий, что было меньше, чем на британских линкорах. Однако на практике итальянские линкоры могли стрелять дальше, чем их противники, исключая «Уорспайт». С новыми машинными установками они могли развивать 27 узлов, что давало им заметное преимущество в скорости над англичанами.

Как мы видели, Каннингхэм полностью лишился своих тяжелых крейсеров, которые являлись одной из главных составляющих морской мощи на Средиземном

море. Поэтому он вообще не имел кораблей этого класса, которые могли бы противостоять 7 кораблям, имеющимся у итальянцев. Это были «Зара», «Пола», «Фиуме», «Гори-ция» и «Больцано» (12000 тонн) и более старые «Тренто» и «Триест» (10000 тонн). Все они были вооружены 8-203-мм орудиями и имели скорость 32 узла.

В классе легких крейсеров англичане также уступали по всем статьям. Из 9 кораблей, которые они могли выставить, современными были только «Глостер» и «Ливерпуль» (10000 тонн), вооруженные 12-152-мм орудиями. «Нептун» и «Орион» были чуть старше и чуть меньше (7270 тонн). Эти корабли были вооружены 8-152-мм орудиями, так же, как и австралийский «Сидней» (6830 тонн). Все эти корабли имели скорость около 32 узлов и вошли в состав 7-й эскадры крейсеров.

Кроме них, Каннингхэм имел более старые крейсера 3-й эскадры. «Дели» (4850 тонн), вооруженный 6-152-мм орудиями, был построен в 1920 году. Еще более маленькие и старые «Кейптаун», «Каледон» и «Калипсо» были построены входы Великой войны и не проходили вообще никаких модернизаций. Они имели водоизмещение 4290 тонн и были вооружены 5-152-мм орудиями. Считалось, что эти старые корабли могут развивать скорость до 29 узлов. В действительности они исполняли вспомогательные обязанности. В мае «Дели» отправился на ремонт в Гибралтар, а «Калипсо» был потоплен итальянской подводной лодкой почти сразу после начала военных действий 12 июня.

Против 5 современных британских легких крейсеров итальянцы могли выставить 12 кораблей этого класса. Все они могли развивать скорость до 37 узлов. Это были «Абруцци» и «Гарибальди» (9387 тонн, 10-152-мм орудий); «Д'Аоста» и «Эугенио ди Савойя» (8610 тонн, 8-152 мм орудий); «Монтекукколи» и «Аттендоло» (7405 тонн, 8-152-мм орудий); «Кадорна» и «Диац» (5232

тонны, 8-152-мм орудий); «Да Барбиано», «Ди Джуссано», «Коллеони», «Банде Нере» (5110 тонн, 8-152-мм орудий).

Еще более заметной была разница в количестве эсминцев. Каннингхэм имел 20 кораблей в составе 3 флотилий. Это были 2-я флотилия: «Хиперион», «Хэйвок», «Хироу», «Хируорд», «Хостайл», «Хэсти», «Айлекс», «Империал» (1360 тонн, 4-120-мм орудия, 4 ТА 533 мм, хотя последние 2 имели по 5 ТА, 35 узлов); 14-я флотилия: «Мохаук», «Нубиэн» (1870 тонн, 8-120-мм орудий, 4 ТА 533 мм, 37 узлов), «Джервис», «Янус», «Джюно» (1690 тонн, 6-120-мм орудий, 5 ТА 533 мм, 36 узлов); 10-я флотилия: «Стюарт» (1530 тонн, 5-120-мм орудий, 6 ТА 533 мм, 35 узлов), «Вендетта», «Уотерхен», «Вампир», «Вояджер» (1100 тонн, 4-120-мм орудия, 6 ТА 533 мм, 34 узла), «Дэйнти», «Дайамонд», «Дикой», «Дифендер» (1400 тонн, 4-120-мм орудия, 4 ТА 533 мм, 35 узлов). Кроме того, в Александрии проходил переоснащение эсминца «Гарланд», переданный польскому флоту. Однако он собирался отправиться в Англию. Почти все они были относительно новыми кораблями. Опыт первых месяцев войны заставил заменить на них кормовой торпедный аппарат 76-мм зенитным орудием. Единственным исключением были 4 старых эсминца австралийского флота «Стюарт», «Вампир», «Вояджер» и «Уотерхен», которые были построены еще около 1920 года и модернизаций не проходили. Хотя их презрительно называли «флотилией металлолома», они сражались очень отважно.

Против этих двух десятков эсминцев итальянцы имели 57 флотских эсминцев и 67 эскортных эсминцев^[2]. Большинство из них было вооружено не слабее английских кораблей, но, как правило, итальянцы были быстрее.

Против 115 итальянских подводных лодок англичане имели всего 12 единиц. Это были старые и крупные

лодки с китайской станции. «Один», «Олимпус», «Отус», «Грэмпус» и «Рокуол» в июне базировались на Мальту. «Озирис», «Освальд», «Пандора», «Паршиэн», «Феникс» и «Протеус» сначала находились в Александрии. Все лодки были построены в 1929–32 годах и были вооружены 102-мм орудием и 6 ТА 533 мм, исключая более современные «Грэмпус» и «Рокуол», которые были подводными заградителями.

Но у англичан был один корабль, аналогов которому итальянцы не имели. Это авианосец «Игл». Он был старым кораблем, его начали строить еще до Первой Мировой войны как чилийский линкор «Альмиранте Кохрейн». Недостроенный корпус был конфискован Королевским Флотом, но его не достроили, как однотипный «Альмиранте Латорре», он же «Канада», а законсервировали до 1918 года. После этого линкор превратился в авианосец и вошел в состав Королевского Флота в 1923 году. Для авианосца «Игл» был тихоходным, так как его максимальная скорость не превышала 24 узлов. Авиагруппа тоже была маленькой — всего 21 самолет. При водоизмещении 22600 тонн он был вооружен 9-152-мм орудиями и 4-102-мм зенитками. Такое вооружение было отражением устаревших взглядов на авианосцы и являлось мертвым грузом.

Хотя итальянцы желали строить собственные авианосцы, Муссолини отвергал идею использования подобных кораблей в окруженном со всех сторон сушей Средиземном море. Он предполагал, что здесь господствуют стаи его дальних бомбардировщиков. Даже кое-кто из британских офицеров ожидал, что авианосец будет ими быстро уничтожен, однако эти корабли оказались гораздо более стойкими, чем предполагалось. Самой большой угрозой для них, как и для других кораблей, являлись пикировщики. Однако итальянцы имели только одну экспериментальную эскадрилью, которая не представляла собой реальной

угрозы. Торпедоносцы были самым опасным врагом линкоров и британских, и итальянских, но опять-таки в июне 1940 года Италия имела совсем немного торпедоносцев, хотя довольно быстро развивала этот тип самолета. Англичане имели только безнадежно устаревшие TSR «Суордфиши» «Игла», которых насчитывалось всего 17 штук. Авианосец не имел истребителей для самозащиты и защиты флота.

Кроме перечисленных кораблей, Каннингхэм имел старый монитор «Террор» (7200 тонн, 2-381-мм орудия, 12 узлов), базировавшийся на Мальте, сетевой заградитель «Протектор», эскадренные тральщики «Абинг-дон», «Багшот», «Фархэм» и «Ферной», вооруженные досмотровые суда «Чакла» и «Фиона», 10 траулеров и различные вспомогательные суда. Таким образом, ситуация складывалась не слишком благоприятная.

Точно так же не блестящей была и географическая ситуация. После падения Франции вся береговая линия Средиземного моря оказалась под контролем противника либо в руках нейтралов. Во многих случаях они относились враждебно к Англии, как Испания, либо весьма прохладно, как Египет и Подмандатная Палестина. Если не считать Гибралтар, Мальту и Кипр, у англичан, собственно, здесь и не было своей территории.

Однако после того, как первый порыв покинуть Средиземное море был подавлен, адмирал Каннингхэм приготовился пустить в ход свой самый крупный козырь — моральный дух своих моряков. Даже и без совсем ненужных и часто неуместных понуканий со стороны Черчилля главнокомандующий отнюдь не собирался занимать оборонительную позицию. Настроение своего флота он выразил в письме адмиралу Паунду, Первому Морскому Лорду: «Нас обуревают горячее желание сцепиться с итальянским флотом». И через месяц после

начала войны на Средиземном море он получил такую возможность.

Адмирал сэр Манли Пауэр, который в то время служил начальником оперативного отдела в штабе Каннингхэма, так описал состояние Средиземноморского флота в этот период:

«Старый Средиземноморский флот в начале войны в 1939 году был самым крупным и самым хорошо подготовленным в составе Королевского Флота. В период «странной войны» он был раздерган по кусочкам. Флот, который был сколочен в мае 1940 года, был собран с бору по сосенке отовсюду. Он не имел возможности провести ни одного совместного учения. Однако это были опытные команды, и когда пробил час, они прекрасно действовали совместно. Это прекрасно характеризует нашу военную доктрину, созданную в довоенное время.

То же самое можно сказать и о штабе главнокомандующего. Большинство офицеров служило там какое-то время до войны, но я (в некоторых отношениях ключевая фигура) попал туда только после начала военных действий. Как бывший подводник, я совершенно не представлял специфики действий флота и не имел ни малейшего понятия о работе штаба главнокомандующего. Нас ненадолго высадили на берег на Мальте, где мы были заняты по горло, только не вопросами боевой деятельности флота. Когда мы снова оказались на кораблях, нас снова затянули всяческие дела, касающиеся жизнеобеспечения флота, и опять у нас не оказалось времени заниматься вопросами боевой организации».

Глава 2.

Первые ходы

В начале июля 1940 года главной заботой обоих командующих морскими силами была проводка важнейших конвоев. Итальянцам было совершенно необходимо еще больше усилить свои войска на ливийской границе, так как они готовили вторжение в Египет. Здесь была сосредоточена большая армия под командованием маршала Родольфо Грациани, маркиза Негелли, который в 1936–37 годах был вице-королем Эфиопии. Однако Грациани не проявлял особого энтузиазма, хотя в свое время был одним из тех, кто громко требовал вступления Италии в войну. Он постоянно требовал доставки все новых и новых грузов и снабжения. Грациани также рекомендовал отложить вторжение до весны, так как летом было слишком жарко. Этот совет взбесил дуче, который жаждал быстрых побед в Северной Африке, чтобы как-то уравновесить немецкие победы в Западной Европе. Ведь итальянские войска в июне 1940 года на альпийском фронте против Франции действовали очень плохо.

Кроме всего прочего, Грациани потребовал доставить в Африку еще 13000 солдат и 40000 тонн грузов. Все это нельзя было перебросить на одиночных транспортах и подводных лодках, поэтому флот был вынужден пойти на риск организации крупного конвоя. Его формирование началось в Неаполе. 2200 солдат, 300 бронемашин и грузовиков и примерно 16000 тонн важнейших грузов были погружены на лайнер «Эсперия» (11398 тонн) и транспорты «Калитеа» (4013 тонн), «Марко Фоскарини» (6342 тонны), «Веттор Пизани» (6339 тонн). Сопровождали конвой миноносцы 4-й дивизии «Орионе», «Орса», «Пегасо» и «Прочионе»

(855 тонн, 2-100-мм орудия, 28 узлов). В море к конвою должны были присоединиться вышедшие из Катании транспорт «Франческо Барберо» (6343 тонны) и миноносцы «Абба» и «Пило» (615 тонн, 5-102-мм орудий, 32 узла). Ближнее прикрытие конвоя было возложено на 2-ю дивизию легких крейсеров под командованием контрадмирала Фердинандо Касарди: легкие крейсера «Банде Нерее» (капитан 1 ранга Франко Мауджери) и «Коллеони» (капитан 1 ранга Умберто Новаро), а также 10-я дивизия капитана 1 ранга Франко Гарофало, который находился на эсминце «Маэстрале». Кроме него, в состав дивизии входили «Либеччио» (капитан 2 ранга Энрико Симоло), «Грекале» (капитан 2 ранга Эдуардо Гараче) и «Сирокко» (капитан 2 ранга Франческо Гаттески).

Итальянцы были уверены, что противник обязательно воспользуется предоставленной возможностью и попытается перехватить важный конвой. Поэтому были приняты дополнительные меры по усилению эскорта, так как было получено сообщение разведки, что 7 июля на Мальту прибыла эскадра английских крейсеров. В действительности донесение было ошибочным. Как мы увидим, на остров пришли эсминцы «Джервис» и «Дайамонд». Однако этого оказалось достаточно, чтобы вынудить Супермарину предпринять меры по защите конвоя, которые имели далеко идущие последствия.

Конвой вышел из Неаполя 6 июля, а на следующий день к нему присоединился «Франческо Барберо». 2-я дивизия и эсминцы сопровождения вышли из Аугусты сразу после полудня, чтобы сопровождать конвой. Эсминцы покинули гавань в 12.15, а крейсера — в 13.25.

Тем временем Супермарина приказала адмиралу Риккардо Паладини выйти в море со своими крейсерами, чтобы усилить сопровождение на случай нападения британских крейсеров. Его силы начали

покидать порты в тот же день. Сам Паладини поднял флаг на тяжелом крейсере «Пола» (капитан 1 ранга Манлио Де Пиза), который сопровождал 12-й дивизион эсминцев капитана 1 ранга Кармине Д'Ариенци. В нее входили «Ланчиере» (флагман), а также «Карабиньере» (капитан 2 ранга Альберто Батталья), «Корацциере» (капитан 2 ранга Карло Авеньо), «Аскари» (капитан 2 ранга Сабато Боттильери). Это соединение вышло из Аугусты 7 июля в 18.40, то есть через несколько часов после 1-й дивизии. Этим соединением командовал адмирал Пелегрино Маттеуччи, державший флаг на тяжелом крейсере «Зара» (капитан 1 ранга Луиджи Кореи). В него входили также тяжелые крейсера «Гориция» (капитан 1 ранга Джузеппе Манфреди) и «Фиуме» (капитан 1 ранга Джорджо Джорджис) и 9-й дивизион эсминцев: «Альфиери» (капитан 1 ранга Лоренцо Даретти), «Ориани» (капитан 2 ранга Марио Панцани), «Кардуччи» (капитан 2 ранга Винченцо Повари), «Джиоберти» (капитан 2 ранга Марко Радджио). Эта группа вышла в море 7 июля в 14.10.

Из Мессины на соединение с эскадрой Паладини вышла 3-я дивизия, которой командовал адмирал Карло Каттанео: тяжелые крейсера «Тренто» (капитан 1 ранга Альберто Пармиджиано) и «Больцано» (капитан 1 ранга Гаэтано Каталано Гонзага ди Чирелло). Ее сопровождал 11-й дивизион эсминцев: «Артильере» (капитан 1 ранга Карло Маргинотти), «Камичиа Пера» (капитан 2 ранга Джованни Олива), «Авиере» (капитан 2 ранга Карло Таллариго), «Джениере» (капитан 2 ранга Джованни Бонетти). Они покинули порт 7 июля в 15.45.

Но к этим уже внушительным силам добавилось еще одно соединение, которое вышло из Палермо 7 июля в 12.35. Оно состояло из легких крейсеров 7-й дивизии адмирала Луиджи Сансонетти: «Эугенио ди Савойя» (капитан 1 ранга Карло Де Ангелис), «Дука Д'Аоста» (капитан 1 ранга Франко Рогадео), «Аттендоло»

(капитан 1 ранга Федерико Мартиненго), «Монтекуколи» (капитан 1 ранга Франческо Дзаннони). Их сопровождал 13-й дивизион эсминцев: «Гранатиере» (капитан 1 ранга Джерардо Галати), «Фусильере» (капитан 2 ранга Альфредо Вильери), «Берсальере» (капитан 2 ранга Кандидо Бальярди), «Альпино» (капитан 2 ранга Джузеппе Марини).

Но это были еще не все итальянские корабли, выделенные для прикрытия 5 транспортов. Сам командующий флотом адмирал Иниго Кампиони вышел из Таранто вместе с 5-й дивизией, подняв флаг на линкоре «Джулио Чезаре» (капитан 1 ранга Анджело Варола Пиаца). Вместе с ним шел линкор «Кавур» (капитан 1 ранга Эрнесто Чиурло). Линкоры сопровождали 7-й дивизион эсминцев: «Фречchia» (капитан 1 ранга Амлето Бальдо), «Дардо» (капитан 2 ранга Бруно Сальватори), «Саэтта» (капитан 2 ранга Карло Унгер ди Лёвемберг), «Страле» (капитан 2 ранга Андреа Де Д'Остиани), и 8-й дивизион: «Фольгоре» (капитан 1 ранга Карло Лианацца), «Фульмине» (капитан 2 ранга Леонардо Грамалья), «Балено» (капитан 2 ранга Карло Маффей), «Лампо» (капитан 2 ранга Луиджи Гуида). Это соединение вышло 7 июля в 14.10. Одновременно с ним порт покинула 4-я дивизия адмирала Альберто Марчелло Ди Мориондо: легкие крейсера «Да Барбиано» (капитан 1 ранга Марио Ацци), «Ди Джус-сано» (капитан 1 ранга Джузеппе Марони), «Диац» (капитан 1 ранга Франческо Маццола), а также 8-я дивизия адмирала Антонио Леньяни: легкие крейсера «Дука де-льи Абруцци» (капитан 1 ранга Пьетро Паренти) и «Гарибальди» (капитан 1 ранга Станислао Карачиотти), которую сопровождал 16-й дивизион эсминцев: «Да Рекко» (капитан 1 ранга Уго Сальвадори), «Усодимаре» (капитан 2 ранга Сайте Бонди), «Пессано» (капитан 2 ранга Карло Джордано).

Много позднее, 9 июля в 6.18, в море вышел 14-й дивизион: «Вивальди» (капитан 1 ранга Джованни Галати), «Да Ноли» (капитан 2 ранга Акилле Дзоли), «Панкальдо» (капитан 2 ранга Луиджи Мерини). Это подкрепление было отправлено для усиления флота, так как предстоял бой.

Итальянские корабли, вышедшие в море:

	Линкоры	Тяжелые крейсера	Легкие крейсера	Эсминцы
Из Неаполя	—	—	—	4
Из Катании	—	—	—	2
Из Аугусты	—	4	2	12
Из Мессины	—	2	—	4
Из Палермо	—	—	4	4
Из Таранто	2	—	6	16
Всего:	2	6	12	42

Тем временем Супермарина спешно оповестила все подводные лодки, патрулирующие в Восточном Средиземноморье, что британский линейный флот может выйти в море. Возле Мальты находились «Каппони» и «Дурбо», в Ионическом море «Брин», «Шьеза», «Сеттимо», «Сеттембрини». В центральном районе патрулировали «Бейлул», «Тричеко», «Лафоле», «Смеральдо». Именно одна из лодок последней группы, а точнее «Бейлул», первой из итальянских кораблей подтвердила опасения Супермарины, что английские линкоры в море и идут наперерез итальянцам.

Незадолго до полуночи «Бейлул» сообщила о контакте с противником, но атаковать англичан не сумела.

Англичане также начали подготовку операции, так как тоже должны были охранять конвои, в данном случае два, отправленные с Мальты в Александрию. На острове находилось много необходимых запасов, и планировалось перевести их, пока было время, для дальнейшего усиления главной оперативной базы флота. Прекрасный док на Мальте все еще использовался, но только эсминцами и субмаринами, да и то нечасто. Кроме того, он находился в нескольких минутах лёта от основных аэродромов Сицилии, поэтому все ждали, что остров подвергнется длительным и сильным бомбардировкам, что и произошло. На Мальте еще оставалось много гражданских и других лишних едоков, и было решено эвакуировать столько людей, сколько поместится на кораблях, имевшихся на данный момент. На острове находилось много итальянских военнопленных, которых также требовалось как-то размещать и кормить.

Поэтому людей начали размещать на египетском судне «Эль Нил» (бывшем итальянском «Роди») и английском «Найт оф Мальта», которые вошли в состав конвоя MF-1. Припасы грузились на английские транспорты «Кирклэнд», «Мазира», «Зееланд» и норвежский «Новаши». Они составили конвой MS-1. 7 июля на Мальту прибыли эсминцы «Джервис» и «Дайамонд», которые должны были прикрывать эти транспорты вместе с эсминцем «Венеция», уже находившимся на острове. Кроме того, из состава главных сил флота, крейсировавших восточнее мыса Пассеро, планировалось выделить еще несколько эсминцев. Флот должен был занять указанную позицию к вечеру 9 июля. Эти эсминцы могли в случае необходимости усилить эскорт тихоходного конвоя, идущего на восток.

Базирующиеся на Мальте подводные лодки были развернуты так, чтобы прикрыть конвои. Дальняя разведка была возложена на 201-ю авиагруппу KBBC, которая действовала на устаревших летающих лодках «Лондон». Они должны были 9, 10 и 11 июля непрерывно патрулировать на линии между Мальтой и мысом Спартивенто, а также между Мальтой и мысом Колонне на острове Корфу. Англичане надеялись таким образом заблаговременно обнаружить итальянский флот, если он рискнет выйти в море.

Адмирал Каннингхэм с главными силами Средиземноморского флота вышел в море вечером 7 июля, 8 июля к 1.00 последние корабли покинули гавань. В самом начале операции флот был разделен на 3 группы. В состав Соединения А вошла 7-я эскадра крейсеров под командованием вице-адмирала Джона Тови, командующего эсминцами Средиземноморского флота. Это были легкие крейсера «Орион» (капитан 1 ранга Г. Р. Б. Бак), «Нептун» (капитан 1 ранга Р. К. О'Коннор), «Сидней» (капитан 1 ранга Дж. Э. Коллинз), «Глостер» (капитан 1 ранга Ф. Р. Гарсайд), а также лидер эсминцев «Стюарт» (капитан 2 ранга Г. М. Л. Уоллер, командир 10-й флотилии эсминцев австралийского флота). В море к ним присоединился легкий крейсер «Ливерпуль» (капитан 1 ранга Ф. Э. Рид), который прибыл из Порт-Саида, после похода в Аден.

Соединение В было сформировано вокруг линкора «Уорспайт» (капитан 1 ранга Д. Б. Фишер), на котором поднял флаг сам главнокомандующий, адмирал Эндрю Каннингхэм. Его сопровождали эсминцы «Нубиэн» (капитан 2 ранга Филипп Дж. Мак, командир 14-й флотилии эсминцев), «Мохаук» (капитан 2 ранга Дж. У. М. Итон), «Хироу» (капитан 2 ранга Г. У. Биггс), «Дикой» (капитан 2 ранга Э. Г. МакГрегор), «Хируорд» (капитан-лейтенант Ч. У. Грининг).

В состав Соединения С вошли линкоры «Ройял Соверен» (капитан 1 ранга Л. В. Морган) под флагом контрадмирала Г. Д. Придхэм-Уиппела и «Малайя» (капитан 1 ранга И. Б. Б. Тауэр), а также авианосец «Игл» (капитан 1 ранга А. М. Бридж). Их сопровождали эсминцы «Хипе-рион» (капитан 2 ранга Г. Сент-Л. Николсон, командир 2-й флотилии эсминцев), «Хостайл» (капитан 2 ранга Дж. П. Райт), «Дэйнти» (капитан 2 ранга М. С Томас), «Джюно» (капитан 2 ранга У. Э. Уилсон), «Янус» (капитан 2 ранга Дж. Э. У. Тотхилл), «Вампир» (капитан 2 ранга Дж. Э. Уолш), «Вояджер» (капитан 2 ранга Дж. К. Морроу), «Хэсти» (капитан-лейтенант Л. Р. К. Тэрвитт), «Ай-лекс» (капитан-лейтенант Ф. Л. Сомарец), «Импераиал» (капитан-лейтенант Н. Э. де В. Киткат), «Дифендер» (капитан-лейтенант Сент-Дж. Р. Дж. Тэрвитт).

Британские корабли, вышедшие в море

	Линкоры	Авианосец	Легкие крейсера	Эсминцы
Соединение А	—	—	5	1
Соединение В	1	—	—	5
Соединение С	2	1	—	11
На Мальте	—	—	—	3
Всего	3	1	5	20

8 июля с Мальты были подняты еще несколько летающих лодок, чтобы перекрыть линию Мальта — Занте. Точка randevу соединений флота была назначена в 120 милях восточнее мыса Пассеро и в 150 милях от Мальты. Вся операция получила кодовое название МА-5. В ней участвовали практически все имевшиеся корабли,

в гавани остались только линкор «Рэмиллис» и крейсера «Кейптаун» и «Каледон».

Хотя главной задачей Каннингхэма была защита двух конвоев, он не имел никаких возражений против возможного столкновения с итальянским флотом. Как и итальянцы, первые сведения о противнике он получил от подводных лодок.

Вскоре англичане узнали, что все их передвижения находятся под бдительным контролем. 7 июля в 23.39 эсминец «Хэсти» из состава охранения Соединения С в точке 32°35' N, 28°30' O заметил на поверхности итальянскую подводную лодку, находившуюся на расстоянии 1000 ярдов. Хотя лодка поспешно погрузилась, «Хэсти» сумел установить надежный гидроакустический контакт и сбросил серию глубинных бомб. На этом дело не закончилось. На обратном пути, чтобы присоединиться к охранению 1-й эскадры линкоров, он установил гидроакустический контакт еще с одной лодкой, которую тоже атаковал. По оценкам англичан, во время этих атак первая лодка была потоплена, а вторая повреждена, однако послевоенный анализ этого не подтвердил.

Рано утром все 3 британских соединения со скоростью 20 узлов шли на NW-t-W к точке randevu. Единственная неприятность случилась на эсминце «Империял», на котором лопнула цистерна с котельной водой, и ему пришлось отправиться в Александрию на ремонт. Он разминулся на контркурсах с «Уорспайтом» в 8.00.

Общим планом операции предусматривалось, что базирующееся в Гибралтаре Соединение Н под командованием вице-адмирала сэра Джеймса Сомервилла должно совершить вылазку в Западное Средиземноморье и провести воздушный налет на аэродром Кальяри на острове Сардиния, чтобы запутать противника. Командование надеялось, что это отвлечет

часть итальянской авиации. Поэтому утром 8 июля Соединение Н тоже вышло в море. Флаг Сомервилла был поднят на линейном крейсере «Худ». Он имел с собой линкоры «Вэлиант» и «Резолюшн», авианосец «Арк Ройял», легкие крейсера «Аретуза», «Энтерпрайз» и «Дели», а также эсминцы «Фолкнор», «Форестер», «Форсайт», «Фоксхаунд», «Фиэрлесс» и «Эскорт» из 8-й флотилии и «Кеппел», «Дуглас», «Вортигерн», «Уишарт» и «Уотчмен» из 13-й флотилии.

Все понимали, что такое мощное соединение может не опасаться действий итальянцев. Поэтому адмирал Каннингхэм предложил гораздо более смелый план, чем предполагалось вначале. Он предложил Соединению Н атаковать Неаполь или Аугусту на Сицилии. Последнее предложение могло оказаться очень полезным, однако, как мы уже видели, базирующиеся там итальянские корабли покинули порт еще 7 июля. Но в любом случае Сомервилл был не готов к такой вылазке. Он полагал, что итальянцы имеют слишком много авиабаз на берегах Тирренского моря, поэтому его корабли могут попасть под мощные удары бомбардировщиков, и считал риск чрезмерным. Поэтому в качестве более безопасного варианта он предложил налет 12 «Суордфишей» на Кальяри.

Лондон отреагировал на это крайне резко. Было отправлено предложение использовать линкоры для обстрела итальянской базы. Сомервилл отказался, опасаясь минных заграждений и подводных лодок. Поэтому в конце концов была утверждена «малая» диверсия.

Но итальянцев больше всего заботило благополучное прибытие собственного конвоя в Ливию, поэтому они не собирались отвлекаться на маневры Соединения Н. Противник мог отреагировать на вылазку Сомервилла, только если бы JOT прошел гораздо дальше к востоку, чем планировал. Разбираться с ним предоставили

местным воздушным частям и подводным лодкам, развернутым в Западном Средиземноморье. Возле Гибралтара патрулировали лодки «Эмо», «Маркони», «Дандоло» и «Барбариго». Находящиеся северо-западнее Сардинии «Арго», «Ириде», «Шире» и «Диаспро» охраняли подходы к Генуе и Неаполю. Подводные лодки «Аскьянги», «Аксум», «Турчезе», «Глауко», «Манара» и «Менотти» образовали завесу к югу от Сардинии, чтобы блокировать любую попытку англичан подойти к Сицилии. На случай, если Соединение Н пойдет **очень** далеко на восток, подводная лодка «Сантароза» патрулировала в Сицилийском проливе.

Тем временем итальянский конвой благополучно пересекал центральную часть Средиземного моря на скорости 14 узлов. Мощные соединения прикрытия держались к северу и востоку от него. Они шли прямо на Тобрук, пока не оказались примерно в 245 милях северо-восточнее Бенгази, где повернули в этот порт. Когда до цели осталось около 100 миль, «Эсперия» и «Калитеа» дали полный ход 18 узлов и помчались вперед, оставив сухогрузы тащиться сзади.

Реджиа Аэронаутика тоже была наготове. Ее самолеты патрулировали над конвоем и линейной эскадрой, бомбили Мальту и Александрию, патрулировали между мысом Пассеро и мысом Матапан. На аэродромах стояли в готовности сотни бомбардировщиков SM-79 и SM-81. Их пилоты были полны решимости показать, на что способны тяжелые бомбардировщики, если только британские линкоры осмелятся появиться в пределах досягаемости.

8 июля в 8.07 адмирал Каннингхэм получил первое точное сообщение о том, что итальянский линейный флот находится в море. Его обнаружила подводная лодка «Феникс». Она передала по радио, что в 5.15 видела 2 вражеских линкора и 4 эсминца в точке 35°36′

N, 18°28' O. Итальянцы шли курсом 180 градусов. Подводная лодка дала торпедный залп с предельной дистанции, но успеха не добилась. Увы, это было последнее сообщение маленького отважного «Феникса», так как подводная лодка не вернулась из этого похода. 16 июля у побережья Сицилии она была атакована и потоплена итальянским миноносцем «Альбатрос».

Однако ее радиограмма встряхнула всех. На мостике «Уорспайта» адмирал Каннингхэм и его штаб попытались определить, куда движутся итальянцы. Это было соединение Кампиони, вышедшее из Таранто. Оно находилось в 180 милях восточнее Мальты и в 500 милях западнее «Уорспайта». Поэтому адмирал Каннингхэм приказал командующему Мальтийской военно-морской базой отправить на поиски «Лондоны», обнаружить вражеские корабли и начать слежение за ними. Если они продолжат следовать на юг, то могут попасть в лапы Средиземноморскому флоту, который попытается отрезать итальянцев от их баз.

До тех пор, пока не поступит достоверное сообщение о присутствии противника, пока не будут определены состав и курс его соединений, Каннингхэм предпочел следовать прежним курсом. Новое подтверждение того, что противник в курсе действий англичан, было получено, когда в то же утро самолеты «Игла» обнаружили еще 2 итальянские подводные лодки. Они были атакованы старыми бипланами и погрузились. Но теперь следовало ждать появления самолетов Реджиа Аэронавтика.

К этому времени Средиземноморский флот оказался в пределах радиуса действия самолетов с Додеканезских островов, поэтому следовало ожидать мощных ударов бомбардировщиков. Еще во время первых вылазок в этот район англичане удивлялись тому, что таких атак не последовало. Теперь стало ясно,

что итальянцы берегли силы для более благоприятного случая, который и представился сегодня.

Основными типами бомбардировщиков итальянских ВВС в это время были «Савойя-Маркетти» SM-79 и SM-81. Для ведения ближней разведки они использовали гидросамолеты «Кант» Z-506 и другие подобные машины. Итальянцы полагали, что крупные соединения горизонтальных бомбардировщиков, действуя на больших высотах, могут добиться успеха, если бомбометание будет точным. Такой тип атаки позволял бомбардиру головного самолета каждой группы спокойно выбрать цель, пока бомбардировщик идет прямым курсом, держась высоко за пределами досягаемости многоствольных зенитных автоматов. После того, как ведущий сбрасывал бомбы, то же самое делало все звено из 4 или 5 самолетов. В теории бомбовый ковер обязательно должен был накрыть цель, какие бы маневры уклонения она ни совершала.

Во время многочисленных учений в довоенное время подобная тактика приносила успех. Итальянцы имели большое количество бомбардировщиков и были совершенно уверены, что массированная атака тихоходных линкоров обязательно будет удачной. Безупречный строй бомбардировщиков можно было расколоть только атакой истребителей или плотным и метким зенитным огнем. Однако британский флот не имел, или почти не имел, никаких возможностей сбить бомбардировщики с боевого курса.

Как мы уже говорили, обычно «Игл» не имел истребителей. Но, к счастью, в этом случае кто-то оказался провидцем, и на борту авианосца оказалось несколько «Си Гладиаторов» из скудных резервов ВВС, имевшихся в Египте. Разумеется, на «Игле» не было ни одного летчика-истребителя. Однако двое пилотов «Суордфишей» вызвались добровольцами, и в течение последующих 5 дней они проявили чудеса героизма.

Кроме того, зенитный огонь кораблей оказался далеко не таким точным и успешным, как надеялись до войны. Как вспоминал адмирал Пауэр:

«Следует напомнить, что в этот период войны мы еще не имели радара и были вынуждены полностью полагаться на наблюдателей. Сначала от них было немного проку, но постепенно опасность добавила им зоркости, и очень быстро они приобрели орлиное зрение. Довольно часто они ухитрялись днем заметить Венеру, несмотря на яркий солнечный свет, и сообщали о ней, как о «вражеском самолете».

Было бы честно признать, что итальянцам просто не повезло в этой операции. Их бомбометание оказалось неприятно метким, и только невероятным счастьем можно объяснить то, что наши корабли всегда попадали между сериями бомб. Наша система управления зенитным огнем оказалась совершенно неадекватной. Как мне помнится, мы сумели сбить один или два, они загорелись и разбились на глазах у всего флота. Иногда вдали мы видели парашюты, плавно опускающиеся вниз. Это означало, что еще один самолет оказался в опасности. Мы убедились, что Артиллерийский отдел Адмиралтейства перед войной совершил грубую ошибку, отказавшись принять тахиметрическую систему Виккерса, которую позднее взял на вооружение американский флот, и которая оказалась очень эффективной. Лишь после появления «Илластриеса» с его истребителями мы получили хоть какое-то средство борьбы с высотными бомбардировщиками.

Одной из мелких неприятностей во время этих бомбардировок оказалось то, что нас постоянно обливало грязной водой. Она слишком плохо действует на белые мундиры! Единственные повреждения от бомб получил «Глостер». Во время перехода на запад он вместе с «Ливерпулем» был отправлен для обстрела Тобрука. Крейсер получил попадание в компасную платформу. Взрыв уничтожил штурманское оборудование и систему управления огнем, погибли капитан и старший помощник. Позднее мы услышали любопытный рассказ. Патруль гусарского полка сидел на пляже возле Тобрука и следил за этим обстрелом. Они забрались на 100 миль вглубь вражеской территории».

Первая воздушная атака началась в 9.51 и обрушилась на Соединение С. За ней последовали еще 5 атак этого же соединения, которые закончились только в 17.49. Утром 8 июля Соединение А двигалось строем фронта. «Стюарт» находился впереди шеренги, и первая группа итальянских бомбардировщиков подкралась к английской эскадре совершенно незаметно. Первым указанием на их присутствие стали 3 тяжелые бомбы, разорвавшиеся около 10.00 за кормой австралийского лидера под носом у крейсеров.

«Атакующие самолеты летели так высоко, что казались крошечными пятнышками в голубом небе», — было написано позднее в одном из рапортов.

Против флагманского линкора Каннингхэма и кораблей сопровождения итальянцы в период с 12.05 до 18.12 провели 7 воздушных атак. На них было сброшено около 50 бомб, но ни одна не попала в цель. Сам Каннингхэм позднее писал:

«В этот день я решил для себя раз и навсегда вопрос об эффективности итальянских бомбардировщиков. Одновременно мы получили пример действий авиации против флота на весь период 1940-41 годов. В тот момент нам показалось, что итальянцы использовали несколько эскадрилий, специально подготовленных для действий против кораблей. Их разведка оказалась исключительно эффективной, очень редко самолетам не удавалось обнаружить наши корабли в море и сообщить о них. Через час или два неизменно появлялись бомбардировщики. Они проводили бомбардировки с горизонтального полета с высоты примерно 12000 футов, заходили на цель в сомкнутом строю, несмотря на плотный зенитный огонь кораблей флота. В этом случае бомбометание оказывалось довольно точным. Нам везло, что мы не получали попаданий.

Не следует лишний раз повторять, что в первые месяцы войны действия итальянских высотных бомбардировщиков были самыми хорошими, какие я когда-либо видел, намного лучше, чем действия немцев. Позднее, когда наш зенитный огонь улучшился, а наиболее обученные эскадрильи Реджиа Аэронаутика были выбиты нашими морскими истребителями, действия авиации против кораблей стали менее эффективными. Но я всегда буду вспоминать их с уважением. Единственным утешением нам служило то, что воды в море гораздо больше, чем кораблей. Тем не менее, мы ощущали себя уязвимыми и незащищенными».

В этот день на Соединение С обрушилось около 80 бомб, и снова не было ни одного попадания. Впрочем,

Каннингхэм позднее признался:

«Я серьезно опасался за старые корабли «Ройял Соверен» и «Игл», которые были защищены не так хорошо. Серия этих «яичек», попав в любой из них, могла отправить его на дно».

«Игл» стал одной из главных целей итальянских бомбардировщиков. Как вспоминал один из офицеров авианосца:

«Вскоре мы поняли, как проводятся такие атаки. Сначала мы слышали вдалеке залпы орудий эсминцев охранения. Они возвещали о появлении итальянских самолетов, которые летели на большой высоте. Затем открывали огонь крейсера и линкоры, обрушивая на соединения бомбардировщиков «Савойя-Маркетти» плотный зенитный огонь. «Гладиаторы» отсутствовали, и точки в небе становились все больше. Наш капитан следил за ними в бинокль, чтобы уловить, когда будут сброшены бомбы. Он должен круто развернуть корабль параллельно линии падения бомб и ни в коем случае не поперек. Он ни разу не ошибся, но нам приходилось принимать холодный душ.

Мы следили, как линкоры вертятся среди колонн воды, вырастающих одна за другой из глубин моря. Временами они взлетали разом, образуя длинные водяные стены. Это было очень впечатляющее зрелище. Резкий крен корабля, содрогающегося от работающих на пределе машин, грохот и всплески заставляли всех нас невольно вжимать головы в плечи. Впрочем, этому способствовали и каскады грязной воды,

пролетающие над кораблем. В ушах стоял невероятный треск многоствольных пом-помов, поливавших небо струями снарядов. Их перекрывал отрывистый грохот 102-мм орудий, и все вместе это напоминало адский концерт. Резкий запах сгоревшего кордита плыл над палубой. По настилу, подпрыгивая и звеня, катались кучи стреляных гильз.

Я помню, что попытался подобрать одну и обжег себе пальцы. Я до сих пор храню эту латунную гильзу. Я видел, как один из самолетов кружит посреди всей этой суматохи, ожидая разрешения на посадку. Я подумал, что несчастного парня ждет не самый лучший прием после того, как во время полета он уже столкнулся с многочисленными опасностями.

В этот день близкие разрывы были столь многочисленными и частыми, что они серьезно повредили старый «Игл». В результате он был вынужден пропустить налет на Таранто, хотя его эскадрильи участвовали в операции, добившись заметных успехов. Когда дым рассеялся, на некоторое время все успокоилось. Последовал обычный нервный смех, неизбежные шуточки и вздохи облегчения. Затем мы начали приводить в порядок боевые посты и готовиться к следующей атаке».

Следует признать, что итальянские пилоты пытались решить почти невозможную задачу. Они должны были поразить движущуюся цель единственной серией бомб. Не имело значения, насколько подготовлен пилот, насколько было отработано взаимодействие в эскадрилье бомбардировщиков, которая должна была сбрасывать бомбы по сигналу ведущего. Безусловно, требовалось несколько пробных серий, потому что дело

оказалось гораздо более сложным, чем предполагали итальянцы. Морская артиллерия никогда не добивается попаданий первым же залпом. Следует определить дистанцию по всплескам снарядов, уточнить курс и скорость цели, ввести поправки с учетом того, как легли первые снаряды: недолетами или перелетами. Поэтому трудно понять, почему перед войной громогласные проповедники авиации предсказывали просто невероятное количество прямых попаданий. При высоте бомбометания 12000 футов время падения бомбы позволит даже самому тихходному кораблю изменить курс, чтобы уйти из точки прицеливания.

В действительности, как мы уже говорили, бомбардировщики за 5 дней операции сумели добиться единственного успеха во время самой последней атаки против 7-й эскадры крейсеров. И он выглядит результатом усилий одного пилота, а не использования правильного метода бомбометания.

«Последняя атака в этот день вынудила нас прервать партию в маджонг, которая игралась в кают-компании «Стюарта». Она была проведена против крейсерской эскадры. Один самолет зашел на «Глостер» с кормы, и его серия бомб легла в кильватерной струе крейсера, подняв поочередно несколько пенистых фонтанов. Но последняя бомба настигла цель и легла прямым попаданием в компасную платформу».

При взрыве погибли капитан 1 ранга Гарсайд, еще 6 офицеров и 11 матросов. Были ранены 3 офицера и 6 матросов, поврежден командно-дальномерный пост. Управление артиллерией и рулем пришлось перенести на запасные посты, что заметно снизило ценность крейсера как боевой единицы. Пожар был быстро взят

под контроль, и «Глостер» остался в строю, но до конца операции он исполнял роль пассажира.

Эта серия атак произошла за пределами той зоны, где можно было рассчитывать на помощь истребителей KBVC. 8 июля на борту «Игла» остались всего 2 «Гладиатора», и флоту пришлось полагаться для самозащиты только на свои зенитные орудия. Хотя успехи итальянцев ограничились одним попаданием, оно оказалось крайне удачным. И без того малое количество британских крейсеров сократилось на единицу, вдобавок был потерян самый сильный из них. Кроме того, личный состав испытывал страшное напряжение во время продолжительных бомбардировок. Если не считать расчеты зенитных орудий, всем остальным морякам приходилось сидеть и ждать, что было крайне тяжело. Комплектование больших кораблей двойными артиллерийскими расчетами позволило бы снизить усталость, но малые корабли просто не могли позволить себе такой роскоши при ограниченной общей численности команды. Кроме того, сами эсминцы оказались совершенно не приспособлены для отражения подобных атак — бомбардировки с большой высоты. Орудия главного калибра имели угол возвышения всего 40°, и были совершенно бесполезны. Они успевали дать лишь несколько залпов, пока вражеские самолеты были вдалеке. Эсминцы типа «D» прибыли с китайской станции, «V и W» — из Австралии. Ни те, ни другие еще не успели заменить кормовой торпедный аппарат на 76-мм зенитку, как было сделано на эсминцах, прибывших из Англии. Но даже такое орудие приносило немного пользы, давая скорее моральный эффект, чем материальный.

Всего в ходе атак флота Каннингхэма 8 июля итальянцы использовали 61 бомбардировщик SM-79 «Спарвиеро» с баз в Эгейском море. В налетах участвовали 10°, 11°, 12°, 14° и 15° *Stormo* с аэродромов

Лероса и Родоса. Несмотря на размах этих атак, который в последующие дни стал еще больше, Каннингхэм оставался совершенно невозмутимым. Он вел флот на северо-запад, намереваясь отрезать итальянские линкоры от их убежища в Таранто.

Как ни странно, во многом намерения англичан отвечали планам итальянцев. Хотя адмирал Кампиони имел полную информацию относительно размеров британского флота и его предполагаемых намерениях, он решил, что может позволить себе небольшое столкновение рядом с итальянским побережьем. В этом случае базы были бы совсем неподалеку, флот могли бы поддержать мощные воздушные силы, а на пути противника были развернуты подводные лодки. Поэтому Кампиони надеялся увлечь англичан лакомым кусочком. Адмирал рассчитывал, что бомбы и торпеды ослабят Средиземноморский флот до того, как он войдет в соприкосновение с итальянским.

Его уверенность еще больше усилили значительно преувеличенные сообщения пилотов, поступающие на мостик флагманского линкора. После возвращения на базы итальянские летчики красочно описывали многочисленные попадания и тяжелые повреждения британских кораблей. Один такой случай даже стал достоянием широкой публики. Одна из итальянских газет на первой полосе напечатала огромный снимок окутанного дымом британского линкора, что было якобы результатом бомбовых попаданий. Но при внимательном рассмотрении можно было увидеть, что это старый «Ройял Соверен», идущий полным ходом. Из его трубы извергается столб дыма, который ветром загибается вниз. Этот снимок изрядно повеселил британских моряков. Но заявления летчиков Кампиони не мог проверить, как и командиры авиационных частей на аэродромах. Истина стала известна итальянцам лишь несколько лет спустя, а в тот день большая часть

заявлений была воспринята всерьез. Более того, точное бомбометание, во время которого бомбы часто накрывали корабли, делало достоверное определение результатов почти невозможным, потому что с большой высоты слишком трудно отличить близкий разрыв от прямого попадания. Это было общим для ВВС всех воюющих стран. Королевские ВВС и американские армейские ВВС оказались еще более склонными преувеличивать результаты своих атак. Летчики Оси относились к своим достижениям более критично. Как и в случае с «потоплением» «Арк Ройяла» в 1939 году, общее количество «потопленных и поврежденных» британских кораблей постепенно росло. Это убедило Кампиони, а вслед за ним и Муссолини, что флот Каннингхэма во время этой фазы операции серьезно пострадал.

Сумерки 8 июля принесли некоторое облегчение британским морякам. Однако они знали, что все дальше забираются в центральную часть Средиземного моря, приближаясь к аэродромам самой Италии, где в полной готовности их ожидают новые группы бомбардировщиков, чтобы на рассвете возобновить атаки. Итальянцы знали, что сокращение дистанции до аэродромов позволит им совершить больше самолетовылетов. По тревоге было поднято единственное подразделение итальянских пикировщиков — 96° Gruppo — под командованием капитана Эрколани. Эти 19 двухмоторных пикирующих бомбардировщиков S-85 базировались на острове Пантеллерия посреди Сицилийского пролива. Теперь они были готовы, если представится возможность, выполнить хвастливое обещание дуче «сместить английские корабли с поверхности моря».

Глава 3.

Навстречу противнику

Пока во второй половине дня 8 июля Средиземноморский флот проходил крещение небесным огнем, летающие лодки «Сандерленд» вылетели с Мальты, чтобы попытаться обнаружить противника, упомянутого в обрывочном донесении «Феникса». Как мы уже говорили, в период с 9 по 11 июля были организованы дополнительные разведывательные полеты, чтобы перекрыть район Мальта — мыс Спартивенто — мыс Коллине — Корфу. Это оказалось нелегкой задачей для 202-й эскадрильи, в которой не хватало самолетов.

Однако «Лондон» L-5803, вылетевший с Мальты ближе к вечеру, был направлен в район, где «Феникс» провел свою неудачную атаку. Этот самолет и экипаж уже отличились несколько дней назад, когда навели 7-ю эскадру крейсеров на группу из 3 итальянских эсминцев. В последовавшем бою один эсминец был потоплен. Теперь этот экипаж снова отличился, обнаружив главные силы Кампиони. По донесению летающей лодки, итальянская эскадра состояла из 2 линкоров, 6 крейсеров и 7 эсминцев. Она находилась в точке 33°35' N, 19°40' O и следовала курсом 340 градусов. «Лондон» поддерживал контакт с противником и в 16.10 сообщил, что итальянцы повернули на курс 70 градусов, находясь в 220 милях к северу от Бенгази.

Тот факт, что линкоры и крейсера, о которых сообщалось ранее, соединились и повернули на обратный курс, а также продолжительные бомбардировки натолкнули главнокомандующего на мысль, что итальянцы имеют какие-то веские причины не пускать английский флот в центральную часть

Средиземного моря. Так как пунктом назначения конвоя, который вероятно прикрывали итальянцы, мог быть только Бенгази, выводы напрашивались сами собой. Если конвой, идущий в Ливию, прикрывают главные силы флота, тогда возможность дать бой противнику должна выйти на первое место, отодвинув необходимость прикрывать собственный конвой. Сначала, несмотря на совершенно точный рапорт L-5803, Каннингхэм подозревал, что замеченные линкоры могут на самом деле оказаться тяжелыми крейсерами. Тем не менее, Соединение В продолжало следовать курсом 310° со скоростью 20 узлов в течение всей ночь 8/9 июля. Ночь прошла спокойно, и расстояние между противниками заметно сократилось.

К этому времени итальянский конвой благополучно прибыл в Бенгази, поэтому в полдень 8 июля Кампиони предстояло решить, что делать с Каннингхэмом. Когда итальянские самолеты видели его в последний раз, он упрямо шел на запад, несмотря на якобы имеющиеся потери от бомбовых ударов, и находился в тот момент к югу от Крита.

Сначала Кампиони решил сосредоточить силы в Ионическом море. Но 9 июля в 3.30 он получил радиограмму Супермарины с более детальной информацией о передвижениях англичан (она была отправлена 8 июля в 22.00). Супермарина также сообщила о мерах, принятых для оказания помощи адмиралу. По ее оценкам, британские корабли должны были 9 июля к 18.00 находиться в следующих точках: крейсера — 37°20' N, 16°45' O, линкор — 37°20' N, 19°50' O, 2 линкора, авианосец и эсминцы — 37» N, 17° O. 5 итальянских подводных лодок были развернуты в районе с границами 35°50' — 37° N, 17° — 17°40' O, образовав подводную ловушку. Авиационные части Сицилии и Пульи получили приказ подготовить к вылету все бомбардировщики и разведчики, чтобы обнаружить

эти британские соединения и следить за ними. Были подготовлены гидросамолеты, которые должны были провести торпедную атаку, если англичане пересекут линию $35^{\circ}40' \text{ N}$, $18^{\circ}05' \text{ O}$.



Бой у Пунта Стило

9 июля 1940 г.

Бой у Пунта Стило 9 июля 1940 г.: Итальянское соединение (1) возвращается в Таранто, сопроводив в Бенгази большой конвой. Британский Александрийский флот (2) направляется к Мальте. Оба

командующих узнают о присутствии противника. Англичане пытаются отрезать итальянцев. Итальянцы уклоняются и ждут англичан у мыса Пунта Стило. Происходит короткая нерешительная стычка (3). Хотя англичане сильнее итальянцев, они не пытаются продолжать бой. Потеряв контакт (4), оба соединения следуют по назначению.

У Кампиони было более чем достаточно времени, пока Каннингхэм прибудет в район, который он выбрал для боя. Поэтому итальянский адмирал перестраивал свой мощный флот у берегов Калабрии, заправлял эсминцы, подтягивал подкрепления, чтобы к полудню иметь в своем распоряжении все силы. В 6.00 для дозаправки были отправлены первые эсминцы: 8-й («Фольгоре», «Фульми-не», «Балено», «Лампо»), 15-й («Пигафетта», «Зено») и 16-й («Да Рекко», «Усодимаре», «Пессано») дивизионы. Тем временем из Таранто вышел 14-й дивизион под командованием капитана 1 ранга Джованни Галати, находившегося на эсминце «Вивальди». С ним шли «Да Ноли» (капитан 2 ранга Акилле Дзоли) и «Панкальдо» (капитан 2 ранга Луиджи Мерини).

К этому времени британский флот завершил сосредоточение в точке 36°55' N, 20°30' O и был готов к бою. Он шел классическим строем, который отработывался все два межвоенных десятилетия.

7-я эскадра крейсеров была развернута впереди строем фронта примерно в 8 милях от главных сил. Вместе с ней шел лидер «Стюарт», чтобы обеспечивать связь между крейсерами и главнокомандующим. Флагман Каннингхэма «Уорспайт» превосходил в скорости на 5 узлов остальные 2 линкора, поэтому главнокомандующий использовал его в качестве линейного крейсера, чтобы поддержать свое разведывательное соединение, которое уступало

противнику в численности и огневой мощи. Его сопровождали эсминцы 14-й флотилии «Нубиэн», «Мохаук», «Хироу», «Хируорд» и «Дикой». Они шли клином впереди линкора. Главные силы контр-адмирала Придхэм-Уиппела находились примерно в 8 милях за кормой «Уорспайта». «Ройял Соверен», самый тихоходный из линкоров, шел впереди «Малайи». Авианосец «Игл» шел за ними в кильватер, однако он мог свободно маневрировать для проведения полетов, как того требовало направление ветра.

Их прикрывали эсминцы 10-й и 2-й флотилий «Хиперион», «Хостайл», «Хэсти», «Айлекс», «Дэйнти», «Дифендер», «Джюно», «Янус», «Вампир», «Вояджер». Весь флот следовал генеральным курсом 260° со скоростью 15 узлов.

На «Игле» началась небольшая суматоха, потому что он готовился в 4.40 поднять звено из 3 «Суордфишей» на разведку впереди по курсу флота на глубину до 60 миль в секторе от 180 до 300 градусов. Однако Кампиони находился далеко за пределами указанного сектора, и самолеты вернулись с пустыми руками.

Когда занялось утро 9 июля, Средиземноморский флот был совершенно готов к встрече с итальянцами, если те все-таки рискнут принять бой. Настроение было отличным. Пассажир, следовавший на Мальту на борту австралийского эсминца «Вампир», описывает свои впечатления:

«В Королевском Австралийском Флоте дела обстоят несколько иначе, чем в британском. Капитанский вестовой был общительным и болтливым парнем. Утром он разбудил меня и, подавая чашку чая, сообщил:

«Если бы я был на вашем месте, то не стал бы сегодня валяться весь день. Поднимайтесь на палубу. Вам это понравится. Будет бой».

«Бой! — тупо пробормотал я. — Какой такой бой?»

«Самая обычная кровавая драчка, — ответил он. — Море просто кишит кораблями. Похоже, тут весь Средиземноморский флот».

Я вылетел на палубу, как был — в пижаме с чашкой чая в руке. Помню, это была середина июля. Утро было свежим и чудесным. Восходящее яркое солнце золотило своими лучами небо. Сапфировое море искрилось бриллиантовыми блестками. Кильватерная струя «Вампира» походила на витые нити жемчуга. Утро было поэтическим. Однако оно подходило и для более мрачных дел. Молодой австралийский моряк был прав. Море просто кишело кораблями».

Итальянский флот тоже начал сосредоточение, и в 6.40 3-я дивизия («Больцано» и «Тренто» вместе с 4 эсминцами) встретила с двумя другими группами тяжелых крейсеров: 1-й дивизией («Фиуме», «Гориция», «Зара» и 4 эсминца) и флагманом адмирала Паладини крейсером «Пола» и его 4 эсминцами. В это время Кампиони со своими 2 линкорами и их сопровождением направлялся, чтобы встретиться с этой эскадрой. Кроме всего прочего, Паладини отменил возвращение 7-й дивизии («Савойя», «Д'Аоста», «Аттендоло», «Монтекукколи» и 4 эсминца) в Палермо и приказал ей присоединиться к флоту.

Кампиони ожидал всесторонней помощи от Реджиа Аэронавтики. Он надеялся на частые сообщения о положении противника и мощные атаки против британского флота, которые ослабят Каннингхэма до того, как противники сблизятся на дистанцию артиллерийского выстрела. Однако его ожидало горькое разочарование. Итальянские ВВС продемонстрировали

свою полнейшую беспомощность. Они не сумели решить ни одну из этих задач. Кампиони получил только одно сообщение самолета-разведчика, которое пришло, когда он уже ожидал подхода противника. И это было не первое разочарование.

Итальянцы имели в своем распоряжении армады самолетов, которые ничего не сделали. Зато единственная летающая лодка «Сандерленд» L-5807 202-й эскадрильи, вылетевшая утром с Мальты, быстро обнаружила итальянские линкоры. Она повисла в небе прямо над ними, сообщая обо всех маневрах противника. Итальянцы постоянно пытались отогнать ее зенитным огнем, но напрасно.

Именно радиограмма «Сандерленда» L-5807 первой была принята на мостике «Уорспайта». В первом сообщении разведчика говорилось, что в 7.32 замечены 2 линкора, 4 крейсера и 10 эсминцев. Они находятся в точке 37°14' N, 16°51' O и следуют курсом 330° со скоростью 15 узлов. Через 7 минут «Сандерленд» заметил итальянские тяжелые крейсера, идущие на соединение с линкорами, сообщив в 7.39 о 8 крейсерах и 8 эсминцах в 20 милях от главных сил по пеленгу 80°. Это соединение следовало курсом 360°.

Кампиони приходил в бешенство, видя этого преследователя, в то время как все его радиограммы, отправленные в штаб ВВС в Мессину, оставались без ответа. Истребители, способные сбить или отогнать «Сандерленд», а также прикрыть его корабли от внимания назойливых ищущих и атаки торпедоносцев, не появились. Хотя он несколько раз передавал свою просьбу, в небе над итальянским флотом все утро можно было видеть только английские самолеты, хотя все это происходило менее чем в 50 милях от итальянских берегов.

В 8.05 «Сандерленд» отправил очередную радиограмму, сообщив, что итальянские линкоры

повернули на курс 360°. Теперь итальянский флот находился на расстоянии 145 миль по пеленгу 280° от «Уорспайта». Адмирал Каннингхэм изучил все эти донесения и в 8.10 приказал повернуть на курс 305°, увеличив скорость до 18 узлов. Он не отказался от намерения поставить свой флот между итальянцами и Таранто, чтобы отрезать им путь отхода, если они в последний момент испугаются принять бой.

Свидетель описывает происходившее на мостике «Уорспайта» в это прекрасное солнечное утро:

«Уорспайт» был спроектирован в качестве флагманского корабля флота. Адмиральский мостик был расположен прямо под компасной платформой, и обзор там был не самый лучший. Посреди него, внутри броневой коробки, находилась адмиральская штурманская рубка и оперативный центр с маневренным планшетом, который переговорные трубы и телефонные кабели связывали с наружными постами. Разумеется, его оборудование было примитивным по сравнению с тем, что появилось позднее, но в то время оно нас вполне устраивало.

В оперативном центре мы с Томом Браунриггом (флагманский штурман) на основании рапортов других кораблей составили ясную картину происходящего, хотя сами ничего не видели. То, что к нам поступало, заставило нас невольно воскликнуть: «Да это прямо как на штабной игре!» Крейсерская завеса сообщила о появлении противника, после чего вступила в бой с его крейсерами. Эсминцы начали выдвигаться в авангард, чтобы атаковать. «Уорспайт» выступил в роли линейных крейсеров, которые поддерживали легкие силы. А

сзади — ох как медленно! — подтягивался наш линейный флот, «Ройял Соверен» и «Малайя».

Хотя адмирала Кампиони тревожило отсутствие сведений о противнике, он все еще надеялся, что события повернут в предусмотренное им русло. Он собирался дать бой на **собственных** условиях. В 9.00 он отправил Супермарине длинную радиограмму, излагая детали своей диспозиции.

Кампиони намеревался перестроить флот в 4 колонны с интервалами 5 миль. Если появится точная информация об англичанах, он постарается дать им бой примерно в 14.00 где-то около точки 37°40' N, 17°20' O. «Чезаре» должен следовать курсом 120° со скоростью 18 узлов. Тяжелые крейсера он намеревался поставить в 5 милях на юго-восток от линкоров. Левую колонну хотел сформировать из легких крейсеров 4-й дивизии («Барбиано», «Кадорна», «Джуссано», «Диац») и 8-й дивизии («Абруцци», «Гарибальди»). Правую колонну должны были составить легкие крейсера 7-й дивизии («Савойя», «Д'Аоста», «Аттендоло», «Монтекукколи»). После этого Кампиони планировал держать весь флот в районе между побережьем Калабрии на севере и своей подводной ловушкой на юге.

Однако вскоре у итальянского главнокомандующего появились и другие проблемы, кроме отсутствия разведывательных данных и воздушного прикрытия. Один за другим его эсминцы начали сообщать о поломках машин, которые не выдержали первого же длительного похода.

С 10.30 до 12.00 эсминцы «Дардо», «До Ноли» и «Страле» сообщили о различных неисправностях и запросили разрешения вернуться в Таранто для ремонта. В результате на некоторое время в распоряжении главнокомандующего из первоначального состава сопровождения остались только два эсминца —

«Фречча» и «Саэтта». Но это опасное положение изменилось, когда подошел 14-й дивизион и вернулись после дозаправки 8-й и 15-й дивизионы. В это время Кампиони шел прямо на север, но в 11.25 впереди появились горы Пунта Сило. Поэтому Кампиони повернул на юг и начал крейсировать в 60 милях от берега, ожидая, пока ситуация прояснится.

В этот период шатаний туда и обратно итальянская эскадра находилась под постоянным наблюдением английских самолетов-разведчиков. К «Сандерлендам» L-5807 и L-9020, продолжавшим следить за ней, время от времени присоединялись самолеты «Игла». Зато итальянские истребители даже и не думали показываться. Поэтому адмирал Каннингхэм непрерывно получал самую свежую информацию, тогда как Кампиони ничего не знал о месте нахождения англичан.

В 8.58 «Игл» поднял еще 3 «Суордфиша» для ведения разведки. Они должны были осмотреть сектор от 260 до 300 градусов, пролетев на запад как можно дальше. Их сообщения дополнили информацию «Сандерлендов», хотя указанные координаты и скорости заметно различались. Но, сведя всю информацию воедино, штаб на мостике «Уорспайта» сумел составить довольно точную картину «бега на север»^[3] эскадры Кампиони. В 11.05 «Су-орд фиш» сообщил, что видит 2 линкора и 1 крейсер в точке 38°07' N, 16°57' O, и еще 4 крейсера находятся рядом с ними. Через 10 минут «Сандерленд» L-5807 передал, что главные силы итальянцев находятся в точке 38°06' N, 17°48' O и идут прямо на север.

Так как итальянцы отходили на север, Каннингхэм начал опасаться, что они могут ускользнуть от английского флота. Поэтому было решено немедленно отправить в атаку торпедоносцы «Игла», которые в случае успеха могли вынудить итальянцев снизить скорость. В 11.45 «Игл» покинул строй и развернулся

против ветра. 9 «Су-ордфишей» 813-й эскадрильи ВСФ поднялись в воздух. Каждый нес под брюхом 533-мм торпеду. Они полетели в сторону итальянского флота, который в это время находился на расстоянии 90 миль от «Уорспайта» по пеленгу 295°. 90 миль было совсем небольшим расстоянием для самолетов того времени, но не для «Суордфиша». Эти старые бипланы, можно сказать, летучие ископаемые, имели максимальную скорость всего лишь 139 миль/час. Если же самолет нес 1695-фн торпеду на внешней подвеске (а другой и не было), то мог развить не более 100 миль/час.

Поэтому «Суордфишам» потребовался почти час, чтобы преодолеть это расстояние. Так как в последнем сообщении, полученном на «Игле», указывалось, что итальянцы идут на север, не удивительно, что ударная группа, прибыв в указанное место, не обнаружила «Кавура» и «Чезаре», потому что итальянские линкоры в это время находились далеко на юге и продолжали следовать в этом направлении. Самолеты «Игла» потеряли контакт с ними, и лишь в 12.15 пришло сообщение «Сандерленда» L-5803, который увидел 6 крейсеров и 10 эсминцев в точке 37°56' N, 17°48' O. Они следовали курсом 220° со скоростью 25 узлов. Через 5 минут он передал второе сообщение о 3 тяжелых крейсерах в точке 37°55' N, 17°55', которые следовали курсом 225°.

Именно на эскадру итальянских тяжелых крейсеров и обрушились в 12.52 авианосные «Суордфиши». Крейсера находились позади линкоров, однако летчики приняли их именно за линкоры, что немного удивительно, так как по внешнему виду эти корабли резко различались между собой.

«Суордфиши» мучительно медленно догнали это соединение и примерно в 13.30 атаковали замыкающие корабли, все еще думая, что перед ними линкоры. Торпедоносцы встретил шквал огня с крейсеров и

эсминцев. Несмотря на то, что сближение проходило крайне медленно из-за высокой скорости крейсеров, несмотря на огонь противника, торпедоносцы атаковали эскадру с правого борта. При этом ни один самолет не был сбит, они получили лишь незначительные повреждения.

В это время итальянские 4-я и 8-я дивизии (легкие крейсера) и 9-й и 14-й дивизионы эсминцев, с запозданием прибывшие из Таранто (из-за неполадок на «Да Ноли» и его возвращения), образовали левую колонну к востоку от линейных кораблей 5-й дивизии. Она вместе с 7-м дивизионом эсминцев шла курсом 168° со скоростью 18 узлов в точку randevu, которое было назначено на 14.00. Тяжелые крейсера во главе с «Полой» в сопровождении 11-го и 12-го дивизионов эсминцев находились за кормой 5-й дивизии и нагоняли ее, чтобы образовать западную колонну. Легкие крейсера 7-й дивизии и 13-й дивизион эсминцев пока находились далеко от главных сил.

Тяжелые крейсера были атакованы в период с 13.15 до 13.26. Согласно итальянским отчетам, «Суордфиши» подходили на высоте 80 футов и сбрасывали торпеды с расстояния 3000 футов после того, как были обстреляны эсминцами охранения и самими крейсерами. Судя по всему, главными целями этой атаки были «Тренто», «Фиуме», «Зара» и «Пола». Однако все крейсера успешно уклонились от нацеленных на них торпед, используя высокую скорость и отличную маневренность. Адмирал Паладини, который находился на борту крейсера «Пола», так описывал эту атаку:

«Два самолета совершили решительную попытку атаковать голову нашей колонны. Они подошли с кормы. Один самолет проскочил внутрь завесы эсминцев и уклонился от огня всех кораблей сопровождения. После

великолепного маневра он сбросил торпеду в «Полу» под углом 70° с левого борта, находясь на расстоянии не более 1500 метров. «Пола» круто повернула влево на полном ходу и обстреляла этот самолет из всех имеющихся орудий».

Итальянцы признают, что эта атака, как и все остальные, была проведена с минимальной дистанции. Экипажи проявляли невероятную отвагу, совершенно не заботясь о собственной безопасности. Само ударное соединение тоже осталось невредимо. Самолеты перестроились и полетели обратно на «Игл». Они приземлились примерно в 14.34. Один из молодых пилотов «Суордфишей» так описывает эту атаку:

«Насколько я помню, предполетный инструктаж был предельно простым. Нам напомнили о стандартном методе атаки эскадрильей. Лететь к цели следовало на умеренной высоте около 8000 футов звеньями по 3 самолета. Когда группа выйдет на исходную позицию, звенья должны провести скоординированную атаку, чтобы каждое из них заходило на цель в своем секторе одновременно с другими. Мы отрабатывали эту тактику на учениях до бесконечности против специального корабля-мишени.

Сбрасывать торпеды следовало с высоты 50 футов на дистанции 1000 ярдов при максимальной скорости самолета 90 узлов. Чтобы выдержать эти условия после почти вертикального пике с высоты 8000 футов, требовалась большая практика. Опуститься слишком низко было бы опасно. Слишком высокая скорость приведет к тому, что торпеда

не войдет в воду правильно и собьется с курса. Если она будет сброшена слишком высоко, то может получить повреждения при ударе о воду.

Когда мы взлетели, погода была просто великолепной: сверкающее безоблачное небо при неограниченной видимости. Мы взлетели на расстоянии примерно 50 миль от итальянского флота и сразу принялись отчаянно набирать высоту. «Суордфиш» с торпедой делает это крайне медленно. Итальянцы поставили плотную огневую завесу задолго до того, как мы приблизились. Они продолжали вести огонь, пока мы приближались и снижались для сброса торпед. Я полагаю, мы все были немного смущены огромным количеством вражеских кораблей. Именно это привело к тому, что самолеты атаквали различные цели вместо того, чтобы сосредоточиться на какой-то одной. Над самой водой на высоте 50 футов завеса была особенно плотной. Огонь велся со всех направлений, когда мы оказались среди вражеского флота. Нам сильно помешало целиться то, что вражеские корабли использовали орудия главного калибра, стреляя на минимальном возвышении. Всплески снарядов были особенно опасными. Мы не добились попаданий, но не пострадал и ни один из наших самолетов.

После атаки, когда мы возвращались на «Игл», мы могли видеть, как два флота начали сражение. Это было редкое зрелище. Мы находились на высоте 2000 футов и следили за перестрелкой между линейными флотами. Итальянцы долго не выдержали и вскоре изменили курс. Используя более высокую скорость, они побежали домой».

Тем временем еще один «Суордфиш» с «Игла» в 13.30 сообщил, что в секторе, выделенном ему для поисков (от 334° до 291° на расстоянии 60 миль), противника нет.

Хотя пилоты сообщили, что во время первой атаки их целями были линкоры, анализ скорости и маневров кораблей противника показал, что это были крейсера. Сообщение этого разведчика подтвердило предчувствие главнокомандующего, что итальянцы уже повернули на юг примерно в 12.00. Поэтому крейсерское соединение, о котором сообщалось ранее, пыталось соединиться с главными силами, которые находятся в точке 37° 45' N, 17°20' O. Эти подозрения получили новые основания в 13.40, когда «Сандерленд» L-9020 сообщил о 3 линкорах и большом количестве крейсеров и эсминцев, идущих курсом 220° в точке 37°58' N, 17°20' O. Затем последовало сообщение от 14.15, в котором говорилось о большой группе кораблей, идущей курсом 20° со скоростью 18 узлов. Из этого сообщения на мостике «Уорспайта» сделали вывод, что противник сумел собрать свои силы воедино и теперь следует на север. Силы итальянцев должны были значительно превосходить английские, но все-таки британский флот быстро шел навстречу противнику. Каннингхэм сделал вывод, что итальянцы намерены дождаться его и принять бой, хотя этот бой будет проходить на их территории, и у них будет не одна лазейка, чтобы удрать.

Поэтому британский флот продолжал следовать на северо-запад, чтобы отрезать Кампиони от его главной базы в Таранто. Когда в 14.00 из новых сообщений самолетов-разведчиков стало ясно, что эта цель достигнута, флот повернул на курс 270° для последнего броска. Погода во второй половине дня была самой благоприятной для артиллерийского боя. Ветер силой 5 баллов дул примерно с северо-запада. Он уносил бы

прочь дым британских орудий и мешал бы итальянцам видеть цели. С другой стороны, такой ветер помог бы им ставить дымовую завесу, если бы они решили прикрыть свой отход. Море было спокойным, облачность составляла 2/10. Однако Реджиа Аэронаутика так и не показала, заставляя гадать о причинах своего отсутствия. Ведь налет бомбардировщиков, подобный вчерашнему, серьезно осложнил бы маневрирование англичан и мог нанести им новые потери, на что надеялся Кампиони. Видимость колебалась от 15 до 20 миль, что было очень важно в период, когда не было радаров.

7-я эскадра крейсеров по-прежнему шла строем фронта в 8 милях впереди флагманского корабля. В 14.30 крейсера двигались курсом 270° со скоростью 22 узла. «Ройял Соверен», «Малайя», «Игл» находились в 10 милях позади, потому что уступали «Уорспайту» в скорости. К 14.35 «Игл» завершил принимать ударную группу. Пилоты подтвердили, что предположения Каннингхэма совершенно верны. Главные силы итальянского флота следуют курсом 360° со скоростью 15 узлов. Через 15 минут самолет-разведчик сообщил, что вражеский флот находится по пеленгу 260° от «Уорспайта» на расстоянии около 30 миль.

Однако вскоре после неудачно атаки «Суордфишей» против тяжелых крейсеров, шедших у него за кормой, Кампиони наконец получил донесение от самолетов-разведчиков, которого ожидал все утро. Ему было не слишком приятно узнать, что в 13.30 самолет 142-й эскадрильи заметил 2 линкора и 8 эсминцев, следующих курсом 330° со скоростью 22 узла всего в 80 милях от его собственного соединения. Этот самолет заметил «Ройял Соверен» и «Малайю» с эсминцами сопровождения, потому что «Игл» в это время отсутствовал, принимая самолеты. Если же учесть недавно закончившуюся атаку авианосных самолетов, то

итальянскому главнокомандующему стало понятно, что англичане прекрасно осведомлены обо всех его передвижениях. Это позволило Каннингхэму занять позицию между итальянским флотом и его главной базой. Поэтому Кампиони решил еще раз изменить курс до того, как англичане окончательно отрежут его. Было ясно, что Реджиа Аэронаутика, которая не сумела организовать атаки в это утро, ничуть не ослабила британский флот. Кроме того, Кампиони понял, что англичане пройдут севернее района сосредоточения подводных лодок, если не изменят курса, которым двигаются в данный момент. В результате итальянский и британский флоты были вынуждены разбираться между собой без посторонней помощи, чего Кампиони совершенно не хотелось. Поворачивая на север, он надеялся заманить англичан, которые явно жаждали боя, еще ближе к итальянским берегам, где ожидали своего часа многочисленные бомбардировщики.

Значение одного-единственного донесения самолета-разведчика трудно преувеличить. Если бы Кампиони не получил его и продолжал следовать на юг со всем флотом, Каннингхэм очень быстро оказался бы далеко у него за кормой. Только немедленный поворот дал итальянскому адмиралу шанс вывернуться из сложного положения и спастись.

В этот момент события начали выходить из-под контроля Кампиони. Сохранить порядок в строю во время поворота довольно сложно, особенно если помнить, что совсем рядом на северо-востоке находится противник. Кроме того, еще не все корабли присоединились к главнокомандующему. Легкие крейсера «Диац» и «Кадорна» из 4-й дивизии испытывали проблемы с машинами вроде тех, что ранее вынудили отправить обратно 3 эсминца. Однако их

просьба разрешить вернуться в базу была отклонена, и они остались на своих местах в строю.

К 14.05 итальянский флот перестроился на курсе 10°, постепенно сходясь с британским флотом, который шел на северо-запад. 4-я и 8-я дивизии находились в 5 милях восточнее линкоров, 5-я дивизия шла в центре, тяжелые крейсера 1-й и 3-й дивизий во главе с «Полой» находились в 3 милях к западу от итальянского флагмана. Однако 7-я дивизия все еще болталась позади, подходя с SSW на полной скорости.

В 14.15 крейсера 4-й и 8-й дивизий получили приказ катапультировать гидросамолеты. Это должны были сделать «Барбиано», «Джуссано» и «Абруцци». Самолетам предстояло провести поиск прямо по курсу итальянского флота, чтобы обнаружить противника. На берег были отправлены несколько радиogramм с требованием прислать армейские бомбардировщики, чтобы атаковать британский флот. Этой атаки Кампиони напрасно ждал все утро.

Он также получил сообщение от Супермарины, которое ничуть не подняло его настроение накануне столкновения с вражеским флотом. Это был холодный душ для Кампиони, который искал боя с Королевским Флотом. А ему приказали избегать боя даже с отдельными группами британских линкоров, оттягивать любую перестрелку и вообще контакт с противником до тех пор, пока бомбардировщики ВВС не проведут атаку и повредят британские корабли. На закате он должен был начать отход к своим базам и увлечь англичан за собой к подводной ловушке. Если бы ситуация складывалась благоприятно для него, он мог провести ночную торпедную атаку, используя свои легкие силы.

Такая инструкция не только разочаровала Кампиони, но и пришла слишком поздно, что он мог выполнить ее. Буквально через несколько минут флоты противников увидели друг друга, зато в небе не появился ни один

итальянский бомбардировщик. Поэтому у Кампиони не осталось иного выбора, как принять бой на отходе, удерживая предельную дистанцию, пока не прибудут самолеты. Эта задача была вполне по силам итальянцам, так как они обладали заметным превосходством в скорости и количестве кораблей и могли диктовать характер боя, избегая слишком сближаться с англичанами.

Зато британский Средиземноморский флот шел навстречу противнику с ощущением непоколебимой уверенности, несмотря на явное неравенство сил. Как позднее вспоминал Каннингхэм:

«Это был не совсем тот момент, который я выбрал бы, чтобы дать бой. Они имели большое количество крейсеров, а мы имели всего 4 единицы, так как поврежденный «Глостер» был непригоден для серьезного боя. К тому же на них осталось чуть больше половины боезапаса. Более того, скорость сближения ограничивалась максимальной скоростью «Ройял Соверена». Однако мы были рады и такой возможности. Вскоре «Уорспайт» пошел полным ходом на помощь нашим крейсерам, которые не имели 203-мм орудий, а потому значительно уступали в числе и огневой мощи».

Глава 4.

«Вижу вражеский линейный флот!»

Далеко впереди главных сил Средиземноморского флота шли строем фронта 5 легких крейсеров 7-й эскадры. На «Орионе» был поднят флаг вице-адмирала Джона Тови, одного из самых выдающихся командиров этой войны. Позднее он стал главнокомандующим Флотом Метрополии. Любой, кто его знал, описывал автору этого адмирала как «прекрасного командира, прямого, дальновидного, честного, всегда готового поддержать разумное предложение. Он мог объяснить тебе, что ты сделал неправильно, не выказывая при этом неудовольствия». В годы Первой Мировой войны Тови прекрасно показал себя в качестве командира эсминца. Он был абсолютно бесстрашным человеком, и был досрочно произведен в капитаны 2 ранга за свои действия в Ютландской битве, когда командовал эсминцем «Онслоу», входившим в состав 13-й флотилии, которая прикрывала линейные крейсера Битти. В представлении отмечалась «настойчивость и решительность, с которой он атаковал вражеские корабли». Теперь его эскадра легких крейсеров должна была впервые после той знаменательной битвы встретиться с вражеским линейным флотом. Один из офицеров «Стюарта» так изложил свои впечатления от начала нового сражения: «Видимость была превосходной: синее море и безоблачное небо. Крейсера мчатся вперед, эсминцы выстроились полукругом впереди линкоров. Эту картину не забудет ни один человек, которые ее видел. Несколько флагов взлетают по фалам флагманского линкора, в ответ на других кораблях тоже поднимаются вымпела. Затем, одновременно по сигналу флагмана, флот должен

изменить курс, как рота отлично вышколенных солдат. Эсминцы ложатся на борт, и пена клокочет у них под форштевнями. Линкоры более тяжеловесны, но когда они поворачивают на новый курс, то выглядят не менее впечатляюще».

Едва вражеский флот появился на горизонте, Каннингхэм немедленно перестроил свой флот. «Игл» получил приказ действовать независимо. Авианосец должен был поднять дополнительные самолеты-разведчики и искать возможность провести атаку торпедоносцев. Он должен был держаться подальше от линкоров, так как был крайне уязвим. Эсминцы «Вампир» и «Вояджер» должны были прикрывать его от подводных лодок, так как были самыми старыми кораблями, находившимися под командованием Каннингхэма. В 14.35 «Стюарт», шедший впереди легких крейсеров, был отозван и занял позицию за кормой «Ройял Соверена» в качестве лидера 10-й флотилии. Он был готов повести эсминцы в торпедную атаку, как только поступит соответствующий приказ.

5 легких крейсеров отважно шли вперед, разыскивая противника, однако обнаружили, что тот обладает значительным превосходством в силах. К тому же запасы снарядов в артпогребах крейсеров заметно сократились.

«Одним из факторов, работавших против нас в бою у Калабрии, было то, что наши крейсера испытывали нехватку 152-мм снарядов. Пару недель назад они израсходовали много боеприпасов, когда гнались за 2 итальянскими эсминцами и вели огонь с большой дистанции. Проблема заключалась в том, что до войны основу крейсерских сил Средиземноморского флота составляли тяжелые крейсера, а сейчас мы не имели ни одного такого

корабля. Действующий флот был укомплектован в спешке, и необходимые запасы снарядов еще не завершили долгое путешествие вокруг мыса Доброй Надежды. Поэтому мы испытывали беспокойство, пока не будут пополнены запасы на складах. Практика военного времени показала, что стандартный запас 1,5 боекомплекта является совершенно недостаточным».

В 14.15 итальянцы подняли 3 гидросамолета с легких крейсеров 4-й и 8-й дивизий, и уже через 15 минут один из них сообщил, что видит на юго-востоке подозрительный корабль.

У англичан первым заметил дым на горизонте австралийский крейсер «Сидней». Он появился слева по носу в 14.45, а через 2 минуты «Орион» также заметил противника. Одновременно на мостике своего флагманского линкора Кампиони получил еще одно сообщение от гидросамолета. В нем говорилось, что вражеский флот находится на расстоянии примерно 30 миль от итальянского и разбросан на большой площади. Вслед за этим противника обнаружил самолет Реджиа Аэронаутика, который сообщил, что англичане приближаются, следуя курсом NNW.

В 14.52 «Нептун» первым отправил радиogramму о визуальном контакте на «Уорспайт», сообщив, что видит 2 вражеских корабля по пеленгу 238° на расстоянии около 16 миль. В 15.00 последовало новое сообщение о 3 эсминцах и 4 крейсерах в секторе от 240 до 270 градусов. В 15.01 «Сидней» заметил еще 5 вражеских крейсеров. Поврежденный «Глостер» еще раньше был отправлен на соединение с «Иглом», так как не мог участвовать в сражении, но все-таки был бы полезен, если бы вражеские крейсера сумели прорваться к старому авианосцу. Поэтому у Тови осталось всего 4

крейсера, которые находились в 10 милях впереди «Уорспайта». Они были развернуты строем фронта по пеленгу 320° и шли курсом 270° со скоростью 18 узлов. Британские крейсера быстро сближались с итальянскими кораблями, которые шли несколькими группами на расстоянии от 12 до 18 миль.

Тови упрямо шел навстречу превосходящим силам, пытаясь обнаружить своего главного противника. В 15.08 его настойчивость была вознаграждена, когда на расстоянии 15 миль по пеленгу 250° были замечены итальянские линкоры. Капитан Р. О'Коннор первым передал исторический сигнал: «Видю вражеский линейный флот». На Средиземном море он был сделан впервые со времен Нельсона. Эта новость встряхнула всех моряков британского флота. Бинокли начали обшаривать западный горизонт, пытаясь различить силуэты неприятельских кораблей.

Заметив вражеских тяжеловесов, Тови немедленно развернул свои крейсера на курс 0°, перестроив их в кильватерную колонну, и увеличил скорость. Через 2 минуты он повернул чуть в сторону, чтобы не связываться с итальянскими кораблями, появившимися слева по борту. Он был готов вести бой на новом курсе, удерживая контакт, пока сзади не подойдет помощь в виде «Уорспайта».

Итальянская 4-я дивизия продолжала двигаться на север, однако 8-я дивизия адмирала Леньяни (легкие крейсера «Абруцци» и «Гарибальди») повернула прямо на англичан, следуя курсом 70°, и быстро увеличила скорость до 30 узлов. Итальянцы открыли огонь с дистанции 23600 ярдов. Англичане по ошибке приняли эти корабли за тяжелые крейсера, но Тови, не колеблясь, вступил в бой. В 15.12 он приказал «Ориону», «Нептуну», «Ливерпулю» и «Сиднею» открыть огонь по противнику. В 15.14 британские крейсера повернули на курс 25°, а через 4 минуты — на курс 30°, чтобы иметь

возможность вести огонь всем бортом. Началась дуэль крейсеров.

Опубликованные ранее отчеты полны расхождений и противоречий относительно того, сколько каких кораблей действительно участвовало в бою. Поэтому было бы полезно рассмотреть, где в этот момент находились корабли противников. Следует отметить, что количество кораблей, вышедших в море, и количество кораблей, участвовавших в бою, значительно различались между собой. В действительности соотношение сил в районе боя было следующим:

Итальянцы	Англичане
2 линкора	3 линкора
—	1 авианосец
6 тяжелых крейсеров	—
8 легких крейсеров	5 легких крейсеров
16 эсминцев	14 эсминцев

Тогдашние британские отчеты склонны преувеличивать количество итальянских эсминцев, причем в послевоенных работах никто эту ошибку не пытался исправить. По всем английским документам, Кампioni имел 32 эсминца, но в действительности в бою участвовало не более половины. Точно так же в отчетах военного времени итальянские легкие крейсера числятся как тяжелые, и количество кораблей этого класса значительно преувеличивается. Из 32 эсминцев, с которыми Кампioni начал операцию, к 15.20 отсутствовала ровно половина. Легкие крейсера 2-й дивизии («Банде Нерее» и «Коллеони») были отправлены в Триполи вместе с эсминцами 10-го дивизиона («Маэстрале», «Либеччио», «Грекале», «Сирокко»). Еще 3 эсминца, как мы видели, были отосланы назад в Таранто из-за неполадок с машинами («Дардо», «До Ноли», «Страле»). 9 эсминцев утром были

отправлены для дозаправки и еще не присоединились к адмиралу («Фольгоре», «Фульмине», «Балено», «Лампо», «Пигафетта», «Зено», «Да Рекко», «Усодимаре», «Пессано»). Точно так же не подошли высланные в качестве подкрепления «Вивальди» и «Панкальдо». Эти корабли присоединились к Кампиони только вечером в 19.30. Ожидалось, что 13-й дивизион эсминцев соединится с 7-й дивизией во второй половине дня.

У англичан в бою не участвовали легкий крейсер «Глостер» и эсминцы «Вампир» и «Вояджер». «Малайя» и «Ройял Соверен» участвовали в бою чисто символически, особенно последний линкор, так как он имел слишком малую скорость, которую не могли увеличить даже сверхчеловеческие усилия машинной команды. В результате против итальянских 2 линкоров, 6 тяжелых и 8 легких крейсеров и 16 эсминцев сражались британские 1 линкор, 4 легких крейсера и 12 эсминцев. Авиация обоих противников появилась заметно позднее и никакой реальной пользы никому не принесла.

Главным различием в положении противников было то, что бой происходил недалеко от главной базы итальянского флота Таранто. Итальянцы знали, что англичане рвутся навязать бой противнику, поэтому они имели все возможности перебросить Кампиони значительные подкрепления, и тогда соотношение сил стало бы слишком неравным. Вместо этого они решили ограничиться воздушными атаками и положиться на подводные лодки. Но гидросамолетов-торпедоносцев было слишком мало, а подводным лодкам не представился случай атаковать.

Многие итальянские офицеры в Таранто высказывали резкое недовольство столь осторожными действиями. Особенно возмущался своей пассивной ролью адмирал Бергамини, командовавший самой сильной дивизией итальянского флота. Когда он узнал

из полученных радиogramм, что 2 итальянским линкорам противостоят 3 английских, причем все это происходит буквально рядом, он приложил массу усилий, чтобы добиться разрешения выйти в море. Его поддерживали командиры обоих его новейших линкоров, капитаны 1 ранга Джироли и Спарцани. Их корабли стояли в Таранто почти полностью завершив боевую подготовку. «Литторио» и «Витторио Венето» номинально имели водоизмещение 35000 тонн, чтобы соответствовать договорным ограничениям, однако фактически их стандартное водоизмещение превышало 43000 тонн. Оба корабли были хорошо забронированы, имели высокую скорость и были вооружены 9 мощными 381-мм орудиями. Они по всем статьям превосходили «Уорспайт» или «Малайю». «Литторио» завершил свои ходовые испытания в Генуэзском заливе в декабре 1939 года, а «Витторио Венето» — в июне 1940 года. Однако официально линкоры были объявлены полностью боеготовыми только 2 августа. Хотя оба командира считали, что могут сыграть решающую роль в сражении, которое разворачивалось всего в нескольких милях от их якорной стоянки, Супермарина категорически отказалась дать разрешение на выход. Отчасти это объяснялось тем, что, когда они подготовятся к выходу в море, будет уже слишком поздно.

В 15.52 британские крейсера открыли ответный огонь по ближайшим итальянским кораблям. Первым начал стрелять «Нептун», следом за ним «Ливерпуль». Они вели огонь по вражеским крейсерам на расстоянии 22100 ярдов. В 15.23 открыл огонь «Сидней». Его командир считал, что обстреливает с дистанции 23000 ярдов тяжелый крейсер типа «Зара». «Орион» молчал до 15.26. В качестве цели сначала он выбрал эсминец, шедший впереди крейсеров. Это был «Альфиери» из состава 9-го дивизиона. 9-й дивизион под командованием капитана 1 ранга Даретти держался на

правом крамболе 1-й дивизии и попал под огонь 152-мм орудий «Ориона». Хотя крейсер обстреливал эсминцы всего 3 минуты перед тем, как перенести огонь на итальянский крейсер, находящийся по пеленгу 249° на расстоянии 23700 ярдов, это было весьма неприятное время для «Альфиери». Вспоминает его капитан:

«Когда в 15.08 мы впервые увидели вражеские крейсера, идущие в нашем направлении, наш дивизион в 15.12 повернул на них и сближался, пока расстояние не сократилось до 18000 ярдов. Позади нас 4-я дивизия («Барбиано» и «Кадорна») тоже повернула на противника, тогда как 8-я дивизия («Абруцци» и «Гарибальди») поддерживала нас огнем 152-мм орудий и сближалась с противником так, чтобы вести огонь всем бортом. Противник развернулся к нам бортом и тоже открыл сильный огонь, однако мы продолжали сближаться, чтобы выполнить свою задачу и опознать вражеские корабли. Во время этой фазы боя мы подошли к противнику на расстояние 16000 метров после чего были отозваны командиром 8-й дивизии. Он приказал нам занять место в охране крейсеров».

В 15.23 9-й дивизион повернул на северо-запад и снова занял свое место рядом с 8-й дивизией, которая в 15.30 круто повернула на запад, попав под обстрел британских крейсеров. Два крейсера 4-й дивизии держались за кормой англичан, но их тоже отогнали сосредоточенным огнем. После этого они не принимали участия в бою, и ушли на подбойный борт своих линкоров, сначала повернув на NNW, а в 16.11 — на запад, повторяя маневры флота. Тем не менее, в начале боя их стрельба, как и огонь 8-й дивизии, была

достаточно меткой. Британский ответный огонь по обеим дивизиям итальянских крейсеров был достаточно плотным, хотя ни один корабль в этот период сражения попаданий не получил. Единственные повреждения получил «Нептун», когда осколками близкого разрыва в 15.25 на нем вывело из строя гидросамолет и катапульту. Во избежание опасности пожара поврежденный «Си Фокс» выкинули за борт.

Капитан 2 ранга Дж. П. Паркер так описывает происходившее в это время на борту «Нептуна»:

«Во время боя у Калабрии я находился в командно-дальномерном посту 152-мм артиллерии. Я был лейтенантом финансовой службы, но большую часть войны провел, управляя огнем 152-мм орудий, находясь или в центральном посту, или в КДП, где отвечал за измерение ВИП. В день боя мы находились на левом фланге крейсерской завесы впереди главных сил флота. На корабле сыграли боевую тревогу. Я занял свое место в КДП, и потому одним из первых увидел противника.

Три офицера в главном КДП, расположенном позади и выше мостика, сидели рядом. Старший артиллерист, управлявший огнем, находился в центре, справа сидел корректировщик (капитан-лейтенант), а измеритель ВИП, то есть я, — слева. Каждый из нас имел мощный визир, разворачивающийся вместе с КДП. Моей задачей было определение скорости цели и ее курс по отношению к нашему кораблю, докладывая следующим образом: «Скорость 28, отклонение зеленый 120». Я передавал эту информацию через микрофон в центральный артиллерийский пост, находящийся глубоко в трюме корабля. Я должен был своевременно и точно сообщать обо

всех изменениях. На основе этой информации вычислялось значение целика, которое передавалось наводчикам.

«Нептун» передал: «Вижу противника». Этот сигнал на Средиземном море был сделан впервые с эпохи Нельсона. Видимость была отличной, и первое, что я увидел, были мачты большого числа кораблей, которые поднялись над горизонтом. Их было так много, что сначала я решил, что это торпедные катера, но вскоре стало ясно, что мы идем навстречу огромному флоту, состоящему из эсминцев, крейсеров и линкоров.

Нам требовалось некоторое время, чтобы подойти на дальность стрельбы, и я подумал, что вражеские линкоры могут открыть огонь раньше нас. После начала боя все пошло наперекосяк. Видимость ухудшили пороховой дым, дымовые завесы, столбы воды в местах разрыва снарядов. Приближающиеся снаряды гудели, как железнодорожные составы. Еще больше путаницу усиливала необходимость переключаться с одной цели на другую, когда крейсера или эсминцы появлялись из-за дымовой завесы.

Расчет КДП сначала ошибочно решил, что мы добились прямого попадания. Но думаю, что нас ввели в заблуждение вспышки вражеских выстрелов и падения наших снарядов. Мы все почувствовали себя гораздо увереннее, когда увидели, как открыл огонь линкор «Уорспайт». итальянцы сразу прекратили бой после того, как их флагман получил попадание.

Если посчитать общий вес металла, который оба флота выкинули в море, можно лишь удивляться тому, как мало людей пострадало

после единственного попадания «Уорспайта». Со своего места я прекрасно видел остальные корабли Средиземноморского флота и с возбуждением следил, как наши эсминцы перестроились для массовой торпедной атаки. К сожалению, ее вскоре отменили. Я мог видеть, как «Игл» поднимает свои «Суордфиши». В первые минуты боя «Нептун» попытался катапультировать один из двух своих гидросамолетов «Си Фокс». Однако его бензобак был пробит осколком близкого разрыва, и самолет выбросили за борт, чтобы избежать пожара. Я не думаю, что после этого мы хотя бы пытались запустить второй самолет».

Молодой моряк, служивший на «Нептуне», тоже вспоминает тревожные минуты первого боя.

«По боевой тревоге я должен был находиться в артиллерийском погребе башни «У». В то время я был еще мальчишкой, но я помню металлический лязг крышек люков, которые захлопывались за нами, когда мы спускались в недра корабля. Разумеется, мы были слишком заняты, подавая к орудиям пороховые заряды. Мы могли слышать разрывы вражеских снарядов вокруг нас. Пастор, находившийся на мостике, красочно описывал ход боя, и мы слышали все это по громкоговорящей системе.

Хотя у нас не было времени волноваться, я помню, что некоторые вражеские снаряды упали совсем рядом с нами. Наши орудия нанесли противнику урон, но я не помню, какой именно. Я знаю, что вражеский флот бежал обратно в гавань, и я верил, что мы прождали его

достаточно долго перед тем, как повернуть назад. Однако они не решились высунуться».

Если говорить о 4 легких крейсерах адмирала Тови, — они сделали все, что от них требовалось, так как обратили в бегство 4 итальянских легких крейсера и 9-й дивизион эсминцев. Теперь на поле боя появился более серьезный противник. Это была итальянская 7-я дивизия адмирала Сансонетти («Савойя», «Д'Аоста», «Аттендоло», «Монтекукколи»). В 15.20 она повернула навстречу британским крейсерам, которые ошибочно приняли ее за тяжелые крейсера. 2 итальянских линкора и 6 тяжелых крейсеров оставались в это время слева от Сансонетти на подбойном борту и сначала следовали на север. Кампиони слегка повернул на северо-запад и пошел расходящимися курсами, пока его линкоры и тяжелые крейсера не развернулись в длинную колонну, чтобы вести огонь всем бортом. В 15.23 обе группы итальянских главных сил легли на курс 60° и пошли на сближение с англичанами. Тем временем адмирал Сансонетти заметил приближающийся «Уорспайт» и сразу же сообщил об этом Кампиони.

Вмешательство «Уорспайта» стало настоящим благословением божьим для отважных крейсеров Тови. Ведь они видели, что весь западный горизонт окутан дымом, в котором блистают вспышки выстрелов. Вокруг них вода буквально кипела от падений снарядов всех калибров. При этом большинство итальянских орудий было дальнобойнее 152-мм орудий Тови, и его корабли находились в большой опасности.

Когда «Уорспайт» появился на месте боя, в качестве первой цели он выбрал тяжелый крейсер по пеленгу 265° и обстрелял его с дистанции 26400 ярдов. В действительности это был флагман Сансонетти легкий крейсер «Эугенио ди Савойя». Он шел во главе 7-й дивизии, которая вела жаркий бой с кораблями Тови.

«Уорспайт» открыл по нему огонь в 15.26, и результат был потрясающим, хотя отнюдь не для противника. Вспоминает адмирал Пауэр, который в это время вел прокладку:

«Пока мы все восхищались этой картиной, совершенно неожиданно «Уорспайт» открыл огонь. Вся наша прокладка разлетелась вдребезги, так как столик был разбит ударной волной: башня «Х» дала залп на предельном возвышении. Том Браунригг стал первой и, я полагаю, единственной жертвой в этом бою. Слетевшая со столика параллельная линейка расквасила ему нос. Я оставил Тома собирать обломки и бумажки и поднялся на компасную платформу, чтобы попытаться набросать хоть что-то на планшете. Впечатление, что все происходит на тактическом столике, еще больше усилилось, так как всплески снарядов больше всего походили именно на комочки ваты, которые выкладывались на столик. Я нашел там Уильяма Кэрна (флагманский связист), который сам себя назначил наблюдателем. Подняв секундомер, он следил за вспышками вражеских орудий и своевременно сообщал: «Залп... Падает». Судя по всему, он занимался этим исключительно для собственного удовольствия. Вражеские снаряды падали в неприятной близости, и тогда я отобрал у него секундомер, после чего почувствовал себя гораздо спокойнее.

Следует напомнить, что почти все мы впервые оказались под вражеским огнем. Так как штабные офицеры не могли принимать непосредственного участия в бою, сначала мы немного нервничали».

Но штабисты оказались не единственными, кто был застигнут врасплох, когда «старичок» дал первый залп по врагу.

«В начале боя на квартердеке собрался старший административный персонал: флагманский медик, начальник финансовой части, начальник учебной части, флагманский механик — все в звании капитана 1 ранга. Потом я слышал, что они чуть не наложили в штаны, когда внезапно башня «У» открыла огонь и их едва не снесло за борт. Все они, разумеется, не имели никаких мест по боевому расписанию.

Приятно было помнить, что у нас на борту находится весь штаб Средиземноморского флота. Какой случится переполох, если нас потопят! Такое неприятное положение сохранялось довольно долго, пока не был создан штаб на берегу в Габбаси».

Но никто не был более счастлив, чем сам АБК!

«Когда бой стал неизбежен, адмирал Каннингхэм обнаружил, что из рубки плохо видно, и вместе с начальником штаба отправился на компасную платформу. За ними пошли флагманский артиллерист и флагманский связист. Каннингхэм вел себя, как обычно, неподражаемо, то и дело разражаясь хохотом и повторяя: «Задай этому говнюку! Этот получил, теперь тому». И так далее...»

Главнокомандующий явно вернулся мыслями на мостик своего эсминца, однако остальные не решались присоединиться к его искреннему веселью. Одним из посторонних был американский репортер, который был перепуган до смерти. Во время бомбардировок он

обязательно прятался за броню. Снова процитируем воспоминания Пауэра:

«Один из нас пошел и отыскал его, сказав: «Вылезай, тебе лучше быть наверху. Там целая куча свежих новостей». Американец ответил: «Нет, я не выйду. Мой газете нужны живые новости, а не мертвый репортер». В своем роде это был самый смелый человек, какого я когда-либо встречал. Физически он пугался до такой степени, какую я даже не мог себе представить. Но он всегда прибывал на корабль к следующей операции. Если я не ошибаюсь, он тонул по крайней мере дважды, но упрямо продолжал выходить в море».

«Уорспайт» дал около 10 залпов по крейсерам и с удовлетворением отметил, что они поспешили отойти под прикрытие дымовой завесы. Множество снарядов, весящих почти тонну, упало рядом с кораблями 4-й и 8-й дивизий, что поторопило их уход со сцены. Они постарались укрыться за кормой подходящих с запада 2 линкоров и дивизии тяжелых крейсеров, которых Кампиони поспешно перестроил в боевой порядок и сейчас вел на северо-восток, чтобы установить контакт с британским авангардом. Хотя англичане утверждали, что один из итальянских крейсеров получил попадание во время этой фазы боя, позднее это не подтвердилось. Ударная волна собственных залпов «Уорспайта» повредила стоящий на катапульте самолет, и его пришлось сбросить за борт, как и на «Нептуне».

В 15.30 итальянские легкие крейсера окончательно исчезли за дымовой завесой, поставленной 9-м дивизионом эсминцев. Наступила передышка, что позволило оценить ситуацию. Итальянские линкоры и множество тяжелых крейсеров, судя по всему,

находились совсем рядом. Поэтому Каннингхэм решил взять антракт и дать возможность «Малайе» соединиться с ним до того, как начнется следующая фаза боя. Наверное, он вспомнил Ютландскую битву, когда «Уорспайт» на скорости 24,5 узла непроизвольно описал полную циркуляцию под дулами всего Флота Открытого Моря. Сейчас он повторил этот маневр сознательно. Легкие крейсера 7-й эскадры, которые неслись впереди на скорости 29 узлов, сделали то же самое, чтобы не слишком отрываться от главных сил. На время битва затихла.

Через 3 минуты снова были замечены силуэты итальянских кораблей, и «Уорспайт» дал по этим целям еще 8 залпов. Это снова были 2 легких крейсера 8-й дивизии. Каннингхэм дал 4 залпа по каждому, так как подозревал, что они пытаются обойти его с востока и прорваться к «Иглу». Залпы линкора заставили адмирала Леньяни круто повернуть и скрыться на западе. В конце концов он пристроился впереди 5-й дивизии и занимал эту позицию впереди и к западу от главных сил итальянцев до самого конца боя.

Тем временем находившийся позади «Игл» сумел подготовить к вылету вторую волну торпедоносцев. Один из офицеров корабля так описывал происходящее:

«Мое собственное место по боевому расписанию было вместе с санитарной партией в острове на полетной палубе. Отсюда можно было видеть все, что происходило вокруг, но это определенно было не самое тихое место в мире. Самолеты прогревали моторы, эскадрильи прилетали и улетали, грохотали пом-помы и 102-мм орудия. Вы могли видеть серии бомб, поднимающие целый лес водяных всплесков, который часто скрывал из вида сопровождающие нас линкоры. Это было просто невероятное

зрелище, когда они снова появлялись из-за опадающей водяной завесы.

Перед боем все тяжелые корабли шли вместе, неторопливо разрезая волны Средиземного моря. Вокруг держались крейсера и эсминцы прикрытия, а наш «Суордфиш» крутился впереди, проводя поиск подводных лодок. Внезапно резко зазвучали горны морской пехоты, играющие боевую тревогу. Затем мы с волнением увидели, как вверх поднимаются стеньговые флаги. Люди бросились на свои боевые посты, полетная палуба была очищена, и самолеты начали взлет.

Толчки работающих машин стали чаще и сильнее, корабль увеличил скорость, и шипение рассекаемой форштевнем воды вплелось новой нотой в симфонию. Затем долетели раскаты залпов тяжелых орудий и сообщение о том, что это означает. Мы следили, как «Уорспайт» и его сопровождение отрываются от нас — старой тихоходной кастрюли. Мы ощущали, что машины напрягаются до предела, видели, как выбивается из сил «Ройял Соверен», из трубы которого валили густые клубы черного дыма.

Все испытывали острое разочарование. Позднее нам сообщили, что «Уорспайт» добился попадания. Но мы не были уж совсем пассивными зрителями. Наши эскадрильи, разумеется, участвовали в бою против итальянского флота, хотя в данном случае не слишком успешно. Впрочем, их атаки могли попортить нервы противнику. Другие самолеты корректировали огонь наших линкоров. Наконец 813-я эскадрилья успешно атаковала порт Аугуста. Наши «Си Гладиаторы» одержали несколько блестящих побед, когда Реджиа

Аэронаутика попыталась остановить наше соединение».

Другой моряк «Игла» рассказывает свою историю:

«Во время боя у Калабрии я был юнгой-сигнальщиком, мне было всего 17 лет. Мое место по боевому расписанию было на кормовом боевом посту у грот-мачты, которая использовалась для подъема флажных сигналов, если фок-мачта будет сбита. Здесь также находился запасной сигнальный прожектор, визиры и другие инструменты связи того времени. Сегодня над этим просто посмеются! Таким образом, кормовой боевой пост был местом, где было относительно спокойно. Мы проводили время, следя за происходящим с помощью визиров и добрых старых биноклей «Барра и Струда». (Этот пост использовался только в случае артиллерийского боя, при атаках с воздуха и из-под воды он бездействовал.)

Нас сопровождал крейсер «Глостер», который несколько дней назад получил прямое попадание бомбы в мостик. Бой проходил на предельных дистанциях, поэтому мы практически не видели итальянского флота. Но даже то, что мы могли различить, вскоре сделало ясным: они удирают полным ходом. Насколько я помню, это был прекрасный день, отличная погода, великолепная видимость. Поистине прекрасно было видеть наши корабли, которые изо всех сил старались догнать противника. Развеваются боевые флаги, трепещут сигнальные флажки, мигают прожектора, передавая приказы. «Уорспайт» выглядел настоящей крепостью, несущейся

вперед. Он вел огонь на предельной дистанции. Остальные наши линкоры были слишком старыми и тихоходными, чтобы подойти к противнику на дальность выстрела».

Еще 9 «Суордфишей» взлетели с «Игла» в 15.45 и направились в сторону противника, который только что скрылся за горизонтом. В 15.48 «Уорспайт» катапультировал свой второй гидросамолет «Валрос», чтобы вести разведку. Все эти самолеты вскоре обнаружили главные силы Кампиони, которые теперь шли двумя кильватерными колоннами. Тяжелые крейсера находились чуть впереди и слегка западнее 2 линкоров.

К несчастью, самолеты «Игла» снова попытались атаковать головные корабли, нацелившись на тяжелые крейсера, а не на линкоры, которые шли у них за кормой. Но в промежутке случилось многое.

Пока 2 остальных британских линкора надрывали машины, пытаясь догнать своего флагмана, флотилии эсминцев, разумеется, ринулись в бой. В 15.25 Каннингхэм предоставил им свободу действий, освободив от обязанности прикрывать тяжелые корабли. Они сосредоточились на подбойном борту чуть впереди, готовясь контратаковать итальянские эсминцы, если те пойдут вперед. Впрочем, англичане сами были готовы провести массированную торпедную атаку. «Уорспайт» сразу отпустил 14-ю флотилию, «Малайя» освободила 2-ю флотилию в 15.45. «Ройял Соверен», оставшийся позади, отправил 10-ю флотилию в 15.52. К 16.00 все эсминцы полным ходом мчались на север, чтобы занять наиболее выгодную позицию для последующих действий. «Янус» и «Джервис» присоединились к 14-й флотилии, «Хироу» и «Хируорд» — к 2-й флотилии, «Дикой» — к 10-й флотилии, образовав три ударные группы.

Такой была ситуация на 15.50, когда оба флота снова оказались на слегка сходящихся курсах. Итальянцы шли курсом 10°, «Уорспайт» — курсом 345°. Тяжелые крейсера Кампиони шли впереди линкоров. Каннингхэм развернул свои 4 легких крейсера таким же образом. «Малайя» наконец сумела приблизиться к «Уорспайту», хотя по-прежнему находилась за пределами дальности своих орудий. 9 торпедоносцев «Игла» летели в сторону итальянского флота. Британские эсминцы начали обходить «Уорспайт» с востока, чтобы сосредоточиться в авангарде. Головной шла 14-я флотилия («Нубиэн», «Мохрук», «Джюно», «Янус»), за ней следовала 10-я флотилия («Стюарт», «Дэйнти», «Дифендер», «Дикой»), замыкала строй 2-я флотилия («Хиперион», «Хироу», «Хируорд», «Хостайл», «Хэсти», «Айлекс»). Итальянские легкие крейсера сумели выскочить из опасного промежутка между линейными силами противников. Зато итальянские эсминцы, если не считать дивизиона «Альфиери», пока себя ничем не проявили.

В 15.51 противники снова заметили друг друга.

Глава 5.

Единственный снаряд

Развертывание сил британского и итальянского флотов происходило к взаимному удовлетворению обоих командующих, потому что и тот, и другой считали ситуацию благоприятной для себя. Битва стремительно приближалась к развязке. Тови повел свои 4 крейсера курсом 310° , чтобы восстановить визуальный контакт с неприятелем. «Уорспайт» лег на курс 345° , чтобы срезать угол и попытаться наверстать упущенное за время, когда он дожидался «Малайю».

В 15.51 итальянский и британский линейные флоты заметили друг друга. Они шли почти параллельно, постепенно сближаясь, и бой возобновился с новой силой. Спустя 2 минуты линкоры противников одновременно открыли огонь. Артиллеристы «Уорспайта» были в прекрасном настроении после первоначальной разминки, и они быстро нащупали цель, накрыв несколькими залпами правый линкор в итальянской колонне. Это был флагманский «Джулио Чезаре». Он находился по пеленгу 287° на расстоянии 26000 ярдов.

Итальянские линкоры «Чезаре» и «Кавур» открыли огонь в ту же минуту, получив приказ адмирала Бривонези, командира 5-й дивизии и начальника штаба Кампиони. Хотя британские отчеты утверждают, что оба итальянских линкора сразу сосредоточили огонь на «Уорспайте», итальянские документы показывают, что дело обстояло немного иначе. «Чезаре» открыл огонь в 15.53 с дистанции 25400 ярдов на «Уорспайту». Зато «Кавур», если верить его бортжурналу, открыл огонь по второму британскому линкору — «Малайе». Однако, поскольку указана дистанция 30000 ярдов, существует

вероятность, что он ошибочно попытался обстрелять «Ройял Соверен». Этот линкор уступал первым двум в скорости и заметно от них отстал. Тем временем в бой вступила «Малайя», которая в этот момент находилась по пеленгу 180° от «Уорспайта». Она дала по «Кавуру» 4 залпа, подняв свои 381-мм орудия на предельное возвышение, однако снаряды легли недолетами. Впрочем, как и 320-мм снаряды самого «Кавура», которые упали возле «Уорспайта».

Несколько британских эсминцев, которые находились на подбойном борту «Уорспайта», получили небольшую встряску, когда в 15.54 итальянские перелеты легли рядом с ними. К счастью, прямых попаданий не было.

В самом начале дуэли линкоров адмирал Кампиони приказал своим тяжелым крейсерам из группы «Полы» держаться по пеленгу 40° от своего флагмана. Они должны были постепенно сблизиться на предельную дальность стрельбы и открыть огонь. В этом случае их 203-мм орудия взяли бы британскую колонну под продольный огонь, и на головной «Уорспайт», который вел дуэль с «Чезаре», обрушился бы град снарядов. Мощное соединение Паладини исполнило приказ. Итальянские крейсера уже находились далеко впереди британского авангарда и, следуя указанным курсом, они довольно быстро оказались бы в идеальной позиции, чтобы сделать англичанам классическое «crossing-T», потому что итальянцы заметно превосходили противника в скорости. В этом случае огонь 6 крейсеров мог причинить тяжелые повреждения слабо защищенным кораблям Тови, а также отвлек бы «Уорспайт» от его основной цели. Этот хорошо продуманный маневр Кампиони имел все шансы на успех.

Противники вели перестрелку в течение 7 минут, и обе стороны добились накрытий. Итальянские залпы

ложились примерно в 1000 ярдов от «Уорспайта», однако разброс снарядов в залпе был очень большим. Лишь один залп лег довольно кучно примерно в 2 кабельтовых слева по носу от «Уорспайта». Итальянские документы в свою очередь отмечают, что огонь «Уорспайта» в этот период был довольно точным, а разброс снарядов был небольшим. И каждый новый залп ложился все ближе к «Чезаре». Вскоре меткая стрельба англичан принесла свои плоды.

В 15.59 381-мм снаряд британского линкора попал в среднюю часть корпуса итальянского флагмана. Адмирал Каннингхэм пишет:

«Я следил за огромными всплесками наших 381-мм залпов, накрывающих цель, когда в 16.00 заметил огромную оранжевую вспышку возле основания трубы вражеского флагмана. Сразу после этого поднялся столб дыма, и я понял, что корабль получил серьезное попадание с внушительной дистанции 13 миль».

Командир «Чезаре» капитан 1 ранга Пиацца вспоминает, как это произошло:

«Снаряд попал в нашу заднюю трубу с правого борта и прошел внутрь бронированной цитадели под палубой, пробив левую переборку. Потом он пробил еще одну палубу, прошел сквозь каземат, снес переборки, и попал в унтер-офицерский кубрик. Этот отсек был уничтожен. Снаряд сделал небольшую пробоину в броне палубе внизу и был остановлен передней бронированной переборкой».

Этот снаряд уничтожил одно из легких зенитных орудий правого борта вместе с расчетом. Взрыв и осколки вызвали серьезные повреждения корпуса. В

каземате и кубрике вспыхнул большой пожар, дым которого вентиляторы засосали в кочегарки 4, 5, 6 и 7. Находиться там стало невозможно, и личный состав был эвакуирован. Пострадали многие моряки, а один даже умер от удушья. После потери 4 кочегарок скорость итальянского флагмана заметно снизилась. Вскоре он уже не мог давать более 18 узлов. Адмирал Кампioni сообщает:

«Скорость «Чезаре» быстро упала до 20, а потом и до 18 узлов. Когда с мостика заметили, что «Чезаре» начал стремительно отставать от «Кавура», пришло сообщение, что 4 кочегарки перестали действовать. Так как положение было серьезным, «Чезаре» вышел из строя, оставив «Кавур» продолжать бой вместе с тяжелыми крейсерами группы «Полы». Все они продолжали идти вперед, ведя огонь по 3 вражеским линкорам».

Однако было решено, что теперь соотношение сил стало слишком неблагоприятным, так как против одного итальянского линкора остались три британских. Поэтому в 16.02 «Кавур» тоже отвернул и пошел вслед за «Чезаре» курсом 270°, увеличивая расстояние от англичан. Тем временем тяжелые крейсера Паладини продолжали перестрелку с кораблями Тови и взяли под обстрел головной британский линкор.

Так единственное попадание 381-мм снаряда решило исход боя. Еще недавно Кампioni считал, что находится в очень выгодном положении, а теперь он оказался перед трудной задачей. Ему предстояло спасти поврежденный корабль, тогда как его эскадра быстро сближалась с противником, значительно превосходящим итальянцев в количестве линкоров.

Поэтому в 16.05 он приказал своим эсминцам провести торпедную атаку и поставить дымовую завесу, чтобы прикрыть отход линкоров. Еще больше увеличило трудности появление на сцене самолетов «Игла», которые атаковали единственное активное итальянское соединение — тяжелые крейсера Паладини.

Трудности итальянцев сразу были замечены с мостика «Уорспайта». Стрельба противника, которая сначала была довольно меткой, стала стремительно ухудшаться. Впрочем, это началось еще до удачного попадания. Адмирал Каннингхэм писал в своем рапорте:

«Попадание «Уорспайта» во вражеский линкор с дистанции 26000 ярдов можно назвать счастливой случайностью. Его тактический эффект оказался серьезным, потому что противник отвернул и прекратил бой. Но еще более значительным оказался стратегический эффект, подорвавший моральный дух итальянцев».

Это стало ясно из последующих сигналов и маневров итальянцев. Адмирал Каннингхэм вспоминает: «Характерной особенностью боя стали перехваченные итальянские радиogramмы. К нашему изумлению, они были отправлены открытым текстом». Действительно, итальянцы в этом отношении продемонстрировали потрясающее отсутствие дисциплины, как вспоминает адмирал Пауэр:

«Вскоре после того, как я поднялся на мостик, «Уорспайт» добился попадания в «Чезаре», в среднюю часть корабля рядом с трубами. Итальянцы немедленно отвернули и вышли за пределы радиуса действия наших орудий, так как обладали превосходством в

скорости. Одновременно их легкие силы поставили очень эффективную дымовую завесу. Мы перехватили итальянскую радиограмму, в которой говорилось: «Я вынужден отходить». Мы все рассмеялись, а вскоре после этого была перехвачена еще одна радиограмма, в которой сообщалось, что итальянцы атакованы собственными самолетами. Мы стали смеяться еще громче, так как в памяти были свежи неприятные события последних 2 дней».

Участие в бою итальянских линкоров практически завершилось. Вспоминает адмирал Кампиони: «На новом курсе «Чезаре» продолжал обстреливать противника из кормовых башен, пока цель не была скрыта дымовой завесой, поставленной нашими легкими силами, чтобы прикрыть наш отход. Несколько групп наших кораблей не заметили поворот «Чезаре», который теперь шел курсом 230°, и в результате контакт с ними был потерян».

Тем временем продолжались попытки потушить пожар и ввести в действие кочегарки, но лишь в 16.45 эти 6 котлов снова начали работать. Командующий отправил радиограмму с просьбой прислать обещанные самолеты.

После того как итальянские линкоры отвернули прочь, «Уорспайт» довольно быстро потерял их из вида, и в 16.04 стрельба была прекращена. Британский линкор дал в общей сложности 17 залпов. Он попытался было догнать противника, повернув на курс 310°, но сумел развить всего 17 узлов, что было на 1 узел **меньше**, чем у поврежденного «Чезаре». Поэтому все надежды перехватить противника до того, как он укроется в дымзавесе, развеялись. Решительная «Малайя» совершила отчаянную попытку все-таки принять участие в бою и дала 4 залпа, однако все они легли недолетами. После этого итальянцы скрылись в дыму, и в 16.08

«Малайя» тоже прекратила стрельбу. Штурман этого линкора так описывает его участие в бою:

«В отношении характера этого боя можно сказать, что он развивался так, как это неоднократно происходило во время маневров мирного времени. Эсминцы пошли в атаку, пока линейные силы вели перестрелку на большой дистанции, однако я чувствовал, что эта вылазка не принесет им успеха. Если пересчитать участвовавшие в бою корабли, то все это слабо напоминало Ютландскую битву! Хотя «Малайя» перед войной прошла переоснащение, угол возвышения ее орудий не был увеличен, как на «Уорспайте». Это было характерно для нашей подготовки к грядущей войне. Поэтому, хотя мы и дали несколько выстрелов на предельной дистанции, результаты оказались сплошным разочарованием. Однако в самом начале боя «Уорспайт» добился попадания в «Чезаре». Для противника этого оказалось достаточно, он отвернул и бежал. Они сумели удрать, так как прошли модернизацию в отличие от бедной старой «Малайи»!»

Оставшийся далеко за кормой «Ройял Соверен» вообще не получил шанса дать хотя бы один залп, к огромному расстройству его артиллеристов.

Для кораблей, участвовавших в бою, наступила очередная недолгая передышка, но вскоре крейсера снова вступили в бой. В состав эскадры входили 1-я дивизия адмирала Маттеуччи на «Заре» и 3-я дивизия адмирала Каттанео на «Тренто», но возглавляла строй «Пола». Итальянские крейсера выполнили приказ адмирала Кампиони сблизиться с британским

авангардом и быстро вступили в бой. Адмирал Паладини позднее писал:

«С 15.50 до 16.00 все наши тяжелые крейсера поочередно открыли огонь: «Тренто» — в 15.55, «Фиуме» — в 15.58, «Больцано», «Зара» и «Пола» — в 16.00, а «Гориция» — в 16.01. Когда все наши корабли начали стрельбу, вражеские крейсера открыли ответный огонь. Их стрельба была точной, но в основном неэффективной. Лишь «Больцано» в 16.05 получил попадание 3 осколками. Они пробили корму и повредили рули, заклинив их в положении «лево на борт». Корабль описал полную циркуляцию, продолжая вести огонь. Потом несколько близких разрывов за кормой освободили рули, и крейсер снова занял свое место в строю».

Британские крейсера открыли огонь по итальянским с дистанции 23000 ярдов, следуя курсом 310°. Расстояние быстро сокращалось. «Орион» открыл огонь в 15.59, «Нептун» и «Сидней» — в 16.00, «Ливерпуль» — в 16.02.

Разумеется, 203-мм орудия итальянских крейсеров стреляли гораздо дальше, но Тови шел прямо на врага, чтобы побыстрее уменьшить дистанцию. Первым накрыл противника «Нептун», именно его снаряды вызвали неприятности «Больцано».

В 16.03 Паладини получил известие о повреждении «Чезаре», и Кампиони сообщил ему: «Мой курс 270 градусов, моя скорость 20 узлов». Он приказал крейсерам поставить дымовую завесу. В 16.17 итальянские крейсера начали это делать, и их дым скрыл цели, вынудив противников прекратить огонь. Орудия «Тренто» замолчали в 16.09, «Фиуме» — в 16.05, «Больцано» — в 16.20, сразу после того, как было

исправлено повреждение. «Зара» прекратила огонь в 16.16, «Пола» — примерно в 16.04, «Гориция» — в 16.12. Дымовая завеса становилась все гуще и вынудила англичан также прекратить стрельбу.

Во время этой перестрелки корабли Паладини были замечены самолетами «Игла», которые появились на сцене в 15.45 и сразу бросились в атаку. «Суордфиши» ВСФ атаковали тремя волнами по 3 самолета в каждой. Они заходили на итальянскую колонну спереди и выбирали для атаки головные крейсера, которые были правильно опознаны как тяжелые. Хотя итальянцы в это время вели артиллерийскую дуэль, они сумели открыть плотный зенитный огонь, чтобы отогнать торпедоносцы. Однако ни один из британских самолетов не пострадал, и они сбросили свои торпеды по правому борту у головного крейсера с близкого расстояния. Видя столбы воды и брызг, пилоты решили, что, по крайней мере, одна из торпед поразила цель. Они сообщили, что добились попадания в крейсер типа «Больцано».

В действительности они атаковали 3-ю дивизию, которую возглавлял «Больцано». Атака «Суордфишей» происходила с 16.10 до 16.15. Как показывают итальянские документы, почти все торпеды были нацелены именно в «Больцано». Однако резкими маневрами крейсер уклонился от всех торпед. Артиллеристы «Больцано» заявили, что наверняка сбили 2 самолета и еще один самолет был «вероятно сбит». Другие крейсера также претендовали на уничтожение торпедоносцев, но эти заявления, как и утверждения британских пилотов, не имели ни грамма правды. Все самолеты благополучно вернулись на «Игл». Резюме пилотов Воздушных Сил Флота было самокритичным:

«Оглядываясь назад, можно решить, что мы потерпели унижительный провал. Однако следует помнить, что это была первая атака

подобного рода. «Суордфиш» является очень тихоходным аэропланом и не лучшим образом приспособлен для дневных атак хорошо защищенных целей. До сброса торпеды ему приходится долгое время находиться под огнем, не меньше времени требуется, чтобы убраться прочь. Проблемы вызывает и заградительный огонь тяжелых орудий. Мы целились не слишком хорошо и не решили свою задачу. Однако интересно отметить, что итальянцы тоже страдали нервной лихорадкой и не сумели добиться ни одного попадания в нас.

После возвращения на авианосец наши самолеты были заправлены и перевооружены, но к этому времени итальянцы развили скорость 30 узлов или больше. Поэтому «Суордфиш», который с подвешенной торпедой имел скорость всего 90 узлов, не имел шансов догнать их, и мы остались на авианосце.

Большая часть эскадрильи летала совместно уже некоторое время, хотя часть пилотов и наблюдателей были новичками. Атака оказалась довольно рутинным делом, хотя, я полагаю, что потом мы все изрядно понервничали. Но довольно быстро мы все успокоились».

На борту авианосца рапорты пилотов были тщательно изучены, и адмиралу Каннингхэму было отправлено сообщение, что «Больцано» получил попадание, хотя мы знаем, что этого не произошло. Адмирал получил радиogramму только в 17.15. Если бы он узнал об этом раньше, то наверняка бросился бы в погоню за подранком, но пока Каннингхэм держался подальше от дымовой завесы, чтобы не попасть под внезапную торпедную атаку. Как отмечает адмирал Пауэр: «Разумеется, было бы глупо идти сквозь

вражескую дымовую завесу, так как нас атаковала бы свора эсминцев, едва мы вошли бы внутрь».

Тем временем «Уорспайт» обстрелял с дистанции 24000 ярдов «Тренто», который ненадолго показался из дымовой завесы по пеленгу 313°. Каннингхэм решил, что этот корабль пытается обойти британскую эскадру с севера, и решил помешать такому маневру. По новой цели были даны 6 залпов из 381-мм орудий, причем из бортжурнала «Тренто» следует, что 3 из них легли довольно близко. Поэтому крейсер снова скрылся в дымовой завесе. К этому времени «Уорспайт» вышел за пределы досягаемости итальянской артиллерии, и хотя «Зара» дала 6 залпов, это было совершенно напрасно. «Уорспайт» тоже прекратил стрельбу. Крейсера Паладини в основном обстреливали британские эсминцы и пытались поддержать атаку собственных эсминцев. Поэтому, начиная с 16.02, на эсминцы 10-й и 14-й флотилий, шедшие в авангарде, обрушился град 203-мм снарядов. Однако снова ни один из британских кораблей не пострадал.

Через 3 минуты с мостика британского флагмана были замечены итальянские эсминцы, которые пытались выйти в торпедную атаку. Они намеревались выйти на правый борт своего авангарда и сблизиться с англичанами. Поэтому в 16.14 британские эсминцы получили приказ контратаковать после того, как были замечены 3 торпеды, прошедшие позади кораблей 14-й флотилии. Поддержанные крейсерами Тови, британские эсминцы «радостно» бросились навстречу итальянским.

Кампиони опасался, что снизившаяся скорость «Чезаре» позволит англичанам настигнуть его. Он не подозревал, что «погоня» ведется на скорости всего лишь 17 узлов. Поэтому он решил использовать свои эсминцы, чтобы выиграть время торпедными атаками и дымовыми завесами. В этом итальянские эсминцы полностью преуспели, хотя их атаки оказались довольно

нерешительными. Они так и не рискнули подойти к британским кораблям вплотную. Итальянских командиров можно упрекнуть, однако свою задачу они решили полностью. Была поставлена огромная дымовая завеса, войти в которую англичане не решились.

Интересно отметить, что послевоенные работы, посвященные анализу Ютландской битвы, осуждали Джеллико за то, что он отвернул от немецких торпед, что привело к решающей потере времени. Хотя поворот от торпед был общепринятым маневром уклонения тяжелых кораблей, кое-кто утверждал, что поворот навстречу торпедам был бы немногим опаснее, зато позволил бы сохранить контакт с противником. Каннингхэм был одним из самых агрессивных британских адмиралов в годы Второй Мировой войны. Однако он в подобных обстоятельствах последовал примеру Джеллико, единственным отличием было то, что вместо ночной темноты имелась поставленная итальянцами дымзавеса. Каннингхэм отвернул от противника, сохраняя дистанцию.

Итальянские эсминцы проводили свои атаки разрозненно, не пытаясь выполнить единую массированную атаку, которая была бы по-настоящему опасной. Однако все их действия определялись тем, где оказались корабли в момент, когда флагман получил попадание. Для тех, кто вышел в атаку позднее, собственная дымзавеса создала помех ничуть не меньше, чем для англичан.

Ближе всего к британской 7-й эскадре крейсеров находился итальянский 9-й дивизион эсминцев, который и атаковал первым. Хотя Кампиони в это время больше всего опасался британских линкоров и надеялся, что эсминцы задержат именно их, под атаку попали крейсера Тови. Они шли впереди «Уорспайта» и «Малайи», и им пришлось выкручиваться в одиночку,

пока не появились британские эсминцы. Тови был вынужден отвернуть.

«Альфиери» (капитан 1 ранга Даретти) в 15.45 находился в 1 миле на NNO от головного крейсера «Больцано». За «Альфиери» следовали «Ориани», «Кардуччи» и «Джиоберти». Эсминцы двигались на север, и Даретти попытался занять еще более выгодную для торпедной атаки позицию, самостоятельно повернув на курс 40°, а потом 60°.

Эти повороты в направлении британского авангарда привели к тому, что с 16.00 до 16.16 по эсминцам стреляли и крейсера, и эсминцы англичан. Итальянцы в 16.01 открыли ответный огонь из носовых орудий. В 16.05 пришел общий приказ поставить дымовую завесу и выполнить торпедную атаку, но эсминцы Даретти уже делали именно это. С дистанции 13500 ярдов они выпустили по вражеским крейсерам в общей сложности 5 торпед. Англичане в это время находились по пеленгу 32° и следовали на WNW. Тем временем дымзавеса, поставленная 8-й дивизией, скрыла противника, и итальянцы не могли сказать, добились они попаданий или нет. Однако можно предположить, что их торпеды на пределе дальности хода прошли между кораблями британской 14-й флотилии где-то около 16.14.

Отчаянно маневрируя среди множества всплесков, эсминцы 9-го дивизиона повернули назад, под прикрытие дымовой завесы. Ни один не получил прямых попаданий, хотя «Альфиери» был слегка поврежден осколками.

Гораздо дальше на юг находились 2 оставшихся эсминца 7-го дивизиона, которыми командовал капитан 1 ранга Бальдо на «Фреччии». Этот эсминец вместе с «Саэттой» находился за кормой линкоров, и когда началась дуэль тяжелых кораблей, хрупкие эсминцы оказались в весьма неприятном положении, так как вокруг начали падать тяжелые 381-мм снаряды. Первое

же попадание такого «чемодана» отправило бы эсминец на дно. Поэтому Бальдо перешел влево на подбойный борт «Чезаре» и «Кавура», а после того как «Чезаре» получил попадание, начал ставить дымовую завесу, чтобы прикрыть его отход.

Эсминцы повернули на НО от линкоров и оказались в идеальной позиции для торпедной атаки. Поэтому Бальдо продолжал следовать прежним курсом, и в 16.18 эта пара эсминцев выпустила торпеды с дистанции 8500 ярдов. Мишенью снова были крейсера Тови. Эсминцы обстреляли противника из орудий, а потом повернули назад, чтобы укрыться в дымовой завесе, поставленной 9-м дивизионом. Это позволило им избежать повреждений.

Командир «Саэтты» капитан 2 ранга Унгер ди Лёвемберг был убежден, что они добились одного торпедного попадания в британский крейсер, так как видел столб воды, поднявшийся у борта вражеского корабля как раз в тот момент, когда торпеды подходили к цели. Однако ни один из британских кораблей не получил торпедных попаданий в ходе боя. Скорее всего, это был недолет одного из 203-мм снарядов крейсеров Паладини. Во время отхода итальянские эсминцы попали под плотный огонь 4 британских крейсеров, но попаданий не получили.

4 эсминца 11-го дивизиона («Артильере», «Камичиа Нера», «Авиере» и «Джениере») находились на подбойном борту 1-й дивизии, когда был получен приказ атаковать. Поэтому в 16.07 они круто повернули, прорезав строй тяжелых крейсеров, прошли между «Горицией» и «Фиуме», держа курс 105°. Сразу после этого в 16.15 они заметили британские легкие крейсера и повернули на курс 90°, чтобы побыстрее сократить дистанцию. Эсминцы сразу начали ставить дымовую завесу с двоякой целью: прикрыть свое сближение и

закрыть от вражеского огня эсминцы, которые уже выполнили атаку и сейчас отходили.

Сам 11-й дивизион немедленно попал под огонь англичан, но в очередной раз итальянские эсминцы избежали попаданий, хотя были окружены разрывами 152-мм и 120-мм снарядов. Сам «Артильере» в ответ выпустил все свои торпеды с дистанции 13800 ярдов по цели, которая была принята за линкор. Дымзавеса, которую ставил «Артильере», до этого момента эффективно скрывала его товарищей, но когда он повернул назад, остальные 3 эсминца вылетели из дыма и в 16.20 выпустили торпеды с дистанции 11000 ярдов. 7 торпед были нацелены в приближающийся британский линкор, а 3 — в британские крейсера. Эти эсминцы оставались под плотным ответным огнем во время отхода до 16.30, хотя и пытались скрыться в дыму. Через 2 минуты «Джениере» был атакован с бреющего полета возвращающимся «Суордфишем». Эсминец обстрелял самолет из пулеметов и заявил, что сбил его, хотя, как мы уже знаем, ни один из самолетов не погиб.

12-й дивизион начал атаку в 16.07, пройдя под кормой группы «Полы» (1-я дивизия). К этому времени она разошлась со своими крейсерами и взяли курс на противника. Главным шел «Ланчиере» под командованием капитана 1 ранга Д'Ариенцо, за ним следовали «Карабиньере», «Корацциере» и «Аскари». Почти сразу они оказались внутри дымзавесы, поставленной 11-м дивизионом, что сделало обнаружение целей и выход в атаку особенно трудным. Английские корабли мелькали в полумраке и тут же пропадали. В 16.12 Д'Ариенцо заметил впереди на расстоянии 19000 ярдов линкор и резко повернул, пытаясь выйти в точку пуска торпед. Еще больше осложнили его задачу британские самолеты, которые проводили ложные атаки против итальянских эсминцев.

Британские крейсера и эсминцы открывали огонь, как только итальянцы показывались из клубов дыма.

12-й дивизион в 16.22 оказался в 14000 ярдов от вражеских линкоров по пеленгу 30°. Д'Ариенцо приказал выпустить торпеды, но прежде чем его корабли сумели это сделать, они снова были обстреляны британскими линкором, крейсерами и эсминцами. В результате лишь «Корацциере» сумел выпустить 3 торпеды по второй группе линкоров (вероятно, по «Малайе»), тогда как «Аскари» выпустил одну торпеду в крейсер. После этого Д'Ариенцо развернул свои эсминцы, чтобы выйти из-под сильнейшего обстрела. Он решил укрыться в дымовой завесе и выждать более благоприятной возможности для повторной атаки.

Тем временем на сцене появились 2 корабля 14-го дивизиона. («Да Ноли» отстал из-за поломки.) Это были «Вивальди» (капитан 1 ранга Галати) и «Панкальдо» (капитан 2 ранга Мерини). Они сразу оказались в гуще хаотично развивающегося боя. В 13.55 эти эсминцы находились вместе с 4-й дивизией и получили приказ адмирала Мориондо держаться впереди легких крейсеров. Они не сумели выполнить приказ, так как имели слишком незначительное преимущество в скорости и не смогли обойти крейсера. Когда в 15.15 был установлен контакт с противником, эсминцы находились по левому борту от головных кораблей 4-й дивизии («Барбиано» и «Джуссано»), чтобы не мешать своим дымом действиям артиллерии крейсеров. Как мы уже говорили, «Кадорна» и «Диац» отстали немного раньше.

В 16.09 адмирал Мориони приказал эсминцам действовать самостоятельно и выполнять приказ Кампиони. В этот момент они находились почти точно на траверзе «Чезаре» и сразу легли на курс 90°, двигаясь на британские корабли, которые находились на расстоянии около 25000 ярдов. Оба эсминца Галати

сразу попали под огонь противоминного калибра «Уорспайта» и «Малайи», который был настолько точным, что на расстоянии 18000 ярдов итальянцы были вынуждены отказаться от атаки и повернули назад, чтобы укрыться в дымовой завесе. Они двигались позади отходящих главных сил и даже не дали ни одного выстрела.

Тем временем Д'Ариенцо крутился в дымовой завесе между обоими флотами, выжидая благоприятного момента для новой атаки. На какое-то время эсминцы 12-го дивизиона повернули на юго-запад, но тут же попали под сильный обстрел артиллерии среднего калибра (152-мм орудия двух линкоров или крейсеров 7-й эскадры, причем последнее более вероятно). Итальянцы ответили огнем своих 120-мм орудий.

В 16.45 «Ланчиере» выпустил 3 торпеды по 2 британским крейсерам, которые шли на север, и сразу нырнул обратно в дым, после чего пошел вслед за отходящим флотом. Вскоре британские корабли пропали из вида за кормой. Эта атака «Ланчиере» стала последней попыткой итальянских эсминцев нанести удар. Противники окончательно потеряли друг друга из вида.

Для англичан картина выглядела не менее сложной и запутанной. Итальянские эсминцы то и дело возникали из клубов дыма, чтобы выпустить торпеды с большой дистанции, и тут же скрывались в дымзавесе еще до того, как их успевали обстрелять.

В 15.35 капитан 1 ранга Мак, командовавший британскими эсминцами, построил свои 3 флотилии для контратаки и лег на курс 350°. Его 14-я флотилия состояла из «Нубиэна», «Мохаука», «Джюно» и «Януса». 2-я флотилия («Хиперион», «Хироу», «Хируорд», «Хостайл», «Хэсти» и «Айлекс») находилась к юго-востоку, а 10-я флотилия («Стюарт», «Дэйнти», «Дифендер» и «Дикой») — к юго-западу от него. 2-я

флотилия шла кильватерной колонной со скоростью 35 узлов по пеленгу 140° от «Нубиэна», а 10-я флотилия — со скоростью 27 узлов по пеленгу 220°. В этот момент мимо британских эсминцев прошли торпеды итальянского 9-го дивизиона, а рядом со «Стюартом» легли 2 залпа ее же орудий.

В 16.14 был получен приказ атаковать, и британские эсминцы, которые находились примерно в 4 милях на ОНО от «Уорспайта», сразу повернули на запад и увеличили скорость до 29 узлов, чтобы сблизиться с противником.

«Настал черед «Стюарта». На фок-мачте развевался стеньговый флаг, а на грот-мачте — государственный австралийский, как и положено в бою. Старый эсминец находился в авангарде, когда в 16.17 скорость была увеличена до 30 узлов. Через 2 минуты он первым открыл огонь. Первый же его залп с дистанции 12600 ярдов, кажется, дал попадание. Вскоре после этого открыли огонь 2-я и 14-я флотилии. 7-я эскадра крейсеров также обстреляла вражеские эсминцы».

Три флотилии шли строем пеленга, чтобы не мешать друг другу стрелять. Итальянские эсминцы, силой до 2 флотилий, старались выйти на правый борт своих линкоров, чтобы атаковать. Однако, по мнению англичан, их действиям явно не хватало энергии.

«Как только они выпустили торпеды, то сразу отвернули на запад, ставя дымовую завесу. Было видно, что вторая флотилия уходит в завесу, поставленную первой. Все корабли вели спорадический огонь в те моменты, когда противник находился в пределах досягаемости и

не был скрыт дымом. Самолет «Уорспайта» не видел ни одного попадания».

2 торпеды прошли буквально под кормой «Нубиэна». Стрельба англичан тоже была не слишком точной, и противник не получил ни одного попадания, хотя кое-кто из артиллеристов настаивал на успехе. Бой превратился в учебную стрельбу по периодически возникающим вдалеке мишеням. Последняя атака против британских линкоров была отбита огнем их 152-мм батарей почти без труда. В период с 16.30 до 16.41 «Уорспайт» дал 5 залпов, а «Малайя» — один.

Радисты «Уорспайта» продолжали перехватывать радиограммы итальянцев, из которых был сделан вывод, что британские корабли приближаются к завесе подводных лодок. Ловушка не была совсем неожиданной, кроме того, позади дымзавесы могли таиться и другие опасности. Каннингхэм считал, что завеса была очень эффективной и полностью скрывала отход итальянцев. Поэтому он решил, что было бы неразумным идти на поводу у противника и прорезать завесу. Вместо этого британские линкоры повернули, чтобы обойти ее с севера, то есть с наветренной стороны. В 16.35 они повернули на курс 340°.

Британские эсминцы прошли сквозь дымзавесу к 17.00, однако не увидели вражеских кораблей на западной стороне горизонта. 2-я флотилия продолжала следовать прежним курсом, а 14-я повернула на северо-восток. Однако в 16.54 эсминцам было приказано пристроиться к 7-й эскадре крейсеров. Основная часть столкновения завершилась, и англичане остались полными хозяевами поля боя.

Глава 6.

Бомбы, бомбы и снова бомбы!

Решение Кампиони прекратить бой не было полностью понято англичанами, которые полагали, что у итальянского адмирала просто не хватило духу сражаться. Безусловно, по английским меркам поведение итальянского флота было недостаточно агрессивным. Однако первоначальный план Кампиони и его развертывание сил не заслуживают критики.

Кампиони прекрасно знал, что имеет всего 2 линкора против 3, а в 1940 году именно эти корабли оставались решающей силой в морской битве. Он также знал, что обладает некоторым превосходством в скорости над британскими тяжеловесами. Его планы были основаны именно на этих факторах, но при этом итальянский адмирал надеялся на вмешательство подводных лодок и бомбардировщиков, которое склонит чашу весов в его пользу. В этом отношении особенно сильно его подвела авиация, так как подводные лодки не получили возможности участвовать в бою, потому что англичане отказались следовать в расставленную для них западню.

Если же говорить об артиллерийском бое, то Кампиони использовал единственную разумную для себя тактику. Бросить два своих линкора с их более слабыми орудиями прямо на три более крупных корабля, которые имели англичане, было бы чистым самоубийством. Британские моряки только приветствовали бы подобное решение. Кампиони не был дураком. Скорее всего, он понял, что британские корабли, если сравнивать их с итальянскими, были старыми и тихоходными, но их экипажи были гораздо лучше обучены и подготовлены для подобной дуэли, чем его собственные. В течение 20 лет англичане отрабатывали классическое сражение

линейных флотов, сделав выводы из болезненных уроков, полученных во время Ютландской битвы, и добились больших успехов в такой подготовке. Хотя послевоенные историки любили покритиковать англичан за приверженность концепции линейного флота, именно в этой области морской войны Королевский Флот не имел себе равных. Он готовился к сражению против сильного японского линейного флота, поэтому итальянские линкоры не могли считаться для него достойными соперниками. Ведь итальянцы не имели подобного боевого опыта, и вся их методика боевой подготовки, по мнению британских адмиралов, отставала на 20 лет от английской.

Поэтому Кампioni решил использовать свое превосходство в скорости и превратить превосходство англичан 3: 2 в собственное превосходство 2:1. Англичане, которые всегда рвались в бой, невзирая на соотношение сил, были вынуждены подчиняться. То, что Кампioni вполне обоснованно воздерживался от лобового столкновения, продемонстрировала та скорость, с которой артиллеристы «Уорспайта» нанесли меткий удар, несмотря на предельную дистанцию. Это лишь подтвердило самые худшие опасения Кампioni.

Это попадание привело к снижению скорости одного из итальянских линкоров. Если бы более тихоходное соединение Каннингхэма сумело нагнать итальянцев, Кампioni рисковал потерять один, а то и оба своих линкора. Ведь теоретически «Ройял Соверен» имел превосходство в скорости на 2 узла над поврежденным «Чезаре» и вполне мог спокойно прикончить его, в то время как «Уорспайт» и «Малайя» разбирались бы с «Кавуром».

После этого попадания единственной задачей Кампioni стало вывести свое соединение из того опасного положения, в которое оно попало. Адмирал прекрасно с этим справился. Итальянским эсминцам

была дана задача прикрыть его отход дымовыми завесами. Это удержало англичан от попыток погони, хотя они могли думать, что обладают **превосходством** в скорости над «Чезаре». Кроме того, эсминцы должны были угрожать торпедными атаками. Хотя, по словам англичан, этим атакам не хватало решительности, они оказались успешными, ведь их основная цель была достигнута. Поэтому итальянцы благополучно привели домой поврежденный линкор, вытащив его из могилы.

Ирония судьбы с точки зрения итальянцев заключается в том, что бомбардировщики Реджиа Аэронаутика появились в тот момент, когда итальянский флот оказался в сложном положении, а не раньше. При этом не британские линкоры отбивались от многочисленных итальянских самолетов, а итальянские крейсера и эсминцы в течение всего боя были вынуждены отражать безуспешные, но настойчивые атаки горстки британских машин. Хотя «Суордфиши» оказались не в состоянии повредить ни одного корабля, они вызвали серьезное замешательство, особенно среди тяжелых крейсеров, которые теоретически могли в считанные минуты разделаться с 4 английскими легкими крейсерами. Однако частично обвинение в неэффективном использовании тяжелых крейсеров можно предъявить Кампиони, который использовал их для увеличения своей боевой линии и крепко привязал в линкорам, хотя попытка охвата с северо-запада прямо-таки напрашивалась. Если бы эти быстроходные и мощные корабли успели выполнить такой маневр до того, как был поврежден «Чезаре», это серьезно осложнило бы положение Каннингхэма.

Однако после окончания артиллерийской дуэли единственной заботой Кампиони было — благополучно привести свои корабли в порт, держась подальше от решительного противника, который ничуть не пострадал. Он ожидал гораздо более настойчивого

преследования и понимал, что атака торпедоносцев «Игла» является только вопросом времени. И если они сумеют с третьего раза все-таки нанести повреждения одному из его линкоров, это позволит британским кораблям догнать его и завершить работу. Кампиони был отрезан от своей базы в Таранто и не получил никакого истребительного прикрытия, несмотря на неоднократные просьбы по радио. Адмирал знал, что единственные самолеты, на которые он может рассчитывать, — это горстка гидросамолетов-торпедоносцев морской авиации. Единственный путь, который был открыт для Кампиони, — путь на запад, где находились остальные крупные базы. Поэтому он повернул на запад как можно быстрее, но ему потребовалось некоторое время, чтобы собрать свои разбросанные корабли. Еще не все крейсера и эсминцы вернулись после атаки, ему требовалось перестроить флот, повернувший на новый курс, наведя хотя бы подобие порядка. «Валрос» с «Уорспайта» внимательно следил за несколько беспорядочными маневрами итальянцев с изрядным удивлением. Однако пока англичане обходили с севера дымовую завесу, не желая рисковать нарваться на торпеды, Кампиони все больше приближался к безопасным водам. Когда британские разведывательные самолеты в последний раз видели итальянский флот, он находился в 10 милях от мыса Спартивенто (не путать с одноименным мысом на острове Сардиния) и следовал на юго-запад со скоростью 18 узлов. Реакцию простых английских матросов хорошо описывает один из молодых моряков «Игла»:

«В результате погоня все-таки была прекращена, и мы вернулись к рутинным обязанностям сопровождения конвоя. Мы были слегка разочарованы, так как не сумели

вынудить противника вступить в бой, но наш моральный дух находился на самой высокой отметке. Ночью один из старших сигнальщиков (один из моряков старой закалки) принес свою бутылку рома, чтобы отпраздновать событие. Я впервые попробовал ром, так как был еще слишком молод для положенной чарки. (Нет нужды говорить, что никому не позволялось сливать свои чарки в бутылку, а всем, кто не имел звания унтер-офицера, ром разбавляли водой, чтобы помешать этому. Однако многие все равно собирали ром в бутылки и вдобавок кидали туда горсть изюма, и получалось вполне сносно!)»

После того как завершился артиллерийский бой, появились-таки долгожданные итальянские ВВС. Их основные базы в этом районе располагались в районе Катании и других сицилийских городов. Здесь дислоцировался штаб II воздушной эскадры, командование которой располагало примерно 14 эскадрильями бомбардировщиков, и еще 5 эскадрилий имелись в резерве. В Пулье находился штаб IV округа, который также располагал некоторым числом самолетов. Однако только к 15.05 Супермарина сумела договориться с Супераэрео, хотя Кампиони давно требовал присылки самолетов. Первая эскадрилья поднялась в воздух с авиабазы Джела на юго-востоке Сицилии в 15.35. Вслед за ней стартовали остальные самолеты Реджиа Аэронаутика и морской авиации с баз в Лечче и Бриндизи. Они проводили атаки в следующем порядке:

Подразделение	Количество самолетов	Время атаки
37° Stormo	7	16.43
34° Stormo	9	16.45–17.10
34° Stormo	12	17.05
41° Stormo	10	17.05
37° Stormo	6	17.45
40° Gruppo	3	17.45
37° Stormo	13	17.50
40° Gruppo	3	17.55
35° Stormo	3	18.00
30° Stormo	10	18.40
41° Stormo	9	18.47
35° Stormo	6	19.00
36° Stormo	9	19.00
40° Gruppo	3	19.10
11° Stormo	10	19.15
36° Stormo	10	19.45
34° Stormo	3	21.10

Мы уже обсуждали тактику, которой придерживались итальянские бомбардировщики для атаки таких целей, как военные корабли в море. В течение всего дня итальянцы упрямо использовали только ее. Нам также следует рассмотреть, какое оружие несли эти большие трехмоторные бомбардировщики, в основном SM-79 и SM-81, при атаке бронированных кораблей. Всего эти 126 бомбардировщиков (если не считать самолеты морской авиации) сбросили в этот день 514 бомб. При этом они не сумели добиться ни одного попадания! Это было плохо уже само по себе. Но когда начинаешь анализировать использованные типы бомб, становится понятно, что даже если бы итальянцы добились нескольких попаданий, вряд ли они потопили бы хоть

один линкор Каннингхэма. Эти корабли не получили бы даже серьезных повреждений. Лишь 8 бомб из этого числа весили по 500 кг, и только они могли причинить определенные повреждения надстройкам и зенитным орудиям. Лишь очень удачное попадание, вроде того, что пришлось в мостик «Глостера», могло причинить серьезный вред. Но ни одна такая бомба не могла потопить даже старый линкор. Из оставшихся бомб 236 весили по 250 кг. Они легко могли разрушить полетную палубу «Игла», повредить легкий крейсер или эсминец, но эти корабли были сложными целями из-за своей высокой скорости. Оставшиеся 270 бомб весили по 100 кг. Они были совершенно бесполезны против военных кораблей, разве что какой-нибудь получит попадание целой серией.

Таким образом, не только тактика итальянской авиации была ошибочной (бомбометание с большой высоты, а не атаки с пикирования, которые выполняли немцы, американцы и японцы), но и оружие тоже было совершенно неподходящим. Бомбардиры были довольно точны, вероятно, им просто не везло, потому что они не добились большего числа попаданий. Но это лишь подчеркивало бессмысленность бомбометания с большой высоты, которое не давало никаких результатов.

Но что было гораздо хуже, по крайней мере для итальянского флота, это то, что итальянские летчики не были обучены опознанию целей. В этот день они атаковали собственные корабли ничуть не реже, чем английские. Да, это был общий недостаток базовой авиации любой страны, этим грешили немцы, англичане и американцы, а не только итальянцы. Летчики были обучены ударам по крупным неподвижным наземным целям, таким, как города. Они никуда не двигались и занимали большие площади. До войны авиационные командиры всегда громко кричали, что их тяжелые

бомбардировщики сметут любой корабль с поверхности моря, но при этом практически не уделяли внимания отработке таких атак. Они предпочитали сосредоточить усилия на более легких целях, таких, как Париж, Берлин и Лондон. В результате базовая авиация раз за разом демонстрировала полную неспособность опознать и поразить морские цели. Каких-то успехов ей удавалось добиться, только если корабли стояли на якоре, либо были использованы пикирующие бомбардировщики. итальянцы уделяли много времени решению этой проблемы, так как надеялись, что их авиация сумеет выкинуть Королевский Флот из Средиземного моря. Более того, это было одной из главных задач Реджиа Аэронаутика. Итальянские летчики сбрасывали бомбы более точно, чем все остальные, но как оказалось, этого было мало.

Достаточное количество итальянских бомбардировщиков правильно опознало цели, когда флот Каннингхэма крейсировал у побережья Калабрии в надежде, что итальянцы все-таки рискнут принять вызов. Они принесли англичанам немало неприятных минут, но этим все и ограничилось. Начиная с 17.00, флот следовал курсом 270°, впереди были развернуты эсминцы вместе с 7-й эскадрой крейсеров. В 17.35 англичане повернули на курс 200°, находясь в 25 милях от маяка Пунто Сило. К этому времени стало ясно, что итальянцы не намерены поворачивать назад, и они скроются в Мессинском проливе раньше, чем их удастся перехватить. Поэтому в 18.30 Каннингхэм повернул прочь от берега и лег на курс 160°, а в 19.30 — на курс 130°. В сумерках, в 21.15, он лег на курс 220°, чтобы оказаться в районе к югу от Мальты и вернуться к первоначальному плану сопровождения конвоя. Все это время он находился буквально у итальянского порога, причем корабли шли под непрерывными воздушными атаками.

«В период с 16.40 до 19.25 наш флот подвергся серии мощных воздушных атак. Вражеские самолеты действовали с соседних авиабаз. «Уорспайт» бомбили в 16.41, 17.15, 17.35, 18.23 и 19.11. «Игл» бомбили в 17.43, 18.09, 18.26, 18.42 и 19.00. Эти два корабля пользовались особым вниманием противника, но не меньше атак обрушилось на 7-ю эскадру крейсеров, множество бомб упало рядом с эсминцами. В некоторых случаях атаки выполнялись со значительной высоты. Прямых попаданий не было, и флот не получил повреждений, но близких разрывов было много, и осколки причинили некоторый вред. «Малайя» заявила, что повредила 2 вражеских самолета зенитным огнем, однако ни одна вражеская машина не разбилась у нас на глазах».

Тем временем кораблям Кампиони пришлось ничуть не легче. Его флот следовал курсом 230°, чтобы пройти южнее Калабрии и укрыться в базах Сицилии и Тирренского побережья. «Чезаре» вошел в Мессинский пролив около 21.00, а 7-я дивизия направилась в Палермо.

Но при проходе через пролив эти корабли получили приказ Супермарины следовать в Неаполь. В Мессину направлялись поврежденные корабли: «Кадорна», «Фречchia», «Саэтта», а 3-я дивизия сопровождала «Чезаре» и «Кавур». «Пола», а также 1-я, 4-я и 8-я дивизии пошли в Аугусту. 10 июля в 1.00 эти корабли получили новый приказ Супермарины, которая опасалась, что корабли в сицилийских портах будут атакованы торпедоносцами. «Кавур», «Пола» и 1-я дивизия также должны были двигаться в Неаполь. Но, когда все они находились к югу от Калабрии, начались неприятности.

Историк итальянской авиации генерал Санторо пишет: «К несчастью, из-за проблем с опознанием кораблей они были атакованы вместо вражеских кораблей, о которых не хватало точной информации. К счастью, безрезультатно».

Санторо сделал вывод, что к тому времени, когда самолеты поднялись в воздух, относительное положение флотов переменилось. Как вы помните, они двигались одинаковыми курсами и с одинаковой скоростью. Поэтому информация, переданная по радио командиром II воздушной эскадры, была устаревшей. Более того, радисты многих эскадрилий не смогли принять переданные по радио уточнения. Еще больше осложняло дело то, что большинство атак проводилось с большой высоты. В этом случае у летчиков не было практически никаких шансов точно уловить разницу между своими кораблями и вражескими. В результате итальянский флот несколько раз был вынужден открывать плотный зенитный огонь, а это окончательно убеждало летчиков, что они атакуют английские корабли.

Свой вклад в эту путаницу внесло и то, что эскадрильи проводили атаки по одиночке, не пытаясь действовать согласованно. Часть самолетов уже намеревалась атаковать собственные корабли, но в последний момент успела их опознать, и бомбы не были сброшены. В нескольких случаях итальянские корабли воздерживались от огня по своим самолетам, хотя те бомбили их. Неоднократные попытки моряков передать по радио самолетам «Противник за кормой» или «Противник восточнее» успеха не имели.

Поэтому вполне понятно раздражение адмирала Кампиони, который писал:

«Мои неоднократные просьбы выслать бомбардировщики для атаки вражеского флота должны были точно указать положение нашего

флота. Но до 13.30 местный офицер службы связи морской авиации (в Мессине) даже не знал об этих просьбах. Они были получены только в Таранто. Наконец в ответ на мою очередную просьбу прислать бомбардировщики мне в 16.25 сообщили, что отправляют 24 самолета».

После начала артиллерийского боя у Кампиони просто не было возможности отправить очередную радиограмму, так как у него появилось множество иных забот.

Было очевидно, что никакого взаимодействия между итальянскими ВМС и ВВС не существует, что было понятно в этот период войны. В конце концов, даже англичанам потребовалось несколько лет, чтобы наладить надежную связь и добиться тесного взаимодействия между видами вооруженных сил. Но даже в 1943 году летчики союзников бомбили британские эсминцы в Сицилийском проливе во время эвакуации Туниса. Британские тральщики были потоплены английскими авиационными ракетами у берегов Нормандии в 1944 году. Немцы пострадали аналогичным образом в 1939 году, когда в Гельголандской бухте Люфтваффе потопили 2 собственных эсминца с тяжелыми потерями в личном составе. Причем английских кораблей в этом районе просто не могло быть. В бою у Мидуэя в 1942 году американские армейские ВВС атаковали собственную подводную лодку, но после этого сообщили о потоплении японского крейсера! У летчиков тоже имелась масса претензий. На каждом корабле наверняка имелся нервный зенитчик, который охотно нажимал гашетку, как только в поле зрения появлялось нечто летящее. Потрясающим примером были испытания истребителя «Харрикейн», прикрывавшего конвой PQ-18. В течение недели он стоял на катапульте одного из

транспортов, все его отлично видели, но как только истребитель взлетел, его немедленно обстреляли все соседние транспорты.

Но, так или иначе, на итальянские корабли было сброшено много бомб, что вызвало резкую перепалку позднее, когда начался анализ битвы. Граф Чиано записал в своем дневнике:

«Суть этого последнего морского сражения заключается в том, что оно велось не между нами и англичанами, а между нашими авиацией и флотом. Адмирал Каваньяри настаивает, что наша авиация совершенно отсутствовала в первой фазе битвы, а когда она наконец появилась, то обрушилась на наши собственные корабли, которые в течение 6 часов подвергались бомбардировке с наших же самолетов. Другая информация разоблачает лживые утверждения наших ВВС о победах. Признаюсь, я тоже в них сомневаюсь. Зато Муссолини — нет. Сегодня он заявил, что в течение 3 дней итальянский флот уничтожил 50 процентов британских морских сил на Средиземном море. Вероятно, это некоторое преувеличение».

Действительно, **некоторое**. Эта оценка была сделана после событий не только в Восточном, но и в Западном Средиземноморье. Там итальянские бомбардировщики на протяжении целого дня бомбили корабли Соединения Н. Хотя их заявления о попаданиях и повреждениях были точно такой же болтовней, эти атаки возымели больший эффект, чем против кораблей Каннингхэма.

В соединении адмирала Сомервилла не хватало эсминцев с большой дальностью плавания. Старые

корабли 13-й флотилии, которые привлекались для усиления его собственного хилого прикрытия, этим качеством не обладали ни в коей мере. Поэтому Сомервилл решил ограничить свою отвлекающую вылазку воздушным налетом на Кальяри. Он был назначен на утро 10 июля. Соединение Н вышло в море 8 июля в 7.00 и в середине следующего дня находилось в 50 милях к югу от Минорки, когда начался первый воздушный налет.

Соединение Н имело больше возможностей для отражения воздушных атак, чем флот Каннингхэма. На линкоре «Вэлиант» был установлен радар, на авианосце «Арк Ройял» имелись пикировщики «Скуа», которые можно было использовать в качестве истребителей, хотя и паршивых. Но системы наведения истребителей не существовало в принципе, что снижало их эффективность.

Никаких заблаговременных предупреждений о первой итальянской атаке не поступило. Бомбардировщики были замечены за несколько секунд до падения бомб. Эту атаку выполнили два звена по 3 самолета. Зенитки обстреляли их, когда самолеты уже поворачивали назад, поэтому бомбардиры смогли прицелиться совершенно спокойно. Бомбы легли довольно точно, и корабли получили осколочные повреждения, но прямых попаданий не было. Тем не менее, это было неприятное напоминание об уязвимости кораблей.

В 17.50 началась вторая атака, в которой участвовало гораздо больше самолетов. Это были 18 бомбардировщиков SM-79 из 32° Stormo. Эти самолеты встретил плотный зенитный огонь с дальней дистанции, однако ни один из них попаданий не получил. Зато огневая завеса вынудила бомбардировщики поспешно освободиться от своего груза, и самая ближняя бомба разорвалась в 5 милях от кораблей. В 18.36 итальянцы

провели третий и самый мощный налет. Со стороны солнца атаковали 22 бомбардировщика 8° Stormo под командованием бригадного генерала авиации Стефано Канья. Они сбросили бомбы очень точно, и несколько штук разорвались рядом с «Худом», «Арк Ройялом» и эсминцами сопровождения. Вмешались авианосные «Скуа», которые сбили 2 бомбардировщика и повредили остальные, однако адмирал Сомервилл решил, что не может рисковать ценными кораблями, особенно единственным современным авианосцем британского флота, в ходе отвлекающей операции. Посоветовавшись со своим штабом, он прервал поход, и после наступления темноты эскадра повернула обратно. Во время обратного перехода эсминец «Эскорт» был торпедирован итальянской подводной лодкой «Маркони» (капитан 2 ранга Чиаламберто). Несмотря на все усилия спасти корабль не удалось, и он был затоплен. Это была единственная потеря Соединения Н.

Хотя сам адмирал Сомервилл определил операцию как совершенно провальную, она все-таки сумела отвлечь часть сил противника от Каннингхэма.

Ночью флот Каннингхэма крейсировал южнее Мальты. В 5.00 адмирал отпустил часть эсминцев, которым срочно требовалась дозаправка, остальные сопровождали конвои. На «Стюарте» осталось только 15 тонн нефти, когда он прибыл в порт. Вместе с ним ушли «Дэйнти», «Дифендер», «Хиперион», «Хостайл», «Хэсти», «Айлекс» и «Джюно». Главные силы флота были сосредоточены к югу от острова и на рассвете находились в точке 35°24' N, 15°17' O, следуя курсом на запад. К этому времени итальянская авиация потеряла Каннингхэма, хотя провела мощный налет на Ла-Валетту. Впрочем, попаданий противник снова не добился. Завершив заправку, большая часть первой группы эсминцев в 11.15 покинула Мальту и в 15.25 соединилась с флотом. Следует отметить, что этот день

для британского Средиземноморского флота прошел исключительно спокойно. Потом Каннингхэм отослал эсминцы «Хироу», «Хируорд», «Дикой», «Вампир» и «Вояджер». Последние 3 после заправки должны были сопровождать конвой MS-1.

Конвой MF-1 уже успел покинуть Мальту. Он вышел в море 9 июля в 23.00. Командующий Мальтийской военно-морской базой справедливо рассудил, что итальянцы будут слишком заняты борьбой с Каннингхэмом, чтобы обращать внимание на конвой, и главнокомандующий с ним согласился. Эсминцы «Джервис», «Дайамонд» и «Вендетта», находившиеся на Мальте, прикрывали конвой на первом отрезке пути, а на рассвете 11 июля к ним присоединились поврежденный «Глостер» и «Стюарт». В 20.30 линкор «Ройял Соверен» вместе с эсминцами «Нубиэн», «Мохаук» и «Янус» также отправился для дозаправки на Мальту.

Каннингхэм все это время отнюдь не бездельничал. Летающие лодки «Сандерленд» провели разведку порта Аугу-ста на Сицилии, надеясь обнаружить там поврежденные итальянские корабли. Разведчики сразу сообщили, что в порту находятся 3 крейсера и 8 эсминцев. Как мы помним, это были корабли 4-й и 8-й дивизий. Однако Супермарина заподозрила неладное и 10 июля приказала обеим крейсерским дивизиям перейти в Таранто. 4-я дивизия покинула Аугусту в 17.05, 8-я — в 19.05. Поэтому, когда в сумерках к Аугусте прилетела ударная группа «Суордфишей» с «Игла», они обнаружили, что гнездышко опустело. Большая часть самолетов отказалась от атаки и вернулась с торпедами. Однако одно звено из 4 торпедоносцев обнаружило эсминец типа «Навигатори», стоящий в маленькой бухточке к северу от порта, и решило атаковать его.

Это был эсминец «Панкальдо» (капитан 2 ранга Луиджи Мерини) из состава 14-го дивизиона. Он стоял возле буя, ремонтируя мелкие повреждения, полученные

в ходе боя, и потому не ушел вместе с остальными кораблями. В 21.40 «Суордфиши» атаковали, используя лунный свет. Одна торпеда попала в брекватер, вторая вылетела на берег, третья взорвалась на дне рядом с эсминцем. Однако четвертая попала прямо в цель, и эсминец затонул на мелководье, на нем погибли 16 человек. (Позднее он был поднят и отремонтирован, и во время эвакуации Туниса 30 апреля 1943 года был потоплен возле мыса Бон.) Сами «Суордфиши» после атаки приземлились на Мальте.

В тот же вечер отделилась 7-я эскадра крейсеров, чтобы следовать за конвоем MS-1 и обеспечить ему дополнительное прикрытие. На рассвете 11 июля флот снова собрался вместе, чтобы направиться назад в Александрию. В 8.00 к Каннингхэму присоединились «Ройял Соверен», «Хироу», «Хируорд», «Нубиэн», «Мохаук» и «Янус». Торпедоносцы перелетели с Мальты обратно на «Игл». Каннингхэм решил идти в Александрию на своем флагмане, оставив контр-адмирала Придхэм-Уиппела с остальными кораблями флота прикрывать конвой. Поэтому в 9.00 «Уорспайт» в сопровождении эсминцев «Нубиэн», «Мохаук», «Джюно» и «Янус» увеличил скорость до 19 узлов, оставив позади флот, который плелся на 12 узлах.

«Мы решили на обратном пути взять немного южнее, чтобы избежать атак бомбардировщиков с Додеканезских островов, которым подверглись во время перехода на запад. Вскоре мы убедились в своей ошибке. Появились неизбежные самолеты-разведчики, которые вызвали бомбардировщики с ливийских аэродромов, поэтому 11 июля нас бомбили до самого заката. Придхэм-Уиппелу досталось ничуть не меньше, а может быть, даже и больше».

Конвоям тоже не удалось остаться незамеченными. MS-I вышел в море 10 июля в сопровождении эсминцев «Дикой», «Вампир» и «Вояджер», и во второй половине дня

11 июля его внезапно атаковали горизонтальные бомбардировщики. Серия бомб накрыла эсминец «Вампир». Его командир, капитан 2 ранга Уолш, писал:

«Ударная волна сшибла всех, кто открыто стоял на верхней палубе. Некоторых матросов отбросило в сторону на несколько метров. Моральный эффект бомбардировок до сих пор был незначительным, но после этого накрытия люди стали проявлять признаки раздражения, так как мы не могли отвечать, и легкую нервозность, когда начались попадания крупных осколков».

Старый «Вампир» не имел даже крошечной 76-мм зенитки, которые были установлены на некоторых эсминцах, чтобы отбивать такие атаки. Она была бесполезна, когда бомбы сбрасывались с большой высоты, однако все-таки помогала поднять моральный дух команды эсминца. Во время этой атаки «Вампир» получил множество осколочных пробоин. Были изрешечены надстройки, мостик, шлюпки, трубы. Были обнаружены 5 пробоин в корпусе, в том числе 2 подводные.

Во время этой атаки соединение Каннингхэма находилось не слишком далеко, и было решено передать получившего осколочные ранения торпедиста Дж. Г. Эндикотта на эсминец «Мохрук», где ему был бы обеспечен более хороший уход. Так и было сделано. Эсминец «Янус» заменил «Вампир» в составе сопровождения конвоя. К несчастью, ночью Эндикотт все-таки скончался от ран.

Бомбежки продолжались непрерывно. В период с 12.48 до 18.15 «Уорспайт» подвергся 5 атакам. Капитан 1 ранга Э. У. Фицрой, офицер наведения авиации, позднее назвал этот период так: «Бомбы, бомбы и снова бомбы!» Адмирал Пауэр вспоминал:

«Итальянские бомбардировки с горизонтального полета были действительно очень неприятными и меткими. Серии бомб постоянно накрывали корабли, они поднимали огромные столбы грязной воды в два раза выше наших мачт. Просто чудом ни один корабль не получил попаданий, только осколочные пробоины. Часто даже тяжелые корабли полностью скрывались среди всплесков, и мы выпускали вздох облегчения, когда они возникали снова. Наши зенитки, несмотря на жаркий огонь, мало чего добились.

Побывав некоторое время под бомбами, я устал беспомощно следить, как они падают, не в силах ничего предпринять. Я решил вооружиться винтовкой, чтобы обстрелять кого-нибудь, кто пролетит достаточно низко, хотя бы ради поднятия духа. На обратном пути эта винтовка была принаитована за обвесом мостика (якобы броневым) рядом с моим местом. Осколок разрубил ее пополам. Я отправил ее вниз артиллеристу и сказал, что она меня не устраивает и мне нужна новая. Через несколько дней артиллерист подарил мне переделанные обломки с надписью: «Мушкет начальника оперативного отдела». Я до сих пор храню его».

Один молодой офицер, служивший на крейсере, ясно показал, насколько различаются ощущения при обстреле и бомбежке.

«Трудно вспомнить, насколько метко они стреляли, но я думаю, что после начала боя близкие разрывы снарядов не беспокоили меня. Мы не получили попаданий и не имели жертв. На учебных стрельбах я не раз чувствовал ударную волну носовых башен, а вот в настоящем бою я даже не заметил, что наши орудия тоже стреляют. Высотное бомбометание всегда казалось мне довольно точным, и нам постоянно мерещилось, что мы вот-вот получим попадание. Однако единственной жертвой стал сигнальщик, получивший несколько мелких осколков в шею. Обычно бомбежка кончалась раньше, чем ты успеваешь осознать, что она началась. Сначала мы слышали громкий свист, когда бомбы падали в воду, но нас накрывало достаточно часто. Каждый раз, когда мы возвращались в Александрию, то испытывали облегчение, зная, что бомбежки на несколько дней закончились».

В период с 11.12 до 18.04 1-я эскадра линкоров была атакована 12 раз, на нее сбросили около 120 бомб. Конвой MS-1 подвергся 4 атакам, но за все это время погибли только Эндикотт и еще 2 человека. Ночь принесла временное облегчение, однако на рассвете 12 июля бомбардировки возобновились. Теперь в них принимали участие самолеты с баз в Эгейском море.

Рано утром 12 июля 7-я эскадра крейсеров присоединилась к главнокомандующему, но с «Уорспайтом» остались только «Ливерпуль» и «Сидней». «Орион» и «Нептун» были отправлены для усиления ПВО конвоя. Бомбардировка была даже еще более ожесточенной, чем накануне. Группа «Уорспайта» с 8.50 до 11.50 подверглась 17 атакам, на нее сбросили около 300 бомб. На «Ливерпуле» погибли 2 человека, еще несколько было ранено осколками от близких разрывов,

однако снова ни один корабль не получил прямых попаданий. Адмирал Каннингхэм написал:

«Особенно мне запомнилась самая жестокая атака 12 июля во время нашего возвращения в Александрию, когда вдоль левого борта корабля одновременно упали две дюжины бомб. Еще дюжина или около того легла справа по носу на расстоянии около 200 ярдов, но чуть в сторону от нас. Остальные корабли тоже пережили нечто подобное».

Соединение контр-адмирала Придхэм-Уиппела тоже стало мишенью воздушных атак, хотя и не столь мощных. Итальянцы провели 3 атаки с 11.10 до 18.04. На линкеры и авианосец были сброшены 25 бомб, некоторые разорвались довольно близко. И в который раз противник не добился ни одного попадания. Во многом своей безопасностью 1-я эскадра линкоров была обязана 2 ископаемым истребителям «Гладиатор», которые обеспечивали «воздушное прикрытие». Обычно среди 17 самолетов авиагруппы «Игла» не было истребителей, но на сей раз на палубе стояли 3 старых биплана. Их отодвигали в сторонку, чтобы они не мешали полетам «Суордфи-шей». На авианосце не было летчиков-истребителей, но 2 пилота торпедоносцев добровольно вызвались «попробовать» и начали творить чудеса.

Командир авиационной боевой части капитан 2 ранга Чарльз Л. Кейли-Пич взлетел и атаковал итальянские бомбардировщики. Бортстрелки отогнали его, причем Кейли-Пич получил пулю в бедро. Однако это его не остановило, и он взлетел еще раз. В ходе последующих атак «Гладиаторы» сумели сбить 2 или 3 вражеских самолета.

Еще одна попытка ослабить воздействие вражеских бомбардировок была предпринята, когда флот уже подходил к египетскому берегу. Моряки испытали некоторое облегчение, когда на последнем отрезке пути вечером 12 июля над головой появились истребители «Бленхейм» 252-го авиакрыла Королевских ВВС. Было отмечено, что следящие за флотом итальянские разведчики наводят атакующие эскадрильи на цель, передавая «тире» по радио. Во время следующих операций это было использовано радиостанцией Александрии, которая передавала ложные сигналы. Это позволяло на некоторое время избавить флот от вражеских атак.

На последнем отрезке пути в Александрию тихоходный конвой прикрывала 3-я эскадра крейсеров в составе «Каледона» и «Кейптауна». Они встретились с конвоем 13 июля в 10.00. «Уорспайт» и его сопровождение вошли в гавань Александрии в 6.00 того же дня. Линкор «Рэмил-лис» в сопровождении эсминцев «Дайамонд», «Хэйвок», «Империял» и «Вендетта» вышел в море, чтобы прикрыть тихоходный конвой. Последние воздушные атаки итальянцы провели против кораблей Придхэм-Уиппела с 10.56 до 16.23, однако никакого успеха снова не добились. Эти корабли прибыли в Александрию рано утром 14 июля, «Рэмиллис», 3-я эскадра крейсеров и тихоходный конвой пришли 15 июля в 9.00. Конвойная операция МА-5 успешно завершилась.

Глава 7.

Последствия

Мы уже знаем, что преувеличенные заявления итальянских летчиков заставили Муссолини поверить, будто английскому флоту за 4 дня боев нанесен серьезный урон. Последующие передачи итальянского радио отражали эту совершенно неверную точку зрения.

Один из видных итальянских историков Марк-Антонио Брагадин после войны описывал эту операцию:

«Объективный анализ результатов должен привести к заключению, что бой закончился вничью. Ни один корабль не был потоплен. 4 попадания, полученные итальянскими кораблями, не имели серьезных последствий. То же самое можно сказать о повреждениях «Нептуна» и «Уорспайта». Оба флота выполнили свои главные задачи, которые они ставили перед собой. Оба конвоя благополучно дошли до цели. Оба флота не сумели помешать противнику, так как плохо понимали, что же он делает. Однако следует помнить, что вечером 8 июля англичане вышли в море, чтобы нанести решительное поражение итальянцам. Это им полностью не удалось. Ситуация была исключительно благоприятной для них. Адмирал Каннингхэм давно планировал нечто подобное».

Трудно написать нечто менее объективное, хотя примерно в таком ключе Брагадин писал всю свою книгу. Как можно заявлять, что ситуация была «исключительно благоприятной» для англичан? Ведь итальянский флот уже освободился от необходимости

сопровождать конвой и уже несколько часов шел по направлению к своим главным базам. Его поддерживала вся мощь итальянских ВВС. Каннингхэм имел меньше кораблей, они были тихоходнее, он должен был прикрывать конвой. Вдобавок англичане находились в более чем тысяче миль от своих баз.

Как мы видели из дневников Чиано, кое-то в Италии усомнился в заявлениях своих летчиков прямо сразу. Однако итальянский лидер нуждался в хороших новостях и объявил своему народу о великой морской победе. Это должно было уравновесить постоянные успехи немцев на полях сражений и замаскировать бездействие армии в Диви. Верил или нет дуче в то, что итальянцы одержали победу, — не известно. Однако он был вынужден на ней настаивать. Как отмечает Чиано, на немцев его заявления не произвели решительно никакого впечатления.

«Он нашел утешение, приказав газетчикам раздуть значение морской битвы, происшедшей неделю назад. Но мы получили информацию, даже из германских источников, что повреждения, полученные британским флотом, были совершенно ничтожными. Итальянский флот придерживался того же мнения. Но руководство ВВС было склонно к преувеличениям. Я могу лишь надеяться, что версия, изложенная ВВС, правдива, иначе мы потеряем достоинство и престиж даже в глазах немцев».

Действительно, итальянцы потеряли все это. У берегов Калабрии они получили такой удар по моральному духу, от которого уже никогда не оправились. Немецкий историк Фридрих Руге писал:

«Главными отличительными чертами боя у Пунта Стило были:

1. Неудовлетворительные результаты итальянской авиации, применявшей только бомбометание с больших высот.
2. Недостаточно отработанное взаимодействие между итальянскими флотом и авиацией.
3. Отказ итальянцев от преследования и использования своих легких сил для ночных атак.
4. Усиление чувства превосходства у англичан и комплекса неполноценности у итальянцев».

Этот последний момент англичане заметили практически сразу.

Они сразу были невысокого мнения об итальянцах как о солдатах. Поспешный отход Кампиони после единственного попадания подтвердил всем морякам флота Каннингхэма, от главнокомандующего до последнего юнги, что они безоговорочно превосходят противника. Сам Каннингхэм так завершил свой отчет об этом бое:

«Ничтожные **материальные** результаты этой короткой стычки с итальянским флотом, разумеется, глубоко разочаровали меня и всех, кто служил под моим началом. Однако бой не был совершенно бесполезным. Он показал итальянцам, что их авиация и подводные лодки не могут помешать нашему флоту заходить в центральную часть Средиземного моря, и что лишь их линейный флот может помешать нам действовать в этом районе. Я полагаю, что бой создал нам определенное моральное

превосходство. Хотя наш флот превосходил противника в количестве линкоров, мы многократно уступали ему в крейсерах и эсминцах. Итальянцы имели мощную базовую авиацию, которая легко могла прибыть к месту боя, что компенсировало наши немногие авианосные самолеты.

Для наших моряков этот бой показал, особенно тем, кто не имел боевого опыта, как трудно добиться попадания на большой дистанции. Поэтому необходимо сближаться с противником, когда это можно сделать, чтобы добиться решающих результатов^[4]. Он показал, что горизонтальные бомбардировщик!! действуя на больших высотах, даже при большом количестве сброшенных бомб и точном прицеливании могут добиться только единичных попаданий. Такие атаки были скорее нервными, чем опасными.

Наконец, эти операции и бой у Калабрии породили во всем флоте желание преодолеть воздушную угрозу и не позволить ей стеснить нашу свободу действий, а следовательно, и контроль над Средиземным морем».

Это возродило в Уайтхолле определенный энтузиазм. Там с тревогой следили за развитием событий и испытывали определенное беспокойство после того, что показали пикировщики Люфтваффе в Норвегии и у Дюнкерка. Тот факт, что Реджиа Аэронаутика, которой до войны так боялись наши политики (и не слишком боялись моряки), оказалась еще одним блефом Муссолини, а итальянский флот позорно бежал, хотя причины этого в то время не были точно известны, породил у политиков надежды, что Восточное Средиземноморье все-таки можно удержать, несмотря

на зловещее карканье собственных Маршалов Авиации. Первый Морской Лорд сэр Дадли Паунд писал премьер-министру Уинстону Черчиллю:

«Мы захватили господство в воздухе над Западным Средиземноморьем, и как только завершится операция, которую проводит сейчас Восточный флот, мы будем точно знать, с чем мы столкнемся в Восточном Средиземноморье. Нет никаких сомнений, что Соединение Н и Восточно-Средиземноморский флот действуют в крайне тяжелых условиях, так как мы не можем дать им такое же истребительное прикрытие, как в Северном море, когда корабли оказываются в районах действия вражеских бомбардировщиков».

Однако англичане получили несколько уроков и с материальной точки зрения. Когда Паунд раздражал Уайтхолл своей решимостью оставить сильный флот в Восточном Средиземноморье, он спросил у Каннингхэма, что тому необходимо в первую очередь. АБК без колебаний представил длинный список своих нужд.

Адмирал Пауэр вспоминал:

«Во время обсуждений после похода мы поняли, что самым необходимым является еще один линкор, орудия которого должны превосходить по дальнобойности итальянские или, по крайней мере, не уступать им, так как «Уорспайт» был единственным таким кораблем. Мы также поняли, что в будущем не сумеем действовать, не будучи обнаруженными и не подвергаясь мощным бомбардировкам. До сих пор нам везло, но если такое будет продолжаться дальше, потери станут

неизбежными, и мы не могли позволить себе терять слишком много».

В своем ответе Паунду Каннингхэм особо это подчеркнул: «Я должен иметь еще один корабль, который может стрелять достаточно далеко». Для усиления своих крейсерских сил, которые уступали итальянским в количестве кораблей и силе артиллерии, он желал получить хотя бы пару тяжелых крейсеров. Каннингхэм желал получить что-нибудь вроде «Эксетера» и «Йорка» — наиболее современных тяжелых крейсеров со скоростью 32 узла. «Игл» делал просто чудеса, если учесть возраст этого корабля. Однако он был ужасно тихоходным, а его авиагруппа была слишком мала. Кроме того, он не обладал никакой защитой от вражеских бомб. Требовался новый бронированный авианосец, укомплектованный новейшими морскими истребителями «Фулмар», которые резко изменили бы ситуацию. Кроме того, Каннингхэм желал получить пару крейсеров ПВО.

Паунд охотно откликнулся на все эти просьбы. Учитывая сложное положение самой Британии, над которой витала угроза вражеского вторжения, можно сказать, что он проявил благородство. Вскоре Каннингхэм получил все, что просил, или что, по крайней мере, удалось выкроить. Взамен старых «Ройял Соверена» и «Рэмиллиса», переданных Соединению Н, ему были направлены модернизированный «Вэлиант» и более старый «Барэм». На запад отправилась «Малайя», которой требовался срочный ремонт. Вместо нее в самом ближайшем времени планировалось направить «Куин Элизабет». Этот линкор, как и «Вэлиант», был полностью перестроен и имел гораздо более мощную зенитную батарею, чем «Уорспайт». На нем был увеличен угол возвышения орудий главного калибра, и, кроме того, он имел радар. Каннингхэм также получил 2 тяжелых

крейсера, которые просил: «Йорк» и «Кент» вместо «Эксетера», который все еще ремонтировался после боя у Ла-Платы. К несчастью, «Кент» постоянно страдал от неисправных конденсаторов, и позднее его пришлось заменить «Бервиком». Из Гибралтара на восток были переброшены несколько современных эсминцев типов «G» и «H». Это усилило миноносные силы Каннингхэма.

Для англичан результатами боя у Калабрии стали подкрепления и новоприобретенная уверенность. Для итальянцев их первое столкновение с Королевским Флотом лишь усилило все довоенные страхи. Больше ни разу Реджиа Аэронавтика не атаковала с такой силой и настойчивостью, как это было в период с 8 по 12 июля. Вероятно, неспособность добиться результатов разочаровала летчиков, потому что во всех последующих боях их действия были лишь жалкой пародией на эти атаки. Горизонтальные бомбардировщики в роли охотников за кораблями просто опозорились. С этого момента итальянские ВВС сосредоточили свои усилия на развитии торпедоносцев. Вскоре эти самолеты добились более заметных результатов в борьбе против флота Каннингхэма, чем все остальные. Попытка итальянцев воспользоваться опытом немецких пикировщиков завершилась провалом. Единственная эскадрилья пикировщиков итальянской постройки так и не приняла участия в боях. Тогда итальянцы обратились за помощью к своим союзникам и начали вооружать формируемые эскадрильи пикировщиками Ju-87. Однако эти самолеты были действенным оружием только в руках опытных пилотов Люфтваффе, которые и сумели переломить ход борьбы флота против авиации в январе следующего года.

Большие подводные лодки итальянцев также оказались беспомощными. В первые месяцы войны они смогли добиться двух побед, потопив легкий крейсер

«Калипсо» и эсминец «Эскорт», однако итальянцы не сумели развить этот успех. Снова потребовалась отправка немецких подводных лодок на Средиземное море, чтобы восстановить равновесие.

В отношении действий надводных кораблей итальянцы могли привести хоть какое-то оправдание: им не везло. Адмирал Пауэр признавал:

«Их стрельба была достаточно меткой. Они сразу накрывали цель, и разброс снарядов в залпе был не слишком велик. Нашим кораблям везло, и они оказывались между местами падений. Я могу покритиковать лишь отсутствие решимости у эсминцев, которые, используя дымовую завесу, могли провести опасную атаку, но не сделали этого. У нас осталось ощущение, что они испугались собственной дерзости, бросив нам вызов».

Эта точка зрения так и осталась неизменной. Бой (англичане называли его боем у Калабрии, итальянцы — боем у Пунта Стило) оказался важной вехой в истории Средиземноморской войны.

Часть вторая.

Странное молчание

Глава 8.

Потеря уверенности

Вскоре после начала Второй Мировой войны Первый Морской Лорд адмирал флота сэр Дадли Паунд назначил вице-адмирала сэра Дадли Норта командующим морскими силами Северной Атлантики вместо контр-адмирала Нормана А. Вудхауза. Это произошло 1 ноября 1939 года. 10 ноября Норт покинул Англию на борту лайнера «Наркунда» и 17 ноября приступил к исполнению своих обязанностей. В этом назначении не было ничего замечательного, и пост командующего морскими силами Северной Атлантики отнюдь не являлся «одним из высших в Королевском Флоте», как иногда утверждают. В начале войны на подобные посты назначались те из старших адмиралов, кто не требовался «на первой линии». А Гибралтар в ноябре 1939 года мог считаться глубоким тылом. Вообще трудно было предвидеть, что в той войне, которую вели Англия и Франция против Германии, этот порт изменит свой второстепенный статус. Даже если вдруг в войну вступит Италия, партнер Германии по Оси, между противником и Гибралтаром окажется все Западное Средиземноморье, которое надежно блокируют главные силы французского флота, располагающего такими прекрасными базами, как Тулон на юге Франции, а также Мерс-эль-Кебир и Бизерта в Северной Африке.

Карьера Дадли Норта до этого момента представляла собой постепенное и неспешное восхождение по служебной лестнице. Ничто не выделяло его среди множества других кадровых офицеров. На флоте к нему относились неплохо, однако никто не считал, что Норт обладает какими-то выдающимися качествами. Если бы не началась война, в

ближайшее время его отправили бы в отставку. В это время Норту исполнилось 57 лет. В 1919 году он получил звание капитана 1 ранга и дважды служил флаг-капитаном в Атлантическом и Резервном флотах, потом возглавлял Оперативный отдел Адмиралтейства, служил начальником штаба у главнокомандующего Флотом Метрополии адмирала сэра Джона Келли. Хотя один из историков заявил, что сэр Джон был не из тех, кто терпит дураков возле себя, все-таки решительно никакие признаки не указывали на то, что Норту предстоит стать выдающимся командиром. Впрочем, ни на одном из своих постов он не допускал грубых ошибок. Он служил в свите ЕКВ Принца Уэльского в 1920-х годах во время кругосветного похода на линейных крейсерах «Ринаун» и «Рипалс». Именно тогда он стал одним из приближенных королевской семьи и приобрел репутацию (вероятно, незаслуженно) «олицетворения паркетного моряка». Еще больше эта репутация укрепилась, когда в период с 1934 по 1939 год Норт в звании контр-адмирала командовал королевской яхтой. Он слишком много времени провел вне действующего флота, что окончательно подорвало его шансы получить назначение на пост командира какой-либо эскадры в 1939 году. В свете этого предположения, что Норту было суждено достичь высших постов в Королевском Флоте, выглядят просто абсурдом.

Сэр Дадли Паунд хорошо знал сэра Дадли Норта. Эти два человека различались по характеру и методам действий настолько, что не приходится удивляться тому, что их отношения были чисто формальными. Никому в голову не придет усомниться в том, что Паунд считал Норта пригодным на какой-то более важный пост, чем тот получил. Действительно, такой моряк, как Норт, который отличался лишь обаянием, но проявил весьма средние способности при организации службы, в самом лучшем случае мог рассчитывать именно на такое

назначение, какое он получил в конце 1939 года. Норт действительно был очень рад полученному посту. Поэтому предположение, будто Паунд всегда питал глубокое предубеждение против Норта, выглядит совершенно необоснованным.

Паунд мог быть удовлетворен тем, что нашел Норту не слишком важную должность, на которой тот мог наилучшим образом проявить свои небогатые способности, и где его недостатки не могли сказаться роковым образом. На Паунда, который испытывал патологическую тягу к централизации, после начала войны рухнуло великое множество острых проблем. Не последней из них было возвращение Уинстона Черчилля на пост Первого Лорда Адмиралтейства. Отношения между Черчиллем и Паундом в первые месяцы войны были гораздо более напряженными, чем между Паундом и Нормом. Сначала Первый Морской Лорд вообще не желал знать Черчилля. Да и тот не скрывал, что не хотел бы видеть Паунда на его посту. Дело в том, что Паунд был назначен Первым Морским Лордом на 3 месяца **раньше** возвращения Черчилля в Адмиралтейство.

К счастью для британского флота, после нескольких первых стычек эти два человека сумели притереться друг к другу, и между ними установились нормальные рабочие отношения. Каждый из них уважал другого. Более того, Черчилль начал испытывать искреннюю привязанность к Паунду. Еще одной характерной чертой взаимоотношений Черчилля и Паунда является то, что сэр Уинстон сумел подчинить адмирала своей воле. Несомненно, здесь сыграли свою роль события Первой Мировой войны, особенно несколько очень резких столкновений Черчилля с адмиралом сэром Джоном Фишером. Это вынудило его искать иные подходы к любому из Первых Морских Лордов. Хотя Паунд по своему характеру не стремился к открытым столкновениям, он находил гораздо более действенные

способы обуздать kloкочущую энергию и буйную фантазию Черчилля, чем кто-либо другой.

В качестве Первого Лорда Адмиралтейства Черчилль сразу продемонстрировал гораздо больший интерес к повседневной деятельности флота, чем положено. Он постоянно пытался навязать командованию флота свои идеи относительно «наступательных операций». Реализация подавляющего большинства его планов (а точнее, бредней) была просто не по силам Королевскому Флоту. Требовался огромный такт, чтобы вежливо отвергнуть эти фантастические выдумки, и кроме того, требовалось огромное терпение, чтобы общаться с этим живым вулканом. Этими качествами Паунд обладал в полной мере, поэтому следует благодарить именно его за то, что такие самоубийственные мероприятия, как операция «Катерин» (экспедиция в Балтийское море) канули в Лету. Люди, вроде Четфилда или Каннингхэма, просто обматерили бы Черчилля прямо в лицо, получив подобное предложение, после чего такой Первый Морской Лорд был бы немедленно отправлен в отставку, и на посту главнокомандующего оказался бы человек явно не соответствующего калибра. Паунд сумел похоронить большинство сумасшедших идей Черчилля, хотя время от времени он не выдерживал страшного давления. Это приводило к таким катастрофам, как гибель «Принс оф Уэлса» и «Рипалса».

Члены Комитета начальников штабов — адмирал Паунд, генерал сэр Джон Дилл (начальник Имперского генерального штаба), главный маршал авиации сэр Сирил Ньюэлл (начальник штаба ВВС) — пытались смотреть на ситуацию более реалистично, чтобы отражать воинственные выпады Черчилля. Это отнюдь не облегчало руководство войной, потому что приходилось тратить слишком много времени и сил на обуздание «врага внутреннего». Именно поэтому Черчилль, который позднее стал премьер-министром и

министром обороны, называл комитет «мастерами уверток». Еще больше ситуацию портило то, что у военных память более долгая, чем у политиканов. Они прекрасно помнили, кто виноват в катастрофическом отставании материальной части армии и флота, кто именно, будучи министром финансов в 1924 году, принял разрушительное «правило 10 лет».

И еще одну последнюю деталь следует упомянуть, рассказывая о взаимоотношениях Первого Морского Лорда и Черчилля. Вероятно, она имеет отношение к нашей истории. Мы говорим о состоянии здоровья адмирала Паунда. Следует прямо признать, что его нельзя было назвать совершенно здоровым человеком, потому что адмирал страдал от остеоартрита в левом бедре. На это наслаивался довольно необычный распорядок дня Черчилля, который не позволял выспаться своим адъютантам и помощникам. До сих пор продолжаются горячие споры о том, насколько болезнь Паунда повлияла на его способность принимать решения и реализовывать эти решения. С другой стороны, следует отметить, что состояние Паунда серьезно не ухудшалось до удара в 1943 году. Поэтому его привычка клевать носом во время важных совещаний не была чем-то новым и необычным, хотя и могла показаться довольно странной тем, кто плохо его знал. Ведь можно было подумать, что Первый Морской Лорд просто дремлет. Так, капитан 1 ранга Литчфилд писал:

«Паунд мог задремать на несколько секунд, когда был слишком утомлен. Он также имел привычку закрывать глаза, когда размышлял. Все это было давно и прекрасно известно на флоте. Однако Паунд любил пострелять, если только выпадала такая возможность, что редко бывало во время войны. Он также откровенно

наслаждался вождением скоростного автомобиля. Это опровергает мнение, будто он был «больной, изношенной руиной».

С другой стороны, капитан 1 ранга Роскилл недавно провел небольшое расследование и обнаружил серьезные доказательства того, что уже в 1940 году Паунда нельзя было считать здоровым человеком. К чести Паунда следует сказать, что, когда с ним случился удар, он сразу известил об этом Черчилля и немедленно подал в отставку. Это показывает, что Паунд считал свой долг перед страной и флотом первым и самым главным. Он сразу покинул свой пост, как только понял, что больше не в состоянии справляться со своими обязанностями.

В этой истории важную роль сыграла еще одна фигура, человек, который сменил Черчилля на посту Первого Лорда Адмиралтейства, когда сэр Уинстон стал премьером. Это был Виктор Альберт Александер, который уже занимал этот пост в 1929–31 годах при правительстве Рамсея МакДональда. Он сохранил свой интерес к морским делам и тогда, когда превратился в главу оппозиции в палате общин. Александер носил кличку «Деревянный линкор» и был посредственностью во всех отношениях. Он всегда находился в тени Черчилля и придавал огромное значение советам, которые давали адмиралы и работники его офиса. Александер старался облегчить ношу Паунда, и ему это удавалось. Вообще он пользовался репутацией человека честного и справедливого, по крайней мере, до истории со смещением адмирала Норта.

А теперь рассмотрим, чем же командовал адмирал Норт к началу событий. Огромная крепость Скала Гибралтар принадлежала англичанам с момента захвата ее адмиралом Джорджем Руком в 1704 году. Благодаря исключительно удачной позиции, она контролировала

западный вход в Средиземное море. Поэтому испанцы не раз пытались ее отбить как военным путем, так и дипломатическим. Со времен королевы Виктории Гибралтар потерял свое исключительное военное значение, хотя его стратегическое значение ничуть не уменьшилось.

В межвоенный период его огромная гавань часто использовалась в качестве места встречи Флота Метрополии и Средиземноморского флота. Это подчеркивало тот факт, что Гибралтар мог служить базой для операций в Восточной Атлантике и Западном Средиземноморье. Он был важным промежуточным пунктом и заправочной станцией при маневре силами между этими театрами.

В начале Второй Мировой войны Северо-Атлантическая станция имела совсем небольшое значение. Основная масса Королевского Флота была сосредоточена в отечественных водах для отражения немецкой угрозы. Главные силы Средиземноморского флота под командованием адмирала Эндрю Каннингхэма оставили свою традиционную базу на Мальте и перешли в Александрию, так как Каннингхэм со дня на день ожидал вступления Италии в войну. Когда через несколько недель выяснилось, что Муссолини никуда не спешит, несмотря на недавние воинственные высказывания, Средиземноморский флот начали раздвигать по кусочкам, усиливая более важные направления. Лишь в мае 1940 года, когда ситуация на Средиземном море снова стала угрожающей, его снова начали усиливать. Однако силы Норта были гораздо меньше, поэтому на них не так влияли превратности войны. В течение всего периода «странной войны» они оставались почти неизменными. Здесь необходимо напомнить, что командующий морскими силами Северной Атлантики подчинялся главнокомандующему Средиземноморским флотом. Сам

Норт разместился в официальной резиденции «Гора», расположенной на западном склоне Скалы. Он руководил своими подчиненными, в том числе адмирал-суперинтендантом верфи из штабного комплекса, известного как «Башня». Он располагался на берегу бухты на территории самой верфи. Здесь разместился штаб, который был связан телефонными линиями со всеми оборонительными позициями Скалы. Отсюда можно было связаться с флагманскими кораблями находящихся в Гибралтаре эскадр. Поэтому Норт и его начальник штаба капитан 1 ранга Р. Г. Дьюк имели непосредственную связь со всеми командирами в Гибралтаре.

Разумеется, Норт работал рука об руку с губернатором Гибралтара генералом сэром Клайвом Лидделом. Тот был напрямую подчинен военному кабинету в Лондоне, и ему подчинялись береговые батареи, система береговой обороны и система ПВО, как и во всякой другой колонии. Генерал Лиддел был выдающимся офицером и пользовался большим уважением. Он поддерживал тесный контакт с Дадли Нортом. Они охотно помогали друг другу и создали надежную и эффективную команду.

Когда Норт занял свой пост, в его распоряжении оказались довольно скромные морские силы. Роль флагманского корабля исполняла плавучая база «Корморан», которая обслуживала 9 эсминцев 13-й флотилии. Это были силы местной обороны, которые должны были прикрывать конвои в Атлантике и патрулировать в Гибралтарском проливе. Командовал флотилией капитан 1 ранга Фрэнсис Де Винтон, державший брейд-вымпел на лидере «Кеппел». Ему подчинялись 25-й дивизион: «Велокс», «Видетт», «Вортигерн», «Уотчмэн» и 26-й дивизион: «Эктив», «Дуглас», «Уишарт» и «Рестлер». Большинство этих кораблей принадлежало к типу «V и W», построенному в

1917 и 1918 годах. Они были спешно возвращены в строй после начала войны. Хотя эсминцы были старыми, они вполне могли исполнять возложенные на них обязанности. Они должны были вести противолодочное патрулирование и поддерживать блокаду. Лидеры «Кеппел»² и «Дуглас», а также «Уишарт» были чуть новее, так как были построены в 1920-х годах. Единственный относительно новый эсминец «Эктив» перед войной находился в резерве Средиземноморского флота и был придан флотилии просто потому, что стоял в Гибралтаре. Имелся еще один старый эсминец «Райнек», однако он не подчинялся Норту, так как проходил на Гибралтарской верфи переоборудование в эскортный корабль. «Рестлер» также стоял в доке, на нем устанавливали асдик, как и на тральщике «Госсамер» и буксире «Сент-Омер».

Даже для ограниченных задач Северо-Атлантической станции этих сил явно не хватало, поэтому возник план усилить эскадру, как только появятся корабли.

Береговая оборона Скалы к началу войны состояла из 3-го берегового полка Королевской Артиллерии под командованием подполковника Дж. Р. Лори. Оно состояло из 4-й тяжелой батареи КА майора Г. Г. Уэйнрайта, 26-й тяжелой батареи КА майора Г. Р. Киммита, 27-й тяжелой батареи (рота Ллойда) КА майора Э. Дж. Колфилда. В начале войны они имели в общей сложности 7-234-мм, 6-162-мм, 6-6-фн орудий. И снова были подготовлены планы усилить и модернизировать эту невпечатляющую артиллерию.

Воздушные силы в Гибралтаре были вообще мизерными. Самолетов не хватало для обороны метрополии, а ведь еще нужно было выделить их британскому экспедиционному корпусу во Франции, поэтому в ноябре 1939 года для Гибралтара просто не осталось вообще ничего. Для ведения разведки имелась

202-я эскадрилья, которая с 1938 года базировалась в Гибралтаре. Эскадрилья имела 11 летающих лодок «Лондон», которые действовали со своей базы у Артиллерийского мола. С августа 1940 года эскадрильей командовал майор авиации Т. К. Хорнер. Для буксировки мишеней и других задач, вроде ближней разведки в проливе, имелись 3 гидросамолета «Суордфиш» 3-го звена содействия ПВО.

Командир подразделения полковник авиации Хорнер так описывал состояние авиации:

«3 гидросамолета «Суордфиш» 3-го звена действовали с Артиллерийского мола, потому что там имелся достаточно большой кран, который мог поднять самолет из воды и опустить его обратно. Главной задачей звена была помощь береговым зенитным батареям. Когда возникала необходимость, мы использовали эти самолеты для ведения ближней разведки.

202-я эскадрилья имела летающие лодки «Лондон». Их количество менялось от 6 до 11. Они стояли в ангаре № 20 у причалов эсминцев в конце гавани. Поблизости был отведен земельный участок, где были построены слип, ангар и казарма для нас. Однако условия были, мягко говоря, плохими, потому что ангар № 20 раньше был угольным складом, и в нем мало что изменилось, когда он стал штабом эскадрильи. В то время в Гибралтаре не имелось даже взлетной полосы, ее построили позднее».

Таковы были скромные силы, находившиеся в подчинении Норта. Поэтому не удивительно, что Каннингхэм, поздравляя Норта с назначением, написал, что ему придется творить чудеса. Он также добавил, что совершенно не опасается проникновения в Средиземное

море немецких подводных лодок, так как пока они не слишком боеспособны. И все-таки одной из главных задач 9 эсминцев Норта было помешать такому проникновению. Каннингхэм продолжал: «Я попытался ослабить нагрузку на вас, заставив Адмиралтейство формировать идущие на восток конвои прямо в Англии, а идущие на запад — в Порт-Саиде, чтобы в Гибралтаре их только переформировывать». Каннингхэм также предложил заключить нечто вроде соглашения о разделении обязанностей между ним, Нортом и французским адмиралом Жаном Эстева, штаб которого находился в Тулоне.

Совершенно понятно, что тесное взаимодействие с мощным французским флотом имело особое значение, но до войны подобные планы не составлялись, поэтому проблему пришлось решать на ходу. В результате Западное Средиземноморье стало зоной ответственности французов, а восточную часть моря взял на себя Каннингхэм.

В тактическом плане малая дальность плавания эсминцев Норта привела к тому, что пришлось просить помощи у французов, чтобы они выделили корабли для сопровождения части конвоев между Гибралтаром и Англией.

Договоренность об этом была достигнута на встрече начальников штабов. Однако ничего особенно хорошего из этого не вышло. Хотя адмирал Эстева посетил Норта на Скале и провел там целые сутки, чтобы уточнить детали, но в результате французские корабли приняли участие только в одной операции, после чего были отозваны на том основании, что им требовалось переоснащение. Поэтому ничтожным силам Норта пришлось снова действовать в одиночку. Все, что он мог сделать — надоедать Лондону постоянными просьбами о присылке дополнительных эсминцев и более современных кораблей с повышенной дальностью

плавания. Но такие же просьбы раздавались практически от всех британских командующих с баз по всему миру, поэтому шансы получить требуемые подкрепления были невелики.

Период короткого флирта с французским флотом лишь подтвердил довоенное мнение Первого Морского Лорда относительно ценности этого союзника. Однако он позволил Нарту немного лучше узнать своих товарищей по оружию. И снова естественное обаяние Норта и характер принесли ему уважение французов, хотя по-французски он говорил неважно. (Норт хорошо знал немецкий.) Вероятно, эти добрые отношения стали единственным результатом неудачного эксперимента по взаимодействию. Нет нужды говорить, что Норт стал горячим поклонником французского флота и вообще всего французского. Именно потому, что он мог работать с ними и понимал их образ мыслей, позднее Норт всегда думал о французах **слишком** хорошо. Хотя адмирал Норт был все-таки более трезв в оценках, чем капитан 1 ранга Холланд. Просто Норт был добрым и мягким человеком, всегда готовым перейти на чужую точку зрения. Вот это и сыграло позднее против него.

Ежедневная деятельность базы проходила гладко, никто из офицеров, служивших под командованием Норта, не выказал и тени неудовольствия. Судя по всему, работа Норта устраивала Их Лордства, потому что 8 мая 1940 года ему было присвоено звание полного адмирала. Медленно, но верно продолжался рост сил, базирующихся в Гибралтаре. Накануне Рождества 1939 года капитан 1 ранга Де Винтон получил приказ перебраться на берег для лучшей организации связи. Теперь он поднимался на борт «Кеппела» лишь для проведения особо важных операций. Это помогло лучше руководить разбросанными вокруг кораблями. Однако на офицеров, которые побывали в Гибралтаре в это время, сонное бытие базы производило странное впечатление.

Ведь многим из них уже довелось побывать в серьезных переделках.

«Мой корабль прибыл в Гибралтар в июне 1940 года. У меня создалось впечатление, командование базы было погружено в полудрему. На базе царила атмосфера некоей расхлябанности. У меня совершенно не было ощущения, что здесь воюют».

Вероятно, это было естественное поведение тех, кто первые 9 месяцев войны провел вдалеке от настоящих боев и кто совершенно не ожидал, что почва внезапно вспыхнет у него под ногами. Тем не менее, пока что Адмиралтейство не показывало никакого неудовольствия деятельностью Норта в Гибралтаре.

К маю 1940 года ситуация несколько улучшилась. 13-я флотилия эсминцев состояла из тех же кораблей, что и в начале войны. В Норвегии Королевский Флот понес заметные потери, поэтому не приходилось рассчитывать на замену их более современными кораблями, однако количество малых кораблей под командованием Норта заметно выросло. Теперь ему подчинялась 7-я противолодочная группа (4 траулера, оснащенные асдиком), 4 минно-тральных траулера, 5 вооруженных досмотровых судов, 4 траулера Западного патруля и 5 буксиров, которые также участвовали в патрулировании.

На берегу продолжались работы на батареях. Сначала они были вооружены 234-мм орудиями Mk X станках Mk V, установленными в 1935–36 годах. Эти орудия имели дальность 29600 ярдов. За это время было установлено несколько легких орудий, как показывают боевые дневники батарей. Большинство этих орудий было готово к сентябрю. В мае 4-я тяжелая батарея закончила постройку позиции Левант, на позиции Мартин были установлены 102-мм орудия. На

батареях Верхней и Волнолома постоянно находились расчеты. На батарее Буффадеро артиллеристы дежурили только по ночам. Расчеты 26-й тяжелой батареи были доведены до штатной численности. Ее легкие орудия были установлены на Северном моле, Отдельном моле и Южном моле. Штаб батареи разместили на воде, на яхте «Лорна», стоящей в гавани. 4-я тяжелая батарея установила свои 152-мм орудия в Генисте, Девилз Гэп, а 234-мм — в Спуре, О'Харе и Лорде Эйри. Еще одно старое 234-мм орудие стояло на центральном холме Скалы. Он смотрело на север, но могло стрелять на запад и на восток. Эту позицию называли Орудием Скалы. В случае необходимости оно могло обстреливать испанскую территорию. Командир 4-й тяжелой батареи вспоминает, как он разместил остальные свои орудия:

«Я поместил 2 старых 102-мм орудия периода Первой Мировой войны на Средиземноморской дороге, чтобы обстреливать испанское направление. 2 гаубицы калибра 234 мм могли стрелять через скалы с Мельничного плато».

Именно модернизированные 234-мм орудия 4-й батареи перекрывали пролив, что важно для нашей дальнейшей истории.

«Максимальная дальность составляла 29600 ярдов, поэтому мы могли достать до Сеуты, расположенной на африканском берегу, так как ширина пролива не превышала 25500 ярдов. Орудия были установлены на различной высоте, но в среднем она составляла 1200 футов при максимальной высоте Скалы чуть более 1300

футов. Мы имели бронебойные и фугасные снаряды».

Эти полностью модернизированные орудия держали под огнем весь пролив целиком. Они могли выпускать до 3 снарядов в минуту, если расчет был хорошо подготовлен. Каждый снаряд весил 380 фунтов. Все установки были барбетного типа, орудия размещались в утопленных колодцах так, что дуло едва поднималось над парапетом. Вращающаяся стальная платформа прикрывала колодец с гидравлическими машинами в нем. В результате орудия были практически неуязвимы для огня с моря, так как были расположены очень высоко. Хотя надо признать, что пикировщики разделились бы с ними без большого труда.

Эти батареи были спроектированы для борьбы с линейными кораблями, и даже 35000-тонные линкоры 1930-х годов не могли считать себя в безопасности от их огня. Однако после начала войны учения по борьбе с кораблями почти не проводились, и уж вообще не планировалась стрельба по целям, идущим на высокой скорости. Эти батареи были, в основном, **оборонительными, а не наступательными**. Но в любом случае, они могли надежно перекрыть Гибралтарский пролив. Хотя 234-мм орудия появились в Королевском Флоте достаточно давно, те, что были установлены на скале, прошли полную модернизацию. Они имели современные системы управления огнем и другие приборы. Поэтому считалось, что они могут справиться даже с наиболее современными линкорами, находящимися в постройке.

Исходя из всего этого, до мая адмирал Норт имел основания полагать, что его силы постепенно увеличиваются, а меры, которые они принимали вместе с губернатором, встречали одобрение в Англии. Однако структуры Гибралтара пока еще не подвергались

серьезным испытаниям, и до сих пор все катилось гладко. Уверенность Норта подкрепила телеграмма из Лондона, отправленная в начале 1940 года адмиралом Паундом: «Из того, что я слышал, можно сделать вывод, что вы значительно улучшили состояние Гибралтара, и теперь все проходит более гладко».

А затем все начало рушиться.

Если адмирал Норт испытывал серьезные проблемы, потому что ресурсы Гибралтара были ограниченными, положение Адмиралтейства было гораздо более сложным. В распоряжении Норта был маленький штаб, который помогал ему работать, нехватка ресурсов была общей проблемой Королевского Флота. От нее страдали все британские базы, разбросанные по всему миру. Бои становились все более напряженными, и полная неготовность Великобритании к тотальной войне становилась все более очевидной. Основная тяжесть проблем рухнула на широкие плечи адмирала Паунда. Более того, характер адмирала заставлял его брать на себя даже то, что должны были тащить другие. В результате все эти заботы слишком часто отвлекали Первого Морского Лорда от проблем морской стратегии, которые являлись его первоочередной обязанностью.

Капитан 1 ранга С. У. Роскилл, самый крупный морской историк последнего времени, на основании личного опыта прекрасно обрисовал состояние адмирала Паунда в тот период, когда происходила наша история.

«Хотя беды и заботы прямо-таки сыпались на него, а флот получил несколько болезненных ударов, он не потерял ни капли самообладания. Он никогда и никуда не спешил, никого не прерывал во время беседы, даже если речь шла о пустяках. Его вопросы всегда были четкими и касались самой сути проблемы. Он всегда

старался вникнуть во все детали обсуждаемого вопроса».

Также заслуживает внимания упоминание о его абсолютной беспристрастности, что имеет особо важное значение в свете последовавших нелепых обвинений.

«Он был просто не способен иметь любимчиков. Даже если кто-то из находящихся рядом офицеров допускал ошибки, он не пытался вмешиваться. Паунд настаивал (как они сами того наверняка хотели), чтобы их действия разбирались позднее в соответствии с законами и обычаями службы».

Роскилл делает вывод: «Флот не мог бы найти более подходящего человека на пост Первого Морского Лорда».

«Беды и заботы» начались с бессмысленной потери линкора «Ройял Оук» и авианосца «Корейджес», немецких минных постановок, подводной войны, неспособности Флота Метрополии перехватить германские тяжелые корабли во время их вылазок. С началом Норвежской кампании трудности стали стремительно множиться. Начала сказываться уязвимость военных кораблей от атак пикировщиков. Глупая довоенная политика оставила флот с бесполезными зенитками, но даже их не хватало. Поэтому Адмиралтейство и в особенности Паунд, начиная с апреля, были загружены до предела. Вполне понятно, что мелкие и не слишком срочные просьбы адмирала Норта вызывали все меньше сочувствия и все больше раздражения, так как общая ситуация стремительно ухудшалась. В мае немецкий блицкриг сокрушил сухопутные силы союзников во Франции и опрокинул план всей войны. Эвакуация британского

экспедиционного корпуса из Дюнкерка, капитуляция Бельгии и французских армий привели к тому, что Франция подписала «перемирие», выйдя из войны. В результате Великобритания осталась в одиночестве, и ее положение стало крайне опасным. Нам пришлось сражаться за свою жизнь, причем в самом буквальном смысле. Угроза немецкого вторжения причем, в самом ближайшем будущем, выглядела вполне реальной. И если будут разгромлены Королевский Флот и Королевские ВВС, то страну уже ничто не спасет.

Именно в таком ужасном положении оказалось Адмиралтейство в июне 1940 года. Ни о чем подобном мы раньше даже не думали. Потери в военных кораблях, особенно в самых нужных, то есть в эсминцах, были опасно высокими. Они продолжали расти, и Ла-Манш превратился в линию фронта. Нужно было что-то срочно отыскать, чтобы отразить попытку высадки. В небе над Британией кипели жестокие бои. Ситуация там постепенно улучшалась, однако битва была выиграна только в сентябре. Потеря крупного союзного флота сама по себе была тяжелым ударом, а тут еще Италия наконец решила вступить в войну. Поэтому приходилось изыскивать где только можно корабли, чтобы снова отправить их в распоряжение адмирала Каннингхэма. В Западном Средиземноморье предстояло срочно сформировать отдельное соединение. Командовать Соединением Н был назначен отставной морской офицер вице-адмирал сэр Джеймс Сомервилл. Сначала эта эскадра была направлена с совершенно конкретной целью — заменить французский флот, базировавшийся в Мерс-эль-Кебире недалеко от Орана, в случае, если немцы сумеют добиться его перехода под свой контроль.

Характер отношений между адмиралом сэром Дадли Портом и вице-адмиралом сэром Джеймсом

Сомервиллом, как официальных, так и личных, крайне важен для понимания дальнейших событий.

Приказ Адмиралтейства на формирование Соединения Н выглядел так:

«От Адмиралтейства.

1. Отдельная эскадра под названием «Соединение Н» под командованием вице-адмирала сэра Джеймса Сомервилла будет состоять из следующих кораблей:

«Арк Ройял», «Худ», «Резолюшн», «Вэлиант», «Аретуза», «Фолкнор», «Фоксхаунд», «Фиэрлесс», «Эскапейд», «Форестер», «Форсайт», «Эскорт».

2. Следующие корабли присоединятся к Соединению Н, если оно будет действовать в Северной Атлантике:

«Нельсон», «Энтерпрайз», «Дели», «Фэйм», «Фьюри»; канадские «Сент-Лорент», «Скина».

3. Соединение Н будет базироваться в Гибралтаре.

4. Предметом любых инструкций, которые могут быть даны Адмиралтейством, будут следующие задачи Соединения Н:

а) Помешать кораблям итальянского флота выйти из Средиземного моря.

б) Проводить наступательные операции против итальянского флота и итальянского побережья».

Следует отметить формулировку «отдельная эскадра», а не «независимая». Адмирал Норт по званию был старше вице-адмирала Сомервилла, и раньше уже создавалось много таких «отдельных эскадр», особенно во время охоты за карманными линкорами в 1939 году. С другой стороны, можно смело утверждать, что эти

директивы оставляли некую неопределенность в цепочке командования, по которой проходили. Было ясно, что если адмирал Норт попытается прояснить данный вопрос, Адмиралтейство вряд ли сумеет дать ему четкий ответ. Когда такой момент наступил, и Норт потребовал точного и недвусмысленного ответа, кто кому подчиняется, Их Лордствам потребовались целых 3 месяца, чтобы распутать то, что они сами нагромодили. Как писал Стефен Роскилл: «Истина заключалась в том, что цепь командования была слишком нечетко определена. Такая двусмысленность была крайне опасна с оперативной точки зрения, а вдобавок она ставила отдельных командиров в неловкое положение».

Во второй половине дня 27 июня вице-адмирал Сомервилл имел беседу с адмиралом Паундом, в ходе которой обсуждались вопросы его назначения и первые задачи нового соединения. Об итальянском флоте пока что речь не шла вообще. Сомервиллу сказали, что первой его задачей будет не допустить, чтобы корабли из Мерс-эль-Кебира попали в руки Оси. Не допустить любыми средствами, в том числе силой.

Как позднее писал биограф адмирала, сама мысль, что ему, может быть, придется открыть огонь по бывшим союзникам, если переговоры закончатся провалом, «была для Сомервилла просто невыносима». Однако новый Первый Лорд Адмиралтейства Александер, который также присутствовал на этой встрече, позднее вспоминал, что Сомервилл полностью осознал свой долг. Он был готов исполнить любой приказ, если это потребуется.

«Он сказал мне в моем кабинете в Адмиралтействе: «Я полностью сознаю, что какой бы отвратительной ни выглядела эта работа, правительство знает, что ее требуется сделать ради интересов безопасности страны».

Позднее Александер заявил, что эта непоколебимая верность долгу поколебалась после прибытия Сомервилла в Гибралтар и встречи с адмиралом Нортом. Не приходится сомневаться, что любой британский офицер воспринимал решение об атаке Мерс-эль-Кебира с отвращением, и Норт не был исключением. Норт и Сомервилл были старыми друзьями, их отношения были исключительно теплыми, хотя нельзя было представить двух более различных людей. Один из командиров эсминцев, который в свое время знал обоих адмиралов, так описал их положительные качества:

«Я служил с адмиралом Нортом перед войной, когда он был флаг-капитаном у командующего Резервным флотом в Портсмуте. Я был у него флаг-лейтенантом и флагманским связистом. Я хорошо его знал и любил. Адмирал Норт сделал блестящую карьеру до того, как был произведен в контр-адмиралы в 1932 году. Однако командование королевской яхтой с 1934 по 1939 год лишило его всякого оперативного опыта, хотя он оставался очень способным, уважаемым и любимым командиром.

Адмирал Сомервилл был на несколько лет моложе Норты по возрасту и по старшинству в чине. В 1933 году в звании капитан-лейтенанта я служил с Сомервиллом, когда он был комендантом флотских казарм в Портсмуте. Это дало мне возможность оценить его достоинства. С 1936 по 1938 год Сомервилл командовал 45 эсминцами Средиземноморского флота, в течение года, начиная с 1938, он командовал Вест-Индской станцией. Поэтому, когда его назначили командиром Соединения Н в Гибралтаре, он обладал большим оперативным опытом. Он был очень общительным, обладал

быстрым умом. Однако он не недолюбливал тех, кто не обладал подобными чертами. Сомервилл мог совершенно бесстрашно высказать свое мнению любому начальству. В 1940 году я принимал участие в нескольких операциях в составе Соединения Н под командованием Сомервилла и считал его великим командиром эскадры. Я мог безоговорочно доверять ему».

С падением Франции и вступлением в войну Италии Гибралтар неизбежно приобрел гораздо более серьезное значение, чем раньше. Теперь он стал одним из 3 пунктов, на которых держались все позиции Великобритании на Средиземном море. Мальта в центре моря теперь могла обеспечить базирование лишь мелких ударных соединений. Третьим портом была Александрия, находящаяся в нейтральном Египте. Она охраняла Суэцкий канал на востоке. Когда рассеялись первые сомнения в нашей способности удержать Средиземное море, пришлось всерьез задуматься об уязвимости Гибралтара. Испания оставалась нейтральной, но ею управлял диктатор, который был обязан своей властью военной помощи Германии и Италии, оказанной несколько лет назад. Не требовалось особой фантазии, чтобы представить Испанию, выступившую на стороне Оси, поскольку в этом случае она могла твердо рассчитывать на возвращение Гибралтара. Впрочем, Франко мог ограничиться тем, что пропустил бы немецкие танки через испанскую территорию, чтобы немцы сделали за него всю работу. Эта операция была в деталях разработана Гитлером и его штабом. В то время операция «Феликс» могла начаться в любой момент.

Адмирала Норта в июле 1940 года попросили оценить шансы отбить подобную атаку. Он ответил крайне пессимистично (или совершенно реалистично,

это как посмотреть). После этого в Уайт-холле возникли первые сомнения в том, может ли он в изменившейся ситуации занимать свой пост. Точку зрения Норта о том, что вскоре удерживать Гибралтар станет невозможно, разделял и Сомервилл. Это могло быть совершенно справедливо, но абсолютно не отвечало требованиям момента. В Англии все готовились защищать свою страну до последнего вздоха, поэтому от командующего морскими силами Северной Атлантики ожидали чего-то более оптимистичного. Так в воздухе повисли первые сомнения в отношении Норта. В одном из меморандумов Адмиралтейства говорилось: «В июле 1940 года Норт высказал пораженческие настроения, когда возник вопрос об уязвимости системы обороны Гибралтара при атаке со стороны Испании. Вы должны помнить, как высказался Первый Лорд по этому поводу». Итак, у Александра возникли определенные сомнения, а вскоре они получили новые основания.

Последней каплей стала атака против французского флота в Мерс-эль-Кебуре, предпринятая 3 июля 1940 года. Она стала шоком и для французов, и для англичан. Особенно впечатлительный Норт поступил так, как уже однажды сделал много лет назад. Он закрылся у себя в кабинете и принялся сочинять письмо. В нем он высказал свои чувства и чувства всех офицеров в Гибралтаре по поводу того, что считал роковой ошибкой Адмиралтейства. Это был благородный и смелый поступок, но в то же время совершенно глупый. В записке Норта от 4 июля 1940 года говорилось следующее:

«СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО, ЛИЧНО
ОПЕРАЦИЯ «КАТАПУЛЬТА»

1. После завершения операции «Катапульта» я желал бы передать Их Лордствам для информации следующие заметки, которые я

сделал по поводу дискуссии, предшествовавшей операции. Я только что зачитал эти заметки адмиралам Сомервиллу и Уэллсу после их возвращения в Гибралтар. Они заявили, что полностью согласны с ними.

2. Вице-адмирал Сомервилл прибыл в Гибралтар во второй половине дня 30 июня и после этого сообщил мне о намерениях правительства в отношении Орана. Я немедленно сказал, что категорически против использования силы, потому что французы, вероятно, будут сражаться. Адмирал Женсульт заявил мне, что не потерпит попыток никакой державы установить контроль над его кораблями.

3. Во время совещания на борту «Худа» тем же вечером при участии адмиралов Сомервилла, Уэллса и моем, а также капитанов кораблей и офицеров штаба, все адмиралы и командиры высказались против использования силы. Настроения против применения силы были настолько сильны, что я почувствовал необходимым заявить протест. На следующее утро я сказал адмиралу Сомервиллу, что я рассматриваю возможность отправить персональный протест. Я также предположил, что он должен получить разрешение в последний момент отвести свою эскадру без применения силы. Он сказал, что передаст это предложение по телеграфу в Адмиралтейство. Я сказал ему, что если он пришлет мне копию телеграммы, я не пошлю свой собственный протест. Позднее он показал мне телеграмму и сообщил, что намеренно не упомянул меня, потому что я изложил Адмиралтейству свое мнение в другой телеграмме (1220/26 июня). Эта

телеграмма (1220/1 июля) полностью отражала то, что я желал, но в то же время я не отказался от мысли послать собственный протест. Я отказался от этой мысли, прочитав телеграмму Адмиралтейства командиру Соединения Н (0103/2 июля), в которой сообщалось, что правительство полно решимости применить силу. Это решение было принято уже после получения и обсуждения телеграммы командира Соединения Н.

4. Я чувствовал, что больше ничего нельзя сделать. Адмирал Сомервилл разделял мои опасения. Он сказал, что необходимость проводить эту операцию вызывает у него отвращение.

5. В ходе совещания на борту «Худа», чтобы обсудить план операции, я подчеркнул необходимость удостовериться, что истинные причины прихода флота к Орану известны всем офицерам и матросам французского флота. Только потом можно было начинать действия. Адмирал Сомервилл сказал, что совершенно с этим согласен, и он сделал детальные распоряжения на сей счет.

6. Несмотря на решение Адмиралтейства, я все еще надеялся, что, когда наступит решающий момент, Адмиралтейство успеет отменить применение силы, если станет ясно, что нас ждет сопротивление. Но теперь я понимаю, что командиру Соединения Н был дан приказ не откладывать применение силы.

7. Разумеется, все понимают, что окончательное решение о необходимости операции было принято кабинетом. На это решение несомненно повлияли факторы, о которых мы не знаем. В то же время было бы

полезно изложить точку зрения, которая господствует здесь, с учетом нашего видения ситуации».

С того момента, как это сообщение прибыло в Адмиралтейство, дни пребывания адмирала Норта на посту командующего морскими силами Северной Атлантики были сочтены. Оставалось лишь дожидаться первого удобного случая.

Норт встретился с французским адмиралом Женсулем в Мерс-эль-Кебуре накануне атаки. 23 июля он вышел из Гибралтара на эсминце «Дуглас» и на следующий день был принят со всеми почестями на «Страсбурге». Норт говорил по-французски плохо, но тем не менее сумел объясниться с французским адмиралом. Настроение французских офицеров в это время было похоронное, но когда Норт спросил Женсуля об их отношении к перемирию, у него осталось впечатление, что они выполняют любой приказ, полученный из Франции, без рассуждений и колебаний. Ему сказали, что Дарлан скорее прикажет затопить корабли, чем передаст их в руки противника, однако шансов на совместное продолжение борьбы практически нет. Решительность Женсуля произвела глубокое впечатление на Норта, который попытался передать эти настроения в Уайт-холл. Однако решимость военного кабинета? была сильнее.

Первому Лорду Адмиралтейства, Первому Морскому Лорду, премьер-министру и всему Комитету начальников штабов решение применить силу в Мерс-эль-Кебуре далось далеко не просто. После войны высказывалось много резких мнений по этому вопросу. Однако они вряд ли учитывают все тонкости ситуации, существовавшие в то время. Отчаянное положение всей страны, наша абсолютная зависимость от владения морем, которое определяло само наше существование и далеко идущие

планы борьбы, несмотря на любые обстоятельства, — все это не понять послевоенным историкам. Какими бы благородными и добрыми ни были намерения французских адмиралов, которые клялись, что их флот не попадет в руки Оси, конечное решение судьбы французских кораблей зависело от Адольфа Гитлера. У него хватило силы, чтобы решить судьбу самой Франции, поэтому его слово было не той гарантией, которой мог поверить британский военный кабинет. И условия перемирия, которые могли выторговать себе французы, не имели здесь никакого значения. Все договоры и соглашения, которые подписывал Гитлер, он соблюдал лишь до тех пор, пока ему это было выгодно.

Понятно, что в такое время все флотские командиры должны были обладать таким качеством, как решительность. И письмо Норта, хотя и было продиктовано самыми лучшими намерениями, шло вразрез с общей линией Уайтхолла. Хотя немцы думали, что мы сломлены и повержены как нация, и французы поверили в это, Гитлер явно желал заключить мир с Великобританией без дальнейшего кровопролития, и многие нейтральные державы всерьез считали это возможным. И это серьезно беспокоило военный кабинет. Например, известно, что американский посол в Лондоне отправил мрачное сообщение в Вашингтон. К счастью, личные связи Черчилля с Рузвельтом позволили ему убедить американского президента, что мы далеко не разбиты и полны решимости продолжать борьбу.

Если говорить о гигантской державе на востоке континента, то кабинет желал произвести на русских такое же впечатление. 28 мая советский посол Майский был приглашен к Александру и обсудил вместе с ним наши шансы в войне на море в случае, если мы останемся одни. Он выразил мнение, что у нас возникли определенные проблемы, и изложил свое видение проблемы французского флота.

«Да, нам известно, что мистер Дафф-Купер побывал в Касабланке, и что его донесение не слишком бодрое. В действительности шансы на то, что они продолжат борьбу, невелики. Адмиралы и генералы решили сохранить верность правительству Петэна. Многие из младших офицеров полны желания продолжать сражаться, однако они испытывают естественное беспокойство за судьбу семей во Франции. Это означает, что французский флот в Ороне и других портах не перейдет к нам. Он может быть использован против нас. Можем ли мы в таких обстоятельствах удержать ситуацию под контролем?

Я ответил, что мы попытаемся. Майский сказал: «Попытайтесь — да, но сумеете ли?» На это я ответил: «Вы знаете, мистер Майский, что для англичан значит «попытаться», когда они воюют».

Много позже Александер приводил этот эпизод как типичный пример воздействия событий в Мерс-эль-Кебуре. Они были просто ужасны, однако одним ударом погасили все сомнения. Причем это произвело впечатление не только на нейтралов. Итальянский министр иностранных дел отметил в своем дневнике:

«Пока еще слишком рано судить о последствиях действий англичан. Но в данный момент они показали, что боевой дух флота Его Британского Величества по-прежнему жив. Он сохранил агрессивную безжалостность капитанов и пиратов XVII века».

Совершенно ясно, что именно Александер, на которого произвело впечатление откровенно негативное

отношение Норта к данной акции, начал искать способы убрать его с поста командующего морскими силами Северной Атлантики. Он попытался заручиться поддержкой Черчилля и Паунда. 17 июля он подписал официальный ответ на злосчастный меморандум Норта и отправил копии обоих документов Черчиллю. К ним он приложил объяснительную записку.

«Должен добавить, что предложил Первому Морскому Лорду рассмотреть вопрос о замене командующего Северо-Атлантической станцией. Однако тот считает этот повод недостаточным основанием».

Черчилль полностью разделял мнение Александра относительно Норта, что видно из его ответа Александру 20 июня:

«Совершенно очевидно, что адмирал Норт не справляется со своими обязанностями. Я был бы рад, если бы вы заменили его более решительным и дальновидным офицером».

Однако именно адмирал Паунд выдержал натиск премьер-министра и Первого Лорда Адмиралтейства и дал адмиралу Норту последний шанс, хотя тоже полагал, что поведение Норта в данном вопросе заслуживает осуждения.

Паунд выдвинул чисто формальную отговорку, что все это недостаточно веский повод для смещения Норта. Хотя он часто уступал Черчиллю, в данном случае Паунд взял верх. Как позднее вспоминал Александр: «И на меня, и на премьер-министра произвело плохое впечатление поведение адмирала Норта в деле с Ораном. Но адмирал сэр Дадли Паунд сказал, что, хотя ему это тоже не нравится, он понимает Норта». Это показывает, что и Паунд разделял неодобрение, которые

высказывали многие высшие офицеры в отношении этой акции, хотя и признавал ее необходимость.

В очередной раз мы должны подчеркнуть беспристрастность и честность Паунда. Норт сохранил свой пост, однако получил довольно резкое предупреждение от Их Лордств, что лимит терпения почти исчерпан. Черновик ответа Адмиралтейства от 17 июля, подготовленный заместителем секретаря сэром Джеймсом Сиднеем Барнсом, гласил:

«Я предлагаю ответить следующим образом: «Мнение старших офицеров всегда имеет значение до начала операции. Но после того, как операция проведена, Их Лордства возражают против комментариев относительно образа действий, который выбран Адмиралтейством с учетом факторов, которые не известны офицерам на местах. В данном случае Их Лордства никогда не считали, что французский флот откажется сражаться, и это было принято во внимание в ходе предварительных обсуждений.

Их Лордства не питают заблуждений в том плане, какое негативное впечатление производит эта операция на участвовавших в ней офицеров. Однако они не могут позволить таким соображениям влиять на принятие стратегических решений».

Этот ответ был утвержден Паундом, но Александер считал необходимым использовать более сильные выражения.

Он вписал слово «категорически» перед словом «возражают», а в самом конце после слова «решений» сделал приписку: «И удивлены тем, что комментарии подобного рода были отправлены».

Он отметил, что считал необходимым сделать эти добавления и заменить Норта.

«Я чувствовал, что страна находится в критическом положении. Поэтому я считал совершенно обязательным иметь твердую уверенность, что приказы Совета Адмиралтейства будут выполняться без колебаний и рассуждений».

Паунд с этим не согласился. Он заявил, что у Их Лордств нет оснований считать, что их инструкции не были выполнены, поэтому нет оснований говорить о смещении Норта. Однако он согласился с добавлениями Александера, и чтобы еще больше усилить впечатление от письма, сделал две собственные приписки. Он изменил одну формулировку: «с учетом факторов, которые известны или не известны офицерам на местах», и приписал третий абзац, в котором содержалось недвусмысленное предупреждение Норту. «Содержание первой части параграфа 6 вашего письма показывает исключительно опасную нехватку дальновидности, что может иметь влияние на руководство военными действиями».

Этот фитиль был отправлен Норту 17 июля 1940 года. Александер позднее вспоминал:

«Главной его ошибкой было отношение к Орану. Вероятно, его следовало отозвать уже тогда, но мы согласились с просьбой сэра Дадли Паунда дать ему новый шанс. Однако он получил ясное предупреждение».

Черчилля все это не убедило, он продолжал настаивать на своем решении. Из письма без даты, которое он направил позднее Александеру относительно перестановок в командовании флота, видно, что

Черчилль не видит места для адмирала Норта в новых структурах. Следует прямо признать, что адмирал Норт потерял доверие премьер-министра и Первого Лорда Адмиралтейства. Доверие адмирала Паунда сильно поколебалось, хотя он пока не настаивал на снятии Норта. Но теперь Норт шел по **очень** тонкому льду, чего не могут отрицать даже его защитники. 6 августа Норт выразил глубокое сожаление тем, что его «комментарии» стали причиной выговора от Адмиралтейства. Он не думал, что его заметки будут восприняты как критика операции против французов в Мерс-эль-Кебуре. Он пытался возражать против этой операции «не на основании сентиментальной привязанности к бывшим союзникам, а из сильных сомнений в ее воздействии на дальнейший ход войны» Он также добавил, что полностью понимает, что на войне нет места ложной жалости и сантиментам. Однако это уже не могло растопить лед. Требовались не слова, а дела, что Их Лордства пересмотрели свое отношение к адмиралу Норту.

Глава 9.

Неясные взаимоотношения

Сразу после Мерс-эль-Кебира командирам британских морских соединений оставалось только гадать, какими будут следующие шаги, направленные против уцелевших французских кораблей, если они будут встречены в море. Немного прояснил ситуацию циркулярный сигнал Адмиралтейства, направленный всем командирам 4 июля 1940 года. В нем говорилось:

«СРОЧНО

1. В результате столкновения в Оране намерения правительства в Бордо в настоящий момент являются неопределенными, но вполне возможно, что вскоре мы окажемся в состоянии войны с Францией. Поэтому в настоящее время надлежит руководствоваться следующими инструкциями.

2. Корабли не должны подходить ближе, чем на 20 миль к берегам Франции или французских владений в тех местах, где могут действовать французские подводные лодки. Вполне возможно, что французское адмиралтейство приказало им атаковать без предупреждения британские корабли, подошедшие к побережью ближе указанного расстояния.

3. Корабли должны быть готовы к бою, но не должны (повторяю) не должны стрелять первыми.

4. Следует избегать контактов с равными или превосходящими силами французов. Так как желательно захватить как можно больше

французских кораблей, равноценный размен считается нежелательным.

5. Если будет встречено заведомо более слабое французское соединение, следует принять такие меры:

а. Приказать французскому соединению остановиться, а если будет необходимо, заставить его сделать это.

б. Затем следует отправить на борт французам офицера и предъявить письменное требование правительства ЕВ французским кораблям следовать в британский порт в сопровождении кораблей ЕВ.

с. Следует информировать французского командира, что командиры кораблей ЕВ имеют приказ использовать силу в случае необходимости, однако мы надеемся, что в данном конкретном случае этого удастся избежать.

д. Следует информировать французского командира, что нашей целью является не допустить перехода французских кораблей во вражеские руки, как было обещано адмиралом Дарланом.

е. Следует информировать командира, что офицеры и команды кораблей будут интернированы».

Однако этот приказ пришел слишком поздно, чтобы предотвратить новые потери французов. Перед Мерс-эль-Кебиром в распоряжение Норта были направлены подводные лодки «Пандора» и «Протеус». Они получили приказ патрулировать возле Орана и Алжира в то время, когда шел бой в Мерс-эль-Кебиро. Лодки должны были атаковать любые французские корабли, но только во время данной операции. Однако приказ был

сформулирован неточно, и лодки остались на позициях даже после возвращения Соединения Н в Гибралтар.

Во второй половине дня 4 июля «Протеус» заметил французский гидроавианосец «Коммандант Тест», который уцелел во время обстрела порта и сейчас направлялся в Тулон. К счастью, лодка не сумела выйти на позицию для пуска торпед, и французский корабль спокойно проследовал дальше. Однако «Пандора» заметила французский крейсер, идущий из Орана в Бизерту, и атаковала его. 4 июля в 16.32 «Пандора» выпустила торпеды по кораблю, который на самом деле был шлюпом «Риге де Жемуиль». В цель попали по крайней мере 2, и небольшой корабль мгновенно затонул. Адмирал Филипс сожалел об этой ошибке и в ту же ночь принес свои извинения. Такие инциденты более не повторялись.

Однако 8 июля торпедоносцы с авианосца «Гермес» атаковали в Дакаре французский линкор «Ришелье» и добились одного попадания. Корабль лишился ХОДР на целый год, хотя артиллерия при этом не пострадала. Однотипный линкор «Жан Бар» стоял в Касабланке, и возник план уничтожить его с помощью Соединения Н. Но стало известно, что корабль не достроен даже наполовину, на нем практически нет боеприпасов, поэтому англичане решили заняться более неотложными проблемами. Однако осенью 1942 года его постигла та же судьба, что и линкоры в Мерс-эль-Кебуре, когда во время высадки союзников в Северной Африке он был расстрелян американским линкором «Массачусетс».

Тем временем Адмиралтейство проинформировало Норта и Сомервилла о намерениях французов, которые стали ясны из перехваченных радиোগрамм. 5 июля адмиралы получили следующее сообщение:

«ОСОБО СРОЧНО

5 июля в 7.15 все французские корабли, подводные лодки и самолеты получили приказ не атаковать британские военные корабли в открытом море, но быть готовыми отразить нападение. Британские торговые суда, которые войдут в 20-мильную запретную зону возле французского побережья, приказано захватывать».

Поэтому между двумя флотами установилось состояние «вооруженного перемирия», однако адмирал Норт, который непосредственно отвечал за контроль Гибралтарского пролива, через который могли проходить французские корабли, потребовал разъяснить ситуацию. В тот же день он отправил в Адмиралтейство телеграмму:

«СРОЧНО

К моей 2356/3 на вашу 1400/5 и военного кабинета 75489 от 4 июля. Требуется разъяснение на случай, если французские корабли проследуют через Гибралтарский пролив».

Адмиралтейство ответило на следующее утро:

«СРОЧНО

На вашу 2014/5. Исключая Соединение Н. Исполнять параграф 3 моей 2005/4».

Однако это противоречило телеграмме военного кабинета от 4 июля, в которой губернатору давалось распоряжение с помощью береговых батарей воспрепятствовать прохождению французских военных кораблей через пролив «в зависимости от ситуации на море». Поэтому Норт потребовал дальнейших

разъяснений на сей счет в телеграмме, отправленной 6 июля во второй половине дня.

«СРОЧНО

На вашу 0226/6. Деша военного кабинета 75489/4 губернатору Гибралтара разрешает такие действия, чтобы помешать прохождению французских военных кораблей через пролив в зависимости от ситуации на море. Это противоречит параграфу 3 телеграммы Адмиралтейства 2005/4. Настоящим приказано патрулям в проливе разрешить проход французских кораблей, если они не совершают враждебных актов».

Их Лордства ответили рано утром 7 июля. Они постарались согласовать приказы военного кабинета и свои собственные. Расплывчатая последняя фраза телеграммы Норта была заменена детальной инструкцией, которую он просил. Теперь не оставалось никаких разночтений.

«СРОЧНО

На вашу 2025/6. Действия в отношении французских кораблей, проходящих Гибралтарский пролив, должны вестись в соответствии с параграфами 3, 4, 5 моей 2005/4. Форты Гибралтара должны помогать вам в выполнении этой инструкции. Военный кабинет запрошен на предмет подтверждения данной инструкции».

Следует отметить несколько моментов в этом обмене телеграммами. Прежде всего, каждый раз использовался гриф «Срочно», и от многократного повторения он потерял свое значение. Теперь телеграммы рассматривались как обычные. Во вторых,

из депеш Норта ясно видно, что он считал именно **себя** ответственным за положение в проливе и вокруг него. В-третьих, исключив Соединение Н из числа адресатов телеграммы 0226/6, Адмиралтейство показало, что будет руководить им отдельно от остальных кораблей, контролирующих пролив.

Далее Адмиралтейство дополнило свои распоряжения, отправив 8 июля новый приказ:

«ВАЖНО

Французские подводные лодки в подводном положении или одиночные лодки в надводном положении должны считаться вражескими».

12 июля последовали новые уточнения после того, как верхи наконец-то определились с будущей политикой в отношении Франции. Это уточнение имеет очень большое значения для понимания всех последующих событий, потому что Норт и Сомервилл поняли его совершенно иначе, чем Адмиралтейство. Процитируем этот документ:

«ВАЖНО

К моей 2005/4 не всем адресатам и моей 1357/8.

а. «Ришелье» в данный момент нейтрализован, а «Жан Бар» не может быть достроен еще очень долго даже при работах на верфи-строителе.

б. Дальнейшее поддержание напряженных взаимоотношений между французским флотом и нами крайне нежелательно и может привести к войне с этой страной.

с. Правительство ЕВ поэтому пересмотрело свою политику в отношении французского флота и решило не предпринимать никаких

дальнейших действий в отношении французских кораблей в колониальных и североафриканских портах. Однако мы должны сохранить право атаковать французские корабли, если они направляются во вражеские порты. В отношении подводных лодок мы должны следовать правилам, которые были приняты на Нионской конференции и которые действовали в настоящей войне в отношении итальянских подводных лодок, когда эта страна еще оставалась нейтральной. Эти правила гласят: 1. подводная лодка, обнаруженная в подводном положении за пределами определенных зон, будет считаться вражеской; 2. подводные лодки на поверхности за пределами тех же зон будут считаться вражескими, если их не сопровождают французские надводные корабли.

d. Желательно, чтобы основные направления этой политики, как они изложены в параграфе «с» были доведены по каналам флота до французского адмиралтейства. Главнокомандующий Средиземноморским флотом, а в его отсутствие командир 3-й эскадры крейсеров должен проинформировать адмирала Годфруа и попросить французов указать районы учений подводных лодок, если они намерены проводить таковые. Другие адресаты не должны предпринимать никаких действий.

В зависимости от дальнейших инструкций следует быть готовыми атаковать при встрече французские корабли, но не следует, повторяю, не следует стрелять первыми».

Но 12 июля последовала поправка к данной телеграмме:

«В настоящий момент французские корабли, находящиеся под контролем французского правительства, должны считаться военными кораблями нейтральной страны в случае приближения к обороняемому порту».

Сторонники Норта вполне резонно утверждают, что важнейшей фразой параграфа «с» данной телеграммы является: «Мы должны сохранить право атаковать французские корабли...» Однако она не является **приказом** Норту атаковать французов, хотя Адмиралтейство позднее настаивало именно на такой трактовке. Снова начались разночтения. Вероятно, военный кабинет полагал, что такое заявление ясно даст понять французам: англичане не допустят подобных передвижений, и в случае попытки выполнить их они встретят противодействие силой. В качестве угрозы это заявление сработало. По крайней мере, французы никогда его не оспаривали и не пытались совершить ничего подобного. Но такое **могло** случиться, и Норт был обязан с этим считаться. Именно поэтому Адмиралтейство полагало, что его гнев совершенно справедлив.

Норт немедленно передал телеграмму британскому генеральному консулу в Танжере для передачи французскому адмиралу Оливье, чтобы тот был в курсе новых намерений англичан.

«СРОЧНО

Пожалуйста, постарайтесь как можно быстрее доставить следующую телеграмму адмиралу Оливье тем способом, который вы сочтете наиболее подходящим для ослабления имеющегося напряжения. В то же время, если французские власти не дадут публичных заверений, рекомендуется тайно разгласить

содержание этой телеграммы в Касабланке максимально широко.

Я уполномочен моим правительством информировать вас о его намерении не предпринимать дальнейших действий против французских кораблей в колониальных и северо-африканских портах.

В связи с этими заверениями я желал бы добавить, что никто более Королевского Флота не сожалел о болезненных, но необходимых мерах, принятых в Дакаре и Ороне. Мы не забудем, что еще совсем недавно Франция была нашим союзником и нашей единственной целью является разгром Германии, нашего общего врага».

10 июня Италия вступила в войну, и это резко повысило важность противолодочной завесы в проливе, организация которой стала одной из главных задач кораблей под командованием Норта. Итальянцы вскоре решили попробовать надежность британской обороны, и 5/6 июня из Кальяри вышли 2 подводные лодки, чтобы попытаться прорваться в Атлантику. 13 июня «Финци» незаметно прошла проливом и некоторое время крейсировала в районе Канарских островов. 6 июля она прошла пролив в обратном направлении и 13 июля вернулась в базу. Второй лодке повезло меньше. 14 июня «Капеллини» была обнаружена и атакована одним из траулеров, подчинявшихся Норту. К охоте подключился эсминец «Рестлер», и поврежденная лодка была вынуждена искать убежища в нейтральной Сеуте, где простояла с 15 по 24 июня. После этого она выскользнула из порта и вернулась в Кальяри.

Пройти через пролив в подводном положении оказалось вполне возможно даже для больших итальянских лодок. Когда это выяснилось, немцы начали

требовать помощи от своего союзника. Летом 1940 года Германия имела слишком мало готовых подводных лодок, хотя уже началось выполнение обширной кораблестроительной программы. Зато Италия начала войну, имея в составе флота более 100 подводных лодок. Поэтому был подготовлен план создания в Бордо базы итальянских подводных лодок, и 1 сентября эта база BETASOM действительно была организована. Первая волна из 8 лодок вышла в путь с 27 августа по 6 октября, и все они прибыли в Бордо, благополучно преодолев Гибралтарский пролив. Вскоре итальянцы начали действия в Атлантике.

Вскоре стало ясно, что силы Норта слишком малы, чтобы остановить это движение, поэтому Адмиралтейство приняло меры, постаравшись перебросить туда современные эсминцы с большой дальностью плавания. Для Их Лордств это была совсем не легкая задача, так как большинство современных кораблей находилось в это время в Англии, чтобы отразить вероятную попытку вторжения. (6 сентября в Англии прозвучала первая тревога, но вторжение не состоялось ни в этот день, ни позднее.) Много эсминцев стояли на верфях, ремонтируя повреждения, полученные в Норвегии и у Дюнкерка. Однако Соединению Н было выделено подкрепление — 7 современных эсминцев 8-й флотилии под командованием капитана 1 ранга Де Салиса. Но, разумеется, их главной задачей было прикрывать корабли Соединения Н во время различных операций. В действительности эсминцев не хватало обоим адмиралам, поэтому Адмиралтейство проинформировало Норта и Сомервилла, что они должны передавать эти корабли друг другу по мере необходимости.

«СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

Относительно параграфа 4вмоей 1724/28. вы должны информировать Адмиралтейство о своих намерениях в части операций против итальянского побережья.

13-я флотилия эсминцев отдается в ваше распоряжение для любых операций, для которых не подходят эсминцы, находящиеся под вашим командованием.

Когда Соединение Н находится в гавани, приданные ему эсминцы должны помогать патрулировать Гибралтарский пролива, если этого потребует командующий морскими силами Северной Атлантики».

Эта система прекрасно работала, как вспоминает капитан 1 ранга Де Винтон:

«Когда в конце июня 1940 года прибыло Соединение Н и Сомервилл был назначен его командующим, он привел с собой из состава Флота Метрополии 6 или 7 эсминцев типов Е и F, которые возглавлял «Фолкнер». Капитан 1 ранга А. Ф. Де Салис и я в свое время учились вместе, и поэтому мы хорошо знали друг друга. Адмиралы Норт и Сомервилл пришли к соглашению, что последний будет брать на операции столько эсминцев, сколько нужно и сколько сможет выделить Норт. В мое время мы никогда не испытывали с этим ни малейших проблем. Для операции против Мерс-эль-Кебира 3 июля я вышел на «Кеппеле» вместе с эсминцами «Эктив», «Рестлер», «Вортигерн» и «Видетт». Де Салис имел 6 кораблей 8-й флотилии, поэтому соединение имело вполне нормальное прикрытие из 11 эсминцев. Это же происходило во время последующих операций и «вылазок на

природу», как мы называли переброску подкреплений на Мальту».

Через месяц Адмиралтейство сумело заменить часть эсминцев Норта более современными кораблями. 14 июля «Кеппел», «Эктив», «Уотчмен», «Вортигерн» и «Дуглас» покинули Гибралтар и направились в Англию, где вошли в состав 12-й флотилии. Их место в 13-й флотилии заняли «Хотспур», «Галант», «Грейхаунд» и «Энкаунтер», которые прибыли на Скалу 30 июля, а также «Гриффин» и «Велокс», прибывшие из Англии 17 августа.

Затем были проведены несколько крупных операций, вроде переброски подкреплений на Мальту или диверсионных вылазок в Западном Средиземноморье, в то время как флот адмирала Каннингхэма выходил в море на востоке. В ходе одной из них 11 июля чуть восточнее Гибралтара эсминец «Эскорт» из 8-й флотилии был торпедирован и потоплен итальянской подводной лодкой «Маркони».

В то же самое время подводные силы Норта оставались чисто символическими. «Пандора» и «Протеус» в августе использовались для переброски важных грузов на Мальту, после чего так и остались на острове. Но на их место были присланы более современные лодки «Триад», «Труант», «Тритон» и «Тетрарх». В Гибралтаре началось формирование 8-й флотилии подводных лодок.

Зато воздушные силы на Скале были просто смехотворными. Битва за Британию была в самом разгаре, поэтому не было возможности выделить на одного истребителя. Не получалось даже заменить устаревшие летающие лодки «Лондон», несмотря на их ограниченный радиус действия. Эскадрилья занимала первое место в списке подлежащих перевооружению новыми американскими летающими лодками

«Каталина», когда они только поступят. Но вот поступить они должны были не ранее нового года.

Единственным средством защиты Гибралтара от воздушных налетов оставались зенитные орудия, хотя можно было ждать французские бомбардировщики «Гленн-Мартин» из Северной Африки или даже смертоносные «Штуки», если немцы вдруг решат начать операцию «Феликс». Иногда появлялись даже итальянские дальние бомбардировщики. Сначала зенитчики не блистали подготовкой, однако они быстро научились стрелять. В систему ПВО были включены несколько новых автоматических 40-мм пушек «Бофорс». Это было великолепное оружие в опытных руках. Корабли Королевского Флота в то время не имели ничего подобного. Разумеется, когда корабли стояли в гавани, их орудия включались в общую систему ПВО. Поэтому итальянцам еще повезло, что они лишь обозначали свое присутствие, проводя спорадические налеты единичными самолетами. Например, ночью 20/21 августа зенитчики «Ринауна» сбили SM-82.

Радар, которому вскоре предстояло сыграть решающую роль в ходе Битвы за Британию, в то время еще не вышел из колыбельки, однако он **имелся** в Гибралтаре. Первая станция воздушного обнаружения была установлена флотом на холме Спайгласс, и в августе начались ее испытания. Это была установка типа 79Z, и сначала ее приемник работал неудовлетворительно. Однако 9 сентября Сомервилл посетил станцию и смог позднее написать:

«Я лично наблюдал за испытаниями радара 79Z на берегу и выяснил, что причиной плохих результатов на предыдущих испытаниях был пробитый конденсатор. Теперь установка давала хорошие указания расстояния в диапазоне до 40 или 50 миль, однако эхо от окружающих гор

делало затруднительным точное определение пеленга. В качестве средства обнаружения на средних дистанциях станция уже сейчас достаточно полезна. Однако она не позволяет получать данные на больших расстояниях. Судя по всему, требуется либо станция с более короткой длиной волны, либо более крупная антенна, чтобы преодолеть местные трудности».

Радар типа 79Z был создан для флота в качестве средства дальнего обнаружения самолетов. Он имел мощность 15-20 кВт при длине волны 7 м. Первая установка появилась на крейсере «Шеффилд» в августе 1938 года, а вскоре такая же была установлена на линкоре «Родней». С ее помощью можно было обнаружить самолет, летящий на высоте 10000 футов, с дистанции 53 мили. В середине 1939 года мощность станции была увеличена до 90 кВт, что повысило дистанцию обнаружения до 60 миль. Испытания проходили перед самой войной, и были заказаны 40 установок. Первые радары были готовы в 1940 году, и Гибралтар получил одну из них. Несмотря на мрачный рапорт Сомервилла, установка работала достаточно хорошо и в сентябре была передана военным.

Позднее она сыграла заметную роль во время налетов бомбардировщиков Виши, хотя в отчетах того времени ни разу не была упомянута.

Сомервилл в том же рапорте раскритиковал низкую эффективность армейских зенитных батарей и прожекторных установок. Он отметил, что в отсутствии флота не предпринималось даже попыток проводить учения.

«Я посетил генерала Мэзона МакФарлейна и обсудил с ним отвратительные действия системы ПВО во время предыдущих ночных

учений. Я получил заверения, что будут приняты срочные меры для устранения всех недостатков. В 21.00 прожекторные учения были повторены, и во многих отношениях расчеты действовали более удовлетворительно, чем в прошлый раз».

Сомервилл, разумеется, был особенно заинтересован в отработке действий морской авиации. Он был сторонником авиации — крайне редкая черта среди адмиралов того времени. В другом разделе рапорта говорится:

«Я проинспектировал подразделение ВСФ, созданное на Северном фронте, и поднялся в воздух на самолете «Суордфиш», чтобы увидеть, как выглядит гавань с бомбардировщика. Стало ясно, что для самолетов на большой высоте корабли, пришвартованные у Мола, представляют трудную мишень. Однако для пикировщика задача выглядит простой».

Постоянной головной болью эсминцев, базирующихся в Гибралтаре, было сопровождение местных конвоев HG. Обычно сопровождение конвоев состояло из шлюпов и корветов, однако во время перехода через Бискайский залив его усиливали по крайней мере одним из местных эсминцев. Точно так же следовало встречать конвои, идущие из Великобритании, и сопровождать их. Для встречи подводных лодок, идущих в Гибралтар или далее в Восточное Средиземноморье, также приходилось высылать в Бискайский залив эсминец. Учитывая ограниченные силы, имевшиеся в распоряжении Норта, это было непросто. Кораблям постоянно приходилось становиться на текущий ремонт и чистку котлов, что еще больше сокращало действующие силы. Пока

Соединение Н находилось в гавани, его эсминцы могли помочь решить эти проблемы. Однако заданий всегда было больше, чем эсминцев. Тем временем старым «Лондонам» приходилось продолжать патрулирование и работать совместно с поисковыми группами эсминцев к востоку и западу от пролива. Однако, несмотря на несколько обнадеживающих заявлений, в действительности не было потоплено ни одной итальянской подводной лодки.

К счастью, в это время вопрос о французских кораблях не возникал, что несколько облегчало положение Норта и Сомервилла. Однако когда Сомервилл ненадолго посетил Великобританию во время реорганизации его соединения (в августе он сменил в качестве флагмана «Худ» на «Ринаун» и посетил Лондон), он узнал, что принимаются меры по созданию движения Свободной Франции под командованием генерала де Голля во французских африканских колониях. Адмирал полагал, что план будет успешным, только если не будет встречено никакого сопротивления. Сам Сомервилл в этом участия не принимал, хотя большинство его кораблей было задействовано, поэтому он не оказывал почти никакого влияния на ход событий.

Нет необходимости детально рассказывать об экспедиции в Дакар — злосчастной операции «Менейс». Достаточно вспомнить, что Черчилль проявил слишком много энергии и настойчивости при организации экспедиции. Существуют детальные отчеты об этом фиаско, но все-таки кое-какая информация важна для понимания последующих событий в Гибралтаре и Касабланке.

16 июня де Голль покинул летящую в пропасть Францию на эсминце «Милан». (Ирония судьбы заключается в том, что мы еще встретимся с этим кораблем.) Он отплыл из Бреста и провел свою первую

ночь в изгнании в отеле «Гайд-парк» в Лондоне. Де Голль отказался признать «перемирие», подписанное французским правительством, что сделало его центром притяжения всех французов, которые думали точно так же. Так зародилось движение «Свободная Франция». Сначала это движение было просто крошечным, однако его пламенные выступления с отказом признать поражение привлекали все больше людей, хотя по большей части в африканских колониях Франции. 13 августа де Голль отправил специальных посланников в Лагос, Нигерия, приказав взять под свое управление поддерживавшие его колонии, в том числе Камерун и Французскую Экваториальную Африку (Габон, Чад, Среднее Конго и Убанги-Шари). Он также надеялся на успех аналогичной кампании во Французской Западной Африке (состоящей из Дагомеи, Гвинеи, Берега Слоновой Кости, Нигера, Судана, Сенегала и Мавритании). Из всех этих колоний самой важной с точки зрения престижа был Сенегал, расположенный на африканском выступе, с прекрасным портом Дакар. Это был исключительно важный стратегический пункт, заполучить который жаждали англичане. В Северной Африке (Тунис, Алжир, Марокко) де Голля почти никто не поддерживал. Но в Лондоне все были твердо уверены, что в остальных местах проблем не возникнет, и первые события вроде бы оправдали этот оптимизм.

Кроме того, в Англии думали, что необходимо действовать быстро, иначе немцы сами начнут продвижение в эти районы, что приведет к тяжелейшим для англичан последствиям. Особенно опасным выглядел переход в руки немцев Дакара, что ставило под угрозу все морские коммуникации в Южной Атлантике. Хотя мы знаем, что немецкий флот хотел провести подобную операцию, Гитлер имел иную точку зрения, поэтому никаких серьезных движений в этом

направлении немцы не предприняли. Но это известно сегодня, а тогда это было далеко не очевидно.

Вот поэтому началась операция «Менейс». Предзнаменования были благоприятными, и 29 августа колония Чад заявила о верности де Голлю.

«ЛИБРЕВИЛЛЬ

После совещания с участием командующего войсками, гражданского комиссара, председателя торговой палаты и президента союза отставных военных территория Габон решила оказать полную поддержку движению «Свободная Франция».

В Лондоне решили, что прибытие экспедиции при поддержке сильной эскадры — это все, что требуется для обращения остальных колоний в истинную веру. Чтобы подчеркнуть свою заинтересованность, англичане отправили легкий крейсер «Дели» к берегам Среднего Конго. Это должно было придать вес притязаниям Свободной Франции. Однако он послужил катализатором иного рода, заставив реагировать местные власти Виши, что косвенно привело к неудаче адмирала Норта.

Большинство кораблей морского соединения, прикрывавшего операцию «Менейс», было взято из состава Соединения Н, базировавшегося в Гибралтаре. Первый Морской Лорд ознакомил Сомервилла с планом операции, хотя адмирал в ней не участвовал. Зато адмирал Норт не был ознакомлен с деталями операции, хотя маршрут соединения проходил в зоне ответственности командующего морскими силами Северной Атлантики. Это кажется невероятным, но дело обстояло именно так. Свободные французы много болтали о цели экспедиции, и секретность в порту погрузки была чисто номинальной. Тем не менее,

следует отметить, что власти Виши, несмотря на всю эту суматоху, даже **не подозревали**, что целью экспедиции будет Дакар. Точно так же они не подозревали об участии в операции крупных сил Свободной Франции.

Черчилль позднее особо подчеркнул, что адмирал Норт не входил в круг причастных к Дакару, однако адмирал наверняка знал достаточно об операции «Менейс» и о том, что она направлена против французов. Для начала напомним, что Сомервилл знал все и был вынужден выделить для участия операции большинство своих кораблей. Неужели он не рассказал об этом Нарту? Это кажется просто невозможным, особенно учитывая их тесное взаимодействие. Можно привести слова самого Норта, сказанные историку Стефену Роскиллу:

«Ваши комментарии показывают, что вы, судя по всему, имеете совершенно неправильное представление о моих взаимоотношениях с адмиралом Сомервиллом. Мы сотрудничали во всем. Связь мы поддерживали по телефону. Он ничего не предпринимал, не сообщив мне, и я не делал ничего, не сказав ему».

Сам Сомервилл позднее в официальном рапорте говорил: «Возможность передвижений, связанных с операцией «Менейс», была рассмотрена». Это можно считать достаточно твердым доказательством того, что он знал о происходящем. Поэтому Норт тоже наверняка знал, что затевается нечто крупное против французов.

Позднее Норт заявил адмиралу сэру Герберту Ричмонду: «Я знал разрозненные факты, но никто не озаботился проинформировать меня официально».

Мы также приведем заявление бывшего начальника штаба Норта капитана 1 ранга Р. Г. Дьюка:

«Мне помнится, что мы **знали официально**, что соединение адмирала Джона Каннингхэма пройдет через нашу зону, и что оно направляется куда-то во Французскую Экваториальную Африку. Позднее из перехваченных радиোগраммы мы узнали об этой затее больше, но где закончилась официальная информация и начались догадки, я не могу вспомнить».

Экспедиция «Менейс» покинула Англию 31 августа под обозначением «конвой МР» и направилась в Атлантику. 5 сентября она миновала Азорские острова, повернув к Фритауну, Сьерра-Леоне. Тем временем Норт и Сомервилл провели серию местных операций и потому были заняты до предела. Кроме того, началась очередная путаница с сигналами. Сначала прибыла длинная телеграмма, отправленная британским морским атташе в Мадриде начальнику Разведывательного отдела Адмиралтейства. Это был свежий обзор состояния французского флота и его намерений, который заметно повлиял на последующие рассуждения Норта.

«Французский морской атташе вернулся из Виши. Его отношение улучшилось. Адмирал Дарлан приказал ему поддерживать тесный контакт со мной, но встречаться эпизодически, чтобы избежать немецкой слежки. Атташе должен был передать мне, что дух сопротивления во Франции крепнет и разоружение будет формальным. Атташе сообщил, что корабли в Тулоне находятся в боеспособном состоянии. Требования о разоружении не выполняются. Он сам там не был, но его жена находится там. Она вернется в

Мадрид через 15 дней, и тогда атташе изложит мне все детали. Отношение офицеров и матросов к нам стало менее враждебным.

Генерал Хюнцигер, глава французской делегации в составе комиссии по перемирию, прибыл в Виши из Висбадена для доклада. Он сказал атташе, что немецкие требования становятся жестче. Он также добавил, что каждую ночь примерно в 1.00 начинается пальба зениток, которая продолжается довольно долго. Немцев крайне раздражают постоянные английские налеты.

Нет никакой связи между оккупированными территориями и остальной Францией, исключая германские официальные каналы. Но отдельные люди пересекают границу. Они рассказывают о крайней нехватке продовольствия, массовых реквизициях, принудительном труде на некоторых заводах, изменении общего настроения французов от подавленности к озлоблению. Наши налеты на французские аэродромы и тому подобное воспринимаются правильно. Париж превратился в мертвый город. Никаких автомобилей. Все, кто мог, уехал. Рынки почти пусты. Люди нарочно не замечают немцев. Рассказы о братании и картины восторженных толп, следящих за прохождением немецких оркестров, — фальшивки. Всеобщее раздражение вызывают нападки немцев на церковь. В соборе Сен-Дени проведена лютеранская служба. Архиепископ Парижский 5 дней находился под домашним арестом.

Нацисты используют Нотр-Дам для языческих ритуалов, алтарь покрыт знаменем со свастикой.

На территории Неоккупированной зоны из немцев можно встретить лишь чиновников и

офицеров из комиссии по разоружению. То же самое можно сказать об итальянцах, которые, однако, проявляют меньше рвения, чем немцы.

В целом французы надеются на нас, они намерены присоединиться к нам, как только это станет возможным.

Морской атташе передал мне послание правительства Виши для нашего посла. Посол изложит его лично».

Эта очень красочная, но крайне тенденциозная картина произвела большое впечатление на Норта, который получал подобные сообщения и ранее. Он суммировал свои ощущения так:

«С момента получения телеграммы Адмиралтейства 12 июля 1940 года от 2.41 я не имел информации, которая заставила бы меня думать, что отношения с правительством Виши изменились к худшему. Я имел все основания доверять сведениям местной разведки, что отношение французского флота становится менее враждебным. Это подтвердилось, когда 5 сентября в 18.42 я получил телеграмму от морского атташе из Мадрида, адресованную начальнику Разведывательного отдела Адмиралтейства. В ней сообщалось о заметном изменении отношения французского флота и было упоминание о том, что сам адмирал Дарлан желает поддерживать контакт с британским морским атташе в Мадриде».

Такое же важное значение имеет тот факт, что адмирал Норт был совершенно убежден: телеграмма Адмиралтейства от 0241/12/7 отменила инструкции, содержащиеся в более ранней телеграмме 0012/7/7.

Когда этот вопрос был затронут в 1951 году, он твердо стоял на своем:

«В отношении телеграммы от 0012/7/7 я думаю, вы первый человек, который подумал, что она не была отменена телеграммой от 0241/12/7. Если бы только был жив адмирал Сомервилл, он бы сразу подтвердил, что мы все в Гибралтаре решили, что телеграмма от 0012 аннулирована. Сюда можно отнести и губернатора, потому что он управлял крепостными орудиями на основании этого».

Перед тем, как рассмотреть ситуацию в Гибралтаре накануне прохода французской эскадры, давайте рассмотрим действия британского флота.

Самой последней операцией, которую проводило Соединение Н, было обеспечение перехода подкреплений для Средиземноморского флота адмирала Каннингхэма. Вся операция получила кодовое название «Хэтс». Корабли вышли из Гибралтара утром 30 августа.

Последующий переход прошел совершенно гладко. Единственной «потерей» стал эсминец «Гарланд» из состава флота Каннингхэма, который был отправлен в Англию после ремонта на Мальте. В последующем его предполагалось передать польскому флоту. 4 эсминца 13-й флотилии — «Талант», «Грейхаунд», «Гриффин», «Хотепур» — зашли на Мальту и покинули остров вместе с «Гарландом». На обратном пути они подверглись мощным воздушным атакам. Рядом с «Гарландом» разорвались несколько бомб, и он был поврежден. «Гриффин» тащил его на буксире, пока «Гарланд» не смог снова дать ход. 5 сентября в 20.20 все 5 эсминцев прибыли в Гибралтар. «Гарланд» сразу отправился на верфь для ремонта котлов.

Тем временем в Гибралтар прибыли линкор «Барэм» и эсминцы «Эхо», «Эклипс», «Эскапейд», «Инглфилд», выделенные из состава Флота Метрополии. Они должны были заправиться и следовать далее для участия в операции «Менейс». Поэтому в гавани началось необычное оживление. Все местные операции проводились как обычно. Конвой HG-43 вышел в Англию 4 сентября в сопровождении шлюпа «Веллингтон». Часть пути его должны были прикрывать эсминцы «Уишарт» и «Форчюн», однако на «Уишарте» произошла поломка конденсатора, и на следующий день он вернулся, чтобы сразу стать на ремонт. Для замены был выделен эсминец «Видетт», который вышел в море 5 сентября вместе с транспортом «Ройял Скотсмен», который должен был присоединиться к конвою. В тот же день гавань покинул эсминец «Рестлер», чтобы в точке 36°22' N, 9°48' W встретить подводные лодки «Триад» и «Труант» и сопроводить их в Гибралтар.

Во время рутинного противолодочного патрулирования одна из летающих лодок «Лондон» совершила вынужденную посадку на воду и была отбуксирована в Гибралтар эминцем «Форестер». 6 сентября прибыли, как и планировалось, «Рестлер» и 2 подводные лодки. 10 сентября лодки осмотрел Сомервилл и нашел, что они полностью готовы к боевым действиям. На него «произвел большое впечатление общий вид, подготовка и дух уверенности офицеров и матросов».

6 сентября Скалу покинули корабли, назначенные для участия в операции «Менейс». В море они должны были встретиться с войсковыми транспортами. Это были авианосец «Арк Ройял», линкоры «Барэм» и «Резолюшн», эсминцы «Фолкнор», «Форчюн», «Фьюри», «Форсайт», «Форестер», «Грейхаунд», «Инглфилд», «Эклипс», «Эскапейд». На следующий день к ним присоединился эсминец «Эхо», исправивший свои поломки.

«Грейхаунд», один из эсминцев Норта, был выделен вместо «Файрдрейка» из состава 8-й флотилии, который в это время чистил котлы.

Когда все эти корабли исчезли на западе, гавань сразу опустела. Поэтому мы перечислим все оставшиеся в Гибралтаре корабли, которые Норт и Сомервилл могли использовать в случае возникновения непредвиденной ситуации. Это были:

Соединение Н:

Линейный крейсер «Ринаун» (капитан 1 ранга Ч. Э. Б. Симеон, флаг вице-адмирала Дж. Сомервилла)

Морские силы Северной Атлантики:

Эсминцы

«Хотспур» (капитан 2 ранга Г. Ф. Г. Лейман)
«Гриффин» (капитан-лейтенант Дж. Ли-Барбер)
«Энкаунтер» (капитан-лейтенант Э. В. Сент-Дж. Морган)
«Рестлер» (капитан-лейтенант Э. Н. В. Карри) «Велокс»
(капитан 2 ранга Дж. К. Колвилл) «Видетт» (капитан-лейтенант Э. Н. Уолмсли)

Подводные лодки

«Триад» (капитан-лейтенант Г. С. Стивенсон-Солт)

«Труант» (капитан 2 ранга Г. А. В. Хаггард)

4 противолодочных траулера

4 минно-тральных траулера

5 вооруженных досмотровых судов

4 патрульных траулера

5 буксиров

На верфи:

Эсминцы

«Гарланд» (польский)

«Файрдрейк» (капитан-лейтенант С. Г. Норрис)

«Галант» (капитан-лейтенант Ч. П. Ф. Браун)

«Уишарт» (капитан 2 ранга Э. Т. Купер)

Единственный инцидент случился 7 сентября при прохождении через пролив маленького французского конвоя. Он состоял из шлюпа «Элан» и траулера

«Пескагель», которые направлялись из Касабланки в Оран. Эсминцы, патрулирующие в проливе, подошли к ним вплотную, удостоверились, кто есть кто, и пропустили без помех. Французские корабли прошли пролив в сумерках и прибыли в Оран 9 сентября. Этот признак нормализации отношений стал еще одним доказательством для Норта, что отношения с французами улучшаются. **Ни один** французский конвой не пытался пройти через Гибралтарский пролив после Мерс-эль-Кебира, но теперь все вроде бы возвращалось в нормальное русло. Но в действительности это был **специальный** конвой. Французы решили проверить, намерены ли англичане мешать важной операции, которую они уже запланировали. Но об этом немного ниже.

Патрулирование велось, как обычно, на море и в воздухе. 9 сентября эсминцы «Хотспур», «Гриффин» и «Энкаунтер» вышли в море под командованием капитана 2 ранга Леймана для противолодочного патрулирования между Гибралтаром и островом Альборан. Им должны были помогать 2 летающие лодки «Лондон» 202-й эскадрильи. В тот период в Гибралтаре имелись 7 этих пожилых самолетов. Впервые они поступили на вооружение KBBC в 1936 году, к началу войны имелось 29 машин. В 1938 году модель Mk II начала поступать в 202-ю эскадрилью. «Лондон» был разведывательной летающей лодкой с экипажем из 6 человек. Самолет имел цельнометаллическую конструкцию и был оснащен 2 моторами Бристоль «Пегасус» мощностью 1000 Л С. Они позволяли развить максимальную скорость 155 миль/час. При крейсерской скорости 129 миль/час самолет имел максимальную дальность полета 1740 миль, однако нормальная не превышала 1100 миль. Продолжительность полета составляла 5,2 часа. «Лондон» мог нести 2000 фн бомб и был вооружен 3 пулеметами «Льюис». Кроме них, на

базе имелись 3 гидросамолета «Суордфиш» 3-го звена взаимодействия. Но эти самолеты подходили только для ближнего патрулирования.

«Уишарт» завершил ремонт и присоединился к «Велоксу», «Видетту» и «Рестлеру», патрулирующим в районе Скалы. Капитан 2 ранга Купер был старшим офицером этого дивизиона. Напомним, что все это происходило в то время, когда итальянские подводные лодки начали переходы через пролив, чтобы добраться до новой базы в Бордо. 10 сентября в 15.30 летающая лодка «Лондон», бортовой номер L-7043, в точке 36°02' N, 3°29' W заметила цепочку воздушных пузырьков, поднимающуюся на поверхность и медленно передвигающуюся на север. Самолет сбросил бомбы «прямо на цель», но никаких результатов не добился. К месту событий примчался один из эсминцев и сбросил глубинные бомбы, но опять, безрезультатно. Патруль продолжил движение на восток строем фронта, а летающие лодки на ночь вернулись на базу. В проливе другой дивизион продолжал свою работу. Позднее капитан «Видетта» писал:

«В гавани не было дежурного эсминца как такового. К западу от Гибралтара были организованы самые различные патрули, но в основном противолодочные. Обычно один корабль проводил 4 дня в море, после чего возвращался в Гибралтар и немедленно заправлялся топливом под завязку. Когда вы входили в гавань, командир дивизиона обычно советовал сохранять пары и находиться в часовой или четырехчасовой готовности. «Рестлер» часто использовался для досмотра судов на предмет поиска контрабанды, поэтому эсминец, как правило, находился южнее или юго-восточнее Гибралтара. Следует помнить,

что, помимо патрулирования в проливе и сопровождения в случае необходимости Соединения Н, 13-я флотилия постоянно привлекалась для эскортирования местных конвоев».

Так обстояли дела 10 сентября, когда «Видетт» был сменен «Уишартом» и вернулся на свою обычную стоянку в логове эсминцев, которое располагалось в северном конце гавани. Не считая огромной туши «Ринауна», стоящей у Южного мола носом ко входу, и пары подводных лодок, гавань была совершенно пуста. На верфи стояли эсминцы «Гарланд», «Талант» и «Файрдрейк». Все они были небоеспособны. Наступил тихий и мирный вторник, который, казалось, не будет отмечен никакими событиями. Но в эфире и по проводам уже летели сообщения, которым предстояло взорвать эту сонную тишину.

«В Гибралтаре впервые после злосчастного инцидента в Мерс-эль-Кебуре была получена целая пачка сигналов. В них излагались инструкции Адмиралтейства, кстати, совершенно противоречивые, как следует действовать при встрече с французскими кораблями в открытом море. Телеграммы приходили обычно в 2 или 3 часа ночи. Мы называли их «пижамные сигналы». Многие были написаны совершенно непривычным для военных приказов языком. В результате получатель (командир военно-морской базы или командир Соединения Н) был вынужден гадать, а что, собственно, этот сигнал означает. К началу сентября у всех сложилось мнение, что необходимо доносить о встрече с французскими кораблями, но не трогать их. В то же самое

время Адмиралтейство не желало, чтобы эти корабли вернулись во французские порты, занятые немцами. Но было крайне сложно представить, чтобы какой-нибудь корабль попытался это сделать».

Другой офицер вспоминал: «В Гибралтар поступала масса сообщений, большинство из которых никто не читал. Думаю, никто не верил этим телеграммам».

После того как Адмиралтейство получило длинную телеграмму от морского атташе в Мадриде, оно выпустило свою собственную оценку ситуации, направив ее нескольким командующим, в том числе Норту и Сомервиллу. Эта оценка основывалась на более чем сомнительных разведывательных данных. Там говорилось, что источник в Лиссабоне предсказывает, что немцы намерены оккупировать всю Францию, и в первую очередь Марсель, потому что Петэн теряет контроль над страной. Как мы еще увидим, в этом сообщении была доля правды. Но далее говорилось: «Нацистские агенты уже посланы в Тунис, Алжир и, возможно, в Марокко, чтобы восстановить население против де Голля и существующего французского правительства». Этот сигнал мог усилить впечатление, что французы стремятся освободиться от власти Виши.

Вечером 9 сентября адмирал Норт получил сообщение, адресованное ему лично и в копии направленное в Форин Офис.

«СРОЧНО

Получено от Жака.

Французская эскадра в Средиземном море может попытаться пройти Гибралтарский пролив на запад. Пункт назначения не известен. Эта попытка может быть совершена в ближайшие 72 часа».

Это сообщение пришло от британского генерального консула в Танжере. Оно было отправлено 9 сентября в 18.24 и получено Нортон в 20.45 в тот же день, когда он обедал вместе с Сомервиллом на берегу. Информация пришла от очень надежного источника. «Жаком» на самом деле был капитан Шарль Жан Луизе, офицер французской военной разведки, служивший в штабе в Танжере.

Еще раньше он тайно вступил в организацию Свободной Франции, и его служебный пост позволял передавать очень ценную информацию. Адмирал Норт, получив этот сигнал, не стал делать ничего. Он лишь подтвердил получение и передал его в Форин Офис в Лондон для дальнейшей трансляции в Адмиралтейство.

Сообщение лениво ползло по бюрократическому лабиринту, перебираясь из одного департамента в другой. В Форин Офис оно прибыло 10 сентября в 7.50. А здесь начался обычный бардак, который царит в правительственных учреждениях везде и всюду. Пометка «срочно» совсем не гарантировала, что его начнут расшифровывать немедленно. К тому же аналогичную пометку имели многие другие сигналы. Телеграмма из Танжера затерялась среди сотен прочих сообщений от послов и консулов со всего мира. Ее расшифрованный вариант вынырнул на поверхность лишь спустя **несколько дней**. Медлительность этого департамента Черчилль попытался объяснить после войны:

«В то время Лондон подвергался почти непрерывным бомбардировкам. Из-за постоянных перерывов в работе во время налетов в шифровальном отделе образовались завалы. Это сообщение не имело пометки «важно» и было расшифровано лишь в порядке живой очереди».

То же самое объяснение он предложил в 1942 году, когда готовил отчет по операции в Дакаре: «Оно не было помечено «важно», поэтому из-за объема работы и перерывов во время налетов поступило в Адмиралтейство только 14 сентября».

Не следует придавать слишком много значения тому, что воздушные налеты 9, 10 и 11 сентября были довольно слабыми. Как только раздавался сигнал воздушной тревоги, сотрудники бежали в укрытия. В министерстве иностранных дел укрытия располагались далеко от центра связи, поэтому перерыв до сигнала «Отбой» оказывался длинным. При этом не имело значения, появился целый воздушный флот или единственный самолет, задержка всегда была одной и той же. Даже если воздушных тревог не было вообще, с учетом груды накопившихся сообщений, до этой депеши просто не доходили руки, потому что многие телеграммы имели более высокий приоритет, чем «срочно». В любом случае, не сохранилось свидетельств, что хоть один начальник или рядовой чиновник получил нагоняй за эту задержку.

Когда профессор Мардер писал, что у Норта не было оснований думать, что Адмиралтейство не получило эту телеграмму, он просто пересказывает рапорт самого Норта. «Я не имел оснований полагать, что Адмиралтейство не получит эту телеграмму, так как процедура передачи была совершенно обычной». Зато мнение Их Лордств было иным. Они полагали, что отправка крупной эскадры во время подготовки операции «Менейс» не могла считаться «в рамках нормы», и требовали более энергичной реакции.

В любом случае, Норт был уверен, что Адмиралтейство получило предупреждение, поэтому, если бы требовались какие-то действия, он получил бы соответствующий приказ. Не получив никаких распоряжений в тот же день, Норт решил, что все идет

нормально. Пообедав с Сомервиллом, Норт отправился спать, полагая, что события находятся под контролем. Однако вскоре после полуночи его разбудил телефонный звонок начальника штаба. Пришло сообщение от капитана 1 ранга Алана Хиллгарта, британского военно-морского атташе в Мадриде. Оно было отправлено 10 сентября в 18.09 и получено в Гибралтаре 11 сентября в 00.08. На расшифровку ушло 20 минут. В нем говорилось:

«СРОЧНО

Французское адмиралтейство обратилось ко мне. Пожалуйста, сообщите морскому командованию в Гибралтаре, что 9 сентября из Тулона вышли 3 крейсера типа «Жорж Лейг» и 3 лидера типа «Фантаск», которые пройдут через пролив в первой половине дня 11 сентября. На корпусе нарисованы национальные флаги. Пункт назначения не известен».

Стало ясно, что французы вывели в море значительные силы.

Что же привело в движение французский флот после долгого периода относительной пассивности?

Глава 10.

Поход соединения Y

В 1939 году французский флот был одним из самых современных в мире, и заслуга в этом принадлежит Жоржу Лейгу, который занимал пост морского министра в течение 7 лет, начиная с 1926 года. Под его руководством планировалось строительство французского флота после подписания знаменитого Вашингтонского договора, чтобы этот флот мог превосходить итальянский. Перед Первой Мировой войной французский флот пришел в упадок, откатившись со второго места в мире на пятое. В его составе числилось множество экспериментальных кораблей, не имеющих практически никакой боевой ценности. В годы войны флот ничем себя не проявил и не участвовал в крупных сражениях даже на Средиземноморском театре, если не считать провальную Дарданелльскую операцию. Но под руководством Лейга был заложен фундамент, который позволил построить мощный флот. Он был ограничен в размерах, уступая флотам Великобритании, США и Японии. Французское правительство крайне неохотно выделяло средства, и все-таки были созданы такие типы кораблей, которые в 1930-х годах не уступали никому в мире.

Эту работу продолжил Франсуа Дарлан. Он тщательно следил за кораблестроительными программами, вникая во все детали, поэтому флот 1939 года мог считаться его детищем. Его уважал весь флот, а за границей даже великие державы признавали заслуги Дарлана. Важно подчеркнуть, что влияние Дарлана на французский флот было исключительно велико и многократно превышало влияние британского главнокомандующего на Королевский Флот. Создав

великолепную боевую машину, Дарлан, разумеется, сам взялся руководить ею. Он яростно противился любым попыткам вмешательства извне во флотские дела. После краха Франции именно внутренние структуры французского флота оставались краеугольным камнем, на котором еще можно было что-то строить. В это время французская армия и правительство просто рассыпались на кусочки. Так, система связи флота была единственным надежным средством связи в те драматические дни, поэтому флотское командование гораздо более точно представляло происходящее, чем все остальные.

Дарлан в принципе недолюбливал англичан. Он не мог им простить того, что они уравнивали французский флот по силам с итальянским, вместо того чтобы уравнивать его с суммарными силами итальянского и германского. Он не мог забыть, что англо-германское морское соглашение 1935 года было подписано без консультаций с французами. Тем не менее, до перемирия 1940 года французский флот хорошо исполнял свои обязанности, хотя и располагал ограниченными силами. Во многих отношениях он уступал Королевскому Флоту, например, у французов не были отработаны ночные бои, французы не имели надежных средств борьбы с подводными лодками, они не имели радара и многого другого. Но в то же время, в определенных областях французский флот лидировал. Французы создали эффективные зенитные системы и хорошие подводные лодки. Перевооружение началось во Франции раньше, чем в Великобритании, поэтому «Дюнкерк» и «Страсбург» стали первыми современными линкорами. Более крупные «Жан Бар» и «Ришелье», построенный в июне 1940 года, были великолепными кораблями. На бумаге они превосходили новейшие британские линкоры. Эти корабли были заложены раньше, поэтому предполагалось, что

Франция в 1939 году будет играть более заметную роль в войне на море, чем в 1914 году.

Подписание так называемого перемирия полностью изменило картину. Дарлан был полон решимости поддерживать флот в состоянии высокой готовности. При этом он не собирался допустить, чтобы Ось наложила лапу на французские корабли, но не был готов и продолжать сражаться вместе с англичанами. Он желал оставаться строго нейтральным. Полагая, что Англия обречена, Дарлан не желал бесцельно рисковать последним достоянием Франции. Великобритания продолжала ожесточенно сражаться, потому что ставкой было само существование страны, и наличие такого мощного флота представляло скрытую угрозу для нее. Если французский флот объединится с двумя флотами европейских партнеров по Оси, положение англичан станет крайне опасным. Лишь слова Гитлера отделяли благородные намерения Дарлана от мрачной реальности. Поэтому Мерс-эль-Кебир вырыл почти непреодолимую пропасть между бывшими союзниками.

Сразу после Мерс-эль-Кебира Дарлан пришел в бешенство. Он даже хотел было приказать французскому флоту немедленно выйти в море и дать бой Соединению Н, но потом разум возобладал. С июля по сентябрь страсти потихоньку угасали, обе стороны стремились избегать дальнейших провокаций, хотя нельзя сказать, чтобы атмосфера разрядилась полностью.

Перед французами стояла очень сложная дилемма. С одной стороны, державы Оси требовали немедленно начать разоружение, причем это должно было проходить под их контролем. С другой стороны, Дарлан желал любыми средствами оттянуть это, чтобы сохранить флот в готовности для продолжения борьбы. Поэтому переговоры шли трудно. К тому же постоянные взгляды англичан в сторону французских колоний

угрожали разрушить хрупкое равновесие, которое пытался выстроить Дарлан.

Взрывное появление движения Свободная Франция и его проникновение в африканские колонии полностью разрушило это равновесие. Страны Оси оказывали на французов все более сильное давление, требуя выполнять условия перемирия. Временное ослабление претензий к затянувшемуся разоружению после Мерс-эль-Ке-бира закончилось, и в середине июля Ось опять начала насаждать на французов.

15 июля германская комиссия по перемирию, которую возглавлял генерал Карл Штюльпнагель, в Висбадене предъявила новые требования главе французской делегации генералу Шарлю Хюнцигеру. Теперь Ось требовала разрешения на использование средиземноморских портов на территории самой Франции и в Северной Африке. Немцы потребовали разрешения использовать аэродромы и железную дорогу, ведущую в Касабланку. Фактически это вело к немецкой оккупации Марокко, Алжира и Туниса. Правительство Петэна яростно сопротивлялось этим требованиям, однако его позиции были слишком слабы, хотя немцы пока не оказывали серьезного давления. Гитлер все еще надеялся договориться мирно. Однако они явно искали любой повод, чтобы просочиться в Африку и таким образом опередить англичан. Проникновение Свободной Франции в африканские колонии противоречило условиям перемирия, так как позволяло англичанам взять под свой контроль обширные территории руками своих марионеток. После этого началось бы перевооружение колониальных войск и подготовка их к борьбе против Германии.

Немцы равнодушно смотрели на инциденты в Мерс-эль-Кебуре и Касабланке. Однако переход Чада на сторону де Голля вызвал у них серьезные опасения, так как англичане получали в свое распоряжение

стратегически важный перевалочный аэродром в Форт-Лами. Представители Рейха в комиссии по перемирию потребовали от Франции выполнять свои обязательства и принять решительные меры, чтобы отбить эти пункты. Кроме того, в будущем следовало не допускать подобных нарушений. Чтобы не позволить странам Оси сделать то, что они намеревались, французы решили продемонстрировать свою силу.

Это оказалось довольно сложно. Министр иностранных дел Поль Бодуэн запросил командование флота относительно возможности защитить африканские колонии от английских атак. Ответ был неутешительным. Возможности отразить широкомасштабное вторжение не существовало в принципе. Но пока что подобного не приходилось опасаться, поэтому оставался шанс, используя небольшие силы, помешать дальнейшим бескровным завоеваниям Свободной Франции. Для этой цели следовало иметь на юге сильную эскадру, которая воспрепятствовала бы просачиванию свободных французов, отогнав на 20 миль от берега британские транспорты и военные корабли. В угрожаемые районы следовало перебросить ограниченные воинские контингенты, чтобы обезопасить их на суше. Их можно было взять в сохранивших относительную верность северных колониях. Для усиления блокады французы могли ограничиться декларацией намерений, так как до сих пор англичане с ними соглашались. Но с другой стороны, они должны были показать Оси, что способны контролировать собственные территории.

Поэтому отношение французских верхов к происходящему было публично объявлено 4 и 5 июля, сразу после Мерс-эль-Кебира.

«Вследствие враждебного отношения британского флота атаковать любые британские

военные корабли, захватывать и приводить во французские порты британские торговые суда».

На следующий день заявление было несколько смягчено.

«Не атаковать британские военные корабли в открытом море, но быть готовыми ответить силой на силу.

Всем британским кораблям и самолетам воспрещается приближаться менее чем на 20 миль к берегам Франции или французских колоний под угрозой атаки без предупреждения».

Последний приказ британское Адмиралтейство процитировало в собственных инструкциях. Поэтому обе стороны намеревались соблюдать указанные ограничения, чтобы избежать новых инцидентов. Для обеспечения безопасности колоний французам не требовалось как-то менять уже существующие инструкции.

Более того, события в Экваториальной Африке уже вынудили местные морские силы принять меры по ограничению британской активности в Среднем Конго и Габоне. Французы опасались, что готовится удар с целью захвата этих районов, так как были получены сообщения о начале регулярного патрулирования британских крейсеров с Южно-Атлантической станции, а также о событиях в Пуант-Нуар.

Перед тем как рассмотреть щекотливую ситуацию, возникшую здесь, требуется упомянуть о еще двух моментах, в которых французы были уязвимы для внешнего давления. Во-первых, Италию гораздо сильнее, чем Германию, беспокоила судьба французского флота. Так как большинство французских

кораблей было сосредоточено в Средиземном море, итальянцы вполне резонно опасались, что этот флот вдруг снова оживет. Они упрямо требовали разоружения флота, но, как всегда, последнее слово осталось за немцами. Разумеется, Италия намеревалась воспользоваться слабостью Франции, как и Германия, но ее амбиции были довольно старыми — заполучить Тунис, Корсику, Ниццу. Эти довоенные требования сторонников Муссолини и были главной причиной вступления Италии в войну. Немцы утверждали, что Италия может приобрести только то, что захватила силой оружия, и это оставляло итальянцев буквально с пустыми руками. Поэтому им оставалось лишь ждать, когда представится новый повод оккупировать все эти территории.

Во-вторых, имелась третья сила, которая только и ждала, чтобы французы продемонстрировали свою беспомощность в Африке, — фашистская Испания. Хотя страна была истощена после долгой и кровопролитной гражданской войны, Гитлер все-таки не оставлял попыток втянуть ее в новый конфликт, убеждая, что с Британией вскоре будет покончено. Его планы захвата Гибралтара зависели от помощи испанцев. Однако возврат Гибралтара Испании был лишь одним лакомым кусочком, так как Испания давно зарилась на Французское Марокко.

Согласно условиям Алжирского договора 1912 года, Марокко было разделено на 2 протектората: маленький северный анклав под управлением Испании и основную территорию страны, отошедшую к Франции. Но в этом договоре имелся важный пункт. Если Франция окажется неспособной защищать протекторат по причине слабости или нежелания, Испания имеет законное право занять его. В середине 1940 года Испания находилась в прекрасном положении, чтобы предъявить свои права на эту добычу.

Поэтому с любой точки зрения правительство Виши было просто обязано продемонстрировать силу. Известие о перевороте, происшедшем 29 августа в Чаде, потребовало немедленной переброски подкреплений в соседние колонии.

Присутствие британского крейсера «Дели» в Пуант-Нуар еще более усилило опасения французов. «Из простой полицейской акции вмешательство в Пуант-Нуар угрожало перерасти в открытый конфликт с британским флотом», — писал Эрве Крас. С другой стороны, «просачивание голлистов в Габон делалось все очевиднее. Тон призывов Лармина не оставлял сомнений в их намерениях».

Тем временем во Франции был принят ряд мер, которые должны были остановить эти процессы. 27 августа контр-адмирал Жан Бурраге, командир 4-й эскадры крейсеров, находящейся в Тулоне, получил приказ сформировать специальную эскадру из свой эскадры и 10-й флотилии эсминцев для выполнения секретного задания. Бурраге держал флаг на легком крейсере «Жорж Лейг». По условиям перемирия все эти корабли полагалось законсервировать, поэтому требовались серьезные усилия, чтобы вернуть им боеспособность и подготовить к выходу в море. Надо было принять топливо, боеприпасы, провизию, доукомплектовать экипажи. В некоторых случаях пришлось забирать моряков с других кораблей. Пока шли эти приготовления, Франция официально обратилась к германской комиссии по перемирию с просьбой о разрешении провести указанную операцию. Заявление было сделано 30 августа и сначала оно вызвало негативную реакцию.

Тем не менее, приготовления в Тулоне продолжались. 30 августа эскадра получила официальное название Соединение Y. Люди и корабли были капитально перетасованы. «Л'Индомптабль», один

из лидеров, первоначально выделенных для операции, пришлось заменить, забрав с него часть команды. Командиром крейсера «Монкальм» был назначен командир «Жана де Вьенна» капитан 1 ранга Морис Ферье. Капитан 1 ранга Будю Лемонье принял легкий крейсер «Жорж Лейг». Капитан 1 ранга Жан Броссиньяк был назначен командиром крейсера «Глуар». 10-й флотилией эсминцев командовал капитан 1 ранга Поль-Огюст Стель, который держал брейд-вымпел на «Ле Фантаск». Лидером «Л'Одасье» командовал капитан 2 ранга Эрнест Дерьен, лидером «Ле Малин» — капитан 2 ранга Эдуард Деспрэ.

Приготовления шли в страшной спешке и были настолько необычными, что от покрова секретности не осталось и следа. Все в Тулоне знали о формировании Соединения Y, как произошло с формированием Соединения M в Ливерпуле. В обоих случаях детали операции охотно обсуждались на верфи и во всех окрестных барах. Но, как это ни удивительно, в обоих случаях противник об этом не узнал совершенно ничего!

Тем временем немцы оценили ход событий и дали разрешение на переход эскадры, предложив итальянцам сделать то же самое. Позднее адмирал Редер подробно рассказал о причинах такого поступка в своем рапорте от 6 сентября:

«6. Положение во французских колониях Во французских владениях в Экваториальной Африке наблюдается открытый разрыв с правительством Петэна и переход на сторону генерала де Голля. Существует опасность, что беспорядки и мятеж могут перекинуться на колонии во Французской Западной Африке. Экономическое положение в колониях, особенно в области обеспечения продовольствием, используется англичанами как средство

оказания давления. Соглашение между колониями и Англией, восстание против Франции подрывают наши шансы на контроль над Африканским континентом. Существует опасность, что стратегически важные порты Западной Африки могут быть использованы британскими конвоями, и мы можем потерять важный источник ресурсов. Нельзя совершенно исключить и опасность атаки со стороны Соединенных Штатов.

Германия должна принять серьезные меры, чтобы воспрепятствовать подобному развитию событий. Поэтому Морской штаб согласен в принципе на посылку французских морских сил в угрожаемые районы. Это позволит возобновить торговое судоходство между колониями и нейтральными странами на французских и нейтральных судах, облегчит экономические трудности, может привести к возобновлению торгового судоходства между Францией и ее колониями.

Состояние этих кораблей должно позволить затопить их при угрозе захвата англичанами. Германия и Италия должны иметь возможность контролировать корабли. Должны быть предусмотрены экономические выгоды для Германии и защита германских интересов».

30 августа французское адмиралтейство выпустило детальные инструкции на случай самых различных ситуаций, которые могут иметь место в угрожаемом районе Чада, Камеруна и Французского Конго. Они должны были служить общим руководством при операциях Соединения Y и местных морских сил.

«Для определения правильного курса поведения с англичанами здесь приводятся директивы, которые аннулируют все ранее отданные приказы.

1. Воздерживаться от любых атак британских сил, если только они не подошли к берегу ближе чем на 20 миль или непосредственно угрожают вам.

2. Обеспечить высокий уровень готовности и быть готовыми быстро отреагировать на любую атаку, которая может быть проведена против вас. Принять меры для быстрого проведения ответных воздушных налетов.

3. Эти директивы не связаны с теми, которые я специально отдал, или с приказами на конкретные операции.

4. Это ответ на телеграмму командующего Южным округом от 30 августа 23.23.

5. Подтвердите получение».

Итальянцы более подозрительно, чем немцы, отнеслись к причинам отправки крупной французской эскадры за пределы Средиземного моря, где они не смогут наблюдать за этими кораблями. Но 1 сентября Турин дал свое добро. Однако при этом итальянцы выставили дополнительные условия. Они потребовали, чтобы французы силой отражали любые попытки англичан атаковать эскадру. Если же случится самое худшее, то корабли должны быть затоплены, только чтобы не попасть в руки англичан. На эти условия французы были вынуждены согласиться, по крайней мере внешне. Ведь полномасштабный бой — это самое последнее, к чему должно было стремиться Соединение Y, как показывают все приказы французского командования. Однако они были вынуждены показать, что готовы выполнить требования Оси, в то же время

втайне приняв все возможные меры, чтобы подобная ситуация не сложилась.

Комментарии командования Оси по поводу этих событий показывают, что там благожелательно отнеслись к действиям французов.

«Однако 1 сентября 1940 года, после того как итальянское Верховное Командование изучило ситуацию, французам было дано разрешение послать 3 крейсера к берегам Западной Африки. Требовалось дать гарантии, что корабли будут отбивать любые атаки англичан. В случае ухудшения ситуации в Западной Африке итальянское Верховное Командование обещало рассмотреть возможность выпустить из Тулона дополнительные корабли».

Однако при этом итальянцы желали посильнее надавить на французов, которых вполне обоснованно подозревали в саботаже процесса разоружения. В своем официальном ответе 3 сентября они указали, что хотя и согласились на выход Соединения Y, они желали бы немедленного возобновления работ по исполнению морских пунктов соглашения о перемирии, которое было приостановлено 4 июля, после Мерс-эль-Кебира. Итальянцы потребовали полностью разоружить оставшиеся в Тулоне французские корабли к 30 сентября.

Французы в лице генерала Хюнцигера протестовали, их делегация в Висбадене заявила решительный протест генералу Штюльпнагелю, председателю немецкой комиссии по разоружению. К протесту был приложен меморандум с описанием состояния флота. В нем подчеркивалось, что обширная французская

колониальная империя находится в страшной опасности, так как появились первые признаки нестабильности.

Штюльпнагель возражал, напомнив французам, что они получили разрешение использовать отдельные соединения, и это разрешение никто не собирается отменять. Однако оно не отменяет обязанности французов провести разоружение строго по графику, согласованному комиссией. Он закончил прямой угрозой, которую французы прекрасно поняли. Если французское правительство окажется неспособным восстановить порядок на угрожаемых территориях, немецкое и итальянское правительства пересмотрят свою позицию!

Тем временем Дарлан был занят по горло, организовывая выход эскадры. Он хотел все организовать так, чтобы дела шли гладко как можно дольше. Самым опасным моментом для Соединения Y был проход через Гибралтарский пролив. Пройти его незаметно было просто невозможно, как днем, так и ночью. Поскольку избежать обнаружения было нельзя, Дарлан сделал все, что мог, чтобы успокоить англичан и не дать им повода ни к какой провокации.

Прежде всего, адмирал д'Аркур в Касабланке получил приказ проверить почву, послав в пролив пробный конвой. Требовалось выяснить, что намерены предпринимать англичане, поскольку с июля французские корабли в этом районе не показывались. Ему также было отправлено изложение задач Соединения Y. Именно эту информацию раздобыл «Жак» и своевременно передал англичанам. Конвой состоял из траулера «Пескагель» в сопровождении шлюпа «Элан». Они вышли в море 7 сентября и, как мы уже видели, без помех прошли пролив и прибыли в Оран 9 сентября. Д'Аркур с удовлетворением отметил: «Вчера вечером «Пескаггель» и «Элан» благополучно прошли Гибралтар в тумане». Немного позднее он отметил в своем дневнике: «Элан» и «Пескагель» без проблем прибыли в

Оран. Англичане внимательно посмотрели на «Пескагель», но ничего не потребовали». Эксперимент завершился полным успехом, что было добрым знаком для Соединения Y. Эта информация сразу была отправлена в Виши.

Общий приказ Дарлана Соединению Y был изложен в телеграмме 3 сентября:

«СЕКРЕТНО

4-я дивизия крейсеров вместе с «Фантаском», «Малинном» и «Одасье» выйдет из Тулона, когда получит соответствующий приказ, и направится прямо в Дакар, зайдя по пути в Касабланку. Командование поручается командиру 4-й дивизии крейсеров. На месте эскадра поступает в распоряжение генерал-губернатора для проведения полицейских миссий и любых других заданий, если это потребуется. Выполняя эту задачу, вы должны избегать любых враждебных действий и провокационных выпадов в отношении британских сил, если только не возникнет прямая угроза вам со стороны этих кораблей или береговых укреплений. Проложить курс от Тулона до Гибралтара, Гибралтарский пролив надлежит пройти на рассвете полным ходом. Эскадра под вашим командованием получает название Соединения Y».

За этим последовало еще одно секретное и личное послание, датированное 5 сентября. В нем содержалась свежая информация, полученная из угрожаемого района, чтобы Бурраге более ясно представлял ситуацию. По плану предполагалось начать атаку Пуант-Нуар 15 сентября. Однако главной задачей операции было удержать французские колонии под контролем

правительства Виши. Вишисты были вынуждены ограничиться посылкой крупной военной эскадры, чтобы восстановить господство в прибрежных водах. Это позволило бы возобновить нормальное судоходство между колониями и метрополией, так как само присутствие эскадры сделало бы британскую блокаду неэффективной. Кроме того, демонстрация силы позволила бы восстановить пошатнувшуюся уверенность колониальной администрации.

Чтобы гарантировать, что англичане в Гибралтаре ничего не заподозрят, было решено проинформировать их о прохождении Соединения Y через пролив, но сделать это в последний момент, когда они уже просто не успеют принять меры, чтобы как-то помешать этому. Англичане просто не получили бы времени, чтобы собрать силы. Выход соединения был назначен на 9 сентября, 16.00. Скорость была рассчитана так, чтобы эскадра подошла к самому опасному отрезку пути, Гибралтарскому проливу, на рассвете 11 сентября. Так французы намеревались исключить неприятные случайности, которые могли возникнуть, если бы они попытались форсировать пролив ночью.

Эти оперативные планы были мало кому известны за пределами штаба Бурраге на борту «Жоржа Лейга» и нескольких человек в Тулоне и Касабланке. Например, хотя пункт назначения эскадры широко обсуждался всеми в порту, даже офицеры крейсеров мало что знали достоверно. Командир «Глуара» капитан 1 ранга Жан Бруссиньяк позднее вспоминал:

«В то время я не был знаком ни с какими приказами или инструкциями, полученными адмиралом Бурраге. Он сказал нам только следующее: «Я знаю, что нашей задачей является восстановление нашего контроля над колонией Габон, в которой начались беспорядки.

Мы должны перебросить туда части африканских стрелков, которые помогут нам». Мы знали, что существует большая вероятность встретить противодействие англичан, прежде всего при форсировании Гибралтарского пролива, да и позднее при переходе в Атлантике. Имел ли наш адмирал точные инструкции на сей счет? Или он должен был принимать решение самостоятельно? Я знал лишь одно: я должен беспрекословно исполнять его приказы. У меня создалось впечатление, что командование старалось не думать о подобном варианте. Ставка была сделана на внезапность и стремительные действия, что давало нам некоторые шансы на успех».

Утром 4 сентября в 11.00 адмирал Шарль Платон, министр колоний в правительстве Виши, посетил адмирала Бурраге на борту его флагманского крейсера в гавани Тулона, чтобы обсудить ситуацию. Во второй половине дня в 16.30 Бурраге лично вылетел в Виши, чтобы встретиться с адмиралом Дарланом и получить последние инструкции. 5 сентября в 19.00 он прилетел обратно. На следующий день в 10.00 командиры 6 кораблей были вызваны к адмиралу на «Жорж Лейг». Все было готово.

Так какому человеку Дарлан поручил столь трудную и деликатную задачу? Из его записей видно, что Дарлан подбирал командира очень тщательно. Бурраге был очень опытным офицером и пользовался уважением подчиненных. Современник описывает его так:

«Адмирал Бурраге был уроженцем Беарна. Это был исключительно умный человек, он обладал хорошим характером. Раньше, до назначения командиром «Глуара», я никогда с

ним не встречался, но у меня очень быстро установились с ним дружеские и доверительные отношения».

Во время этой операции Бурраге должны были потребоваться весь его ум и такт, поскольку его ждали серьезные опасности и проблемы.

Пока корабли готовились к отправке, Дарлан придумал, как предупредить англичан, но при этом не встревожить немцев. Он испытывал вполне естественное раздражение после известных событий, но все-таки принял меры для установления дипломатических отношений, пусть даже и с черного хода. Например, адмирал Габриэль Офан установил контакт с адмиралом Томом Филипсом в Лондоне через канадского посла месье Дюпуи. С помощью такого зондажа, а также после прохода пробного конвоя французы установили, что англичане почти наверняка не станут препятствовать проходу эскадры. Однако требовалось знать это наверняка.

Ключевым звеном следующего мероприятия стали особые отношения, которые поддерживали морские атташе в нейтральном Мадриде капитан 2 ранга Алан Хиллгарт и капитан 1 ранга Рамбер Делае. Хиллгарт позднее рассказал, как это происходило:

«Во время падения Франции я приложил все силы, чтобы убедить его окончательно перейти на нашу сторону, и предложил содержать его жену и детей до тех пор, пока Франция снова не станет свободной. После долгих размышлений капитан 1 ранга Делае отказался, хотя и был признателен мне. После Мерс-эль-Кебира он отшатнулся от меня, но немного позднее снова начал искать встреч. Мы всегда встречались дома либо у него, либо у меня.

Адмиралтейство завело привычку передавать телеграммы морскому министерству Виши через меня. Французский морской министр направлял информацию, запросы и протесты тем же каналом. Я также смог несколько раз получить ценную информацию через Делае, который иногда специально рассказывал мне о каких-то событиях, явно рассчитывая, что его сведения пойдут дальше. Раз или два он передавал мне послания французского морского министра, разумеется, устные. Он предупреждал: «Мне приказали передать вам следующее сообщение».

Для выполнения своего плана Дарлан решил использовать Хиллгарта «на всю катушку». Поэтому 6 сентября он сообщил Делае следующее:

«1. Три крейсера типа «Жорж Лейг» и три эсминца выйдут из Тулона примерно 9 сентября и направятся в Касабланку и Дакар. Чтобы избежать недопонимания, корабли должны пройти через Гибралтарский пролив утром, уже в светлое время. На надстройках будут нанесены национальные флаги.

2. Чтобы англичане не могли заявить о каком-либо недопонимании, следует сообщить им день прохода, я повторяю, только день. Скажите, что проход будет выполнен утром. Чтобы они не получили достаточно времени для подготовки контрмер, крайне важно держать английские власти в неведении как можно дольше.

3. Если проход будет осуществлен в день J, желательно, чтобы английские власти узнали об этом именно в этот день в 00.00 по Гринвичу.

4. Как только станет известна точная дата выхода из Тулона нашей эскадры, я отправлю телеграмму, зашифрованную личным кодом. Это будет обычная телеграмма с указанием «Jтакой-то день». Это означает, что информация о проходе эскадры утром J-дня должна быть передана английским властям в Гибралтаре в полночь на этот самый день.

5. Заранее обдумайте способ и время передачи информации британскому атташе, чтобы были выполнены условия пункта 3.

6. Вы должны в тот же день проинформировать командование испанского флота.

7. Подтвердите получение».

Делайте позднее вспоминал: «Я получил приказ от французского Адмиралтейства предупредить британского военно-морского атташе о предстоящем проходе дивизии крейсеров через Гибралтарский пролив, что я и сделал». Как это было сделано, рассказывает Хиллгарт:

«Во второй половине дня 10 сентября он пришел ко мне, позвонив по телефону за полчаса до этого. Мы несколько минут говорили о всяких пустяках, а потом он заявил: «Ах да, мне приказали передать вам сегодня во второй половине дня сообщение. От морского министерства. Пожалуйста, сообщите флотскому командованию в Гибралтаре, что 3 крейсера типа «Жорж Лейг» и 3 лидера типа «Фантаск» вышли из Тулона 9 сентября и пройдут через пролив утром 11 сентября. На бортах нарисован национальный флаг».

Я сказал: «Это произошло вчера. Вы могли дать мне знать заранее».

Он сделал честное лицо и пожал плечами. Затем я спросил, куда они направляются, но он ответил, что не знает ничего сверх того, что сообщил мне. Затем он допил свой виски с содовой и ушел. А я помчался как можно быстрее в посольство и в 18.09 отправил зашифрованную телеграмму, которую вы получили.

Я знал на основе предыдущего опыта, что Делайе и кто-то в Виши, вероятно, это был Офан, и раньше, и сейчас сообщали мне вещи, о которых должны были помалкивать. Я полагаю, это было желание усидеть на двух стульях, своего рода страховка. В данном случае, исходя из того, что и как было сказано, я был почти уверен, что он получил приказ не говорить мне об этом раньше. Вероятно, он даже рассказал мне все на несколько часов раньше, чем ему было приказано.

Я ничего не знал о Дакаре, хотя я догадывался, что затевается что-то такое. Посол знал, однако он отсутствовал до самого обеда, когда я передал ему сообщение Делайе. Он одобрил сделанное мной, но так же не упомянул Дакар. Я понимал, что должен передать информацию как можно скорее, поэтому послал короткую телеграмму с пометкой «срочно» в Разведывательный отдел Адмиралтейства и продублировал ее вам».

Это было не единственное предупреждение, которое дали французы. В 10.00 по французскому времени в тот самый день, когда Делайе выпивал с Хиллгартом, испанский министр иностранных дел полковник Хуан Бейгбедер послал за британским послом в Испании сэром Сэмюэлем Хором. Он передал ему аналогичное сообщение, полученное от Делайе. Французский атташе знал о пробританских настроениях Бейгбедера и надеялся, что послание дойдет до тех, кому действительно адресовано. Он не ошибся.

Мы знаем, что Норт своевременно получил телеграмму Хиллгарта. А какие меры принял наш посол, когда узнал важную новость, ведь Хор знал о подготовке экспедиции к Дакару? Спустя много лет трудно сказать об этом точно, но, судя по всему, он сделал либо мало, либо вообще ничего. Позднее Хор смог лишь заявить: «Так как нельзя было терять ни секунды, я поблагодарил его за новость и сразу отправился в посольство, откуда телеграфировал в Гибралтар». Позднее он счел необходимым подчеркнуть: «Я пробыл с министром всего 2 или 3 минуты и поспешил в офис моего военно-морского атташе, где мы вместе подготовили две срочные телеграммы — в Адмиралтейство и командующему в Гибралтар».

Все это не расходится с версией Хиллгарта. Одно или другое может оказаться правдой, хотя вполне может быть и выдумкой. Годы стирают из памяти многое. Позднее Хиллгарт категорически отрицал, что Хор посетил его и они вместе писали телеграммы. Вообще не сохранилось никаких документальных свидетельств. Если он действительно посылал телеграммы, как утверждает, они где-то затерялись в пути. Достоверно известно одно: никто **ничего** не получил от Хора. В результате англичанам пришлось действовать на основе телеграмм Хиллгарта, так как предупреждение, отправленное Гаскойном из Танжера, надолго завязло в болоте Форин Офиса.

Французы совершенно не подозревали, что их прекрасно составленные планы забуксовали в английском бюрократическом болоте. Поэтому они были уверены, что сделали все для обеспечения безопасного перехода Соединения Y. Следует еще раз подчеркнуть, что они совершенно не подозревали о проведении операции «Ме-нейс». Если бы французы знали об этой экспедиции, то не были бы столь уверены в благополучном переходе эскадры. Французские власти в

Виши и Тулоне были осведомлены, что 8 сентября лидер Свободной Франции покинул Великобританию, но куда именно убыл де Голль, они не знали. Эта информация поступила от испанского посла в Лондоне герцога Альба, который сообщил об этом в Мадрид. Уже там об этом узнал посол Виши. Этот источник в качестве наиболее вероятного пункта назначения де Голля называл Марокко. В тот же день все французские морские командиры были проинформированы об этом.

«1. Из надежного источника стало известно, что де Голль убыл на неизвестном транспорте во Французскую Африку. Генерал-губернатор Алжира, резидент Французского Марокко, верховный комиссар Экваториальной Африки оповещены министром иностранных дел.

2. Крайне важно захватить его, если представится такая возможность.

3. Подтвердите получение».

В качестве «неизвестного транспорта» могла выступать подводная лодка, так как в Виши подозревали, что де Голль намерен высадиться тайно. Эти подозрения укрепила высадка агентов Свободной Франции 11 сентября неподалеку от Агадира. Они имели при себе рацию. Впрочем, агенты не подозревали, что куда-то отправлено крупное десантное соединение. Их высадка также не была связана с переходом Соединения Y. Разумеется, после этой даты силы местной обороны были приведены в состояние повышенной готовности. В первую очередь это относилось к адмиралу д'Аркуру в Касабланке, так как эскадра по пути должна была зайти в этот порт. В его распоряжении находились морские, воздушные и сухопутные силы, причем д'Аркур в случае необходимости мог отправить на помощь Соединению Y довольно крупную эскадру. Он имел 3 эсминца, 10

шлюпов и 4 подводные лодки в состоянии полной боеготовности. Линкор «Жан Бар», 5 эсминцев, 11 шлюпов и 9 подводных лодок стояли в ремонте.

Французы в этом районе имели довольно крупные силы авиации, но их состояние было неважным. Приходилось выполнять соглашение о разоружении, поэтому эскадрильи частично разоружались, а частично вообще расформировывались. Воздушный округ Марокко имел 25 бомбардировщиков и 26 истребителей и подчинялся адмиралу д'Аркуру. Командовал воздушным округом генерал Буска. В его распоряжении находились довольно современные самолеты, приобретенные в США перед самым перемирием.

Истребителями были самолеты Кертисс «Хок 75А». Первый из них был поставлен во Францию в феврале 1939 года. Они были эквивалентом поставлявшихся в Англию истребителей «Мохаук», экспортной версии истребителя Р-36А. Это был цельнометаллический одноместный истребитель-моноплан. Франция заказала 500 самолетов, но до перемирия получила только 91 машину. Самолет был оснащен мотором Райт «Циклон» GR-1820 мощностью 1200 Л С, который позволял развить скорость 302 мили/час. Потолок истребителя равнялся 32700 футам. Он был вооружен 6 пулеметами калибра 7,69 мм в крыльях и мог нести бомбы общим весом 400 фн. Эти самолеты уже совершенно устарели для войны в Европе, но в Африке в то время они почти не имели себе равных. Этими самолетами были вооружены I/4 и II/5 эскадрильи. На вооружении III/4 эскадрильи состояли истребители французской постройки «Девуатин-510». Они не принимали участия в описываемых нами событиях. Нам придется упомянуть лишь об эскадрилье 1/5, которая имела 12 истребителей «Хок».

Бомбардировочная эскадрилья 1/22 также была вооружена американскими самолетами «Гленн-Мартин 167».

Англичане использовали их под названием «Мэриленд». Этот двухмоторный среднеплан впервые взлетел в 1938 году. Он был оснащен моторами Пратт-Уитни «Твин Уосп» мощностью 1200 Л С. Они позволяли развивать скорость 278 миль/час на высоте 11800 футов. Потолок составлял 26000 футов. В январе 1939 года французы заказали 115 бомбардировщиков модели 167F, первый из них был получен в августе. Самолет имел радиус действия 750 миль, был вооружен 6 пулеметами и мог нести 1800 фн бомб. И опять-таки, хотя ему было рискованно появляться в кишасе истребителями неба Европы, в Африке он выглядел вполне достойно.

Несмотря на этот внушительный арсенал, французы всерьез никогда не рассматривали возможность прорыва с боем через Гибралтарский пролив, если только ситуация не сложится так, что у них не останется иного выбора. По их мнению, такая попытка была бы чистым самоубийством для эскадры из 3 легких крейсеров и 3 лидеров. Напомним, что в то время, когда планировалась операция, в Гибралтаре собрались внушительные силы. Соединение Н в этот момент имело «Ринаун», «Барэм», «Резолюшн», «Арк Ройял» и множество эсминцев. Соединение Y просто не могло принимать бой с такой армадой. Но обстоятельства сложились для французов крайне удачно. Когда их эскадра вышла в море, Соединение Н сократилось до привычного минимума. Нет никаких свидетельств того, что кто-то во французском морском министерстве попытался сложить два и два, связав исчезновение де Голля с уходом основных сил Соединения Н из Гибралтара в Атлантику.

В дни, предшествовавшие выходу в море Соединения Y, за британскими силами в Гибралтаре началась тщательная слежка, которую вели и Ось, и Виши. Поэтому французы точно знали, сколько кораблей имелось у Норта на Скале в каждый конкретный день.

Например, в немецком военном дневнике 10 сентября появилась запись: «По сообщениям из Орана, в Гибралтаре стоят 1 линкор и 1 эсминец, 3 эсминца патрулируют к востоку от пролива, возле мыса Трес-Форка замечены 3 эсминца, идущие на восток». Это была совершенно точная диспозиция кораблей Сомервилла и Норта в тот день.

Ближе к вечеру в гавани Тулона все было готово. Корабли были заправлены, приняли боеприпасы и провизию, хотя оставались некоторые сомнения в надежности машин. На корабли были приняты грузы для предстоящей операции: 1500 тонн продовольствия (4000 пайков), несколько технических специалистов, зенитные орудия для гарнизона Дакара. В Касабланке планировалось принять на борт туземные войска для высадки в Чаде. Однако, когда корабли вышли из Тулона, у них на борту почти не было пассажиров. Несмотря на это, британские и французские отчеты об операции болтают самое разное. Например, Черчилль дает живой, но совершенно неточный отчет:

«Мне показалось, что вся схема этой паршивой высадки и оккупации силами де Голля рухнула после прибытия французской эскадры. Вероятно, она доставила подкрепления, обученных наводчиков и фанатичных офицеров-вишистов. Они убедили губернатора, удержали в повиновении гарнизон и стали к орудиям на батареях».

Далее:

«Вскоре выяснилось, что партизаны Виши были настоящими мастерами. Не было сомнений, что прибытие крейсеров Виши с войсками

развеело все надежды присоединения Дакара к движению Свободной Франции».

И снова:

«Эскадра французских крейсеров с подкреплениями вишистских партизан проскользнула через Гибралтарский пролив и поддержали морально и физически власть Французской республики. Я не сомневаюсь, что в этот момент полностью изменилась вся ситуация».

Черчилль писал то же самое премьер-министру Австралии Мензису, объясняя причины неудачи в Дакаре.

«Ситуация в Дакаре полностью перевернулась после прибытия кораблей из Тулона с личным составом Виши и укомплектования батарей моряками французского флота».

Все это чистейшей воды выдумки. Другой историк, Роберт Арон, рассказывая об этом эпизоде, проявляет еще более буйную фантазию.

«Эскадра кораблей, которые остались верными режиму Виши, и которая состояла из 3 крейсеров типа «Жорж Лейг» и 3 эсминцев, прошла без помех через Гибралтарский пролив 11 сентября и отправилась для усиления обороны Дакара».

Роберт Менгин не сомневается:

«Присоединив «Примоге» из Касабланки, эти корабли прибыли в Дакар. Там они высадили флотских артиллеристов, безоговорочно преданных маршалу, которые встали на батареи».

Джеффри Уорнер не сомневается, что французы знали абсолютно все об экспедиции в Дакар:

«Французское правительство что-то пронюхало о готовящейся атаке голлистов против Дакара и получило разрешение немцев и итальянцев на переброску туда подкреплений».

Адмирал Уильям Джеймс говорит:

«Позднее мы узнали, что Соединение Удоставило боеприпасы и запасные части для «Ришелье» и новые винты взамен поврежденных во время атаки англичан 7 и 8 июля».

Судя по всему, он черпал информацию из книги вице-адмирала Эмиля Мюзелье, который точно так же заблуждался в этом вопросе. В действительности не существовало **никаких** «партизан Виши», **никаких** французских моряков на батареях Дакара, **никаких** запасных винтов для «Ришелье». Французы вообще **не подозревали** о том, что готовится крупная высадка в Дакаре.

7 сентября Бурраге сообщил Дарлану, что все готово: «Снимаемся 9/9 в 16.00».

Дарлан решил принять дополнительные меры безопасности. «Отдан приказ провести дополнительные разведывательные полеты над Гибралтаром в 9.00 и 10.00».

Эти самолеты сообщили 10 сентября следующее:

«9 сентября в 9.00 самолет-разведчик из Гибралтара сообщил: в гавани только 1 тяжелый корабль; на рейде 20 транспортов; 4 эсминца патрулируют к востоку от пролива».

Позднее пришло уточнение:

«10 сентября, 16.00. В гавани 1 линкор и 1 эсминец. 3 эсминца к востоку от пролива. В 16.00 севернее мыса Фурше 3 эсминца движутся на восток».

9 сентября в 16.00, как и было обещано адмиралом, 6 французских кораблей вышли из гавани Тулона и взяли курс на юго-запад, развив скорость 25 узлов. Ночью они прошли к северу и западу от Балеарских островов, а весь следующий день следовали прямым курсом. К полуночи они прошли мыс Палое возле Картахены и вышли к мысу де Гата. Их все еще никто не видел. В полной темноте эскадра шла кильватерной колонной. Затем французы изменили курс, повернув прямо на запад. Соединение Y в полной тишине мчалось прямо к Гибралтару.

Глава 11.

«Bon voyage»

Адмирал Норт получил телеграмму Хиллгарта 11 сентября в 0.30. Это было уже второе сообщение, полученное из надежного источника. Правда, эта телеграмма имела пометку всего лишь «срочно» и была продублирована Норту, так как главным адресатом числилось Адмиралтейство, и, тем не менее, она требовала срочных мер. Размер эскадры ясно показывал, что французы затевают нечто необычайное. Хиллгарта нельзя обвинять в том, что он поставил не слишком высокий приоритет. Позднее он заявил, что если бы ему сообщили об операции «Менейс», он обязательно поставил бы гриф «особо срочно» и пометку «Первому Морскому Лорду лично».

Но Хиллгарт ничего не знал. Однако адмирал Норт знал об операции «Менейс», хотя получил информацию не официальным путем от Адмиралтейства, а из других источников — от Сомервилла и из перехваченных радиogramм. Профессор Мардер резко критикует Адмиралтейство за то, что оно не проинформировало Норта. Но если Хиллгарт сразу понял, что должен поставить гриф срочности на телеграмму, то почему адмирал Норт не удосужился подумать, зачем это сделано?

Позднее Норт неоднократно излагал причины, почему он так поступил. Прежде всего, он имел все основания думать, что сообщение Гаскойна, пришедшее вчера, и телеграмма Хиллгарта, которая ему была только продублирована, дошли до адресатов. Более того, он мог думать, что телеграммы получены заблаговременно, и у Адмиралтейства имелось достаточно времени, чтобы отреагировать. Первая

телеграмма должна прийти на место утром 10 сентября, а вторая — в тот же день ближе к вечеру. Если бы Адмиралтейство решило, что поход французской эскадры таит в себе какую-либо опасность для англичан, то, по мнению Норта, ему приказали бы что-нибудь сделать. Однако он не получил никаких приказов и потому решил, что действия французов не вызвали в Лондоне никакого беспокойства. Поэтому Норт решил оставить французов в покое.

«Тот факт, что я не получил из Адмиралтейства никаких инструкций относительно перехвата этих кораблей даже после телеграммы генерального консула из Танжера, подтвердил все эти заключения. Поэтому я решил не предпринимать никаких действий, чтобы помешать их проходу через пролив, если только Адмиралтейство не прикажет мне перехватить их».

Во-вторых, на основании прежних донесений Хиллгарта и своей информации он убедил сам себя, что французы больше не относятся к англичанам враждебно, а поэтому французская эскадра не представляет угрозы. Более того, он даже предположил, что эти корабли вышли из Тулона, чтобы бежать из сферы влияния Оси, отказавшись подчиняться правительству Виши, которое считалось марионетками фашистов. Если бы такое событие действительно произошло, это было бы просто здорово. Именно попытка вырвать французский флот из лап Оси привела к кровавому инциденту в Мерс-эль-Кебире. Если же французы вдруг решили сделать это сами, без всякого давления извне, это было бы идеальным вариантом. Норт даже высказал предположение, что с французами

было заключено секретное соглашение на этот счет, о котором он просто не знает.

«С учетом последних событий мне стало ясно, что это соединение воспользовалось возможностью покинуть Тулон и перейти в Касабланку, чтобы бежать из-под контроля немцев и итальянцев».

В-третьих, Норт утверждал, что в результате многочисленных путаных и противоречивых приказов, которые он получал, начиная с июня, у него создалось твердое убеждение, что не следует действовать против вишистских кораблей, если только не будет прямого приказа Адмиралтейства. В любом случае, останавливать можно было только более слабые соединения, а Норт полагал, что эта эскадра превосходит силы, находящиеся в его распоряжении. Поэтому он не мог заставить французов выполнить его приказ, даже если бы такая необходимость возникла.

«Если бы я атаковал французов, они наверняка получили бы мощную воздушную поддержку из Касабланки, в то время как я совершенно не имел самолетов, не считая нескольких старых летающих лодок «Лондон». Более того, Гибралтар подвергся бы сильным бомбардировкам.

Если бы французы стали действовать смело, чего вполне можно было ожидать, даже такой отважный и опытный адмирал, каким я считал Сомервилла, не смог бы выйти из дела без потерь. Бой мог легко завершиться повреждением или даже потоплением «Ринауна», а мы в тот период должны были избегать риска потери линкоров. Такое

столкновение **прямо противоречило** бы пункту 4 телеграммы Адмиралтейства от 2005/9.

Ко всему этому следовало прибавить почти неизбежное вторжение наших кораблей в испанские территориальные воды во время боя. Я должен был постоянно учитывать это, так как мне было известно, что нужен совсем незначительный толчок, чтобы сдвинуть генерала Франко с его позиции невмешательства, заставив присоединиться к Оси».

В-четвертых, даже если Норт и чувствовал, что необходимо что-то сделать, он не мог приказать Соединению Н выйти в море. Это мог сделать только адмирал Сомервилл как командир эскадры, либо Адмиралтейство, которое до сих пор прямо руководило действиями Соединения Н. Более того, адмирал Сомервилл и губернатор Гибралтара генерал Лиддел придерживались такой же точки зрения. «Губернатор сказал мне по телефону, что французы, похоже, наконец-то одумались», — сообщил позднее Норт.

Поэтому он удостоверился, что телеграмма Хиллгарта ушла в Адмиралтейство, и этим ограничился. Позднее он заявил, что эта телеграмма была также передана Сомервиллу на «Ринаун», однако тот подтвердил ее получение только 11 сентября в 8.00. Сомервилл также предложил организовать слежение за французскими кораблями с помощью авиации, чтобы удостовериться, что они повернули на юг, в Касабланку. Кто-то, либо Норт, либо его начальник разведки, приказал двум группам эсминцев начать патрулирование, так как ожидалось появление французов, и сообщить, как только те будут замечены.

«Это был бы вполне естественный поступок со стороны начальника разведывательного отдела командования морскими силами Северной Атлантики после получения телеграммы от морского атташе. Не было никаких свидетельств, что Адмиралтейство встревожено происходящим. Даже если они и разделяли мнение Норта, строить догадки по этому поводу было бы неправильно. Поэтому Норт ничего не сделал, чтобы приготовиться исполнить приказы Адмиралтейства, если таковые поступят».

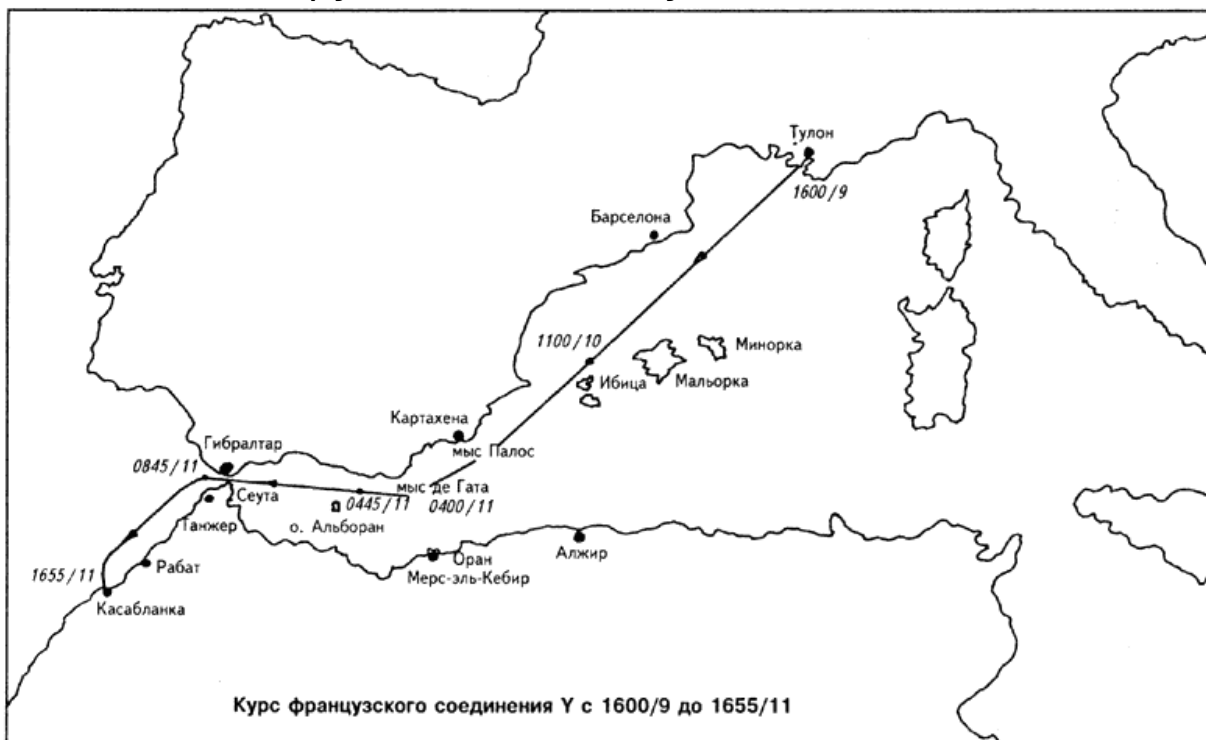
Но, как бы то ни было, в 2.15 был отдан приказ 13-й флотилии эсминцев:

«ВАЖНО

Источник непроверенной достоверности сообщил, что 3 крейсера типа «Жорж Лейг» и 3 эсминца типа «Фантаск» вышли из Тулона. Назначение не известно, они пройдут пролив 11 сентября. Сообщите немедленно, как только заметите».

В то время не было известно, как отреагировали KBBC. Известна лишь запись в дневнике 3-го звена от 11 сентября: «Вражеские корабли могут попытаться пройти пролив. С 6.30 началось противолодочное патрулирование между мысами Спартель и Европа». Эта запись, скорее всего, относится к попыткам прорыва итальянских подводных лодок и является совершенно типовой для того периода. Приказ 202-й эскадрилье тоже отражает лишь детали возобновившегося противолодочного патрулирования совместно с эсминцами, которое было прекращено накануне вечером. В военных дневниках береговых батарей

крепости нет никаких особых отметок 11 сентября. На 2 часа Скала погрузилась в спячку.



Курс французского соединения Y с 1600/9 до 1655/11

Примерно в 120 милях восточнее эсминцы «Хотспур», «Гриффин», «Энкаунтер» вели рутинное противолодочное патрулирование, крейсируя строем фронта на скорости 12 узлов, чтобы перекрыть асдиками как можно более широкую полосу. «Хотспур», корабль командира группы, находился в центре. Капитан 2 ранга Лейман принял радиogramму в 2.15. Помня о предыдущих сообщениях из Танжера и Мадрида, он решил начать слежение за французской эскадрой, если та появится, хотя это ему не было приказано.

«Вишистская эскадра вышла из Тулона, и мне показалось практически невозможным, чтобы она намеревалась как-то помочь нам. Я знал, что

в Атлантике проводятся какие-то операции, хотя даже не представлял их целей. Но я знал совершенно точно, что мои корабли вскоре понадобятся в Гибралтаре. Разумеется, я имел копии приказов относительно поведения при встрече с французскими кораблями, однако полагал, что они должны быть отброшены при появлении столь крупной эскадры, которая направлялась неизвестно куда. В любом случае самым главным принципом было поддерживать контакт с «вражеским» кораблем как можно дольше, если только не будет получен приказ, запрещающий это».

11 сентября в 4.45 «Хотспур» заметил французскую эскадру. Корабли несли ходовые огни, но все остальное освещение было выключено. Французы держали скорость 25 узлов или даже больше, поэтому британским эсминцам пришлось спешно разводить пары в дополнительных котлах, чтобы не отстать от Соединения Y. Капитан 2 ранга Лейман сразу приказал своим эсминцам, которые соблюдали строгое затемнение, следовать за французами. Он также немедленно отправил радиограмму:

«СРОЧНО

6 неизвестных кораблей в точке 36°00' N, 4°01' W, курс 270°. Преследую».

Эта радиограмма была получена в штабе Норта в 5.12. Все оперативные сигналы, полученные в Гибралтаре, немедленно ретранслировались в Уайтхолл, и потому все сигналы, полученные Нортом, были переправлены в Адмиралтейство.

Эскадра Виши, когда ее заметили британские эсминцы, шла кильватерной колонной. Эсминцы тоже

перестроились в колонну. Головным встал «Хотспур», за ним «Гриффин» и «Энкаунтер». Они пристроились в миле за кормой последнего французского корабля.

«Наши эсминцы расположились за кормой французов. Мы не несли вообще никаких огней, и на таком расстоянии носовые буруны не были заметны. Так как французские корабли держали 25 узлов и включили ходовые огни, то вести наблюдение на кормовых углах им было крайне трудно, если вообще возможно».

В 5.25 капитан 2 ранга Лейман передал дополнение:

«СРОЧНО

Вероятно военные корабли. Следуют на высокой скорости».

Командир «Гриффина» вспоминает, что они заметили французскую эскадру очень легко. «Когда мы их встретили, они несли все положенные ходовые огни. Мы последовали за ними в направлении Гибралтара, сообщив их координаты и скорость». Разумеется, если бы французы желали пройти незаметно, все обстояло бы иначе.

Командир третьего британского эсминца «Энкаунтер» вспоминает:

«Я полагаю, что первым их заметил «Хотспур», а «Гриффин» и «Энкаунтер» начали преследование. Все проходило совершенно спокойно, однако, когда мы подошли к Гибралтару, нам приказали прекратить слежение и вернуться к патрулированию. Разумеется, мы не имели представления, что там происходит между Гибралтаром и Уайт-холлом,

так как не работали на этих частотах и не имели нужных шифров».

В 5.55 Норт радировал капитану 2 ранга Лейману: «Прекратить преследование, возобновить патрулирование». Лейман был страшно поражен этим приказом.

«Подумав, что допущена какая-то грубая ошибка, я отправил Норту еще одну радиogramму, сообщив, что веду слежение, но сам до сих пор не обнаружен французами».

Позднее Лейман более подробно изложил свои ощущения в этот момент.

«Я считал, что вишистская эскадра, вышедшая из Тулона в неизвестном направлении, представляется крайне подозрительной. Я был совершенно уверен, что потребуются мое присутствие в Гибралтаре, особенно вследствие нехватки кораблей для сопровождения «Ринауна». Я знал, что мы проводим какую-то крупную операцию в Атлантике, но не знал, что ее целью является захват Дакара. Зато Норт это **знал**. Я чувствовал, что просто обязан следить за французами в ожидании приказа Норта и/или Адмиралтейства перехватить их. Любая задержка привела бы к потере драгоценного времени и, что более важно, к потере контакта с эскадрой вишистов. Получив приказ прекратить преследование и возобновить патрулирование, я мог сделать лишь один вывод: Адмиралтейство приказало командующему морскими силами Северной Атлантики позволить французам без помех пройти пролив. Мне кажется, это был

самый удобный случай вспомнить слепой глаз Нельсона».

Однако, несмотря на свое несогласие, капитан 2 ранга Лейман выполнил приказ Норта. 3 эсминца развернулись и пошли на восток, возобновив поиск подводных лодок. Французские корабли вскоре растаяли в дымке на западе. Поднявшийся туман затянул пролив.

Этот туман особенно сгустился перед рассветом. Французы сообщают, что они были вынуждены снизить скорость, поэтому возникли опасения, что эскадра не сможет выдержать строгий график. Но примерно через 45 минут, около 7.45, туман начал рассеиваться, и они быстро наверстали упущенное. Тот же самый туман помешал самолетам-разведчикам из Гибралтара обнаружить эскадру. Опасения капитана 2 ранга Леймана оправдались сполна.

Летающая лодка «Лондон» К-6930 взлетела от Артиллерийской пристани в 5.30, чтобы помогать эсминцам Леймана охотиться за подводными лодками. Она сообщила, что «Хотспур» обнаружил 6 французских кораблей, идущих на запад полным ходом, но сама их не видела в тумане. В 10.00 эту лодку сменил «Лондон» К-5908, однако и этот самолет не сумел заметить французские корабли.

Эсминцы Леймана в 6.05 снова повернули на запад. Прошло почти 1,5 часа, прежде чем следующий британский корабль увидел французов, которые теперь приближались к Гибралтару. Какие же действия предприняли англичане в тот момент, когда французские корабли приблизились к самой опасной точке своего маршрута? Для этого мы должны вернуться чуть назад и проследить, что происходило в штабе Норта в 5.12, когда там была получена радиограмма Леймана.

Адмирала Норта разбудили уже вторую ночь подряд. В 5.15 капитан 1 ранга Дьюк позвонил ему и зачитал первую радиограмму «Хотспура». На борту «Ринауна» собственные офицеры, тоже принявшие это сообщение, подняли адмирала Сомервилла, но на 5 минут **раньше**, в 5.10. Норт и Сомервилл переговорили, после чего Сомервилл начал действовать.

Позднее он писал об этом:

«Это подтвердило предупреждение, отправленное генеральным консулом в Танжере 9 сентября в 18.24. Он сообщал, что французская эскадра может выйти из Средиземного моря в течение ближайших 72 часов. Следует отметить, что источник информации ранее показал себя недостаточно надежным^[5].

Я приказал «Ринауну» в течение часа приготовиться дать полный ход. Такой же приказ получил «Видетт», единственный эсминец 13-й флотилии.

Я планировал выйти в море на «Ринауне» и направиться на запад, но потом решил, что это нежелательно, так как у меня не было эсминцев сопровождения. Мы не могли рассчитывать, что «Ринаун» сможет продвинуться достаточно далеко на запад и при этом не будет обнаружен французами. Мне казалось маловероятным, чтобы эскадра направлялась в порты Бискайского залива, самым вероятным пунктом назначения выглядела Касабланка. Насколько мне было известно, политика правительства ЕВ не предусматривала запрета передвижениям французских кораблей в порты, находящиеся под французским контролем. Вероятность того, что этот переход был связан с операцией «Менейс», рассматривалась, но гораздо более вероятным считался вариант, что французы уводят эти корабли, чтобы избежать их

захвата немцами в порядке ответных мер после нашей операции в Дакаре. Основанием для этого заключения послужило сообщение нашего атташе в Мадриде, отправленное 5 сентября в 18.42. Продолжительное отсутствие в Гибралтаре «Арк Ройяла» и других кораблей, приданных Соединению Н, а также уход «Барэма» могли родить подозрение, что это произошло в связи с операциями где-то на юге.

С учетом сообщения генерального консула в Танжере, отправленного 9 сентября, и телеграммы морского атташе в Мадриде 1809/10 (я получил ее 11 сентября в 8.00) я предположил, что Адмиралтейство полностью в курсе передвижений французских кораблей. Если от меня потребуется организовать их перехват, то я получу соответствующие инструкции. Поскольку таких инструкций не было, я решил, что мы должны избегать любых столкновений с французами, и что это перемещение рассматривается как благоприятное для нас, а не как враждебное».

Из всего этого можно сделать следующие выводы. Прежде всего, Сомервилл получил от Норта информацию о телеграмме Хиллгарта 1809/10 только в 8.00 на следующее утро. Во-вторых, до этого он не придавал особого значения информации Хиллгарта, и тем не менее, процитировал его телеграмму как объяснение, почему он не вышел в море. В-третьих, он считал операцию «Менейс» и высадку в Дакаре потенциальными целями французской эскадры, хотя позднее отверг такую возможность на малопонятных основаниях.

Через 1,5 часа после первой радиограммы о замеченных французских кораблях Дьюк снова потревожил Норта. Это произошло в 5.35. Прошли еще 10 минут. В 5.45 Сомервилл приказал «Ринауну» и «Видетту» разводиться пары. Еще через 10 минут Норт решился на какие-то действия и отправил по радио

приказ «Хотспуру»: «Прекратить преследование и возобновить патрулирование».

Прошли еще 20 минут. После телефонного разговора с Сомервиллом Норт сообщил в Адмиралтейство о своем решении:

«СРОЧНО

На морского атташе в Мадриде 1809/10. «Хотспур» заметил огни 6 кораблей, вероятно военных, идущих на запад на большой скорости, в точке 36°03' N, 4°01' W. Я приказал «Хотспуру» ничего не предпринимать».

Через час он отправил в Адмиралтейство еще одно сообщение:

«СРОЧНО

К моей 0617. Намерен поддерживать контакт с этим соединением с помощью самолетов, и сообщу о вероятном пункте назначения».

Здесь можно отметить еще некоторые важные моменты. Прежде всего, приказав «Хотспуру» прекратить слежение, Норт продемонстрировал, что его волнует, в первую очередь, ответственность за местные события, и что 13-й флотилией командует он, а не Сомервилл. Следует помнить, что «Ринаун» остался единственным исправным кораблем Соединения Н, находящимся в Гибралтаре. Эсминцы 13-й флотилии находились в **прямом** подчинении Норту. Во-вторых, решение Сомервилла разводить пары на «Ринауне» было принято **раньше**, чем Норт приказал эсминцам прекратить преследование. Впрочем, позднее Сомервилл поддержал это решение, так как полагал, что «агрессивные» действия эсминцев могут спровоцировать французов. В-третьих, одной из причин, почему Сомервилл не вышел на «Ринауне» в море,

явилось отсутствие эсминцев сопровождения. Как мы видели, в гавани находился один «Видетт». Но здесь следует напомнить два обстоятельства. Прежде всего, еще 3 эсминца 13-й флотилии, патрулирующие в проливе, могли присоединиться к «Ринауну» и «Видетту», если бы те направились на запад. Во-вторых, приказав группе «Хотспура» прекратить преследование и возобновить патрулирование, Норт собственноручно убрал со сцены 3 наиболее современных своих эсминца. Как позднее вспоминал капитан 2 ранга Лейман: «При нехватке эсминцев в Гибралтаре почему нельзя было разрешить группе «Хотспура» продолжить безвредное преследование, вместо того чтобы удалить ее на расстояние 120 миль?»

Наконец, намерение Норта следить за французской эскадрой **с воздуха** и сообщить о том, куда она направится, уже само по себе было слишком рискованным. Он должен был поставить свои корабли между французами и портами Бискайского залива. Ведь поворот французов на север немедленно ставил крест на карьере Норта. Почему же он поступил именно так? Не имеет значения, насколько туманными и противоречивыми были предыдущие приказы. Адмиралтейство и военный кабинет совершенно не желали видеть корабли Виши в занятых немцами портах Атлантического побережья Франции, особенно в то время, когда над Англией витала угроза казавшегося неминуемым вторжения. Немцам требовался любой военный корабль, какой только можно заполучить, чтобы компенсировать потери, понесенные в Норвегии. Все это было совершенно очевидно. Если только у Норта не было особых приказов на сей счет, он обязан был сделать все, чтобы не дать французам повернуть на север. Он мог отправить единственную летающую лодку «Лондон» следить за французами только в том случае, когда он был **совершенно уверен**, что те повернут на

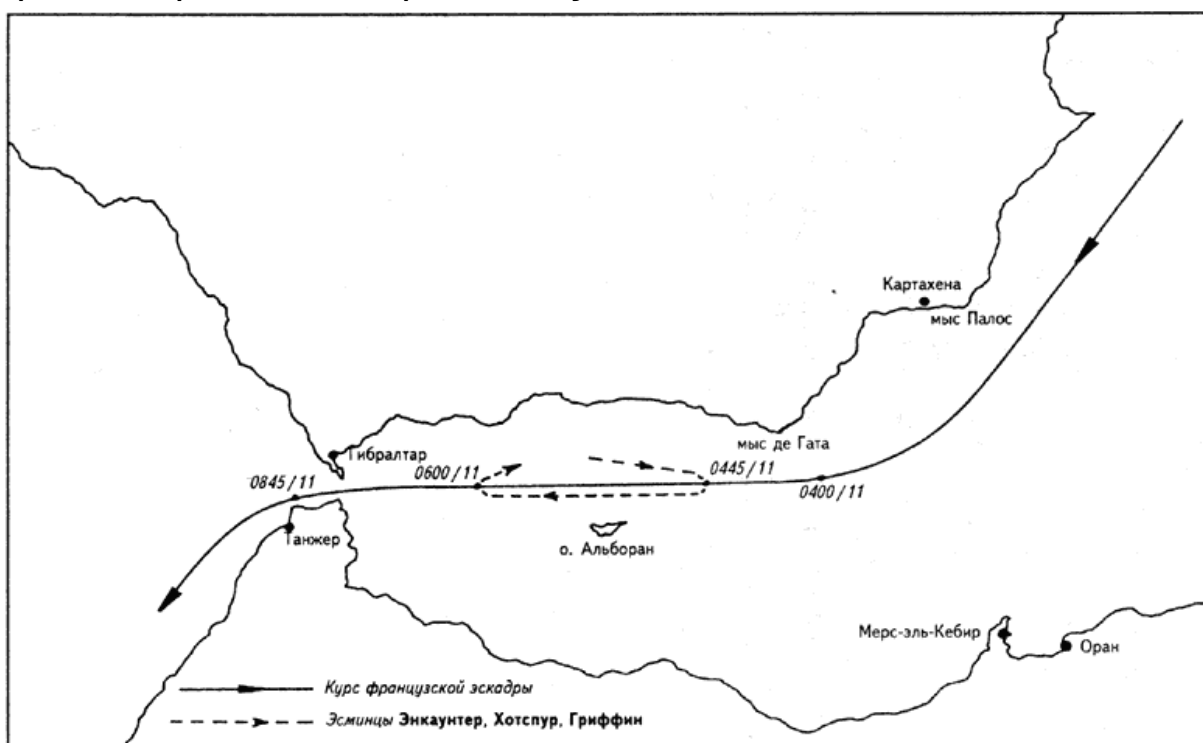
юг. Но как Норт или Сомервилл могли быть в этом уверены? Действительно, во время беседы между собой они высказали **предположение**, что французы поступят так, и французы именно так поступили. Однако Адмиралтейство позднее задало вполне резонный вопрос: а что было бы, если бы они повернули на север? Одна старая летающая лодка никак не могла остановить эскадру. Это могли сделать лишь корабли, которые бесцельно торчали в Гибралтаре и вообще стремительно уходили прочь от французов. Все обвинения Адмиралтейства основывались на том факте, что Норт пальцем не шевельнул, чтобы предотвратить такой вариант. В конце концов, в его распоряжении имелась лишь одна достоверная информация: «Пункт назначения не известен».

Стефен Роскилл утверждает, что в свете полученных инструкций адмирал Норт избрал единственный возможный способ действий. Он не рискнул нарушить указание «избегать контакта с равными или превосходящими силами французов». Однако Роскилл все-таки вынужден отметить:

«С учетом всего того, что адмирал Норт знал о вероятном походе французской эскадры, он должен был добиться от Адмиралтейства точного указания, как поступить в данном конкретном случае. Но тогда его предположение, что Адмиралтейство получило рапорт из Мадрида, вполне разумно».

Второе сообщение, которое Норт отправил в Адмиралтейство, говорит, что он намерен поддерживать контакт с помощью самолетов. Отсюда можно было сделать вывод, что он отдал соответствующий приказ подразделениям KBVC. Однако нет, самолеты продолжали рутинное противолодочное

патрулирование. Лишь третий самолет 202-й эскадрильи, поднявшийся в воздух в 10.45, получил приказ произвести разведку.



Курс французской эскадры и эсминцев Энкаунтер, Хотспур, Гриффин

Полковник авиации Хорнер говорил, что ранее летающие лодки какое-то недолгое время видели противника.

«Насколько я помню, проблема возникла после того, как замеченные французские крейсера вошли в обширную полосу тумана западнее Гибралтара. Экипаж патрульной лодки «Лондон» заметил 3 кильватерные струи, исчезающие в тумане, и сумел опознать корабли, которым они принадлежали. Так как мы в то время не имели радаров, летчиков можно только похвалить. «Суордфиш» тоже заметил

французов, когда те проходили пролив, где не было тумана».

Тем временем французская эскадра вышла из полосы тумана, готовясь к последней броске мимо Скалы. Можно лишь представить, какое нервное напряжение царило на борту французских кораблей, когда они оказались ярко освещены солнцем. Впервые они заметили англичан в 7.30. Когда туман немного поредел, шедший головным лидер «Фантаस्क» по пеленгу 250» заметил один из британских эсминцев, патрулирующих к востоку от пролива. Он приближался к французской эскадре, когда был обнаружен. Капитан 1 ранга Поль Стилль немедленно передал по линии адмиралу Бурраге: «Вижу противника».

Бурраге сразу приказал своей эскадре: «Боевая тревога».

На всех французских кораблях вспыхнуло оживление, так как приближался решающий момент. Хотя французы не собирались прорываться с боем, если только их к этому не вынудят, были приняты все необходимые меры. Как вспоминает Эрве Красе:

«Адмирал Бурраге знал, что британский флот имеет информацию об отправке Соединения Ув Африку. Поэтому он вполне резонно надеялся, что он не будет препятствовать свободному прохождению его эскадры. Однако, несмотря на это, не приходится сомневаться, что корабли Соединения Упроходили Гибралтарский пролив в состоянии полной боевой готовности. Но, разумеется, это было сделано по возможности незаметно. Я хорошо знаком с таким методом, потому что в 1941 году сам на борту другого эсминца не раз совершал переходы между Касабланкой и Ораном».

Это подтверждает капитан «Глуара»:

«Находился экипаж на боевых постах во время перехода или нет? Мой точно находился, потому что я был уверен, что обязан сделать это, даже если не поступит специальный приказ».

Вскоре чуть дальше был замечен второй британский эсминец. Ни один не попытался подойти к французской эскадре, однако оба следовали параллельным курсом. Ни один эсминец не делал никаких сигналов, их орудия стояли по-походному. Англичане и французы просто смотрели друг на друга. Один из британских эсминцев был «Рестлер». Его командир позднее вспоминал:

«В этот день мы провели довольно много времени в нескольких кабельтовых от французской эскадры. Все это происходило среди бела дня при довольно умеренной скорости».

Примерно через полчаса британские эсминцы отвернули, возобновив патрулирование. В ответ на их радиogramмы на сцене появился гидросамолет «Суордфиш» К-8354, который следил за эскадрой, пока та шла к проливу. Он сообщил:

«В 8.00 замечены 6 французских крейсеров по пеленгу 160° от мыса Европа на расстоянии 10 миль. 3 типа «Ла Галисоньер» и 3 типа «Фантаск». Следуют на запад. В 9.35 находились в 5 милях от мыса Спартель».

Соединение Y мчалось на запад, сопровождаемое всего одним крошечным гидросамолетом. В 8.36 скорость была увеличена, как и предусматривалось планом, до 27 узлов. Британские эсминцы исчезли в

тумане за кормой. Однако еще в 8.30 французские корабли были замечены береговой сигнальной станцией Гибралтара, которая сразу же проинформировала адмирала Норта.

К этому времени полностью рассвело, и 6 французских кораблей, идущих кильватерной колонной на высокой скорости, представляли собой великолепное зрелище. Нарисованные на бортах национальные флаги были отчетливо видны, большие трехцветные флаги трепетали на ветру. Экипаж «Ринауна» следил за ними, когда они проходили мимо. Один молодой гардемарин вспоминал:

«Я находился на своем боевом посту в ПУАЗО, расположенном сразу позади кормового КДП, когда проходили французские корабли. День был ясным и солнечным, видимость максимальная, и корабли были видны на фоне африканского берега. У нас не была объявлена боевая тревога, хотя экипаж находился на постах. Это позволяло быстро привести корабль в состояние полной готовности. Вероятно, адмирал стоял на мостике. Я помню, что сам не побежал туда лишь потому, что мы ожидали воздушного налета».

Дежурный офицер штаба на «Ринауне» также прекрасно все видел:

«Я следил за ними, когда они проходили мимо на расстоянии 5 миль. Я помню, что корабли были окрашены в светло-серый цвет, на них развевались трехцветные флаги. Я не помню какого-либо напряжения, только изумление и некоторое замешательство. Мы также не могли

понять, что же нам с ними делать, так как не имели никаких инструкций Адмиралтейства».

Молодой артиллерийский офицер линейного крейсера вспоминает этот эпизод так:

«Я прекрасно помню этот день. Рано утром была объявлена тревога, и «Ринаун» приготовился сняться с якоря. Было сказано, что французская эскадра идет на запад через Гибралтарский пролив. Мы все ждали, что что-то да случится, и были уверены, что французская эскадра появится из-за мыса Европа примерно в 8.00. Как я помню, они шли кильватерной колонной, и я прекрасно видел их в бинокль. Они стремительно мчались, подняв большие французские флаги. Я не смог различить бортовые номера, однако корабли были достаточно близко, чтобы их заметить».

Он продолжает:

«Хотя «Ринаун» находился в полной боевой готовности, нам приказали не делать ничего, что могло быть истолковано как враждебный акт. Башни стояли по-походному. Однако в рамках учений «приготовиться к бою», мы опробовали цепи артиллерийских систем. Для этого с помощью электрического спуска мы поджигали крошечную гильзу с порохом в замке орудия, и оно делало «бух» не громче винтовочного выстрела. Я помню, капитан взбесился, потому что французы могли принять это за артиллерийский огонь! Это показывает, что французы проходили очень близко (около 3 миль?). Но я не думаю, чтобы этот звук был слышен так далеко!»

Готовность «Ринауна» подтверждает запись в бортовом журнале:

«6.30. Экипаж **стоит** по местам к походу. Корабль в часовой готовности».

И позднее:

«8.00 Экипаж работает по расписанию».

Когда французские корабли проходили мимо, сигнальная станция прожектором вежливо запросила: «Кто вы?»

Они ответили: «Французские крейсера и французские эсминцы».

«Ваши названия?»

«Глуар», «Жорж Лейг», «Монкальм», «Фантаск», «Одасье», «Малин».

«Благодарю».

Норт и офицеры его штаба знали некоторые из этих кораблей, которые недолгий период служили под их командованием в Гибралтаре. Довольный, что ничего не случилось, Норт повернулся к начальнику штаба и приказал ему послать еще один сигнал. Через несколько минут прожектор отсверкал: «*Bonvoyage*».

Сразу после этого Норт позвонил по телефону Сомервиллу на «Ринаун» и сказал о том, что сделал. Сомервилл снова выразил свое полное согласие. На борту французских кораблей, уже оставивших Скалу за кормой, все испытали огромное облегчение. Самое худшее осталось позади.

Много лет спустя начальник штаба адмирала Бурраге капитан 1 ранга Габриэль Ребуфель вспоминает, что «мы все вздохнули, когда прошли пролив без помех».

Гидросамолет «Суордфиш» продолжал сопровождать их пока они не оказались возле мыса

Спартель. В 10.00 он повернул назад, так как у него кончалось топливо. Его место заняла летающая лодка «Лондон» К-6909. Она заметила французскую эскадру, которая взяла курс на Касабланку.

Действительно, в 9.40 корабли Бурраге повернули на курс 235° и снизили скорость до 25 узлов, начав последний отрезок путешествия. В 10.02 адмирал приказал объявить отбой боевой тревоги. Немного позднее он радировал Дарлану: «Прошли без происшествий».

В 14.00 «Лондон» L-7043 вылетел из Гибралтара, чтобы следить за французской эскадрой. Он полетел на юг вдоль африканского побережья и смог сообщить, что Соединение Y вошло в гавань. Разведчик также заметил рядом с портом французскую подводную лодку.

Облегчение испытали не только на кораблях Соединения Y, но также в Касабланке и Виши. Адмирал д'Аркур в 9.00 сделал запись:

«Соединение Y прошло Гибралтар на высокой скорости, держа курс на запад в Касабланку. Посоветовал генералу Буска держать его самолеты наготове. Завтра утром понадобятся разведчики и истребители».

Это произошло в тот момент, когда корабли повернули на юг. В 16.00 он записал: «Появились 4-я дивизия крейсеров и 3 эсминца».

Но в Гибралтаре за это время случилось очень многое, хотя внешне все еще оставалось спокойным. Немцы явно не догадывались о мерах французов, которые обеспечили прохождение пролива. В их комментариях сквозит удивление, что все обошлось без инцидентов: «3 французских крейсера и 3 лидера рано утром 11 сентября прошли Гибралтарский пролив без происшествий».

Однако, чтобы развеять подозрения в отношении уж слишком легкого перехода, французская делегация в комиссии по перемирию воздержалась от рассказа о закулисной деятельности. Более того, до 18 сентября французы упрямо твердили, что не отправляли никаких заблаговременных предупреждений англичанам. Это указывало, что Соединение Y застигло врасплох англичан в Гибралтаре и проскочило, благодаря удаче и нахальству. Сначала показалось, что немцев устроил этот рассказ, особенно в свете последующих событий на Скале.

А в Гибралтаре адмиралы Норт и Сомервилл пребывали в полной уверенности, что действовали совершенно правильно, позволив французской эскадре спокойно пройти пролив. Ведь из Лондона не поступило никаких указаний, требующих принять какие-либо меры.

Капитан 1 ранга Хиллгарт позднее писал: «Утром 11 сентября Норт и Сомервилл (который был извещен Нортом) с нетерпением ожидали приказа, который так и не поступил». Это может показаться некоторым преувеличением, но оба адмирала говорят, что испытывали спокойствие и облегчение и вовсе не нервничали. Тем не менее, оба полагали, что в отсутствие новых инструкций могут ничего не делать.

Поэтому в 10.2 °Сомервилл позвонил Норту с «Ринауна» и сообщил, что, раз никаких действий не предвидится, он просит разрешения вернуть корабли к обычной двухчасовой готовности. Норт сразу с этим согласился. Сомервилл пишет: «Поэтому в полдень я приказал «Ринауну» и эсминцам вернуться к двухчасовой готовности».

В очередной раз отметим, что именно Норт утвердил решение Сомервилла, что показывает структуру командной цепи. Поскольку в это время все остальные эсминцы находились в патруле, «эсминцы», о которых

говорил Сомервилл, были одним-единственным «Видеттом».

Гибралтар вернулся к обычному сонному покою, но эта дрема разлетелась вдребезги, когда в 13.07 на «Рина-уне» был принят приказ Адмиралтейства от 1239/11. Линейный крейсер и все имеющиеся эсминцы должны были немедленно развести пары и приготовиться дать полный ход. Корабли Леймана были немедленно отозваны в порт, однако они могли прибыть в Гибралтар не ранее 18.00, после чего им пришлось бы стать на заправку. «Гриффин» уже принимал топливо. Все патрулирующие в проливе эсминцы также были отозваны и получили приказ спешно заправляться.

Сомервилл и Норт совещались в береговом штабе, когда прибыл этот приказ. Они едва успели дружно вздохнуть, обрадовавшись, что им не приказали атаковать французов, как на стол легла радиограмма Паунда:

«СРОЧНО

«Ринауну» и всем имеющимся эсминцам развести пары и приготовиться дать полный ход».

Это походило на разрыв бомбы. Сомервилл помчался обратно на «Ринаун», чтобы выполнить приказ. Через час пришел второй, еще более резкий сигнал:

«ОСОБО СРОЧНО

К моей 1239/11. Выйти в море и постараться установить контакт с французской эскадрой. Дальнейшие инструкции последуют».

Несмотря на все усилия. Сомервилл физически не мог выполнить этот приказ, потому что не имел эсминцев даже для символического прикрытия «Ринауна». Впрочем, даже если бы они имелись,

французская эскадра получила 5 часов форы, поэтому у «Ринауна» не было никаких шансов догнать ее. Самое большее, что можно было сделать — поднять в воздух летающие лодки «Лондон», что и было сделано в 14.00. Самолет-разведчик сумел обнаружить французов. Еще через час Сомервилл сумел наскрести горстку кораблей, готовых выйти в море: «Ринаун» и эсминцы «Гриффин» и «Видетт». «Велокс» все еще принимал топливо и мог быть готов не ранее 16.40.

В 15.00 буксиры подошли к «Ринауну», чтобы вытащить его со стоянки. Оба эсминца стояли в полной готовности. Пока шли приготовления, в 15.36 в Гибралтар прилетела третья срочная депеша, добела раскалив провода, идущие в Лондон.

«ОСОБО СРОЧНО

К моей 1347/11. Если французское соединение проследовало на юг, сообщите им, что нет возражений против их захода в Касабланку, однако им не разрешается следовать в Дакар, который находится в зоне немецкого влияния.

Если соединение следует в порты Бискайского залива, сообщите им, что это запрещено, поскольку эти порты находятся в руках немцев.

В обоих случаях следует использовать минимум силовых методов, чтобы добиться повиновения».

Адмирала Сомервилла эти телеграммы, особенно последние две, привели просто в отчаяние. По свидетельству офицеров, темпераментный адмирал воскликнул: «Они просто спятили!»

В 16.00 боцманские дудки на «Ринауне» отсвистали: «Отдать швартовы!» В 16.19 огромная туша линейного

крейсера сдвинулась с места, и в 16.35 он прошел выходные ворота волнолома. Его сопровождали «Гриффин» и «Видетт». Потом к ним присоединился «Велокс», который спешно прервал заправку. Еще до того, как корабли покинули гавань Гибралтара, пришло сообщение пилота летающей лодки «Лондон» лейтенанта авиации Фута, который сообщил, что видит французскую эскадру, приближающуюся к Касабланке. Это не улучшило настроение Сомервилла. Позднее он написал жене:

«Началось все с общих и неопределенных фраз, что они не должны идти здесь, а если все-таки пойдут, их следует остановить силой. Хорошо, но какого дьявола от меня ожидали, что я смогу остановить всю шестерку, я просто не понимаю. В любом случае, они получили такую фору, что у меня не было надежды догнать их, прежде чем они скроются за углом. Поэтому мне пришлось мчаться и смотреть, чтобы они не пошли дальше на юг».

В 17.00 британская эскадра увеличила скорость до 20 узлов. В 17.45 она легла на курс 245° и увеличила скорость до 24 узлов, держась в 30 милях от французских вод, чтобы избежать обнаружения. В 16.10 был получен рапорт «Лондона» о Соединении Y. Сомервилл писал в официальном рапорте:

«Моя оценка ситуации в данный момент была следующей. Французское соединение может закончить заправку вечером и продолжить путь на юг. Чтобы помешать этому, потребуется высокая скорость, чтобы выйти в точку, откуда их можно перехватить. С другой стороны, французы могут остаться на несколько дней в

Касабланке. В этом случае мы должны экономить топливо, чтобы иметь возможность патрулировать там. Поэтому я принял решение полным ходом следовать на юг с «Ринауном» и 3 эсминцами. Еще 3 эсминца («Хотспур», «Энкаунтер» и «Уишарт») должны присоединиться ко мне, следуя с экономической скоростью. Поэтому они смогут сопровождать «Ринаун», если операция затянется».

4 британских корабля шли на юг противолодочным зигзагом. В сумерках в 21.04 «Ринаун» получил новый сигнал из Адмиралтейства, отправленный в 20.06. В нем Сомервиллу было приказано патрулировать южнее Касабланки, чтобы помешать французской эскадре проследовать на юг. Ночь была ясная, и яркая луна обеспечивала предельную видимость. Такие условия не позволяли Сомервиллу организовать тесную блокаду Касабланки, а также создавали прямо идеальные условия для подводных лодок Виши, находящихся в этом порту.

Поэтому Сомервилл решил подальше пройти на юг, чтобы оказаться между Касабланкой и Дакарсом. Он чувствовал, что именно этот порт имеет ключевое значение. На рассвете он надеялся получить новые данные от самолетов-разведчиков и уже тогда определиться, что делать. Поэтому он радиовал Нортю в Гибралтар, сообщив, что на рассвете обязательно нужно провести авиаразведку Касабланки. За портом следовало организовать как можно более плотное наблюдение с воздуха в течение всего дня 12 сентября. Больше он ничего не мог сделать, разве что еще увеличить скорость своих кораблей. Тем временем 3 эсминца Леймана поспешно заправились и ночью вышли из Гибралтара, чтобы встретиться с Сомервиллом. Ночью в бортжурнале «Хотспура» появилась запись:

«Вышли из Гибралтара в Касабланку.

Курс 230° , скорость 22 узла. «Хотспур», «Энкаунтер» и «Уишарт» следуют строем фронта с интервалами 5 кабельтов. В течение ночи использовали зигзаг 15. Мы могли видеть маяк Лярош. Планируем встретиться с командиром Соединения Н в 8.00».

Но было уже поздно.

Глава 12.

Странное молчание

Если кто-то поставит себя на место адмиралов Норта и Сомервилла и попытается понять, как они чувствовали себя вечером 11 сентября, то сразу их пожалеет. Они могли испытывать только растерянность и гнев, так как получили приказ остановить французскую эскадру через 5 часов **после** того, как она прошла прямо под их орудиями. Это приказ не имел никакого смысла с учетом их видения ситуации, поэтому они могли сделать лишь один вывод: Адмиралтейство просто проспало. Однако после войны историки поставили под сомнение эти объяснения. Но что действительно произошло в Лондоне той памятной ночью 10/11 сентября? Что привело к столь резкой, но запоздалой реакции? Чтобы попытаться найти ответы на эти вопросы, мы должны перевести стрелки часов назад и вернуться в 10 сентября. «Ринаун» бросится в свою безнадежную погоню лишь 16 часов спустя...

Телеграмма Хиллгарта прибыла в Адмиралтейство в 23.50. Напомним, что она имела гриф «срочно», как и многие другие сообщения. При обычных обстоятельствах этого хватило бы, чтобы привлечь к ней внимание дежурных офицеров, но сейчас слишком многие сообщения имели этот гриф, поэтому она не вызвала особого внимания. Позднее Хиллгарт, вспоминая об этом, говорил, что если бы он знал все сопутствующие обстоятельства, то поставил бы гриф «особо срочно» и «лично Первому Морскому Лорду». Причина, по которой он так не поступил, проста. Никто **не сообщил** ему о подготовке высадки в Дакаре — ни Адмиралтейство, ни британский посол в Мадриде. Даже после получения депеши от Делае и встречи с Хором

никто не считал возможным посвятить Хиллгарта в этот секрет. Поэтому морского атташе в Мадриде нельзя ни в чем упрекнуть. Позднее он заявил, что секретность в данном случае была излишней. Хор (официально) и Норт (неофициально) знали о Дакаре и операции «Менейс», поэтому Хиллгарт ничего не мог сделать, поскольку оба они занимали более высокое положение. Тем не менее, гриф его телеграммы стал первым звеном в цепи несчастий, преследовавших ее.

Про игнорирование пометки «срочно» мы уже говорили. Но нам приходится в очередной раз повторить, что в этот период войны такой гриф вешали практически на любое сообщение, даже самое маловажное. Поэтому, чтобы на сигнал обратили внимание, требовалось поставить более высокую срочность. Авторы всех этих сообщений, разумеется, желали, чтобы их сообщения были прочитаны и решения по ним были приняты как можно скорее. Вполне естественно для человека думать, что **его** информация является наиболее важной, именно на нее следует обратить особое внимание. Но, проставляя неоправданно высокую срочность, такие люди допускали грубую ошибку, потому что лишали гриф самой его сути. Требовалась жесткая рука, чтобы покончить с подобной порочной практикой. Позднее система была усовершенствована, что частично устранило риск, хотя проблема, как и любая другая, связанная с человеческим фактором, не могла быть решена окончательно. Поэтому задержки с передачей действительно важных сигналов, вроде донесения из Танжера, а особенно из Мадрида, сразу дали делу плохой старт. Формальная отговорка, что первая из них не имела грифа «важно», — именно отговорка. Черчилль и военный кабинет позднее придавали ей особое значение, когда потребовалось найти козла отпущения, и гнев Их Лордств обрушился на Норта.

Однако депеша Хиллгарта задержалась не слишком сильно, то же самое можно сказать и о времени, потраченном на ее расшифровку. После дешифровки сигнал попал к дежурному офицеру в Адмиралтействе, который сразу передал ее начальнику отдела зарубежных операций капитану 1 ранга Р. Г. Бевану. Беван получил ее 11 сентября около 6.00 уже в расшифрованном виде, что говорит о минимальных задержках.

Беван мирно спал в постели, когда ему принесли эту телеграмму. Разумеется, он был полностью в курсе всех событий, связанных с Дакаром и «Менейсом». Однако, как ни странно, не стал принимать никаких срочных мер и даже не подумал немедленно доставить телеграмму адмиралу Паунду, который, как это часто бывало, ночевал в Адмиралтействе. Беван решил не будить его и просто сунул телеграмму Хиллгарта, несмотря на ее гриф «срочно», в общую пачку входящих, которая будет распределена между начальниками различных отделов Адмиралтейства в 8.00. Почему?

Сторонники адмирала Норта утверждали, что Беван не увидел ничего опасного в прохождении эскадры французских крейсеров через Гибралтарский пролив в свете последней политики Адмиралтейства. Другими словами, он думал точно так же, как адмирал Норт, который не считал эту эскадру угрозой даже в связи с операцией «Менейс». Поэтому Адмиралтейство само не желало останавливать их любой ценой. Причем Беван поступил так, имея **весь** объем информации, в отличие от старого адмирала на Скале. Однако его никто обвинять не стал. Сте-фен Роскилл писал:

«Беван наверняка был в курсе последних изменений политики правительства в отношении французских кораблей, которые носили двусмысленный характер. Он также знал планы

операции «Менейс» и следил за ее развитием. Однако он не придавал серьезного значения передвижениям французских кораблей даже в связи с ней».

Профессор Мардер пишет:

«Если отнестись к Бевану непредвзято, то можно предположить, что, прочитав телеграмму, он отнесся к ней не слишком серьезно с учетом теперешней политики Адмиралтейства. Наверное, он полагал, что самое главное — избегать инцидентов, как думали адмиралы Норт и Сомервилл».

Точка зрения Черчилля была иной:

«Офицер, который был полностью в курсе экспедиции к Дакару, просто обязан был понять, что телеграмма имеет исключительное значение. Он не принял никаких срочных мер, а просто позволил ей следовать обычным порядком, как остальным телеграммам на имя Первого Морского Лорда».

Это гораздо более резкая формулировка, последующая реакция Черчилля тоже была резкой. Однако, как потом говорил Паунд, Беван позднее сам признал, что действовал **совершенно** неправильно. Паунд писал, что капитан 1 ранга Беван «не сумел принять срочные меры, что просто обязан был сделать. Он должен был немедленно доложить старшим офицерам о телеграмме».

Если это действительно так, то это перечеркивает оправдание, что Беван понимал политику Адмиралтейства так же, как и адмирал Норт.

Существует еще одно объяснение, почему Беван позднее не стал поднимать шум, как это сделал адмирал Норт. Он так поступил не потому, что осознал свою вину, а потому, что был совсем иным человеком, чем адмирал. Вскоре после этого эпизода капитан 1 ранга Беван покидает Адмиралтейство. Его назначают командиром легкого крейсера «Линдер», который тогда действовал в Красном море и Индийском океане, то есть далеко от главных театров войны на море. Стефен Роскилл тогда служил под его командованием на этом корабле и нарисовал хороший портрет Бевана, указав возможные причины его молчания.

«Что я могу сказать о Бобе Беване? Я знал его очень хорошо и уважал как недалекого, но совершенно честного человека. Я служил у него на «Линдере» старшим помощником и принял командование крейсером только после того, как рентген обнаружил у него затемнение в легком. Я всегда думал, что его сделали жертвой за ошибку, которая не была лишь его ошибкой. Разумеется, все это глубоко повлияло на Бевана. Но поскольку военная ситуация складывалась трудно, он вряд ли мог защищаться, не подставив при этом своих начальников. А это было совершенно противно его характеру».

Но, какой бы то ни была причина, Бевана сочли виновным и 20 сентября сместили с его поста. Он получил строгий выговор, который в то время имел форму письма с изложением его действий, который «вызвали особенное неудовольствие Их Лордств».

Боб Беван воспринял это спокойно и с достоинством. Вскоре он был назначен командиром легкого крейсера «Линдер». Относительная легкость наказания взбесила темпераментного премьер-министра. Именно **Беван**, а

не Норт стал мишенью язвительных замечаний Черчилля 8 октября во время речи в палате общин, когда ему пришлось объяснять причины провала в Дакаре. Он заявил:

«Благодаря серии случайных совпадений и некоторых ошибок, которые стали предметом дисциплинарного разбирательства или расследуются в данный момент, ни Первый Морской Лорд, ни кабинет не были проинформированы о приближении этих кораблей к Гибралтарскому проливу. Об этом узнали уже слишком поздно, чтобы воспрепятствовать проходу».

Даже сам Норт, ознакомившись с этой речью, был вынужден признать, что истинным козлом отпущения Черчилль выбрал Бевана, а не его. Позднее он написал жене:

«Из тех отчетов об этой речи, которые я сумел собрать, становится видно, что пострадать предстоит какому-то бедняге в Адмиралтействе, хотя они собирались именно мне приказать, как говорили раньше: «Спустить флаг и перейти на берег». Я думаю, этому козлу отпущения сильно не повезло».

Премьер-министр жаждал крови Бевана. 19 октября он написал Александру, требуя перевести Бевана на половинное жалование, если только суд не оправдает его. Черчилль бушевал: «Беван повинен в самой серьезной и катастрофической неудаче. Не выполнив своих обязанностей, он еще больше усугубил несчастное стечение обстоятельств».

Александр охотно воспользовался нечаянной подсказкой и написал премьеру, что такие действия

нежелательны. Хотя Бевана можно было отправить под суд военного трибунала, «его естественное право на защиту поставило бы Совет Адмиралтейства в крайне неловкое положение, так как он мог бы сказать, что уже понес наказание». (Это о снятии с поста.) То же самое он написал в отношении перевода Бевана на половинное жалование. С точки зрения Александера, флот воспринял бы это как явную несправедливость.

Черчилля этот ответ ничуть не удовлетворил. Он сообщил, что не считает высказанное Их Лордствами особенное неудовольствие достаточным наказанием за ошибку Бевана. Черчилль потребовал дальнейших действий.

«Я считаю, что этот офицер должен быть переведен на половинное жалование, и надеюсь, что вы согласитесь с моими пожеланиями». Александер был не из тех, кто мог удержать премьера, вышедшего на охоту за скальпами, и он передал это послание адмиралу Паунду. Как и бывало раньше, Паунд не собирался позволить Черчиллю устроить охоту на ведьм в своей епархии. Он посоветовал Александеру предоставить Совету Адмиралтейства решать данный вопрос, а не премьер-министру. Более того, подобные действия Черчилля, по мнению Паунда, противоречили не только морскому законодательству, но и гражданской практике.

Александер сразу передал этот официальный отказ разозленному премьеру. От себя он написал, что хотел бы «выполнить ваши пожелания», однако считает, что было бы неразумно затевать конфликт по поводу повторного наказания Бевана. Черчилль был вынужден с этим согласиться, однако он не счел необходимым скрывать свое неудовольствие, раздраженно проворчав:

«Преждевременное наложение слабого и
всегда недостаточного наказания стало

препятствием на пути надлежащего дисциплинарного наказания за небрежение долгом со стороны штабного офицера. Я глубоко об этом сожалею».

После наказания Бевана возникли новые вопросы. Черчилль был не единственным человеком, который считал это наказание недостаточным. Послевоенные историки тоже высказались в этом плане. Так, например, Плиммер счел его «примечательно легким». Произошло ли это потому, что в данном случае оставалось пространство для произвольного толкования политики Адмиралтейства, или потому, что просто было проявлено больше снисходительности, чем в деле Норта? Здесь мы подходим к интересному моменту. Беван был не единственным человеком, который не сумел осознать важность информации из Мадрида. Этот аргумент первым привел капитан 1 ранга Роскилл в письме начальнику исторической секции Э. Б. Ачесону.

«Я очень тщательно изучил этот вопрос. Хотя крайне трудно сказать с полной определенностью, что именно произошло, мое расследование показало, что никто в Адмиралтействе не считал эту телеграмму особенно важной. Ее рассматривали в русле последней политики относительно передвижений французских кораблей. Как только телеграмма была получена, ее направили нескольким членам Морского штаба. Несомненно, она находилась в повестке дня ежедневного совещания в Морском штабе, которое начиналось в 9.30. Однако ни заместитель, ни помощник начальника Морского штаба, никто из начальников отделов не обратил на нее внимания».

Стефен Роскилл приходит к следующему выводу:

«Если говорить о капитане 1 ранга Бевине, хотя первым допустил ошибку именно он, следует признать, что ее повторили многие более высокопоставленные офицеры в штабе. Именно в этом может крыться причина того, почему Паунд считал достаточным относительно мягкое наказание и выступал против любых попыток ужесточить его».

Так почему же Бевану пришлось отвечать за ошибки своих начальников? Если сообщение из Мадрида было столь важным, то почему ни заместитель начальника Морского штаба, никто из его помощников не обратил на него внимание? И что можно сказать о последующих донесениях со Скалы? Про них известно, что промедления с расшифровкой задержали их до 8.00. А вот на первый вопрос мы ответа так и не узнаем.

На совещании присутствовали заместитель начальника Морского штаба адмирал Том Филлипс, помощники начальника вице-адмирал сэр Джеффри Блейк (зарубежные операции), контр-адмирал Генри Мур (торговое судоходство), контр-адмирал Э. Дж. Пауэр (отечественные воды). Именно тогда они должны были впервые узнать о проходе французской эскадры с помощью секретаря Паунда капитана 1 ранга Рональда Брокмана.

Перед тем как распрощаться с несчастным капитаном 1 ранга Беваном, коснемся еще одной интересной детали. Хотя профессор Мардер заявляет, что не сумел найти никаких аргументов, которые Беван мог выдвинуть в свою защиту, можно предположить, что именно адмирал Филлипс стоял за кулисами событий. Существуют кое-какие свидетельства, что Беван и Филлипс не считали Норта виноватым, хотя все

доказательства весьма слабые и получены из третьих или четвертых рук. Это можно обнаружить из переписки Норта в начале 1950-х годов с выдающимся морским историком капитаном 1 ранга Расселом Гренфеллом, который в то время серьезно изучал этот эпизод, намереваясь написать книгу. Осенью 1951 года Гренфелл написал Норту:

«Я должен вас заверить, что после выхода книги может последовать взрыв. Я намерен завтра встретиться с Беваном. Он уже передал мне информацию, доказывающую, что в то время Том Филлипс полагал, что вы совершенно правы. И я рассчитываю получить новые подтверждения».

Эта встреча имела место в четверг 27 сентября, и позднее Гренфелл сообщил Норту: «Я только что встретился с Беваном. Мне стало ясно, что **ни заместитель начальника Морского штаба, ни помощники его не обвиняли**».

Судя по всему, именно во время заседания Комитета начальников штабов Брокман вручил Паунду радиогранму «Хотспура», обнаружившего Соединение Y, которая была передана Портом в 6.17 и прибыла в Адмиралтейство в 7.40. Последующие сообщения, отправленные в 7.11 и 9.17, прибыли в Адмиралтейство в 7.42 и 10.43 соответственно. В то же время телеграмму из Мадрида Паунд получил позднее. Следует подчеркнуть, что Паунд впервые узнал о появлении французских кораблей из радиогранмы «Хотспура». Он начал действовать немедленно и сразу позвонил по телефону в Адмиралтейство, приказав «Ринауну» и эсминцам разводить пары. Этот приказ, как мы видели, был отправлен в 12.39, и Сомервилл получил его полчаса спустя. Тем временем Паунд прибыл на заседание

военного кабинета, которое началось в 12.30, и сразу поставил вопрос о том, что следует предпринять. Интересно почитать протокол этого совещания.

«Первой Морской Лорд заявил, что морской атташе в Мадриде получил информацию от французского морского командования, что 6 французских крейсеров покинули Тулон 9 сентября и намереваются пройти через Гибралтарский пролив 11 сентября. Командующий морскими силами Северной Атлантики проинформирован. Встает вопрос, какие инструкции следует ему передать».

Были рассмотрены возможные пункты назначения французских кораблей.

«1. Французские корабли, пройдя через пролив, повернут на север в захваченные немцами порты Франции.

2. Они могут повернуть на юг в Касабланку. В этом случае они могли покинуть Тулон, потому что ожидается оккупация немцами южной части Франции.

3. Либо они могли получить приказ следовать в Дакар, чтобы помешать операции «Менейс».

В отношении пункта 1 Первый Морской Лорд заявил, что мы всегда предупреждали французов, что в случае попытки их кораблей пройти в занятые немцами порты мы сохраняем за собой право применить силу. Поэтому совершенно ясно, что мы не можем допустить поворота французских кораблей на север после прохождения пролива.

В отношении пунктов 2 и 3 военный кабинет полагает, что было бы желательно, чтобы

французские корабли направились в Касабланку, причем по многим соображениям. Однако возникает вопрос: если мы сообщим, что мы разрешаем проследовать в Касабланку и ни в коем случае не в Дакар, французы сразу поймут, что у нас имеется особый интерес к Дакару. Это несущественно, если французы сразу намеревались послать корабли в Дакар, чтобы помешать нашей операции, о которой они могли узнать.

Совершенно очевидно, что крайне нежелательно позволить этим кораблям прибыть в Дакар, где их появление может изменить ситуацию на прямо противоположную, когда начнется операция «Менейс». В этом случае мы можем заявить, что в Дакаре имеется немецкое влияние, которое отсутствует в Касабланке.

Подводя итог дискуссии, премьер-министр предложил, а военный кабинет согласился уполномочить Первого Морского Лорда отправить командующему морскими силами Северной Атлантики следующие инструкции:

1. «Ринаун» должен установить контакт с французскими кораблями и запросить их о пункте назначения, дав понять, что мы не позволим им следовать в занятые немцами порты.

2. Если они ответят, что следует на юг, следует уточнить, не идут ли они в Касабланку. Если да, то необходимо сообщить им, что мы не возражаем. Требуется проследить за французскими кораблями до входа в Касабланку.

3. Если французские корабли попытаются проследовать от Касабланки в Дакар, мы должны сообщить, что не можем с этим согласиться.

Первый

Лорд

Адмиралтейства предложил перенацелить 2 крейсера из состава Соединения М так, чтобы они помешали французским кораблям пройти в Дакар».

Паунд поспешил в Адмиралтейство с Ричмонд-террас, и эти инструкции вскоре превратились в радиограммы Адмиралтейства от 13.47 и 14.29. Из всего этого можно сделать вывод, что адмирал Норт был не так уж виноват.

Как позднее писал Хекстолл-Смит: «Паунд и его штаб должны были понимать, что Сомервилл не может связаться с французами. Отсюда можно сделать вывод, что Адмиралтейство было связано в своих действиях решениями кабинета». Далее он высказывает свое собственное мнение: «Судя по всему, штаб Паунда совершенно не волновал переход этих кораблей через пролив. Лишь когда военный кабинет задержался, узнав об этом, тогда завопили и в Адмиралтействе».

Точно такой же вывод можно сделать из заявления Мардера: «Паунд ничего не мог сделать без разрешения военного кабинета».

Однако, как мы уже видели, Паунд в любом случае опередил военный кабинет. Он **не стал** ждать реакции политиканов, чтобы «завопить». Он отправил свои приказы, **как только** узнал о происшествии. И лишь **после** этого он отправился на совещание. Кроме того, во всех заявлениях военного кабинета подчеркивалось, что воспрепятствуют силой переходу французских кораблей на север, и они уже сообщили об этом французским властям.

Однако все приказы, отданные в этот день, уже запоздали, как отмечает Хекстолл-Смит. «Ринаун» не мог перехватить французов, прежде чем они войдут в Касабланку. Однако Сомервилл мог помешать им следовать далее на юг, оказавшись южнее Касабланки

до того, как французы покинут этот порт. Однако шансы на перехват были не слишком высокими, учитывая небольшое число британских кораблей и огромный район, в котором им предстояло действовать. Позднее Паунд указал на это Черчиллю:

«Необходимо понять, что даже в случае, если все пойдет нормально, нельзя ручаться наверняка, что французские корабли не сумеют ускользнуть от патрулирующих к югу от Касабланки «Ринауна» и других кораблей. Перехват кораблей, имеющих такую высокую скорость, как французские, сам по себе исключительно труден, даже если для этого будет использовано много кораблей».

Если рассмотреть ситуацию беспристрастно, то следует признать, что единственным местом, где можно было перехватить французские корабли, оставался Гибралтарский пролив. Но там это не было сделано. Когда началось совещание военного кабинета, еще не было полной уверенности, что французы не направляются на север в порты Ла-Манша или Бискайского залива. Однако Норт не сделал ничего, чтобы предотвратить такой вариант. Адмирал Паунд позднее тоже написал:

«Для того чтобы «Ринаун» имел возможность перехватить французские корабли, когда те проходили через Гибралтарский пролив, необходимо было начать готовиться заранее, а не тогда, когда пришло сообщение «Хотспура». Эсминец 11 сентября в 5.15 заметил 6 военных кораблей всего в 50 милях к востоку от Гибралтара. Начать заблаговременную подготовку можно было либо на основании

телеграммы Форин Офиса № 340 от генерального консула в Танжере, либо после сообщения морского атташе в Мадриде 1809/10. Как вы знаете, телеграмма Форин Офиса появилась только в полдень 14 сентября. Телеграмма морского атташе была получена в Адмиралтействе в 2350/10. Как только она была расшифрована, о ней доложили дежурному офицеру, который в свою очередь сообщил капитану 1 ранга Бевану, начальнику отдела зарубежных операций и показал ему телеграмму. Однако последний ничего не стал делать. После этого Беван был снят с извещением, что вызвал неудовольствие Их Лордств в связи со своими действиями в этом эпизоде. Поэтому ни одна из телеграмм, в которых сообщалось о переходе французских кораблей, не была получена вовремя ни мной, ни заместителем начальника Морского штаба. Впервые мы узнали об этом из радиогаммы «Хотспура», которая была передана в Адмиралтейство Нортон. Но это сообщение прибыло в Адмиралтейство, когда французские корабли уже форсировали пролив.

Сразу как только я узнал об этом, то приказал «Ринауну» разводить пары, а потом отправил его в море. Адмирал Норт как командующий морскими силами Северной Атлантики должен был объяснить, почему «Ринаун» не получил приказа поднимать пары сразу после получения сообщения «Хотспура».

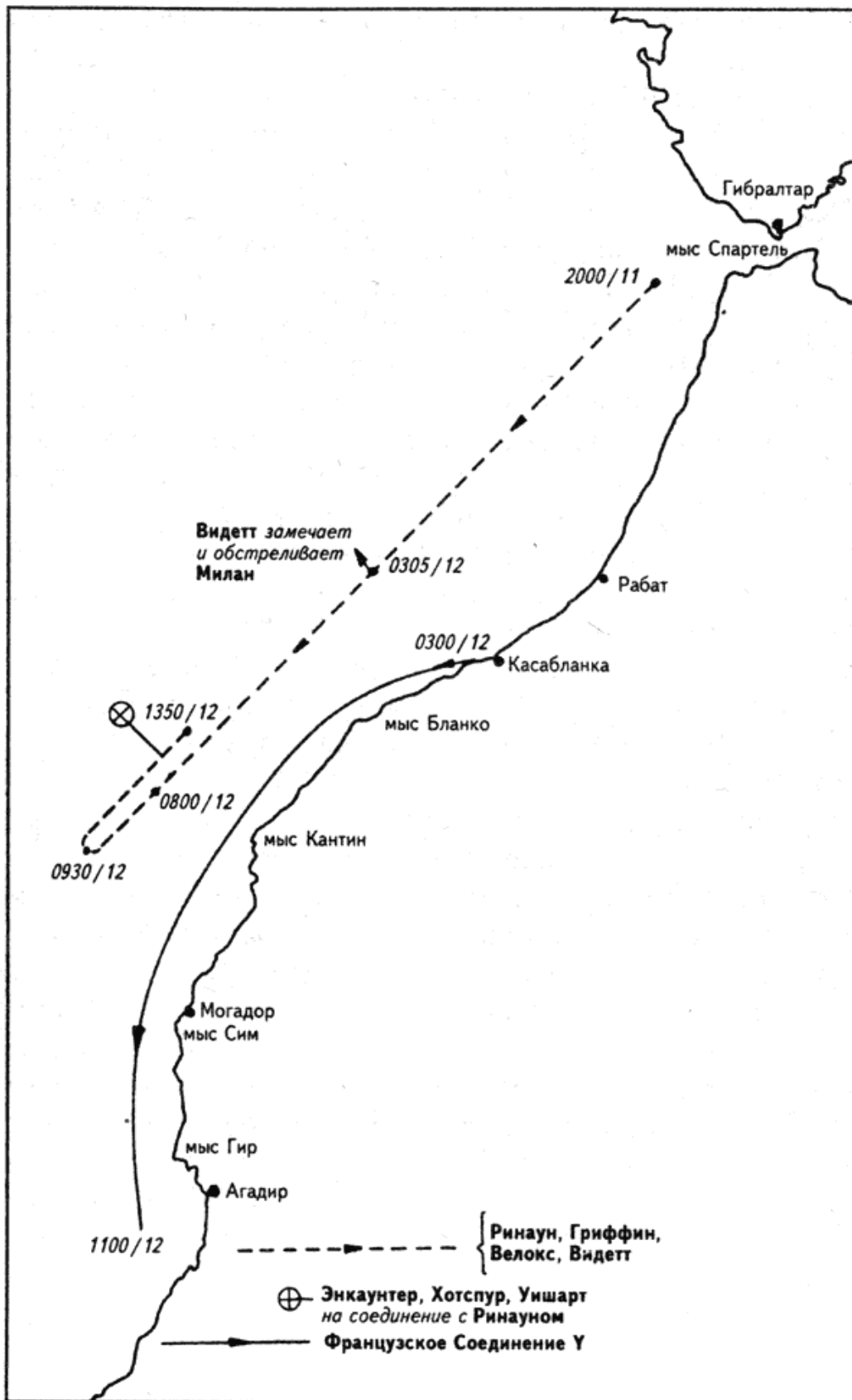
Профессор Мардер отмечает, что с первым абзацем этого заявления можно поспорить. Разумеется, «Ринаун» мог перехватить французские корабли в проливе, если бы подготовка началась сразу после получения

радиограммы «Хотспура». Позднее мы проанализируем этот вариант. Однако адмирал Норт сам признает, что мог это сделать. Позднее он писал, что «Ринаун», находящийся в часовой готовности, «мог выйти в море в 7.00, чтобы перехватить французские корабли, которые вошли в пролив только через 1 час 45 минут».

Таким образом, благодаря тому, что Черчилль назвал «стечением обстоятельств», 11 сентября в 16.1 °Соединение Y благополучно вошло в гавань Касабланки. Французский адмирал намеревался отдохнуть, пополнить запасы, принять на борт небольшое подразделение сенегальской пехоты, предназначавшееся для усиления гарнизона Дакара. А после этого эскадра должна была следовать в пункт назначения — Либревиль. Но ему пришлось пересмотреть свои планы, потому что обстановка изменилась. Поэтому еще раз вернемся к событиям вечера 11 сентября.

В 16.15 адмирал д'Аркур отметил, что эскадра прибыла в Касабланку. Немного позднее адмирал Бурраге прибыл к нему в штаб. Они пообедали вместе с командиром «Жоржа Лейга» капитаном 1 ранга Шателе. За обедом они обсудили события, происшедшие в Виши после подписания перемирия. Адмирал д'Аркур узнал, что дух населения Франции продолжает падать, однако флот еще держится. «Настроение на крейсерах бодрое», — записал он позднее. Именно в то время, когда они обедали, д'Аркур получил 2 важных сообщения с севера, которые все перевернули. Первое сообщение было датировано 17.30. Его отправил наблюдательный пост возле мыса Спартель, расположенного на северо-западной оконечности Африки. В сообщении говорилось, что замечены линкор и 4 эсминца, идущие на юго-запад. В 18.45 пришло более

неточное, но еще более тревожное сообщение. На этот раз были замечены «2 крейсера и 4 эсминца или 1 авианосец и 4 эсминца», которые следовали тем же курсом, что и первая эскадра.



Д'Аркур принял немедленные меры. Было ясно, что англичане в Гибралтаре спохватились и бросили вдогонку крупные силы. (Как мы знаем, сначала были замечены «Ринаун» и 3 эсминца, а потом 3 эсминца Леймана.) Французы могли сделать два вывода. Первый: эскадра тяжелых кораблей может обстрелять Соединение Y, стоящее на якоре в Касабланке, как это произошло в Мерс-эль-Кебуре. Французы прекрасно помнили этот инцидент. Д'Аркур опасался, что такой обстрел может привести к большим потерям не только в военных кораблях. Могут пострадать торговые суда в гавани, а также гражданское население города. Он не имел ни малейшего желания отвечать за подобный разгром. Второй: если даже обстрел не состоится, Бурраге и его эскадра попадут в ловушку. Используя выражение самого адмирала: «Будут загнаны, как крыса в нору».

Поэтому в 18.32 он сообщил об этом Бурраге, который уже вернулся на свой флагманский корабль «Жорж Лейг». В 18.30 д'Аркур сообщил подводным лодкам «Амазоне», «Амфитрите» и «Сибилле», которые патрулировали возле Касабланки: «В 17.30 возле мыса Спартель замечены 1 линкор и 4 эсминца, курс 245».

В 18.41 всей системе береговой обороны было приказано с полуночи находиться в состоянии полной боевой готовности. Через 5 минут д'Аркур связался с командующим авиацией генералом Буска, который находился в Рабате. Адмирал потребовал подготовить к рассвету 12 сентября истребители и бомбардировщики.

А с севера продолжали поступать новые сообщения. В 19.45 адмиралу дол ожил и:

«4 эсминца и 1 корабль, похожий на крейсер или авианосец, прошли мимо мыса Спартель. Скорость 18 узлов, то есть больше, чем у первой группы».

(Сначала донесли о 2 авианосцах, но в 20.00 пришло уточнение.) Снова д'Аркур передал эту информацию подводным лодкам, авиабазе в рабате и Бурраге. В 22.00 адмирал Бурраге решил выходить как можно быстрее, о чем сообщил на берег. В темноте закипела работа. Эскадру старались вытолкнуть в море раньше, чем затянется сеть. Подводным лодкам сообщили, что Соединение Y планирует выйти в 3.00, об этом же были извещены Рабат и другие штабы. В 22.30 у летчиков запросили организовать утром 12 сентября воздушную разведку между Мехедией и Сафи. Эсминец «Милан», который находился в море и оказался в опасной зоне, получил приказ быть начеку. Он планировал прибыть в Касабланку утром 12 сентября, после того как проводил к мысу Ортегаль транспорт «Липари». Это предупреждение было отправлено в 23.45. К несчастью, «Милан» еще вчера перешел на другой шифр, поэтому он так ничего и не узнал. Прошло слишком много времени, прежде чем на эсминце расшифровали весь ворох радиogramм, пришедших из Касабланки. Но вскоре ему предстояло получить более веское доказательство, что англичане неподалеку.

В порту и на кораблях Соединения Y продолжалась суматоха. Командир «Глуара» вспоминал, что «визит был просто скомкан». Несколько пассажиров так и не успели попасть на корабль до выхода, а запасы свежей провизии так и остались на берегу.

Д'Аркур и его штаб в эту ночь не имели ни одной свободной минуты. В 0.36 штаб ВВС в Рабате получил требование организовать на рассвете истребительные патрули над Касабланкой, «чтобы взаимодействовать с

крейсерами, которые проследуют вдоль берега на юг, пока позволяет радиус действия самолетов». Очевидно, французы опасались атаки самолетов «Арк Ройяла», а кроме того хотели избавиться от английских самолетов-разведчиков.

В 1.30 корабли Соединения Y начали выходить из порта. «Малин» вышел в 2.00 вместе с «Монкальмом», чтобы провести разведку. В 2.20 вышел «Глуар», в 2.50 «Жорж Лейг», в 3.10 «Одасье», последним в 3.30 «Фантаск». Подводная лодка «Антилопе» вышла в 4.30. В 4.50 штаб воздушного округа Марокко информировал д'Аркура, что не может обеспечить истребительное прикрытие. Это была очень неприятная новость, так как еще до выхода кораблей Бурраге начали поступать сообщения о замеченных возле берега британских кораблях. Вполне могло оказаться, что французы все-таки не успели бежать.

К 4.0 °Соединение Y построилось и полным ходом пошло на юг, прижимаясь к берегу, чтобы избежать обнаружения. В 6.00 три бомбардировщика Гленн-Мартин поднялись в воздух, чтобы произвести поиск впереди и позади эскадры. В 7.05 они заметили эскадру Бурраге, идущую на юго-запад двумя группами, примерно в 30 км от Дар-эль-Хашми. Позади них в темноте осталась Касабланка. Британский капкан захлопнулся впустую.

Однако океан был не таким уж пустынным, как можно было бы подумать, читая послевоенные отчеты. Если бы Соединение H находилось ближе к берегу, войдя в 20-мильную запретную зону, оно оказалось бы совсем недалеко от Соединения Y. В этом случае у него появлялись призрачные шансы перехватить французов. Но ни в одной работе не содержится даже намек на такую возможность. А теперь давайте посмотрим, что действительно происходило неподалеку от Касабланки в эту ночь и позднее.

Глава 13.

Ночное столкновение

Мы оставили адмирала Сомервилла с «Ринауном», «Гриффином», «Велоксом» и «Видеттом», когда он следовал на юго-запад от Касабланки. Адмирал намеревался занять позицию южнее этого порта, чтобы утром ожидать сообщений авиаразведки о ситуации. Корабли шли курсом 220° со скоростью 24 узла, когда эсминец «Видетт» в точке $34^{\circ}01' \text{ N}$, $8^{\circ}33' \text{ W}$ по пеленгу $160'$ на расстоянии 6 миль неожиданно заметил неизвестный корабль. Он шел без огней, если не считать яркого белого фонаря на мостике.

В 2.38 неизвестный корабль находился по пеленгу 170° и повернул на курс примерно 230° . Капитан-лейтенант Уолмсли немедленно повернул на курс 190° и увеличил скорость до 28 узлов, чтобы сблизиться и проверить, кто это. Одновременно он просигналил на идущий за кормой «Ринаун»: «Подозрительный корабль слева по носу, проверяю».

Однако на «Ринауне» приняли только первое слово этого сигнала. Капитан-лейтенант Уолмсли дает красочную картину происходившего в этот момент:

«Я помню, что совсем незадолго до этого спустился в свою походную каюту (крошечный отсек прямо под мостиком) немного вздремнуть. Внезапно раздался вызов с мостика. Затемненный корабль слева по носу. Мы отрабатывали это десятки раз в артиллерийской школе и на учениях. Ждем рапортов. КДП готов. Прожектор готов. Орудие заряжено осветительным. Приказ: «Запросить опознавательные». Сигнальщик орет: «Не

отвечает». И вы приказываете: «Открыть огонь». Мне кажется, мы не стреляли осветительным снарядом. На дистанции 1 миля для освещения цели вполне достаточно прожектора. Я не уверен, но мне кажется, что я увидел французский флаг у него на мачте».

В действительности на «Видетте» сыграли боевую тревогу, и эсминец приближался к незнакомцу очень осторожно. Оповестительные запрашивали 4 раза, но не получили вообще никакого ответа на свои сигналы. К 2.51 дистанция сократилась до 3000 ярдов, и запрос был повторен еще 4 раза. Снова никакого ответа. Вскоре после этого прожектор «Видетта» распахнул свои шторы, и в его беспощадном свете появился силуэт четырехтрубного эсминца.

Видимость в эту ночь была хорошей. Неизвестный корабль изменил курс, чтобы занять наиболее удобную позицию для торпедной атаки «Ринауна». Видя это, а также не получив оповестительных, Уолмсли, разумеется, приказал открыть огонь. В 3.00 загремели носовые орудия «Видетта». Дистанция составляла 200 ярдов.

Жертвой Уолмсли стал несчастный «Милан». В своем рапорте его командир капитан 1 ранга Плюмежо так описывает происходившее:

«В 3.00 по местному времени мы следовали к мысу Касабланка курсом 113° со скоростью 10 узлов, включив ходовые огни. Британский корабль попытался остановить «Милан» следующим образом. Корабль, который вроде бы следовал у нас за кормой, вышел из колонны вправо, обошел вокруг нас, придя на пеленг 150° , и запросил что-то сигнальным прожектором. Почти сразу он включил боевой

прожектор, после чего сделал 3 или 4 выстрела нам под нос. Это произошло точно в 3.05. Перед тем как началась стрельба, «Милан» попытался с помощью прожектора передать сигнал «Чей корабль?»

В рапорте Уолмсли далее говорится:

«Два залпа, которые мы дали, легли недолетами по корме у эсминца. После второго залпа мы заметили какой-то флаг, и эсминец передал прожектором: «Чей корабль?» Я решил, что это француз и следовательно «свой», а потому приказал прекратить огонь. После этого он отошел под прикрытием дымовой завесы курсом примерно 340°».

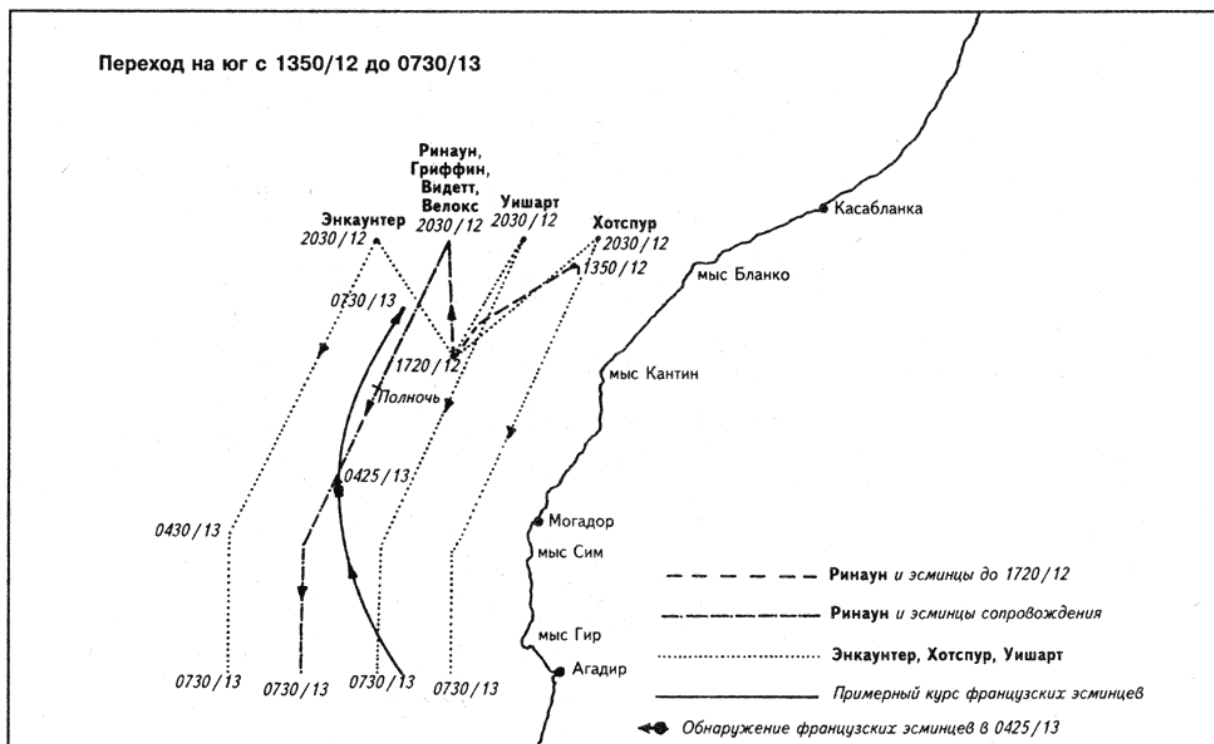
«Видетт» передал на «Ринаун»: «Один французский эсминец по пеленгу 140». Через 2 минуты последовало уточнение: «К моей от 3.05. Французский эсминец ставит завесу и не отвечает на огонь. Курс 340°. Скорость 25 узлов. Мои координаты ZTCS 5529».

Решительные действия «Видетта» окончательно смутили бедного Плюмежо:

«В тот момент нам показалось, что мы столкнулись с легким крейсером типа «Аретуза», находящимся на расстоянии 4 или 5 тысяч метров от нас. «Милан» оторвался, круто положив руль лево на борт и увеличив скорость до 20 узлов. Механикам было приказано дать дым из 4 котлов. Все эти приказы были исполнены без задержки. Тем временем команда была вызвана на свои места по боевой тревоге. Чтобы укрыться за дымзавесой, «Милан» сначала повернул на курс 310°, а потом на север. Когда мы вышли из дыма, то прочитали переданный

прожектором приказ «Остановиться». Продолжая ставить завесу, «Милан» увеличивал скорость до 25, 30 и наконец до 34 узлов, постепенно выходя на курс 130° в направлении Касабланки».

Хотя в более счастливые времена Плюмежо действовал совместно с кораблями британского флота, он не сумел опознать встреченный корабль, что в тех обстоятельствах было неудивительно. Древний маленький «Видетт» с его 102-мм хлопушками мог гордиться тем, что его приняли за легкий крейсер. Капитан-лейтенант Уолмсли, когда позднее услышал об этом, был страшно изумлен. Но юмор ситуации люди осознали позднее. Инцидент мог принять гораздо более скверный оборот, если бы «Милан» имел намерение торпедировать «Ринаун». Он вполне это мог бы сделать, если бы не бдительность «Видетта». Можно отметить, что французы продемонстрировали завидную выдержку, воздержавшись от ответной стрельбы, когда по ним был открыт огонь. Это позднее повторилось во время других инцидентов. Этот эпизод высветил несколько важных нюансов. Он показал, что всегда существует опасность столкновения с французами, и что в ночных условиях при отсутствии радара не всегда преимущества находятся на стороне более сильной эскадры. Он также продемонстрировал, что Сомервиллу исключительно сложно выполнять полученные приказы минимальными силами. Попытка остановить и запросить французов может завершиться чем угодно, ведь их намерения совершенно неизвестны.



Переход на юг с 1350/12 до 0730/13

До того как погоня увела один из эсминцев слишком далеко, Сомервилл в 3.18 попытался отозвать «Видетт» назад, но это не удалось. В результате «Ринаун» остался более чем уязвимым для атак подводных лодок, которым могла способствовать лунная ночь. Связаться с эсминцем удалось только в 5.00, когда ему приказали занять место за кормой линейного крейсера и передать отчет, притушив прожектор. Его погоня за «Миланом» увела эсинец не слишком далеко от эскадры, что подтверждает рапорт Плюмежо:

«Мне показалось, что крейсер гнался за нами не более 15 минут. Я снизил скорость, выйдя на 100-метровую глубину. Когда мы достигли глубины 50 метров, скорость была снижена до 15

узлов. Мы остались крейсировать перед Касабланкой, дожидаясь рассвета».

После этого он отправил свое собственное донесение в штаб морских сил в Марокко, где он был получен в 5.45.

Как позднее вспоминал Уолмсли, во время встречи с французом он чувствовал себя, мягко говоря, неудобно, «так как мы имели инструкцию не открывать огня первыми». Позднее адмирал Сомервилл так прокомментировал этот инцидент:

«Видетт» действовал совершенно правильно с точки зрения обязанностей корабля охранения. Он принял немедленные меры, чтобы помешать подозрительному кораблю занять такую позицию, с которой он мог атаковать торпедами «Ринаун».

Свидетели, находившиеся на мостике «Ринауна» в это время, утверждают, что в момент открытия огня французский эсминец уже не представлял непосредственной угрозы эскадре. Однако для командира «Видетта» это было совсем не очевидно, так как его внимание было целиком поглощено отражением потенциального противника.

После включения прожектора национальная принадлежность эсминца была установлена совершенно точно. Кроме того, по свидетельству командира «Видетта», орудия и торпедные аппараты французского корабля стояли по походному. Поэтому «Видетт» прекратил огонь, что было совершенно правильно и соответствовало параграфу 4 инструкции командующего морскими силами Северной Атлантики 465/2438 от 10 июля, в котором

говорилось: «Корабли должны быть готовы атаковать, но не должны открывать огонь первыми».

С другой стороны, французский эсминец не сумел сразу включить ходовые огни и опознать себя, когда поступил запрос. Потом он не стал немедленно уходить от военных кораблей воюющей державы, что невольно ставило его под удар. Поэтому я считаю, что вся ответственность за повреждения и потери, которые могли последовать, целиком лежит на французском корабле».

К счастью, на сей раз обошлось без потерь и повреждений с обеих сторон.

В эту ночь «Видетту» повезло еще раз, так как и другой французский корабль при встрече с эминцем проявил сдержанность. В 5.00 подводная лодка «Амфитрите» заметила эсминец в 30 милях к западу от Касабланки и сообщила о встрече, даже не попытавшись атаковать его. Этот эпизод показывает, насколько предусмотрительным было решение Сомервилла не приближаться к берегу менее чем на 30 миль. В противном случае 4 подводные лодки Виши вполне могли обнаружить «Ринаун» и атаковать его на законных основаниях. Если бы они сделали это, «Ринаун», который имел весьма жидкое охранение, вполне мог получить серьезные повреждения недалеко от берега, и позднее французы смогли бы потопить его или даже захватить. В это время погоня уже потеряла всякий смысл. Корабли Соединения Y находились рядом с берегом и гораздо южнее, ускользнув от англичан. Разумеется, в тот момент Сомервилл не подозревал, что птички уже упорхнули.

Сомервилл продолжал стремиться на юг, чтобы оказаться между Соединением Y и Дакаром, но вскоре ему стало ясно, что французы постоянно следят за его

эскадрой. В 8.22 слева по корме был замечен самолет Гленн-Мартин, который терпеливо следовал за британскими кораблями. Этот самолет передал на базу в Рабате: «1 линкор и 3 эсминца следуют на юго-запад в 100 км от мыса Кантин». Соединение повернуло на север, когда самолет пролетел над головой, но этот маневр тоже был замечен французами.

Почему Сомервилл решил повернуть обратно? Ответ очень прост. Французские самолеты все утро посылали полные и точные сообщения о его передвижениях, а сам Сомервилл имел только крайне неточное донесение летающей лодки «Лондон», появившейся над Касабланкой. Этот момент позднее был упущен из вида всеми историками. «Только во второй половине дня 13 сентября самолеты сумели тщательно осмотреть гавань». «Разведывательные самолеты из Гибралтара пролетали над Касабланкой днем 11 и 12 сентября, но ничего не увидели из-за дымки». Или следующее: «Из-за плотной дымки, укрывшей Касабланку, разведывательные самолеты, отправленные Нормом из Гибралтара, не сумели сообщить точно, остались крейсера в гавани или нет».

Над гаванью действительно стояла дымка, однако вне зависимости от того, остались французские корабли в гавани или ушли, сообщение, полученное Сомервиллом, было недвусмысленным. Это потом признал сам адмирал:

«В 9.23, когда «Ринаун» находился в точке 32°20' N, 10°30' W, разведывательный самолет сообщил, что в гавани Касабланки замечены 3 крейсера и 3 эсминца. Возможно, там находятся и другие корабли. Поэтому я повернул на северо-восток, чтобы встретиться с 3 дополнительными эсминцами («Хотспур», «Энкаунтер», «Уишарт»),

которым я ранее приказал следовать курсом 220° со скоростью 16 узлов.

Я сообщил Адмиралтейству в радиограмме от 1109/12, что намереваюсь патрулировать между мысом Бланко и Агадиром, двигаясь на юг ночью и на север днем. Самый близкий к берегу эсминец будет располагаться на расстоянии 20 миль от него. Я также сообщил, что погода препятствует дозаправке в море, поэтому, если она не улучшится, 2 моих эсминца будут вынуждены прекратить патрулирование вечером следующего дня, а третий еще через сутки».

Первыми двумя были «Велокс» и «Видетт», третьим «Гриффин».

Сомервилл выбрал именно такой вариант патрулирования лишь потому, что счел информацию о присутствии Соединения Y в Касабланке, полученную от Норта, совершенно достоверной. Мы знаем, что это сообщение было абсолютно неверным. Почему же оно было отправлено?

Мы можем обнаружить объяснение в боевом дневнике 202-й эскадрильи. В 6.40 «Лондон» К-6930 вылетел из Гибралтара, чтобы выполнить просьбу Сомервилла о проведении разведки в Касабланке, «чтобы выяснить, находятся ли в гавани французские корабли, обнаруженные 11 сентября». Этот самолет вернулся в 11.25, а его сообщение, полученное Сомервиллом в 9.23, гласило, что присутствие Соединения Y «подтвердилось».

В тот же день в 13.00 вылетел еще один «Лондон» К-5908. Он вернулся в 20.00, и его донесение также «подтвердило» присутствие французской эскадры.

Таким образом, у Сомервилла и далее Черчилля, Паунда и командиров операции «Менейс» создалось впечатление, будто Соединение Y все еще стоит в

Касабланке. А в действительности оно уже давно шло на юг к Дакару. Паунд и Адмиралтейство решили не давать распоряжение «Арк Ройялу» и крейсерам, приданным Соединению М, задание перехватить французов, хотя в это время британская эскадра находилась гораздо южнее и могла сделать это без труда. «Арк» мог поднять самолеты-разведчики, но ведь ему сообщили, что французы застряли в Касабланке. Несколько дней спустя Сомервилл написал:

«Следует напомнить, что воздушная разведка из Гибралтара сообщила, что эти корабли простояли в порту весь день 12 сентября. Последующий опрос пилотов и наблюдателей показал, что они не сумели **точно** опознать корабли. Если бы это было известно утром 12 сентября, тогда «Ринаун», вероятно, смог бы перехватить французов, продолжая следовать на юг».

Хотя этого не произошло, Адмиралтейство могло приказать Соединению М сделать это. Отсутствие точной информации у адмирала Норта и Адмиралтейства имело плохие последствия, но винить в этом Адмиралтейство не следует. Нам также известно, что французы в Касабланке знали о присутствии Соединения М. Поэтому адмирал Бурраге был серьезно встревожен и даже изменил свои последующие планы.

Адмирал Сомервилл, совершенно не подозревая, что с каждой минутой расстояние между ним и его противником увеличивается, во второй половине дня 12 сентября следовал на север. В 13.30, находясь в точке 33°05' N, 9° 40' W, он встретился с прибывшими из Гибралтара эсминцами Леймана, после чего вся эскадра снова повернула на юг. Вечером 11 сентября Сомервилл отдал общий приказ своему соединению:

«Для вашей информации:

Французская эскадра, которая прошла через Гибралтарский пролив, этим утром прибыла в Касабланку. Мы имеем инструкции поддерживать контакт с ней. Если они направятся в Дакар или порты Бискайского залива, мы должны сообщить, что не можем допустить такого передвижения. В случае необходимости мы используем силу».

Теперь Сомервилл имел в своем распоряжении достаточно кораблей, поэтому он мог организовать патрулирование по-настоящему, захватив более широкую полосу. Предполагалось, что французская эскадра покинет Касабланку после наступления темноты (около 22.00) и направится на юг со скоростью 25 узлов. Поэтому развернутая Сомервиллом цепь должна оказаться южнее самой крайней точки, в которой могут находиться французы на рассвете 13 сентября. Он прекрасно сознавал, что кораблей у него все-таки недостаточно, а французская авиация, следящая за ним, может заранее предупредить Соединение Y о засаде. Однако ничего больше он сделать не мог. Сомервилл передал свой план на эсминцы, сопровождающие «Ринаун»:

«Поиски. После получения приказа кораблям развернуться в линию к 20.30 с интервалом 30 миль между группами по пеленгу 270° от восточной группы, находящейся у мыса Кантин. Последовательность групп с запада на восток: первая — «Энкаунтер»; вторая — «Ринаун», «Велокс», «Видетт», «Гриффин»; третья — «Уишарт»; четвертая — «Хотспур». Первоначальный курс 205°. В 4.30 повернуть на курс 180°, в 7.30 — на курс 360°, двигаться по

собственным следам. Скорость при движении на юг — 17 узлов, на север — 14,5 узлов. Зигзаг выполнять независимо. «Хотспуру» не подходить к французскому берегу ближе чем на 20 миль.

Действия. Сообщить о контакте и следить. Не связываться для передачи моего 2015/11 без особого приказа. Особое внимание пункту 4 меморандума командующего морскими силами Северной Атлантики № 455/2458 от 10 июля»^[6].

Пока эсминцы разворачивались в линию для поиска, Сомервилл в 16.34 получил второе донесение самолета-разведчика, в котором говорилось: «Присутствие подтверждено». Его переслал Норт. Как заметил Сомервилл: «Хотя рапорт был несколько путанным, он подтвердил, что крейсера и эсминцы все еще в Касабланке».

Тем временем находящийся далеко на юге Бурраге старался подавить свои страхи, потому что самолеты-разведчики постоянно сообщали о вражеских кораблях вокруг него. Бомбардировщики из Рабата находились в воздухе весь день и постоянно отправляли в эфир все новые радиogramмы. Группу «Ринауна» они впервые обнаружили в 7.30. В 8.45 она снова была замечена. В 9.00 еще один самолет увидел Соединение Y в 25 милях севернее мыса Кантин. Через час адмирал д'Аркур попросил генерала Буска выслать разведку в район между 29°30' и 32°30' N, чтобы получить новую информацию. В ответ на эту просьбу в 13.30 из Касабланки вылетели еще 2 бомбардировщика, однако пилотам было запрещено передавать рапорты по радио. Они должны были доложить лично после возвращения. Французы опасались, что передача будет перехвачена, и это позволит англичанам обнаружить Соединение Y. Один из этих самолетов в 14.00 увидел французскую эскадру юго-западнее Агадира. Второй самолет заметил

3 эсминца Леймана, которые шли на встречу с «Ринауном». Однако, повинаясь приказу, пилот ничего не передал. Только после возвращения на базу он сообщил: «В 15.15 заметил 3 корабля, вероятно иностранные эсминцы, в 8 милях западнее Могадора. Идут на юг со средней скоростью».

Нанеся эти отметки на карту, французский адмирал решил, что противник окружил его со всех сторон, поэтому он скоро будет отрезан от баз и зажат в клещи. «Дела начали принимать неприятный оборот», — писал Красе.

Бурраге решил, что его единственным шансом будет увеличить скорость до предела, чтобы прорваться в Дакар раньше, чем все эти группы появятся перед ним. Но сделать это было сложно. Его лидеры имели недостаточно топлива, чтобы преодолеть расстояние более 1000 миль со скоростью 27 узлов, как планировал адмирал. Хотя неоднократно говорилось, что эти корабли могли во время операций развить скорость более 40 узлов, это можно было делать лишь на коротких дистанциях. Самым уязвимым местом «Фантасков» оставалась недостаточная дальность плавания, даже при скорости 27 узлов. Именно этот минус мог сейчас сказаться роковым образом, поэтому Бурраге решил пойти на сознательный риск и отправить их обратно в Касабланку. Сам он с легкими крейсерами намеревался следовать дальше. Это было не последнее рискованное решение французского адмирала. Чтобы уклониться от британских сил, сообщения о которых он получал постоянно, и которые держались недалеко от берега, Бурраге решил, что эсминцы должны на обратном пути сделать большой крюк в открытый океан. Таким образом они должны были далеко обойти «Ринаун» и его компанию. Соответствующий приказ адмирал отдал капитану 1 ранга Стилю в 20.50. Через 5 минут он был исполнен.

После того, как 3 лидера повернули навстречу своим преследователям и направились на северо-запад со скоростью 20 узлов, 3 легких крейсера в 21.15 увеличили скорость до 27 узлов и помчались на юг. 14 сентября в 10.00 они на большом расстоянии обогнули мыс Верт. К сожалению для Стиля, его крюк в Атлантику не только не позволил обойти Сомервилла, но наоборот, вывел французов прямо ему в руки. Если бы лидеры шли внутри 20-мильной запретной зоны вдоль берега, они встретили бы один «Хотспур».

В 4.05 (или в 3.05 по GMT, которым пользовались французы) произошла неизбежная встреча между британскими и французскими кораблями. «Гриффин», возглавлявший прикрытие «Ринауна» и расположенный справа по носу у флагмана, внезапно заметил 3 темных силуэта, идущих курсом 20° со скоростью от 20 до 25 узлов. Соединения быстро сближались, и вскоре французов увидели наблюдатели на мостике «Ринауна». Их твердо опознали как лидеры типа «Фантаस्क». Командир эсминца «Видетт» прекрасно помнит этот эпизод:

«На следующую ночь прямо посреди «собаки» у меня над головой загремел звонок. На этот раз мы заметили 2 французских эсминца. Они шли строем фронта. Один прошел справа от нас, второй слева. «Ринаун» мог их ясно видеть, но я ничего не предпринимал. Но я помню, как успел подумать, что, обойдя меня с двух сторон, они могут разнести меня на куски. Я думал, что это лидеры типа «Могадор», которые были вооружены 8-138-мм орудиями».

Однако это были корабли Стиля. Французы, натолкнувшись на линейный крейсер, были испуганы не меньше Уолмсли, ведь они считали, что находятся

совершенно одни посреди пустого океана. Обе стороны продолжали следовать прежним курсом, не открывая огня, лишь вода клокотала под форштевнями. Эскадры разошлись, едва не касаясь друг друга бортами. Одно неверное движение — и ночь раскололи бы вспышки выстрелов. Однако опасный момент миновал, и вскоре эскадры разошлись. Стилль позднее сообщил: «В точке 31°24' N, 11°30' W встретил эсминец и линкор. Никакой реакции».

Можно понять удивление и облегчение Стиля, отправившего это сообщение. Он с трудом верил собственному счастью. Но ведь адмирал Сомервилл не имел другого выбора, кроме как позволить французским кораблям следовать своим путем. Он считал себя обязанным сообщить об этой встрече Адмиралтейству, что и сделал радиогаммой от 0425/13. Почему этим кораблям, которые были его мишенью, позволили спокойно следовать дальше, хотя инструкции требовали остановить и опросить их?

Прежде всего, Сомервилл просто не мог этого сделать, даже если бы захотел. Скоротечная встреча длилась не более 5 минут, корабли следовали встречными курсами. Если бы «Ринаун» начал разворачиваться, чтобы следовать за французами, они к этому времени уже оказались бы достаточно далеко. В условиях ночной темноты проследить за ними не было возможности. Как потом французский командир доложил адмиралу д'Аркуру, «волна была не слишком сильной, и луна светила ярко». Однако Сомервилл не мог рассчитывать перехватить корабли Стиля, прежде чем они проскочили мимо и растаяли во мраке. Даже если бы у англичан были какие-то шансы проследить за французами, не следует забывать, что те имели колоссальное превосходство в скорости и легко могли оторваться.

Во-вторых, они шли **прочь** от Дакара, а не к нему. Сомервилл имел приказ останавливать любой военный корабль, направляющийся в этот порт. Но если они шли в противоположном направлении, в Касабланку или вообще в открытую Атлантику, удаляясь от конвоя и цели операции «Менейс», не было никаких причин останавливать их. Как констатировал профессор Мардер: «если корабль не шел к Дакару, инструкции Сомервилла позволяли не трогать его».

Наконец, у него был веский аргумент в виде двух радиogramм, которые он только что получил. Ведь они подтверждали, что Соединение Y все еще стоит в гавани Касабланки. Значит, это были совсем другие корабли, пришедшие с юга, о которых Сомервилл не знал ничего. Так как они были точно опознаны как лидеры типа «Фантаск» (в британском флоте их отлично знали), то у Сомервилла должны были возникнуть серьезные сомнения относительно достоверности донесений, полученных из Гибралтара. Более подозрительный человек начал бы складывать два и два и пришел бы к выводу, что Соединение Y все-таки покинуло Касабланку, несмотря на заверения из Гибралтара.

Тем не менее, несмотря на все сомнения, Сомервилл не стал менять план. Соединение H продолжало следовать на юг до 7.30, когда согласно графику повернуло на север и двинулось обратно по собственным следам. Единственное изменение Сомервилл внес из-за опасения, что французские эсминцы сообщат о встрече. Поэтому подводные лодки Виши могли караулить «Ринаун» возле Касабланки. Чтобы спутать расчеты французов, группа «Ринауна» поменялась местами в дозорной линии с «Уишартом». Британские корабли двигались в направлении Касабланки со скоростью 16 узлов. На «Велоксе» и «Видетте» топливо уже подходило к концу, а волнение все еще было слишком сильным, чтобы можно было заправить их с «Ринауна».

Если Сомервилл начал испытывать сомнения относительно места нахождения Соединения Y, то они были усилены новым сообщением самолета-разведчика, полученным утром 13 сентября. Летающая лодка «Лондон» К-6930 вылетела из Гибралтара в 6.40, чтобы в очередной раз осмотреть гавань Касабланки. Когда самолет прибыл на место, он обнаружил, что французские корабли находятся в полной боевой готовности. Разведчик попал под плотный зенитный огонь. Ему пришлось держаться на высоте 10000 футов, где он и проболтался целых 3 часа. Самолет сообщил: «Не заметил никакого движения. Корабли укрыты густой полосой тумана». Гибралтар передал это Сомервиллу, а затем в 9.05 пришла следующая радиограмма: «Корабли в гавани, не могу опознать, густая дымка, никакого движения».

После этого в 11.10 был отправлен следующий сигнал, в котором говорилось только: «Ничего не вижу. Возвращаюсь на базу».

Все это ничем не могло помочь Сомервиллу и ничуть не улучшило его настроение. Как позднее писал адмирал: «Я постоянно просил командующего морскими силами Северной Атлантики требовать более подробных и точных донесений с указанием классов и количества кораблей в гавани».

В 10.01 Сомервилл известил Адмиралтейство о положении с топливом на эсминцах, отметив, что будет вынужден отпустить 2 эсминца в 20.30. Это еще больше сокращало шансы заметить французские корабли, если они выйдут в море сегодня ночью. Сомервилл предложил организовать патруль возле самого Дакара, но Адмиралтейство уже само занялось этим. Во второй половине дня из Гибралтара вылетел «Лондон» К-5908. Хотя пилот имел приказ провести детальную разведку, выполнить его было крайне непросто. Прежде всего, гавань была затянута туманом, хотя позднее он

несколько поредел. Но это лишь повысило шансы зенитчиков Виши, которые пытались отвести душу на неуклюжем тихоходном гидросамолете. Летчик должен был сунуть голову в пасть льва, так как французы давно предупредили, что будут сбивать любой самолет, вторгшийся в их воздушное пространство. Однако они проявили сдержанность, сначала пытались давать предупредительные выстрелы. Некоторое время спустя их терпение кончилось, они начали стрелять всерьез. По крайней мере, К-5908 сумел хорошо рассмотреть гавань. Сначала пилот сообщил, что вообще не видит в порту крейсеров. Зато он заметил 2 истребителя, которые поднимались с аэродрома, чтобы перехватить его, поэтому летающая лодка, не теряя времени, пустилась наутек. Около 16.00 она совершила вторую попытку и заметила эсминец, входящий в гавань Касабланки. Летчики сфотографировали его, пройдя сквозь огневую завесу. Снова в воздух были подняты истребители, и К-5908 не оставалось ничего иного, как возвращаться домой.

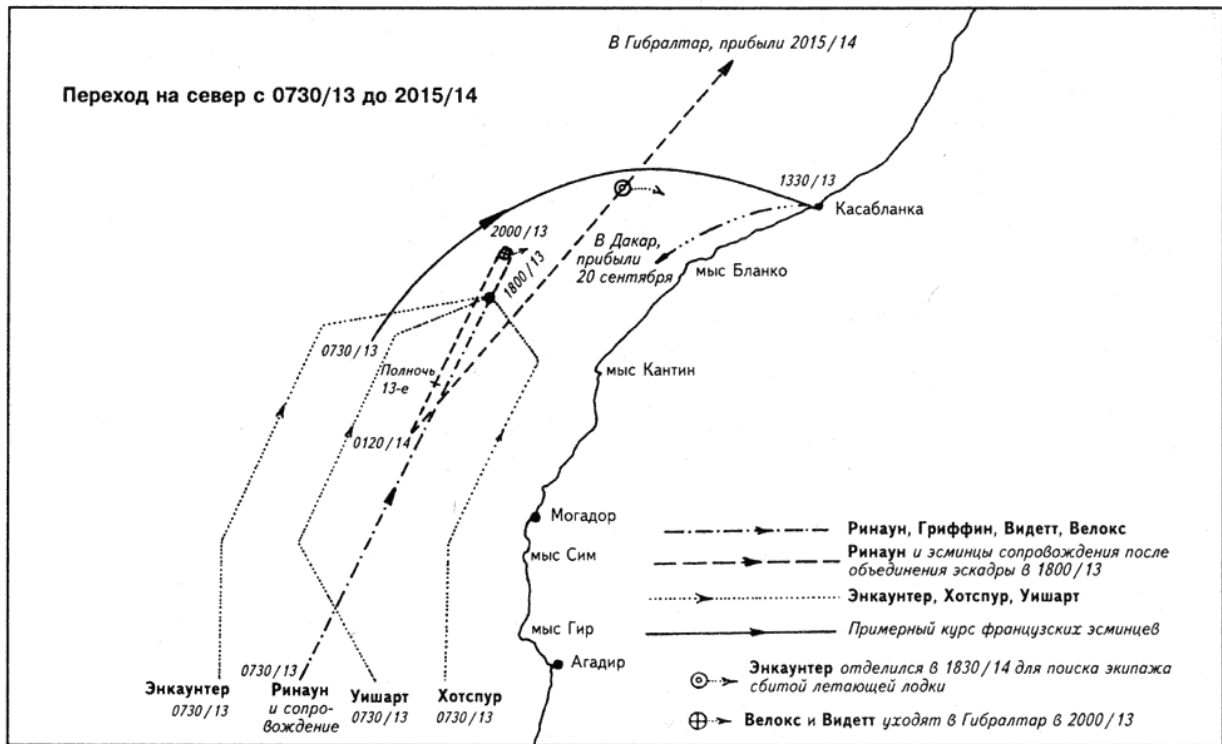
Эти рапорты тут же были отправлены из Гибралтара на «Ринаун», как отметил Сомервилл:

«В 14.08 я получил сообщение от адмирала Норта, в котором говорилось, что данные авиаразведки и фотоснимки по-прежнему неопределенные. Через 2 часа, в 16.20, я получил сообщение самолета-разведчика о том, что крейсеров в Касабланке нет. В 16.43 я сообщил об этом в Адмиралтейство и доложил, что могу предпринять следующее:

а. Прибыть в Гибралтар с 3 эсминцами, заправиться и быть готовым к выходу в море в 1500/14.

б. Прибыть во Фритаун с 2 эсминцами в 1200/19.

с. Прибыть во Фритаун в одиночку в 1000/16. После 20.00 я намеревался исполнять вариант а, так как продолжать патрулирование уже не имело смысла».



Переход на север с 0730/13 до 2015/14 (стр. 283)

Единственное, что занимало Сомервилла во время патрулирования, это заявления Би-Би-Си, которые он считал просто идиотскими, так как знал, что в них нет ни капли правды. Он написал жене об этом: «Сегодняшний выпуск Би-Би-Си сообщает, будто правительство никогда не имело намерения помешать французским крейсерам проследовать на юг в Дакар, что является форменной чушью».

Его удивление разделяли французы в Касабланке. Адмирал д'Аркур и его начальник штаба капитан 1 ранга Косте слушали ту же передачу. «Косте и я слышали

дикую историю о том, что крейсера Бурраге пошли на помощь де Голлю. Союзники **позволили** им пройти!»

Позднее он вспоминал: «Британская пресса пытается породить иллюзию, что 4-я эскадра крейсеров и 10-й дивизион эсминцев прошли в Атлантику с помощью англичан!»

Адмиралы обеих сторон имели то преимущество, что знали суть происшедшего в деталях, но простые люди обо всем этом не подозревали. Они были обмануты, даже члены британского парламента. Один из них позднее стал противником адмирала Норта в палате общин. Мы говорим о Ричарде Стоксе, депутате лейбористской партии от Ипсвича. Его с самого начала понесло не в ту степь, потому что он начал требовать парламентского расследования, опираясь только на прочитанные газеты. Стоке заявил, что все удивляются, почему этим кораблям было позволено пройти через Гибралтарский пролив. И не является ли это свидетельством существования тайного заговора с целью сдать корабли, когда они достигнут западного побережья Африки. Где он вычитал весь этот бред, сказать трудно. Достаточно сказать, что ни в одной британской газете не удалось найти ничего похожего. До прорыва Соединения Y нигде даже не упоминалось о нем. Несомненно, это были какие-то особые парламентские сплетни.

У адмирала д'Аркура в Касабланке было гораздо больше оснований торжествовать, чем у адмирала Сомервилла, возвращающегося после бесплодной вылазки. Эсминец, который самолет-разведчик видел входящим в гавань вечером 13 сентября, был одним из кораблей Стиля, благополучно завершившим путешествие, хотя они были вынуждены разделить из-за различных запасов топлива. Каждый вернулся в гавань самостоятельно и доложил д'Аркуру обо всех ночных событиях и причинах возвращения. Впрочем, в

деталях это знал один Стилль. «Ле Малин» прибыл первым в 13.55 GMT. Через 15 минут появился «Л'Одасье». Капитан 1 ранга Депрэ сообщил, что их отправили обратно, вероятно для того, чтобы крейсера могли следовать далее полным ходом. Он также сказал Д'Аркуру, что видел эсминец и большой корабль, вероятно «Худ». Капитан 1 ранга Стилль прибыл в 15.45 на «Фантаске». Он изложил д'Аркуру все более подробно. Командир эсминцев заявил, что ему приказали провести отвлекающий маневр на западе, а также сообщил, что видел 3 эсминца и «Ринаун», которые прошли вплотную к нему.

Тем временем французские крейсера без помех следовали на юг. Все складывалось удачно для французов. Однако для англичан 13 сентября стало более чем неприятным днем, полным путаницы и разочарований. В Мадриде Хиллгарта еще раз посетил Делайе, который сказал, что пунктом назначения французских кораблей является Дакар или какой-то другой порт во французских колониях. Эта новость подтолкнула Адмиралтейство посоветовать Сомервиллу начать патрулировать южнее Касабланки. Это было сделано потому, что все еще верили, на основании сообщений самолетов Норта, будто рано утром 13 сентября французские корабли пока стоят в гавани. Адмиралтейство полагало, что еще можно остановить французов. Было высказано предположение, что корабли Бурраге должны высадить войска, чтобы взять под контроль положение в Дуале.

Хекстолл-Смит совершенно прав, когда говорит, что большинство сигналов с информацией о французской эскадре, циркулировавших между Сомервиллом, Нортом и Адмиралтейством, было также передано адмиралу Джону Каннингхэму, командиру Соединения М.

«Например, Каннингхэм знал, что французские корабли прибыли в Касабланку, и что возле порта их караулит «Ринаун». Он также знал, что на эсминцах Сомервилла не хватает топлива. Наконец он получил сообщение Адмиралтейства о возможном пункте назначения французских кораблей, а также экстренную радиограмму Сомервиллу от 1643/13 о том, что французских крейсеров в Касабланке нет. Но только 14 сентября в 12.16 Адмиралтейство сообщило самому Каннингхэму, что крейсера Бурраге покинули порт неизвестно когда, и приказало адмиралу помешать им прибыть в Дакар».

Это не совсем точно и не совсем честно по отношению к Адмиралтейству. Радиограмма Сомервиллу в 16.43 действительно констатировала, что на основании донесения самолета-разведчика, крейсеров в Касабланке нет. Однако в 17.30 **тот же самый** самолет передал, что **видит** один крейсер в Касабланке. Как мы знаем, это была ошибка, но это сообщение **вполне могло** быть и правдой. Адмиралтейство, Норт, Сомервилл и Каннингхэм не могли знать это наверняка. Но это было единственное достоверное сообщение. Все остальные помещали Соединение Y в 1000 миль от его действительного места нахождения. Вероятно поэтому в 19.47 Адмиралтейство отправило Сомервиллу очередную радиограмму, приказав идти к Дакару со скоростью 18 узлов, имея при себе эсминцы.

Из-за острой нехватки топлива «Велокс» и «Видетт» уже не могли этой ночью занять те же места в линии дозора, что и предыдущей. Их должны были заменить «Хотспур», «Энкаунтер» и «Уишарт», а они в 20.00 были отправлены в Гибралтар. «Ринаун» оставил при себе

«Гриффин» в составе охранения, и 5 кораблей в очередной раз повернули на юг.

В Лондоне вечером прошло очередное совещание Комитета начальников штабов. На основании не слишком уверенных сообщений самолетов и донесения «Ринауна» о ночных встречах был сделан вывод, что французская эскадра, вероятно, **уже покинула** Касабланку и направляется в Дакар. Было принято решение использовать все подходящие корабли Соединения М, чтобы постараться перехватить французов до того, как они прибудут в порт. Совершенно ясно, что Соединение Н уже ничего не могло сделать. Однако оно могло оказаться полезным в Гибралтаре или около Касабланки, чтобы помешать новой попытке перебросить подкрепления в Дакар. Поэтому Сомервиллу был отправлен новый приказ.

«В 1.00, когда я находился в точке 3Г 50' N, 10°40' W, я получил радиограмму Адмиралтейства от 2335/13, в которой мне приказывали следовать в Гибралтар и принимать топливо. После этого Соединение Н на максимальной скорости, которую позволяла погода, направилось в Гибралтар».

Однако это не означало, что воздушное наблюдение за Касабланкой будет ослаблено. Были подготовлены планы провести разведку уже на следующее утро, чтобы получить точную информацию, какие все-таки корабли находятся в порту. До сих пор переход Соединения Y не сопровождался никакими потерями, в основном благодаря сдержанности, проявленной французами. Но теперь ситуация повернулась иначе.

Утром 14 сентября 202-я эскадрилья отправила самолет-разведчик особенно рано. Летаящая лодка «Лондон» К-5958 вылетела из Гибралтара в 4.30, чтобы

застигнуть врасплох французскую систему ПВО. Самолет сумел сфотографировать порт, но, когда он в 11.30 вернулся, выяснилось, что снимки опять получились нечеткими. В 13.00 «Лондон» K-9682 взлетел, чтобы совершить новую попытку. Его пилотировал капитан авиации Брюс МакКал-лум, вторым пилотом был старший лейтенант авиации Эдвин Минчинтон, вместе с ними были еще 3 человека. Они имели приказ пролететь над Касабланкой и сфотографировать район Тарифы. Больше о K-5958 ничего не было слышно, пока в 15.32 в Гибралтаре не приняли сигнал SOS, а затем передача резко оборвалась. Эсминец «Хотспур», сопровождавший «Ринаун», сообщил, что тоже слышал SOS от самолета. В нем не были указаны координаты, и этот сигнал не был принят больше ни одним кораблем, но Сомервилл все-таки передал информацию Норту.

Это был K-5958, и его судьба стала известна из французских документов. В 15.30 летающая лодка «Лондон» была перехвачена на высоте 6000 футов примерно в 2 милях от берега 2 истребителями Кертисс «Хок» из эскадрильи 2/5, базирующейся в Касабланке. Они взлетели в 15.16, когда «Лондон» был впервые замечен французами, и получили приказ перехватить самолет, уточнить его задание и выпроводить за пределы французского воздушного пространства. Головной истребитель пилотировал капитан Убер Монрайс. Оба истребителя быстро сблизилась с английской летающей лодкой, которую сразу опознали как самолет типа «Лондон». Они сблизилась с разведчиком, и тот открыл огонь, хотя не сумел причинить серьезных повреждений. Впрочем, когда Монрайс приземлился, были найдены пробоины в пропеллере и запасном топливном баке, по счастью пустом.

Оба французских истребителя летели с пулеметами, поставленными на предохранитель. Однако, попав под

огонь, Монрайс привел пулеметы в готовность. Тем временем пилот «Лондона» бросил свою машину в пике, пытаясь скрыться. Это была напрасная попытка, так как юркий истребитель быстро нагнал его и открыл огонь, добившись по крайней мере 20 попаданий в 5 заходах. «Лондон» был просто изрешечен и тут же плюхнулся в море, взорвавшись, как только коснулся воды. Обломки быстро затонули всего в нескольких милях от мыса Эль-Ханк.

Подводная лодка «Амазоне» возвращалась из похода в надводном положении и видела все происходящее. Лодка быстро подошла к месту падения самолета и подобрала двух плававших там летчиков. Потом французы вытащили третьего, который страдал от судорог. Это были члены экипажа Симпсон, Харди и Грэхем. Симпсон был ранен пулеметной пулей, но остальные двое были целы. Не удалось найти никаких следов обоих пилотов, которые, судя по всему, утонули в разбитом самолете.

Во время допроса на борту подводной лодки оба здоровых летчика показали, что имели приказ открывать огонь, но Симпсон это категорически отрицал. В ходе организованного расследования действия капитана Монрайса были признаны совершенно правильными. Д'Аркур отправил сообщение в Гибралтар Норту с извещением о том, что «Лондон» сбит как нарушивший французское воздушное пространство. Он сообщил имена спасенных летчиков. Но произошло все это только 15 сентября.

Тем временем в Гибралтаре начали готовиться к самому худшему. В 17.22 на поиски пропавшего самолета вылетел «Лондон» К-5261, но ничего не нашел. Поиск возобновился на следующее утро, когда в 6.30 вылетел К-5909, а в 13.15 — L-7043. Последний самолет пилотировал лейтенант авиации Фаррер. Его едва не постигла та же судьба, так как он был перехвачен 3

истребителями (как позднее сообщили, 2 «Морана» и 1 «Кертисс»). Эти истребители производили ложные атаки, но огня не открывали, и летающая лодка ушла на максимальной скорости. После возвращения летчики узнали о судьбе экипажа пропавшего самолета.

Соединение Н также попыталось помочь. 14 сентября в 18.30 Сомервилл отправил эсминец «Энкаунтер» помогать в поисках. Эсминец направился в указанный район, но, получив сообщение адмирала Норта с рассказом о судьбе пропавшего «Лондона», последовал за «Ринау-ном» в Гибралтар. «Ринаун», «Хотспур», «Гриффин» и «Уишарт» вернулись на Скалу 14 сентября в 20.14, а «Энкаунтер» прибыл на следующее утро. Так завершился бесплодный поход.

Канадец МакКаллум был «симпатичным блондином». Он был прекрасным пилотом летающей лодки и командиром.

Однако, как и многие канадцы, он был склонен к неповиновению. Я подозреваю, что он погиб потому, что перешагнул границы допустимого. Он был женат, и его жена находилась на Мальте. Минчинтон был «высоким, спокойным молодым офицером. Хороший пилот и очень хороший товарищ. Я несколько раз летал вместе с ним», — вспоминал полковник Хорнер.

Сомервилл испытывал понятное возмущение по поводу всего этого.

«Я просто ненавижу эти французские увертки, потому что ты просто не знаешь, где находишься и какой шаг может оказаться ложным, приведя к тяжелой реакции. Люди в Англии просто никогда не пытались представить себя на моем месте. Они пытаются навязать мне свое видение ситуации и вероятного развития событий».

А что Бурраге? Всю ночь и все утро 14 сентября он мчался дальше без всяких происшествий. Каннингхэм и де Голль остановили свои корабли посреди океана, чтобы обсудить, что им делать дальше, дав ему дополнительную фору. К полудню 3 легких крейсера бросили якоря в Дакаре. И лишь тогда «Скуа» с «Арк Ройяла» увидели эти корабли, впервые с того момента, как они прошли Гибралтарский пролив 3 дня назад. Они были украшены флагами расцвечивания, как на какой-нибудь довоенной регате, что было вполне естественно для французов, проделавших столь рискованное путешествие.

Что же в это время делали супер-эсминцы? Они заправились в Касабланке, приняли на борт грузы и личный состав, оставленные в порту накануне. 16 сентября они снова вышли в Дакар. Теперь французы обнаружили, что море пусто. 19 сентября они присоединились к своему адмиралу в гавани Дакара. Но эти переходы на большой скорости аукнулись одному из них. На «Фантаске» произошла серьезная поломка конденсаторов, и его пришлось немедленно поставить на ремонт. Из-за этого он не смог участвовать в боях в первый день операции «Менейс», когда война перешла в горячую фазу. Крейсер «Глуар» тоже надорвал свои машины. Это вскрылось позднее, когда 3 легких крейсера отправились завершать свой поход в Либревиль. Поломка на «Глуаре» произошла в критический момент, когда за ним гнался британский крейсер. После этого «Глуар» ушел из Дакара и из нашей истории.

Опасения, что к этим кораблям могут присоединиться другие, вышедшие из Тулона, были вполне реальными. В Гибралтаре адмиралы Порт и Сомервилл 15 сентября провели совещание, чтобы обсудить, что делать, если такая попытка будет предпринята. Они весьма мрачно оценивали свои перспективы, о чем и сообщили в 16.45 того же дня в

Лондон. Адмиралы констатировали, что предупреждение будет получено слишком поздно, и они просто не успеют подготовиться перехватить французов, прежде чем те подойдут к проливу. А если французские корабли направятся на юг из Касабланки, как это проконтролировать, если нужно избегать инцидентов и не подходить к берегу ближе чем на 20 миль? К тому же французские подводные лодки делают тесную блокаду порта вообще немислимой. Они потребовали от Адмиралтейства четких указаний.

На следующее утро пришел ответ.

«а. За французскими кораблями надлежит следить, если они покинут Средиземное море. В этом случае будут даны новые инструкции относительно последующих действий.

б. Нет необходимости соблюдать 20-мильную запретную зону у французского побережья, но желательно избегать инцидентов, связанных с ее нарушением».

Вечером того же дня в 20.54 Порт и Сомервилл получили достоверную информацию о Соединении Y. Эти 3 легких крейсера были обнаружены в Дакаре.

Во время бесплодного похода Сомервилла адмирал Норт в Гибралтаре мало что мог сделать. Ему оставалось только наладить воздушную разведку. Проходили какие-то местные операции, да и гавань была практически пустой. Подводные лодки «Триад» и «Труант» ночью 11/12 сентября были отправлены в поход, чтобы участвовать в секретной операции MAS-2. В тот же день единственный оставшийся эсминец «Рестер» ушел, чтобы встретить в Бискайском заливе 2 другие подводные лодки, переданные в подчинение Норта. 14 сентября «Тритон» и «Тетрарх» прибыли вместе с ним в Гибралтар. 16 сентября французы

попытались провести еще один пробный конвой через пролив. Эсминец «Фрондер» сопровождал идущий на восток траулер «Алина». Завершив свою миссию, эсминец повернул обратно на запад и снова прошел через пролив. Опять французам никто не помешал.

В тот же день 16 сентября Комитет начальников штабов в полдень собрался на совещание, чтобы обсудить последние события. Черчилль на этом совещании принялся бушевать. Он вообразил, что Соединение У было отправлено, чтобы сорвать операцию «Менейс», и никто не мог его в этом разубедить. Не сумев добиться крови Бевана, он жаждал снять скальп с кого угодно, лишь бы отвести душу. Сначала вспомнил своих польских союзников:

«Премьер-министр заявил, что со времени операции «Скорпио» он был убежден, что необходимо взять поляков под жесткий контроль, так как они принимали в ней участие. От них информация попала к французам, в результате чего правительство Виши показало недюжинную изобретательность и послало группу военных кораблей, которая заправилась в Касабланке, ускользнула от наших сил, отправленных на ее поиски, и прибыла в Дакар. Это событие полностью изменило ситуацию. Продолжать операцию «Менейс» в таких условиях, по его мнению, было немыслимо. С учетом того, что французские корабли могли доставить войска, любая попытка могла завершиться кровопролитием».

Черчилль был убежден, что прибытие этой эскадры настолько укрепило оборону Дакара, что следует отменить «Менейс». Комитет начальников штабов с этим согласился, хотя генерал де Голль категорически

возражал. Вместо этого выделенные силы следовало использовать для консолидации позиций в Экваториальной Африке, начиная с Дуалы.

Однако командиры на местах не разделяли это мнение. Они утверждали, что прибытие Соединения Y мало что изменило, и настаивали, что силы Свободной Франции встретят в самом худшем случае только символическое сопротивление. Здесь они проявили слишком большой оптимизм. Может быть, корабли Соединения Y и не слишком усилили оборону Дакара в военном плане, все равно гарнизон намеревался сражаться до конца, зато моральное воздействие эскадры оказалось колоссальным. Хотя Черчилль и заблуждался, приписывая Соединению Y гораздо большее влияние, чем оно оказало, в оценке общей ситуации он был абсолютно прав. До сих пор британские командиры на местах на самых различных театрах демонстрировали откровенное нежелание участвовать в наступательных операциях, зато командный состав операции «Менейс» буквально пылал энтузиазмом и был совершенно уверен в победе. Поэтому Черчилль решил с ними согласиться. Однако вскоре выяснилось, что эти люди сильно заблуждались, и Черчиллю пришлось принять на себя значительную долю вины за провал операции.

Заметим, что французы до сих пор не подозревали, что готовится высадка в Дакаре. 19 сентября они отправились дальше на юг в Либревиль. Впрочем, из приказов, отданных Соединению Y и перехваченных англичанами, стало понятно, что теперь французы будут более бдительно следить за любыми передвижениями союзников возле своих владений и будут держаться наготове. Перехват кораблей Бурраге и последующий перехват крейсера «Примоге», его подчинение угрозам вместо попытки принять бой переполнили чашу терпения Дарлана. Он взорвался. Умный и тактичный

адмирал Бурраге, который так умело вывел свою эскадру из сложной ситуации, проявив незаурядный дипломатический талант, 20 сентября был отстранен от командования. Командир 3-й эскадры вице-адмирал Эмиль Лакруа спешно отправился на самолете из Тулона в Дакар, чтобы сменить его. Эта замена была совершенно неоправданной и несправедливой. Ни один командир не мог исполнить приказы более точно, чем это сделал Бурраге, хотя они были очень сложными. Однако Бурраге принял свою отставку спокойно и с достоинством, не выказав никакого неудовольствия. (Позднее он получил прощение своего главнокомандующего и был переведен на штабную работу.)

Гнев Дарлана не утих после смещения несчастного командира 4-й эскадры крейсеров. Было приказано вернуться к старой жесткой линии отношений с англичанами, принятой после Мерс-эль-Кебира, которая в последнее время заметно смягчилась. Как мы видели, во время перехода Соединения Y из Тулона в Касабланку и далее в Дакар в приказах неоднократно подчеркивалось, что французские командиры должны всемерно **избегать** применения силы и не вступать в конфронтацию с Королевским Флотом. Но теперь, **после** прибытия в Дакар, но еще до того, как заговорили пушки, прибыло совершенно противоположное указание.

«Моя телеграмма 5676-78 отменена. Отныне при взаимоотношениях с англичанами на Средиземном море и в Атлантике следует руководствоваться следующими принципами:

1. Атаковать любые британские военные корабли, подошедшие ближе чем на 20 миль к нашему побережью и любые британские корабли, представляющие угрозу, где бы они ни были встречены. Разумеется, все эти атаки

следует предпринимать, только если имеющиеся в вашем распоряжении силы достаточны для этого.

2. Проявлять повышенную бдительность, чтобы гарантировать самозащиту и быть готовыми отразить любую атаку, откуда бы она ни последовала.

3. Предпринять все необходимые меры для проведения ответных воздушных атак, как только это будет приказано.

4. Подтвердите получение».

Следует отметить, что эти новые жесткие приказы вступили в силу только после инцидентов 19/20 сентября. Они еще не были отданы, когда Соединение Y проходило через Гибралтарский пролив.

Итак, после прорыва Соединения Удва офицера потеряли свои посты — Бурраге и Беван. А что случилось с адмиралом Нортон? Казалось бы, что для него все обошлось, но хоть с некоторой задержкой, гроза обрушилась на него тоже. Почему так случилось? Объясняет адмирал Паунд:

«Уже в тот день, когда французские крейсера прошли через пролив, стало ясно, что адмирал Норт не выполнил имеющиеся инструкции. Но пока шла операция «Менейс» Морской штаб был слишком загружен, чтобы заниматься не столь срочными вопросами».

Почему он оказался виноват? Просто потому, что не принял мер предосторожности, чтобы помешать французским кораблям прорваться в порты Бискайского залива, что Адмиралтейство считало его главной обязанностью. Как уже отмечалось, его отношение к французам уже вызвало подозрения. Но этот инцидент

стал последней соломинкой даже для адмирала Паунда. Требовалось время, чтобы выслушать объяснения Норта, однако в сентябре 1940 года времени не было ни у кого. Паунда и его штаб занимали более важные и неотложные проблемы, чем последний прокол адмирала Норта. В меморандуме Адмиралтейства были указаны приоритеты: «Царящая в Лондоне обстановка явно повлияла на поспешность, с которой было принято решение. Битва за Британию была в самом разгаре. Проводились ежедневные совещания на самом высоком уровне по отражению вторжения. Морской штаб был занят операцией «Менейс» и текущими операциями на Средиземном море. Следует упомянуть переговоры по обмену американских эсминцев на базы, не говоря уже о ежедневных военных событиях. И все это было срочно и неотложно».

Это был самый сложный для Англии период войны. И все-таки кое-кто до сих пор утверждает, что Адмиралтейство должно было отложить все это в сторону и заняться судьбой адмирала Норта. Разумеется, это полная чушь. Адмиралтейство не могло заниматься Нортом, попросив Гитлера и Муссолини подождать со всеми своими подводными лодками и бомбардировщиками. Поэтому все ограничилось перепиской между Паундом и Нортом перед операцией «Менейс», причем Паунд написал всего одно письмо в ответ на обращение Норта. Оно было датировано 22 сентября и почти целиком состояло из стандартных вежливых ответов на различные вопросы, которые Норт поднимал в своей записке. И снова можно лишь пожалеть о том, **когда именно** оно было послано, потому что дало пищу спекуляциям послевоенных историков. Вот это письмо:

«Мой дорогой Норт,

Я надеюсь, что теперь оборона Гибралтара приведена в нормальное состояние. Некоторое время назад я получил телеграмму губернатора, в которой он говорил, что если бы он получил 6 недель, то все было бы нормально.

Я очень рад, что к вам прибыл генерал МакФарлейн, и могу только надеяться, что он улучшит систему ПВО. Вы можете требовать этого, если французы отреагируют на некоторые наши последние действия и начнут проводить налеты возмездия против вас.

Я рад, что вы освободились от проблемы беженцев, так как было бы крайне трудно отправить их обратно в Марокко. Огромное количество этих людей все еще находится в Лондоне, но постепенно их переправляют в более теплые края.

Мы все здесь гадаем, когда же именно начнется вторжение. Наблюдается огромная концентрация мелких судов во всех портах Ла-Манша, однако мы их усиленно бомбим каждую ночь. Поэтому я думаю, что немцы должны либо начать высадку, чтобы не потерять свои суда, либо увести их подальше. Я не думаю, что они намерены бесконечно держать эти суда под бомбами. Они выбомбили нас из Дувра, поэтому я не вижу причин, по которым мы не сумеем выбомбить их из портов Ла-Манша.

Позиция Испании в настоящий момент остается совершенно неопределенной. По всем свидетельствам, Франко потерял контроль над событиями, и его в любой момент может сместить зять, который является марионеткой немцев.

Кажется, Сэм Хор думает, что если мы продержимся еще месяц или 5 недель, Испания

примкнет к нам.

Мне совсем не нравится то, что мы намерены сделать в Африке в следующие несколько дней, но, может быть, это отобьет у немцев охоту зариться на Марокко. Однако ситуация прояснится только в последующие дни. Я абсолютно не хочу, чтобы флот выкинули из Гибралтара.

Всего самого лучшего,
Всегда ваш,
Дадли Паунд»

Отправив это письмо в Гибралтар и официально приказав принять меры в случае французских воздушных налетов, Паунд переключил свое внимание на более важные проблемы, не последней из которых являлось проведение операции «Менейс». Она началась 23 сентября, но дела с самого начала пошли наперекосяк. Свободных французов встретили не распростертыми объятиями, а снарядами. Демонстрация силы, которую провело Соединение М, мало что дала. Берег был закрыт туманом и дымкой, которые мешали линкорам стрелять. После нескольких невнятных перестрелок в течение 2 дней все рухнуло. Британский линкор «Резолюшн» был тяжело поврежден торпедой вишистской подводной лодки и вышел из строя на целый год. Линкор «Барэм», крейсера «Австралия» и «Дели», эсминцы «Форсайт» и «Инглфилд» были легко повреждены снарядами и осколками, но вскоре вернулись в строй. Французский флот потерял потопленными подводные лодки «Аякс» и «Персей». Один из кораблей Соединения Y, лидер «Л'Одасье» был тяжело поврежден и выбросился на берег после перестрелки с «Австралией» на малой дистанции. Для него было бы лучше остаться в Тулоне, так как ремонт затянулся на целый год, после чего в 1942 году он снова

был тяжело поврежден американцами. Линкор «Ришелье» и 3 торговых судна получили легкие повреждения. После этого союзники позорно отступили, превратившись в посмешище для всего мира.

Однако провал этой операции имел совершенно неожиданный результат. Было решено форсированно определить судьбу Экваториальной Африки, и это принесло успех. Де Голль поднял Лотарингский крест над большим куском африканской территории, придав вес своему движению и заполучив почву под ногами. В этом плане поход Соединения Y завершился неудачей. Несмотря на все угрозы, войска Оси так и не вторглись в Марокко. Соппротивление войск Виши в Дакаре убедило Германию и Италию в том, что французы могут защитить свою территорию. Поэтому они решили ловить рыбку поближе к дому, не распыляя свои силы. Однако они отказались позволить Виши переброску дополнительных кораблей из Тулона, когда Дарлан 22 сентября обратился к генералу Штюльпнагелю с просьбой разрешить отправку линейного крейсера «Страсбург», 2 тяжелых и 1 легкого крейсеров и 2 дивизионов лидеров. Поэтому Норту и Сомервиллу не пришлось столкнуться с угрозой форсирования пролива гораздо более сильной эскадрой, хотя Сомервилла на «Ринауне» все-таки отправили патрулировать перед Касабланкой в период с 16 по 20 сентября.

Когда операция «Менейс» была прекращена и напряжение немного спало, Адмиралтейство нашло время заняться делом адмирала Норта. 27 сентября командующий морскими силами Северной Атлантики получил следующий запрос из Адмиралтейства:

«СРОЧНО

Когда именно была получена телеграмма морского атташе в Мадриде, отправленная 10

сентября в 18.09, и какие меры были приняты по ней?»

Начались долгие мучения сэра Дадли Норта. Выслушав его объяснения по данному предмету, 15 октября Адмиралтейство сообщило, что Их Лордства больше «не могут сохранять полное доверие офицеру, который не сумел принять разумные меры предосторожности, не ожидая инструкций Адмиралтейства. Поэтому они решили заменить вас на занимаемой должности при первом удобном случае».

Адмирал Норт с возмущением принялся объяснять свою позицию, написал несколько пространных писем и даже добился встречи с адмиралом Паундом. Напрасно. 31 декабря 1940 года он спустил свой флаг и отправился в Англию.

Глава 14.

Квадратура круга

Хотя Норт во время войны помалкивал, потом он неоднократно пытался добиться официальных слушаний, но удалось ему это только в 1954 году. В нем снова вспыхнули надежды, когда его делом занялся один из самых выдающихся британских моряков XX века адмирал флота лорд Четфилд. Он тоже полагал, что палата лордов могла бы лучше обойтись с Нортом, но после консультаций с Эндрю Каннингхэмом решил поступить иначе. Вместо этого был выработан новый, совершенно беспрецедентный план. Каннингхэм уже высказал свои взгляды адмиралу сэру Брюсу Фрезеру, единственному оставшемуся в живых члену Совета Адмиралтейства образца 1940 года. Оба согласились, что теория «козла отпущения» не выдерживает критики, хотя Каннингхэм отмечал: «Вероятно, вы знаете лучше меня, что иногда ДП действовал немного поспешно, отыскивая виноватых. Может быть, его подталкивал к этому Уинстон».

На это Фрезер ответил: «Возмущение Первого Морского Лорда вызвало то, что Норт ожидал инструкций, не шевельнув пальцем, тогда как он должен был сам отдавать приказы». Он добавил, что Паунд тогда сказал ему: «Как я могу продолжать доверять адмиралу, который ничего не делает, потому что ждет инструкций сверху?»

Если бы дело адмирала Норта разбиралось в палате лордов, можно было опасаться, что Фрезер и Александер выступят против него. Кроме того, подобные дебаты по «делам давно минувших дней» могли причинить серьезный вред репутации Королевского Флота. Поэтому было решено отправить депутацию в Адмиралтейство,

чтобы изложить свои взгляды. Но это была не обычная делегация. В нее вошли пятеро выдающихся морских офицеров, имевших самые высокие звания в Королевском Флоте. Все они были адмиралами флота, причем трое в разное время занимали пост Первого Морского Лорда. Возглавлял делегацию Четфилд. В нее также входили лорд Корк энд Оррери (возглавлял следственную комиссию по делу Сомервилла в 1940 году), лорд Каннингхэм оф Хиндхо-уп (главнокомандующий Средиземноморским флотом в 1940 году), сэр Джон Каннингхэм (командир Соединения М во время операции в Дакаре) и сэр Элджернон Уиллис (бывший главнокомандующий Средиземноморским флотом).

Они добились приема у Первого Лорда Адмиралтейства Дж. П. Л. Томаса и передали ему меморандум с изложением своих целей. Копию документа они отправили Норту.

«Сэр,

I. Мы, нижеподписавшиеся, со всем уважением представляем вам настоящий меморандум, касающийся предмета, который мы полагаем чрезвычайно важным для флота. Вы должны быть полностью в курсе дела адмирала сэра Дадли Норта, который был смещен с поста командующего морскими силами Северной Атлантики Советом Адмиралтейства в декабре 1940 года. Мы знаем, что адмирал Норт был подвергнут суровому наказанию без рассмотрения дела судом военного трибунала или любым другим органом военной юстиции. Лишенный этой возможности оправдаться, он был вынужден искать другие средства. С помощью своих адвокатов он обратился к графу Джюитту. Лорд Джюитт изучил документы и

сообщил Норту, что «глубоко сочувствует ему и поднимет вопрос на заседании палаты лордов. Однако он считает, что дело следует передать морским пэрам».

II. В результате адмирал Норт обратился к нам, поскольку мы являемся пэрами, чтобы вынести его дело на слушания в парламенте. Поскольку мы храним верность Адмиралтейству, нам это совершенно не нравится. Вне всякого сомнения, это дело Адмиралтейства. Ссоры в палате общин относительно приказов Адмиралтейства во время прошлой войны могут вызвать нежелательную реакцию общественности.

III. Поэтому мы решили, что наше право и наша обязанность просить вас о встрече как можно быстрее. Целью нашей делегации не является оправдание адмирала Нортона. Мы желаем почтительно просить вас назначить закрытое расследование этого дела, выслушать свидетелей и доложить Совету Адмиралтейства в свете имеющейся сегодня информации. Мы хотели бы предложить, чтобы следственная комиссия состояла из нескольких старших морских офицеров с непредвзятым мнением. По изложенным выше причинам, откладывать ее создание нежелательно. Мы полагаем, что следует выслушать адмирала Нортона, как и других свидетелей, после чего комиссия сообщит ему свои выводы. Если его действия будут полностью или частично оправданы, мы хотели бы предложить вам публично заявить об этом в надлежащей форме.

IV. Чтобы обосновать нашу просьбу, мы хотели подчеркнуть следующие важные обстоятельства:

i) На флоте давно думают, и такое мнение сохраняется до сих пор, что адмирала Норта наказали несправедливо. Даже если он заслуживал наказания, оно было слишком жестким и чрезмерным. Это мнение не раз публично высказывали старшие морские офицеры, но ответа не получили. Мы полагаем, что это приносит большой вред флоту.

ii) Отказ, несмотря на многочисленные просьбы, официальные и личные, даровать ему судебное разбирательство согласно флотским обычаям, или какую-то иную форму расследования, не понят на флоте. Если можно сказать, что Адмиралтейство не может найти ответ на этот вопрос, подобное разбирательство должно было бы дать ответ. Поэтому возникают подозрения, что Адмиралтейство просто скрывает ответ. Это так же приносит вред флоту.

iii) Из бумаг, которые мы внимательно изучили, следует, что адмирал Норт, как командующий морскими силами Северной Атлантики, в июле 1940 года получил достаточно невнятные инструкции, которые поставили бы его в трудное положение, если бы произошли события, которые являлись предметом указанных инструкций. Ему совершенно определенно сказали, что не следует мешать французским кораблям, если только они не следуют во вражеские порты, или англичане уступают им в силах.

iv) Хотя в последующие 2 месяца политическая ситуация изменилась, инструкции адмиралу Норту остались прежними. Его не информировали официально об изменении англо-французских отношений. Ему также не

сообщили о планах относительно Дакара, хотя, вероятно, он имел кое-какие сведения из неофициальных источников. В результате он и его подчиненные придерживались совсем иных политических взглядов, чем Адмиралтейство, в момент возникновения кризиса.

v) В Уайт-холле имели место серьезнейшие служебные упущения, которые повлияли на развитие событий 10 и 11 сентября 1940 года. Этот факт стал известен только много лет спустя, когда вышел в свет второй том воспоминаний Черчилля.

VI. С другой стороны, по данному делу можно указать следующее:

i) Если бы адмирал Норт рано утром 11 сентября направил «Ринаун» в море, чтобы проследить, что французские корабли не повернут на север в порты Бискайского залива, он сумел бы выполнить любой приказ Адмиралтейства, хотя и не имел превосходящих сил.

ii) 11 сентября в 00.08, получив телеграмму морского атташе в Мадриде, он должен был потребовать от Адмиралтейства четкого ответа по поводу французских кораблей. Это заставило бы Адмиралтейство принять меры.

Эти две возможности были им упущены, что можно трактовать либо как «ошибочное суждение», либо как «небрежение долгом».

VI. Но кажется совершенно ясным, что адмирал Норт и Сомервилл каждый в отдельности старательно исполняли свои обязанности. Поэтому они приняли согласованное совместное решение ничего не предпринимать, будучи уверены, что поступают в согласии с инструкциями и намерениями

Адмиралтейства. Поэтому, если адмирал Норт ошибался к какому-либо пункту раздела V, мы полагаем, это следует расценить как «ошибочное суждение» или неправильное толкование приказов Адмиралтейства, но ни в коем случае **не как** «небрежение долгом».

VII. За этим последовало наказание, максимально тяжелое для адмирала такого звания, занимающего столь высокий пост.

VIII. Таковы факты, Первый Лорд, как они видятся сегодня, и как их оценивает общественность. Мы полагаем в интересах флота представить все вышеизложенное вашему вниманию. Поэтому мы почтительно предлагаем крайне желательным расследовать дело на заседании Совета Адмиралтейства.

IX. Если вы, выслушав нас на встрече, примете наши рекомендации и создадите комиссию, как мы предполагаем, тогда мы сочтем свою роль завершенной. Если расследование вскроет, что с адмиралом Нортом поступили несправедливо или более строго, чем он того заслуживал, вы сами можете выбрать форму публичного заявления, чтобы закрыть вопрос. Мы попросим адмирала Норта все это время воздерживаться от каких-либо действий».

За этим последовало обсуждение 15 августа в палате лордов и встреча премьер-министра Макмиллана с адмиралами. Затем была проведена встреча между Первым Лордом Адмиралтейства Селкирком, Первым Морским Лордом Маунтбеттеном, адмиралами флота лордом Корк энд Оррери, Эндрю Каннингхэмом, Джоном Каннингхэмом и Уиллисом. Четфилд заболел и не смог присутствовать лично, однако прислал подробное письмо, в котором излагал свое мнение относительно

дела Норта. Премьер-министр Макмиллан сначала прочитал этот документ, который был настолько полным, что его приняли за основу будущего обсуждения.

Главными аргументами Четфилда были следующие:

1. Адмиралтейство могло сместить адмирала Норта с его поста командующего морскими силами Северной Атлантики в любое время, когда Их Лордства этого пожелают, вне зависимости от эпизода с Соединением Y. Это их неоспоримое право.

2. Однако, используя это право, Адмиралтейство не должно выдвигать конкретные и достаточно серьезные обвинения против адмирала. Сделав это, они сами подставляются, потому что любой британский моряк (адмирал или матрос) имеет историческое право защищаться от подобных обвинений.

3. Четфилд полагает, что доля вины Адмиралтейства в этом инциденте составляет три четверти. Зная это, Первый Морской Лорд должен был приложить вдвое или втрое больше усилий, чтобы удостовериться, что в отношении Норта не допущено несправедливости. Адмиралтейство должно было взять на себя свою долю вины, а не пытаться свалить все на Норта.

4. Как признал в 1940 году тогдашний секретарь Адмиралтейства, они слишком поспешили сместить Норта.

Поэтому было бы разумнее сказать, что в такой-то срок его сменил другой адмирал, а самого Норта перевести на менее ответственную должность, не выдвигая обвинений вообще.

5. Он делает вывод, что попытки Норта добиться отчисления основаны не на том, что в 1940 году его отстранили от командования, а несогласием с формулировкой обвинения и вообще самим фактом предъявления обвинений. По мнению Четфилда, он имеет на это полное право.

Затем премьер-министр заявил, что видит ряд проблем при попытках исправить допущенные ошибки, потому что на дворе уже 1957 год. Главные участники событий, находившиеся тогда в Адмиралтействе, уже мертвы, как и адмирал Сомервилл. Комиссии придется опираться на смутные воспоминания второстепенных персонажей событий 17-летней давности. Более важным является то, что подобное обсуждение может подорвать моральный дух Королевского Флота **сегодня**. Он и так уже упал достаточно сильно в связи с падением роли флота в современной войне и значительным сокращением его численности.

Макмиллан был совершенно убежден, что военный, находящийся на линии фронта, должен пользоваться абсолютным доверием вышестоящего командования, которое не станет подвергать сомнению принятые им решения. Попытки реанимировать события 1940 года противоречат такой тенденции. Более того, если согласиться с предложением, новая комиссия все равно не представит никаких фактов, которые не были бы известны много лет назад.

Поэтому Макмиллан подготовил черновик заявления, с которым он собирался выступить в палате общин 23 июня. Он полагал, что это поможет быстро погасить разгорающиеся страсти к обоюдному удовлетворению сторон. Вкратце он предложил заявить, что Норта нельзя обвинять в каких-то конкретных ошибках, но Совет Адмиралтейства был совершенно прав, отстраняя его от должности.

Когда у адмиралов спросили их мнение, трое из четырех согласились, что это может успокоить Норта. Только Корк энд Оррери был не согласен. Он считал, что заявление никак не искупает вину Адмиралтейства. Он хотел, чтобы в заявлении было четко сформулировано обвинение в «бесчестном» поведении. Макмиллан с этим не согласился.

После недолгих споров было найдено компромиссное решение. Макмиллан добавил строчку, в которой говорилось, что намерения Адмиралтейства были сформулированы не столь четко, как требовалось. Поэтому они оставляли адмиралу Норту простор для различных толкований, в том числе ошибочных. В свою очередь, адмиралы флота дали премьер-министру свое согласие на публикацию такого заявления. Кроме того, они пообещали убедить адмирала Норта, что заявление полностью восстанавливает его честь в глазах общественности, как он того и желал.

На вопрос о конкретной вине Черчилля Макмиллан получил неожиданный ответ. Весь флот считал его виноватым. Он решил проблему, искусно играя словами, причем сумел ни разу не упомянуть имени лидера нации в трудные военные годы. Накануне выступления в парламенте он написал Александеру:

«Это крайне трудное дело, в котором слишком большую роль играют чувства. Я надеюсь, что когда вы прочитаете мое заявление, вы решите, что я был честен по отношению ко всем участникам и старался сохранить моральный дух Королевского Флота».

Учитывая сложность проблемы и огромное количество материала, который требовалось просмотреть в сжатые сроки, речь премьер-министра действительно можно считать образцом политической эквилибристики.

«Тщательно изучив все документы, показания и материалы слушаний, относящиеся к делу, я должен заявить, что не вижу особых расхождений во мнениях относительно фактов. Приказы, которые были отданы, и сигналы,

которыми обменивались все стороны, зафиксированы на бумаге. Предлагалось провести новое расследование этих фактов. Но факты нельзя оспорить. Остается вопрос в интерпретации этих самых фактов, а также в продуманности и справедливости решений, которые приняли власти в то время. Я должен напомнить палате, что этот период был, вероятно, самым опасным во всей истории нашей страны. Битва за Британию была в разгаре, французская военная мощь была сокрушена. Сохранялась тягостная неопределенность в отношении судьбы сильного французского флота, который мог попасть в руки врага. Если бы это случилось, баланс сил на море обернулся бы не в нашу пользу.

Было бы совершенно честно перечитать воспоминания о тех тревожных днях и постараться представить себя на месте людей, которым приходилось принимать великие решения. В сложившейся в то время ситуации высшие власти считали необходимым иметь в Гибралтаре другого командующего. Я должен настаивать на том, что Адмиралтейство, и вообще все, кто нес бремя высшей ответственности, имели законное право выбрать офицера, которому могли бы безоговорочно доверять в минуты жестокого кризиса. Любой другой подход будет опасным в мирное время и губительным в военное.

Тщательное изучение всех записей привело меня к заключению, что в отношении прорыва французских кораблей через Гибралтарский пролив адмирал Норт не может быть обвинен в небрежении долгом. Он исполнял полученные приказы так, как он их понимал. Часть вины

можно приписать тому, что эти приказы не были сформулированы достаточно четко. Тем не менее, в те опасные дни Адмиралтейство считало, что должно иметь в Гибралтаре человека, который не будет слепо связывать себя буквой приказа, но продемонстрирует большую изобретательность и инициативу в случае необходимости.

Мы все полностью понимаем адмирала сэра Дадли Норта, которого постигло глубокое разочарование. Но я убежден, что для блага флота необходимо соблюдать принцип неограниченного права высшей власти решать, кому именно доверить командование. Мне крайне жаль, когда используются формулировки «сместить», или «снять», или даже «уволить». Такие слова совершенно недопустимы при принятии сложных решений в военное время. Многие высокопоставленные офицеры всех трех видов вооруженных сил были сменены в те сложные дни другими, кого командование считало более подходящим для решения проблем, с которыми они столкнутся.

С моей точки зрения, нужно точно разграничить две вещи. С одной стороны, обвинение в небрежении долгом и тому подобное бросают тень на честь офицера. Любые подобные обвинения против адмирала сэра Дадли Норта, с моей точки зрения, не могут быть выдвинуты. Я полагаю, что все с этим согласятся. С другой стороны, Совет Адмиралтейства не только имел право, но был обязан решить, обладает ли данный офицер качествами, позволяющими ему занимать конкретный командный пост. Эти качества нелегко назвать точно. Одним из них является

доверие начальства к офицеру. В какой мере офицер обладает всеми этими качествами, не должно расследоваться никакими комиссиями. Это могут решать лишь вышестоящие начальники. Я должен добавить, что наша страна слишком многим обязана Совету Адмиралтейства, который в тот мрачный период сумел проложить дорогу к нашей окончательной победе.

Я убежден, что адмирал Норт не был жертвой интриг внутри флота или чьих-то политических предубеждений. Ему ничего нельзя поставить в вину. Он прослужил 44 года, продемонстрировав исключительную преданность Королевскому Флоту, поэтому вопрос о его профессиональной пригодности просто не возникает.

В таких обстоятельствах я не вижу решительно ничего, что могла бы добавить новая комиссия к фактам, которые хорошо известны и отражены в документах».

Это заявление премьер-министра было встречено со смешанными чувствами. Моряки Королевского Флота решили, что справедливость восстановлена. Адмиралы флота позднее написали Норту, что его «офицерская честь полностью очищена». Хотя лорд Четфилд имел собственное мнение относительно степени вины Адмиралтейства, он тоже с этим согласился. В письме в газету «Тайм» он писал:

«Мы все надеемся, что сказано последнее слово в деле адмирала Норта. Но я полагаю, что Королевский Флот должен выразить свою благодарность премьер-министру за усилия, которые он для этого предпринял».

Пресса тоже в целом была довольна, хотя кое-какие сомнения в отношении Черчилля оставались.

«Определения, приведенные мистером Макмилланом в его исключительно сбалансированном заявлении, нельзя оспорить. Когда речь идет об Очень Важных Персонах, следует сохранить лицо. Если помнить об этом, то становится понятным, почему создание новой комиссии просто неразумно. Но если адмиралы, которые лучше других знают все подводные течения внутри флота, высказывают удовлетворение, было бы разумным принять все, как оно есть».

Лорд Корк энд Оррери, у которого еще оставались какие-то сомнения, написал Норту: «Я надеюсь, что заявление премьер-министра доставило вам удовлетворение, так же, как вашим многочисленным сослуживцам и друзьям».

Эндрю Каннингхэм высказался в подобном же роде: «Я думаю, его заявление было превосходным, совершенно честным, прекрасно сбалансированным. Я надеюсь, вам доставило удовольствие все, что он сказал». Он также написал Стефену Роскиллу: «Нет сомнений в том, что очищение репутации Дадли Норта является вашим долгом как историка». Но при этом он все-таки добавил: «Я до сих пор считаю, что ДП был не совсем прав».

Другие однако не думали, что Макмиллан завершил дело удовлетворительно. Вполне понятно, что «Дейли Миррор» вопила громче всех. Газета бушевала: «Миррор» не удовлетворена. Здесь нечему радоваться».

Другие высказывали свое неодобрение более сдержанно. «Дейли Мейл» задала вопрос: «Если Норт не обладал необходимыми качествами, зачем его вообще

назначили в Гибралтар?» Но этот вопрос совершенно не учитывал принципиальную разницу в положении 1939 и 1940 годов.

Комментарии Черчилля до сих пор не стали достоянием публики, но вполне понятно, что Александер был совсем не рад слышать все это, хотя по совершенно иным причинам. Макмиллан предвидел это и написал ему, объясняя мотивы своих действий:

«С самого начала я был убежден, что причины, которые вы изложили палате лордов, для следственной комиссии будут не только неподходящими, но и прямо нежелательными. Я не хотел бы делать ничего, что нанесет удар по моральному духу Королевского Флота, который, я думаю, не будет ослаблен новыми разглажениями и обвинениями по этому делу».

Александер ответил бескомпромиссно:

«Я рад, что вы твердо выступаете против нового расследования. Однако я не могу согласиться со сделанным заявлением в том плане, что «ему ничего нельзя поставить в вину». Если бы это было так, его не сместили бы».

Он продолжал:

«Самую главную ошибку он допустил в связи с Ораном. Вероятно, его следовало сместить еще тогда, но мы уступили просьбам сэра Дадли Паунда дать ему еще шанс.

В отношении бегства французских крейсеров можно сказать, что ошибки допускали все, особенно адмиралы. Однако мы считали, что

наши инструкции требуют подготовиться следовать за французскими кораблями, пока не станет ясно, куда они направляются. Если бы он сделал так, то получил бы новые инструкции Адмиралтейства. Поэтому сэр Дадли Паунд не колебался, когда рекомендовал отозвать его. Я, как Первый Лорд Адмиралтейства, и Черчилль, как министр обороны, согласились с этим».

И в конце:

«Я не желаю продолжать спор с учетом того, что вы сказали. Однако я оставляю за собой право высказать свою точку зрения, если я решу, что это принесет какую-то пользу!»

Это письмо было составлено в духе его выступления в палате лордов, которое Макмиллан упомянул в своем письме, сделанном 23 мая в ответ на аналогичное заявление лорда Селкирка премьер-министру. Александер считал, что решение в деле Норта, принятое в то время, было абсолютно правильным. Он добавил: «Я вижу, что в заявлении были сделаны маленькие уступки адмиралу Норту, чтобы успокоить его».

А что сам адмирал Норт? Что он думал об этих «маленьких уступках» и заявлении в целом? На него обрушился поток поздравлений от старых сослуживцев, друзей и доброжелателей. Большинство газет заявили, что его честь восстановлена, и он может чувствовать себя на вершине блаженства.

Сначала так оно и было, но это состояние длилось не слишком долго. Через несколько дней он заявил журналистам, что этого недостаточно. Он разочарован, и требуется расследование, чтобы устранить допущенные несправедливости. Норт добавил, что премьер-министр сделал для него все, что мог, однако он остается

неудовлетворенным. Но, судя по всему, он понимал, что в своем возрасте уже мало что может сделать, да и дожидаться чего-либо тоже будет сложно.

«Я страшно устал. Я больше ничего не могу сделать. Я испытываю некоторое удовлетворение, слыша, что я не виноват в небрежении долгом. Но фактом остается то, что Адмиралтейство заявило: «Норт должен уйти». Эта личность не собирается объяснять причины. Он предоставил новому премьер-министру много лет спустя пытаться всё объяснить».

Был это последний выпад в адрес Александера или Черчилля — не ясно. Однако смысл заявления был предельно простым. Для адмирала Норта справедливость все еще **не была** восстановлена. Позднее он написал своему старому другу Маунтбеттену, что пока не решил, что делать дальше. На самом деле сделать уже нельзя было почти ничего. Дело адмирала Норта долго обсуждалось в прессе, в Адмиралтействе, на кораблях и в обеих палатах парламента. Родина парламентаризма только и занималась обсуждением «за» и «против» в деле одного-единственного человека, забросив все текущие дела. Следует гордиться, что такое возможно в нашей стране, однако, как заметил лорд Элинбанк, «это не может тянуться бесконечно». Впрочем, 26 июля в палате лордов состоялось повторное заседание.

Адмирал сэр Дадли Норт прожил еще 4 года, совершенно убежденный, что с ним обошлись несправедливо и сделали козлом отпущения за чужие грехи. Он никак не мог понять, почему это случилось именно с ним, ведь он всего себя отдал службе на флоте. Когда он умер, Королевский Флот еще раз вспомнил об адмирале. Он был похоронен в море с

фрегата «Тизер» со всеми положенными почестями. Вероятно, Норт сумел бы оценить этот жест. Флот совершенно ясно показал, что продолжает уважать его, чтобы там ни говорили политиканы.

Если адмирал Норт умер с чувством несправедливости, то каков будет вердикт истории по его делу? Однажды он выразил мнение, что его похоронят с эпитафией: «Вот гадство!» В общем, он был прав. Наверняка историки, которые до сих пор занимались этим делом, тоже не испытывают полного удовлетворения. Давно скончались Норт, Черчилль, Александер и Паунд, но легенда о «принесенном в жертву адмирале» продолжает жить. Более того, она набирает силы, вместо того чтобы скончаться. Впрочем, профессор Мардер философски заметил: «С легендами именно так и происходит».

Если говорить о фактических сторонах этого дела, то я попытался получить удовлетворительные ответы на различные вопросы, которые могли возникнуть в то время и позднее.

Очень часто заявляют, что если бы адмирал Норт правильно понял намерения Адмиралтейства, то адмирал Сомервилл со своей эскадрой не сумел бы остановить французов и выяснить их намерения, как того хотел Черчилль. Это произошло бы прежде всего потому, что французы предпочли бы сражаться, а не отвечать на вопросы, а во-вторых потому, что «Ринаун» и его старые эсминцы физически не могли остановить новые и мощные французские корабли. Никто не может сказать, чем закончился бы этот морской бой, потому что на исход боя влияет слишком много неопределенных факторов. Но мы можем хотя бы обсудить кое-какие цифры и уже на этом основании начать строить предположения.

Какие шансы имело Соединение Н, если бы ему пришлось сражаться?

Описывая корабли, которые имел Сомервилл, обычно говорят о «старых» эсминцах и «древнем» линейном крейсере, неявно подразумевая, что это просто развалины. Действительно, многие из этих кораблей были старыми, в том числе «Ринаун», который вошел в состав флота в 1916 году сразу после Ютландской битвы. Но так ли беспомощны были все они?

Прежде всего следует напомнить, что «Ринаун» был совершенно перестроен перед самой войной. Он покинул верфь за день до начала войны. Поэтому его машины, орудия и оборудование были современными, даже более современными, чем у французских кораблей, с которыми ему, может быть, пришлось бы сражаться. Добавим, что команда «Ринауна» была отлично подготовлена и уже побывала в боях, что давало морякам реальные основания считать себя элитой. Во время Норвежской кампании всего несколько месяцев назад немецкие линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау» бежали от него. Об этой стычке много не скажешь, потому что она происходила в ужасную погоду, поэтому немцы приняли британские эсминцы за крупные корабли. Вдобавок они имели инструкции **избегать** боя с британскими линкорами. Тем не менее, «Ринаун» получил больше, чем мог надеяться, и моральный дух команды был исключительно высок. В идеальных погодных условиях Гибралтарского пролива должны были сыграть роль его современные системы управления огнем и новая артиллерия. Главный калибр линейного крейсера — шесть 381-мм орудий — мог просто раздавить французские крейсера. С другой

стороны, 3 британских крейсера одолели германский карманный линкор «Граф Шпее». Хотя битва могла кончиться совсем иначе, если бы немцы решили сражаться, а не удирать. Один из артиллеристов «Ринауна» попытался просуммировать все аргументы:

«С технической точки зрения, 381-мм орудия «Ринауна» были вполне эффективны. Время заряжания каждого орудия составляло около 45 секунд (иногда даже меньше). Обычно орудия стреляли залпами (по одному из каждой башни), тогда темп стрельбы мог достичь одного залпа в 20 секунд.

Однако «Ринаун» имел всего один пост управления огнем 381-мм орудий, а потому мог обстреливать не более одной цели за раз. Был весьма несовершенный пост управления огнем башни «Y», который можно было использовать, только если все остальное отказало. (Я это знаю, потому что сам командовал им!) Это ограничение могло сыграть свою роль в бою против большого числа кораблей.

Вспомогательные 114-мм орудия «Ринауна» выглядели более чем прилично. Это были совершенно новые и очень мощные орудия, одинаково эффективные при стрельбе по самолетам и по кораблям. Пять спаренных установок на каждом борту! Два поста управления на каждый борт позволяли в считанные секунды переносить огонь 3 носовых и 2 кормовых башен на любую цель. То есть, мы могли обстреливать по 2 надводные цели с каждого борта, если это требовалось. Эти орудия имели дальность стрельбы 18000 ярдов и скорострельность 8 выстрелов в минуту. Я думаю, они могли сыграть большую роль в бою

против кораблей. Каждый борт был эквивалентен паре эсминцев, но все-таки превосходил их, потому что орудия имели автоматическое зарядание».

Что можно сказать о машинах «Ринауна»? В конце концов, самым главным достоинством французских кораблей все называют их высокую скорость. Никто не может высказаться по данному вопросу более авторитетно, чем капитан 1 ранга Э. У. Грей, который не только был старшим механиком «Ринауна», но по совместительству являлся флагманским механиком Соединения Н. Он служил на «Ринауне» в течение 2 лет после его перестройки и досконально знал его машины.

«В сентябре и октябре 1940 года мы прошли 10660 миль, проведя в море 30 дней. Я думаю, эти цифры достаточно хорошо показывают эффективность машин и котлов «Ринауна».

В бою у Спартивенто 2 месяца спустя «Ринаун» сумел развить 27,5 узлов. Но в сентябре, по мнению Грея, он мог дать 28 узлов.

Как можно характеризовать эсминцы, находившиеся в распоряжении Сомервилла? Да, следует признать, что половина из них была старыми, но еще 3 были вполне современными кораблями, построенными в период с 1934 по 1937 год, то есть они были более новыми, чем французские лидеры. Разумеется, «Велокс», «Видетт» и «Уишарт» **были** старыми, и в межвоенный период они не проходили вообще никаких модернизаций. В открытом бою им пришлось бы плохо, однако напомним, что они сохранили полный комплект торпедных аппаратов, превосходя в этом отношении более современные «Энкаунтер», «Гриффин» и «Хотспур». На этих кораблях кормовой аппарат был заменен 76-мм зениткой, чтобы

дать хоть какую-то защиту от воздушных атак. А со старых эсминцев торпедные аппараты начали снимать позднее, когда они проходили переоборудование в эскортные корабли. Все британские эсминцы были вооружены легкими 120-мм и 102-мм орудиями с ручным заряданием. 138-мм орудия французов были значительно дальнбойнее, однако английские орудия, скорее всего, имели более высокую скорострельность. З современных эсминца имели то же самое преимущество, что и «Ринаун». Их команды обладали боевым опытом. «Хотспур» пережил Первый бой у Нарвика, когда ему пришлось сражаться против значительно превосходящих сил немцев. В районе Гибралтара соотношение сил было гораздо более благоприятным, к тому же здесь имелось достаточно места для маневра. Сомервилл прекрасно знал, что его командиры эсминцев достаточно агрессивны. В боях против германских эсминцев, которые были ничуть не слабее французских лидеров, британские эсминцы отлично сумели постоять за себя.

В случае вмешательства французской авиации англичане оказались бы крайне уязвимы, как и писал Норт, так как у них вообще не было истребителей. Вспомогательная артиллерия «Ринауна» была прекрасно приспособлена для отражения атак горизонтальных бомбардировщиков и торпедоносцев, а французы **не имели** пикировщиков. Но британские эсминцы были почти беззащитны. Каждый командир по-своему оценивал эффективность 76-мм орудия, но большинство сходилось на том, что оно имело больше моральное, чем реальное значение.

Британским эсминцам явно не хватало дальности плавания, но французские страдали от этого же недостатка. Если говорить о скорости, то 35–36 узлов, показанные на испытаниях, не всегда удавалось развить

в военное время, особенно в плохую погоду. Как отмечал механик «Хотспура»:

«Ваша цифра 35 узлов немножко слишком высока... Около 30 узлов эсминцы Ги Н давали, но «Ви W» не дотягивали и до этого».

А французские корабли? Никто не станет спорить, что это были современные корабли, никто не отрицает их прекрасных характеристик, и ни в одном отчете о событиях 11 сентября не упоминаются какие-то поломки. Давайте начнем с легких крейсеров «Жорж Лейг», «Глуар» и «Монкальм». Это были именно легкие крейсера и ничего больше! Иногда говорят, что это были **тяжелые** крейсера. Кое-кто производит их в **линейные**. Но это простые, обычные легкие крейсера с водоизмещением 7760 тонн и вооружением из 9-152-мм орудий. Даже в своем классе они не представляют ничего исключительного, потому что последние крейсера Королевского Флота имели водоизмещение 10000 тонн и были вооружены 12-152-мм орудиями. Мы уже не говорим о японских и американских крейсерах, которые несли по 15 таких орудий.

Их максимальная скорость равнялась 32 узлам, то есть ненамного превышала скорость «Ринауна». Ее можно было достичь лишь ценой риска серьезной поломки, так как они слишком долго простояли без дела в Тулоне. Это доказывает судьба «Глуара». Разумеется, орудия «Ринауна» значительно превосходили их артиллерию по дальности. Даже если бы французы пошли на сближение, броня «Ринауна», совершенно недостаточная в бою против линкора, вполне выдержала бы попадания легких снарядов. Зато французские крейсера в этом плане можно назвать просто жестянками, так как максимальная толщина пояса составляла всего 105 мм, а рубки — 40 мм. Снаряды

«Ринауна» вспороли бы ее, как бумажную. Моральный дух экипажей, по утверждению д'Аркура, был высоким. Однако французские моряки не участвовали в серьезных боях, хотя кое-что делали во время Норвежской кампании. Однако потом они слишком долго проторчали в Тулоне. И все же не приходится сомневаться, что они пустили бы в ход все свои силы и умение, если бы у них не осталось иного выхода. Воспоминания о Мерс-эль-Кебуре подстегивали бы их, так как английской эскадрой командовал тот самый адмирал, который стрелял в их товарищей.

О супер-эсминцах мы уже говорили. Они были вооружены более мощными орудиями, чем английские эсминцы, но менее скорострельными. Зенитное вооружение было лучше, чем на британских кораблях, но в данном случае это не имело значения. Особенно впечатляющей была скорость французских лидеров, но развить ее удавалось только во время короткого спурта. В любом случае, они сыграли бы значительную роль во время боя в проливе, хотя, если бы они уцелели, им пришлось бы идти в ближайший порт для дозаправки. Дойти до Касабланки им уже не удалось бы. Но решающим фактором могло оказаться торпедное вооружение французских кораблей. И крейсера, и эсминцы имели достаточное количество торпедных аппаратов. А «Ринаун» был плохо защищен от попаданий торпед, что подтверждает адмирал Уэйлвин:

«Если бы начался бой, главной целью французов был бы прорыв в Атлантику без повреждений, так как они не могли отремонтировать корабли в африканских портах. Я полагаю, англичане постарались бы остановить их, причем силой, если бы это потребовалось. В дневном бою, который мог проходить на очень малых дистанциях,

французские 152-мм орудия могли повредить «Ринаун» и даже вывести из строя его систему управления огнем. Однако они не могли его потопить. Реальная опасность «Ринауну» исходила только от торпед. Ниже ватерлинии он был защищен ничуть не лучше «Рипалса», а последний не выдержал атаки японских торпедоносцев. Хотя я и артиллерист, но вынужден признать, что артиллерия редко топит вражеские корабли, исключая удачные попадания, как в случае с «Худом». Она может их повредить, но топит только торпеда».

В целом, если рассматривать возможный ход такого боя, он мог сложиться неблагоприятно для англичан, даже несмотря на поддержку береговых батарей, которые, перекрывали всю ширину пролива. Адмирал Уэйлвин говорит в заключение: «В результате боя «Ринаун» мог получить тяжелые повреждения или даже затонуть после торпедной атаки».

* * *

Имелись ли какие-то планы блокирования пролива?

Обязанностью Соединения Н и морских сил Северной Атлантики являлось помешать итальянскому флоту пройти через пролив. Мы уже видели, что сделать это было почти невозможно, даже если не говорить о вражеских подводных лодках, которые свободно проходили пролив в подводном положении. Еще несколько итальянских лодок форсировали пролив в октябре 1940 года, причем лишь одна или две были обнаружены, атакованы и потоплены патрулирующими в проливе эсминцами. Различная плотность слоев воды, температурные скачки, сильные течения в проливе помогали лодкам, так как асдик, главное средство их обнаружения, был в таких условиях почти бесполезен. Впрочем, изредка англичане все-таки добивались

успеха. Необходимо подчеркнуть, что в этом не виноваты ни адмирал Норт, ни командиры эсминцев. Немного позднее много германских подводных лодок прошло в Средиземное море, хотя к этому времени в Гибралтаре находилось значительно больше кораблей ПЛО, чем имел Норт осенью 1940 года. А что можно сказать о перспективах прорыва надводных кораблей? Когда Соединение Н в полном составе находилось в гавани, любая такая попытка становилась настоящим самоубийством. Ни немцы, ни итальянцы не решились на это. Французы, как мы видели, думали точно так же, поэтому они стремились организовать **мирный** проход через пролив, обманув при этом англичан. Если бы их встретили в проливе огнем, крайне сомнительно, чтобы французы приняли бой, хотя они могли решить, что иного выбора уже не осталось.

Когда Соединение Н отсутствовало, оборона пролива становилась чисто символической. Орудия крепости перекрывали пролив, но военные корабли, идущие на скорости 30 узлов, находились бы под огнем совсем недолго. Похоже, никто не знал, существует ли реальный план использования немногих имеющихся у Норта кораблей в случае такой попытки, хотя при необходимости какие-то импровизированные меры были бы приняты.

Адмирал Карри утверждает, что командиры эсминцев ничего о таких планах не знали:

«Не сомневаюсь, что планы имелись. Иначе для чего существуют штабные офицеры? Но наверняка никто не собирался обсуждать их с командирами эсминцев. «Не наше это дело!» — часто повторяли мы».

Зато капитан 1 ранга Лейман уверенно заявляет, что таких планов **не было**. «Никто не готовил план борьбы с

вражескими кораблями, если те попытаются прорваться в Средиземное море или оттуда».

Капитан 1 ранга Де Винтон вспоминает:

«План действий на случай прохода вражеских сил обсуждался между флотским и армейским штабами. Но я уверен, что в мое время (в декабре 1940 года) на бумаге этот план не существовал. Совершенно точно, что не было никакого плана блокирования пролива, и я сомневаюсь, что это было реально. Конечно, следовало помнить о береговых батареях Скалы, но я думаю, никто не принимал их всерьез. Поэтому можно твердо говорить, что в 1940 году не существовало плана операции на случай попытки прорыва тяжелых кораблей через Гибралтарский пролив. Однако флот что-нибудь сымпровизировал бы с теми средствами, которые имел в то время.

Вскоре после вступления Италии в войну в июне 1940 года разведка Адмиралтейства «потеряла» германские линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Я получил приказ держать все исправные корабли своей флотилии к западу от пролива, чтобы помешать им пройти в Средиземное море. Кто-то вдруг подумал, что они могут направиться сюда на соединение с итальянцами. Я полагал, что лучше всего действовать свободно. Так как позади меня не было тяжелых кораблей, я мог развернуть свои эсминцы для наблюдения, но в случае необходимости мог их быстро сосредоточить. Я мог лишь надеяться добиться чего-нибудь массовой торпедной атакой».

Была ли необходимость «Ринауну» вообще выходить в море для перехвата французской эскадры?

Вопрос звучит довольно странно, но если вспомнить одну из теорий, выдвинутых в защиту Норта, то «Ринауну» вообще не следовало выходить из Гибралтара. Он мог простреливать весь пролив, стоя на якоре! В некотором смысле это действительно так, но вряд ли следовало превращать его в еще один форт. Единственным преимуществом в данном случае стало бы то, что линейный крейсер был застрахован от повреждений, но это явно не оправдывало такой меры. Перемена места стоянки не слишком улучшала положение, как объяснил капитан-лейтенант Стюарт:

«Не было особого смысла менять место стоянки, чтобы быстрее выйти в море. Стоять у Южного мола носом на юг представлялось наилучшим вариантом, так как для начала башни «А» и «В» перекрывали пролив. Имелись другие преимущества вроде телефонных линий и свободного доступа транспорта, например, штабных автомобилей. Если корабль был готов к выходу, покинуть стоянку можно было очень легко. Следовало отдать швартовы и убрать сходни. Поэтому сменить стоянку означало понизить боеготовность корабля, так как ему требовалось время, чтобы освоиться на новом месте».

Адмирал Уэйлвин также относится к этому достаточно скептически:

«Насколько я помню, у «Ринауна» было вполне достаточно времени, чтобы выйти в море и перекрыть путь французской эскадре еще до того, как она появится. Если бы ему только

приказали это сделать. «Ринаун» всегда стоял у Южного мола носом к выходу из гавани. Если бы он получил приказ дать полный ход и вступить в бой, я совершенно уверен, что он вышел бы в море для этого. Я сомневаюсь, чтобы командир желал принять бой, стоя на швартовых у причала! 381-мм орудия «Ринауна» могли перекрыть пролив. Он мог обстрелять любую цель прямо со своей стоянки, исключая момент отхода. Это можно было сделать, и французским кораблям потребовалось бы 15 минут, чтобы подойти на дальность стрельбы своих орудий. Шансы на успех были вполне реальными. Но действовать так — значило нарываться на неприятности».

Капитан 1 ранга Де Винтон добавляет:

«Я думаю, слова Сомервилла передают неправильно, и может создаться впечатление, что он мрачно смотрел на перспективы боя, имея слабое охранение. Возможность боя в Гибралтарском проливе обсуждалась адмиралами Нортон и Сомервиллом. Совершенно понятно, что им не нравилась перспектива сражения там, где нет места для свободного маневрирования. Я отлично знаю адмирала Сомервилла и потому абсолютно уверен, что он никогда не отказался бы принять бой. Он всегда соглашался, что при этом кто-то может пострадать, но если уж нужно сражаться, то лучше делать это в открытом море».

Столкновение на ограниченной акватории Гибралтарского пролива неминуемо превратилось бы в хаотичную свалку. В таких условиях маленькие

британские эсминцы чувствовали бы себя более удобно, чем более крупные и неуклюжие французские корабли. Перед войной англичане подвергли сдержанной критике французские лидеры как носители торпедного оружия. В то время адмирал сэр Дадли Паунд был главнокомандующим Средиземноморским флотом. В своем рапорте он писал, что не уверен в том, что французские лидеры заслуживают тех похвал, которые им расточают. Он писал, что французский офицер, состоявший при его штабе, сообщил ему, что после «Могадоров» французы намерены прекратить постройку супер-эсминцев, потому что они слишком неуклюжи для участия в массированных торпедных атаках.

Один из вопросов, по которым историки хранят «странное молчание», является наличие у Норта в Гибралтаре двух современных подводных лодок. Можно ли было их использовать в ходе боя или для организации завесы, перекрывающей дорогу на север в Брест? Скорее всего, нет. Они были слишком тихоходны, чтобы успеть занять позиции к северо-западу от Гибралтара, хотя имелись еще 2 лодки, идущие в Гибралтар из Англии. Они вполне могли попытаться перехватить Соединение Y, если бы оно повернуло на север. Не слишком много пользы было бы от подводных лодок и в проливе. Капитан-лейтенант Уолмсли пишет: «Я не думаю, что 2 подводные лодки принесли бы пользу, если бы французская эскадра была обнаружена там, где это произошло в действительности. Они могли незаметно патрулировать в районе порта и сообщать обо всем замеченном».

Но в любом случае Норт не сделал даже попытки использовать эти подводные лодки, и они просто стояли на месте, когда французы проходили через пролив. До прихода Соединения Y в Касабланку вопрос об использовании лодок даже не возникал.

«Если бы кто-то намеревался использовать «Триад» и «Труант» для наблюдения за французами, я бы это наверняка знал. Планировалось срочно перебросить «Триад» и «Труант» в Восточное Средиземноморье, чтобы компенсировать катастрофические потери в подводных лодках. Мы потеряли 8 больших лодок, укомплектованных экипажами, имевшими многолетний опыт. Я помню многие детали, связанные с адмиралом Дадли Нортом, потому что служил на «Ривендже» под его командованием в 1926 году».

Все это Норт и Сомервилл намеревались сделать позднее, у Касабланки, хотя и там дело не пошло дальше намерений.

* * *

Являлось ли Соединение Y «превосходящими силами»?

Ответить на этот вопрос исключительно сложно, и ответ зависит от желания сражаться и многих других факторов. Все моряки Соединения H, кроме занимавших самые высокие посты, были полностью в себе уверены. Как отмечал один из гардемарин:

«Никто из нас не думая, что нам противостоят превосходящие силы, и не опасался предстоящего боя. Никто не сомневался, что мы с ними разделились бы».

Но этот вопрос тесно связан со следующим, который выглядит более важным.

Намеревались ли французы сражаться?

Все их действия, как до форсирования пролива, так и после него, однозначно указывают на то, что французы намеревались всеми силами **избегать** боя, а не искать его. Да, мы помним, что, заметив британские эсминцы, французы объявили боевую тревогу, а капитан «Глуара» подготовил крейсер к бою. Но при этом французы делали все, чтобы этот бой не начался. Первые приказы адмирала Дарлана, которые действовали даже после того, как эскадра прибыла в Дакар, предписывали избегать столкновений. Капитан 1 ранга Юан пишет: «Как вы можете видеть, имелся приказ избегать любых провокаций и враждебных действий».

Видный французский историк Эрве Крас высказывается по этому поводу так:

«Если бы англичане пожелали вмешаться, события могли пойти по двум вариантам:

а. «Ринаун» и эсминцы блокируют путь.

В этом случае нужно вспомнить, что адмирал Бурра-ге приказал крейсеру «Примоге» повернуть назад. Точно так же и он сам мог отойти в Алжир или даже в Тулон вместо Мерс-эль-Кебира.

б. «Ринаун» начал бы погоню.

Он просто увеличил бы скорость и ушел в Касабланку. Я часто встречал адмирала Бурраге и других офицеров Соединения Y. Разумеется, мы обсуждали различные подробности дела в Дакаре, но мы ни разу не рассматривали перспективы боя в Гибралтарском проливе 11 сентября. Адмирал Бурраге желал любой ценой избежать боя с англичанами. И если адмирал Дарлан позже снял его за недостаточную агрессивность, то потом быстро одумался, произвел Бурраге в вице-адмиралы и назначил на важный пост.

Поэтому я думаю, что, рассуждая объективно, можно прийти к выводу: адмирал Бурраге сделал бы все возможное, чтобы избегать боя до того момента, когда англичане откроют по нему огонь».

Это заявление получает еще одно подтверждение, если здесь вообще нужны подтверждения. «Милан» не открыл ответный огонь даже после нескольких выстрелов по нему. Капитан Монрайс сбил летающую лодку «Лондон», но сделал это после серии грубейших провокаций. Тщательное расследование, проведенное французами, подтвердило это.

Капитан 2 ранга Косте, служивший в штабе адмирала Ребуффеля в Касабланке, подтверждает, что все испытали облегчение, когда выяснилось, что корабли прошли пролив без боя. «Весь день после выхода в море Соединения Y мы страшно нервничали и испытали облегчение, когда обошлось без боя».

* * *

Знал ли Сомервилл заранее о приближении Соединения Y?

Следует напомнить, что первую информацию о выходе французов Сомервилл, согласно его рапорту, получил из донесения «Хотспура», отправленного в 5.12. Он утверждает, что получил телеграмму из Мадрида только в 8.00. Но адмирал Норт заявил, что эта телеграмма попала на «Ринаун» гораздо раньше, хотя никогда не говорил, что лично отправил ее. Он сказал Стефену Роскиллу, что поддерживал постоянный контакт с Сомервиллом по телефону. В другой раз Норт заявил, что Сомервилл знал содержание телеграммы из Мадрида, если судить по его инструкциям эсминцам.

Судя по всему, журнал регистрации входящих звонков «Ринауна» не сохранился, поэтому ответить на вопрос совершенно точно не удастся. Однако капитан 1 ранга М. Дж. Эванс, который был дежурным офицером на «Ринауне» в ту ночь, утверждает, что отчетливо помнит все, связанное с этим делом.

«Я не помню никакой информации о том, что французские корабли вышли в море, до получения радиограммы «Хотспура». Так как я был дежурным офицером штаба, то прибыл обсудить это с Джеймсом Сомервиллом. Я не помню, чтобы он хоть как-то показал, что знает об их выходе. Сигналы с Башни передавались на «Ринаун» по прямому телефону. Но зашифрованные сообщения после расшифровки доставляли посыльные».

Он подтвердил это капитану 1 ранга Ч. П. Ф. Брауну, который также писал: «Он помнит совершенно четко, что ни адмирал Сомервилл, ни вообще кто-то на «Ринауне» знал о выходе французов в море до получения радиограммы «Хотспура», когда было уже слишком поздно».

Но при этом все упускают из вида сообщение Гаскойна, которое два адмирала обсуждали.

* * *

Каковы были последствия радиограммы «Хотспура»? Одной из самых больших загадок, связанных с прохождением шифрованных сигналов сквозь дебри Адмиралтейства, является судьба радиограмм, посланных «Хотспуром». Его первое сообщение было получено Первым Лордом Адмиралтейства поздно утром.

Мы должны предположить, что дальше сигналы начали поступать быстрее. Капитан 1 ранга Лейман рассказывает:

«В моем первом сообщении от 4.45 говорилось о кораблях, несущих ходовые огни. Мои последующие радиограммы Норту должны были передавать дальше в Адмиралтейство. Все эти сообщения и одна телеграмма самого Норта от 6.17 должен был видеть дежурный офицер, капитан 1 ранга Беван. Ночью дежурному офицеру всегда приходится решать тяжелую задачу: будить ли шефа при получении сигнала, рискуя получить нагоняй, если это не было необходимо? По каким-то причинам Беван решил, что сообщения из Гибралтара не требуют немедленного вмешательства Паунда. Впрочем, он мог думать, что в Гибралтаре имеется достаточно адмиралов, способных принять необходимые меры».

Не слишком ли плотно Адмиралтейство контролировало Соединение Н?

Норт и его сторонники всегда подчеркивали, что Соединение Н является отдельной эскадрой. Многие говорят «независимое», но это не так. До сих пор Адмиралтейство непосредственно контролировало все его основные операции, поэтому адмирал Норт вполне справедливо ждал приказов и в данном случае. Действительно, до сих пор Уайт-холл плотно контролировал Соединение Н. Был ли это еще один пример чрезмерной централизации? Стефен Роскилл приводит примеры, когда во время Норвежской кампании Адмиралтейство начинало напрямую руководить военными действиями. Это происходило в основном из-за личных амбиций Черчилля и

неоднократно создавало опасные ситуации, заставляя адмирала Форбса протестовать. С фактами, которые приводит Роскилл, спорить не приходится. Но во время инцидента с Соединением Y Черчилль был уже премьер-министром, а не Первым Лордом Адмиралтейства. Разумеется, он не прекратил своих попыток «порулить», но теперь делал это, оказывая давление на Александра и Паунда. С другой стороны, даже самые рьяные защитники Паунда признают, что он имел склонность замыкать все на себя.

В случае с Соединением H вмешательство Адмиралтейства было более оправдано, чем в других эпизодах, потому что эта эскадра имела особый статус. Она использовалась для проведения особо важных операций в Средиземном море и Атлантике. Поэтому наладить координацию действий в обоих этих районах местное командование в Гибралтаре просто не могло.

Однако все это, по мнению адмирала Паунда, отнюдь не освобождало адмирала Норта от обязанностей, которые должен брать на себя адмирал. Лорд Фрезер заявил:

«Сэр Дадли Норт был не разжалован, а отстранен от командования. Это было, сделано потому, что он не послал флот в море, когда это требовалось, а сидел и ждал приказов. Первый Морской Лорд сказал: «Я не могу работать с людьми, которые говорят, что ждали приказов, потому что я могу и не знать всего, что известно им». Поэтому его и сняли».

Норт всегда говорил, что Адмиралтейство постоянно отдавало приказы Соединению H, поэтому он вполне мог ждать хоть каких-то инструкций. Но тогда Норт был обязан находиться в полной готовности исполнить любой приказ, особенно приказ перехватить французов.

Вместо этого он приказал эсминцам прекратить слежение и отправил их на восток. Адмирал Сомервилл хотя бы привел свой корабль в состояние повышенной готовности. Поэтому правы были те, кто утверждал:

«Поэтому резонно было бы ждать, что Норт отправит запрос с самой высокой срочностью, чтобы выяснить: останавливать французов или нет? Он должен был сделать это после того, как не получил ответа Адмиралтейства на свои первые сообщения, и просто обязан после получения радиограммы «Хотспура». Французские крейсера в это время еще находились в 2 часах хода от Гибралтара. «Ринаун» стоял в часовой готовности к выходу, и этого было вполне достаточно. Сигнал с грифом «экстренно», отправленный открытым текстом (а почему бы и нет?), в Адмиралтействе могли получить уже через 15 минут. «Ринаун» вполне мог покинуть порт и ждать у Тарифы или даже дальше на запад, если бы решили, что нужно выиграть время».

Взаимоотношения адмиралов Норта и Паунда

Среди множества аргументов обязательно упоминают различные характеры адмиралов Норта и Паунда. При этом подразумевается, что они были прямой противоположностью друг другу, что неизбежно приводило к столкновениям. Я крайне в этом сомневаюсь, но давайте посмотрим, что думали подчиненные об этих двух командирах.

Капитан 1 ранга Браун вспоминает Норта «как очень приятного, веселого человека, хорошего командира корабля, которого любили офицеры и матросы, но — как сказал бы генерал Монтгомери — это был его потолок».

Мемуары капитана 1 ранга Леймана говорят то же самое:

«Мне пришлось посетить контр-адмирала Норта, который командовал базой в Грейт-Ярмуте, так как я отвечал за работу станций радиоперехвата, расположенных там. Тогда я сказал Норту, что Адмиралтейство должно было получить первое сообщение «Хотспура» о контакте с французами. Я думал, это поможет ему, так как Адмиралтейство слишком долго ничего не предпринимало, имея на руках эти сигналы. Я служил с Нортом (и уважал его), когда он был начальником штаба Резервного флота. Я по-прежнему уважал Норта, когда он служил в Гибралтаре, но, думаю, он неправильно оценил ситуацию, когда имел дело с эскадрой Виши».

Капитан 1 ранга Эванс тоже ранее знал адмирала Норта:

«Когда-то Норт был моим капитаном, хотя совсем недолго. Он был симпатичным, благоразумным человеком. Но я не считаю его слишком способным или предприимчивым. Во время войны он слишком мало времени провел в море».

А что адмирал Паунд? Одним из тех, кто знал его лучше других, был капитан 1 ранга Литчфилд, который дает нам портрет Первого Морского Лорда:

«О Паунде можно сказать так много, что дать его портрет в нескольких словах исключительно трудно. Я должен заявить, что он был мастером своего дела, хотя, по большому

счету, не был лишен недостатков. Он был скорее руководителем, чем лидером, однако все его уважали и доверяли его профессиональным качествам. Он был решительным человеком с сильным характером. С такими сложно дружить, но легко служить. Он обладал развитым чувством долга, хотя некоторым людям казались неприятными его резкие манеры, их нервировало постоянное грозное молчание!»

Даже если так, я не думаю, что личные взаимоотношения как-то повлияли на решение снять адмирала Норта. Паунд был настоящим служакой и слишком объективным человеком, чтобы позволить личным пристрастиям как-то влиять на служебные дела. Даже самые агрессивные критики признают, что он был исключительно честным человеком.

А теперь перейдем к неизбежному последнему вопросу.

* * *

Был ли адмирал Норт сделан козлом отпущения?

Мы уже видели, что, несмотря на многочисленные свидетельства, несмотря на категорическое отрицание Паунда, Александера и Черчилля, теория «козла отпущения» существует до настоящих дней. Вероятно, она не умрет никогда. Если бумаги Черчилля, когда они будут опубликованы, не раскроют его **прямой связи** с этим делом, возможность рассуждать о его **вероятном участии** сохранится и дальше. Любой документ будет в глазах историков стоять ничуть не больше, чем категорические отрицания самого Черчилля. Поэтому сохранится ситуация «нос вытянул, хвост увяз», как говорил сам сэр Уинстон.

Расследование Адмиралтейства, проведенное в 1957 году, завершилось заключением: «Нет свидетельств давления на Адмиралтейство извне, чтобы заставить

снять адмирала Норта». Однако пришлось отметить, что Черчилля сильно разозлила вся эта история, особенно роль Норта в ней. «Нет свидетельств того, что премьер-министр обсуждал затронутые вопросы с Первым Лордом Адмиралтейства или с Первым Морским Лордом. Если же это все-таки имело место, то не известно его мнение».

Несмотря на это, существует практически единодушное мнение, как на флоте так и вне его, что Черчилль и Паунд сняли Норта общими усилиями. Лорд Олтринчем в 1953 году написал Норту, что Черчилль защищал своего покойного друга. Поэтому, по мнению Олтринчема, занимая пост премьер-министра, он никогда не допустил бы никаких расследований.

«Я знаю его лучше, чем остальных, поэтому могу утверждать, что он был слепо и фанатично предан старым друзьям, и Дадли Паунд был одним из них. Он скончался на боевом посту, как вы знаете, буквально на глазах Уинстона. Такова «звериная натура», и я всегда боялся, что Уинстон тем или иным способом блокирует любую попытку пересмотра».

Стефен Роскилл после глубокого изучения дела 30-летней давности приходит к заключению, что «трудно избежать вывода о «предвзятом суждении» со стороны Александера и Паунда». Он также пишет:

«Просуммированные вместе факты заставляют предположить, что либо Паунд с самого начала имел крайне плохое мнение о Норте, либо на него оказали давление сверху. Это могло означать, что Черчилль или Александер вынудили его принять такое решение».

Но как на это смотрели люди на местах в то время и сегодня? Капитан 2 ранга Джунипер писал:

«Мое мнение может показаться слишком резким. Никому не позволено подыскивать козлов отпущения по политическим мотивам. Но если говорить о морях Соединения Н, то мы все восхищались Джемсом Сомервиллом и были преданы ему. Норт вполне естественно стоял от нас заметно дальше».

Капитан 1 ранга Осборн вспоминает свои впечатления того времени: «Я совершенно точно помню, что все в кают-компании «Хотспура» удивлялись демонстративному бездействию Норты».

С другой стороны, большинство офицеров признавало, что его поступки были продиктованы обстоятельствами. Капитан 1 ранга Эванс пишет:

«Я думаю, что Адмиралтейство (а возможно, и премьер-министр) полностью виноваты в том, что не дали никаких инструкций, если они действительно хотели, чтобы хоть что-то было сделано во время прохода французской эскадры. Мы разделались бы с ними совершенно легко. Однако открыть огонь по ним, не зная точно, какова сейчас британская политика, было бы форменным безумием».

Полковник авиации Хорнер излагает мнение летчиков, базировавшихся в Гибралтаре:

«С точки зрения Королевских ВВС, действия командования могли вызвать только раздражение. После того как «Лондон» впервые заметил французов, оставалось еще 4 часа до подхода крейсеров. В Гибралтаре в этот момент

имелось достаточно кораблей. Однако не было сделано ни малейшей попытки задержать французские корабли. Более того, когда они проходили через пролив, им отправили сигнал: «Bon voyage». Когда паника улеглась, от нас потребовали вести разведку в таком большом районе, что мы физически не могли этого сделать силами одной эскадрильи. К тому же она была целиком занята охотой за подводными лодками. Поэтому все желали смены главнокомандующего, и она не вызвала и тени удивления».

Командир «Видетта» Уолмсли излагает точку зрения личного состава 13-й флотилии, подчинявшейся непосредственно Норту:

«Я могу сказать одно и выражу при этом мнение большинства командиров эсминцев: мы уважали адмирала Норта и доверяли ему. Поэтому нам казалось, что наверху пытались найти козла отпущения, и Норта выбрали на эту роль. Мне кажется, это нечестно. Размышляя об этом сегодня, я полагаю, что в то время никто не обладал достаточным объемом информации для принятия правильных решений».

Последняя строка отражает и мое мнение по данному вопросу. Несмотря на целый водопад слов и бумаг, мы до сих пор не знаем все факты. Я постарался найти все, что только возможно, но даже сегодня не могу сказать, что расследование завершено. Что же тогда говорить о моих предшественниках.

Капитан 1 ранга Лейман нашел точное определение: «Я понял, что имеется много людей, которые думают, что в отношении Норта была допущена

несправедливость. И я вполне могу ошибаться, думая иначе».

Капитан 1 ранга Гардинер тогда служил на борту лидера «Фолкнер» в составе 8-й флотилии и участвовал в операции «Менейс». Что они думали, когда узнали, что французские корабли свободно прошли через пролив и могут угрожать конвою?

«Мы в Дакаре пришли в ужас, когда узнали, что корабли прошли без помех и теперь направляются сюда, чтобы усилить и без того внушительный вражеский гарнизон. Все соотношение сил резко изменилось не в нашу пользу. Мы думали крайне плохо о ДН, который пальцем не шевельнул, чтобы использовать свои корабли. Мы просто не могли поверить, что все это происходит вскоре после Орана.

Когда мы вернулись в Гибралтар, начались крики и разборки. Я думаю, именно поэтому ДН либо пропал, либо начал паковать чемоданы. Затем люди начали спрашивать, какого черта Адмиралтейство решило принять столь поспешное решение в деле Норта, которое имело явно политическую окраску. Мы даже начали его жалеть. Однако, даже не зная, что в действительности произошло между ДН и Адмиралтейством, я полагаю, что с ним обошлись достаточно подло. Именно политическое руководство должно было дать ему совершенно точные инструкции или, по крайней мере, сказать, чего они хотят и поддержать любые решения, которые он примет.

Я полагаю, что, по мнению Адмиралтейства, Норт должен был убедить французов повернуть назад. Но после Орана они относились к нам не так, чтобы рассчитывать на легкое завершение

дела. В результате наши силы в Дакаре понесли большие потери от их рук. Я боюсь, что все это ничуть вам не поможет. Но я должен повторить, что мы были удивлены, растеряны, испуганы и возмущены тем, что «им» позволили пройти без единого выстрела, после чего сопротивление в Дакаре стало значительно сильнее».

Это звучит достаточно разумно. Капитан 1 ранга Райдер пишет:

«Во время войны вы должны иметь нужных людей на ключевых позициях, если вы намереваетесь победить. Это часто приводит к несправедливости. Я не думаю, что Норта следует называть вешалкой для адмиральского мундира. В конце концов, он не сделал ничего неправильного. Он просто не проявил инициативы в достаточно запутанной ситуации, испугавшись серьезных политических последствий. Он просто не сделал ничего, но многие из нас могли поступить еще хуже».

Наконец, капитан 1 ранга Литчфилд дает объективную и разумную оценку всему этому печальному делу:

«Я не верю, что «бегство» французских крейсеров имело какое-то серьезное значение для общего хода войны. Можно ведь предположить, что попытка остановить их принесла бы такие же беды, как Оран. Французский флот достаточно горд и лелеет традиции французской «honneur». Если бы кто-то начал стрелять, более чем вероятно, что все это превратилось бы в настоящее морское сражение. И его результаты трудно предсказать. Но

руководство в этой истории проявило себя исключительно плохо. Норт продемонстрировал абсолютное отсутствие инициативы, Адмиралтейство не смогло дать ясные и недвусмысленные инструкции. Это один из многочисленных примеров военного времени, когда инструкции Адмиралтейства не смогли передать командиру на месте событий всю имеющуюся информацию. А информация для него ничуть не менее важна, чем приказ».

Другими словами, лорд Четфилд был совершенно прав в своем письме Макмиллану, когда говорил, что Норта нужно было отправить в почетную отставку. Однако задним числом следует заметить, что адмиралу Норту было бы неплохо вспомнить слова адмирала сэра Дэвида Битти, под командованием которого он когда-то служил:

«Если капитан обнаруживает во время боя, что у него нет конкретных указаний, или он не может разобрать сигналы адмирала, или по внезапно возникшим обстоятельствам не может выполнить предыдущий приказ, он должен действовать самостоятельно. Но при этом он должен приложить максимум усилий, чтобы нанести противнику наибольший ущерб».

Перед адмиралом Нортом стояла мучительная дилемма: является или нет Соединение Y **вражеским** соединением? Многие из нас в то время тоже не смогли бы ответить на этот вопрос. Поэтому, хоть я и не согласен с теорией «козла отпущения», я могу согласиться с тем, что Норту не следовало дожидаться речи Макмиллана в палате общин, чтобы оправдаться. Это заявление не могло сделать Адмиралтейство,

потому что слишком многие участники событий уже умерли, но мог сделать Уинстон Черчилль, причем гораздо раньше, сразу после получения первой послевоенной просьбы Норта. И то, что это не было сделано своевременно, крайне печально и несправедливо. Поэтому я охотно подпишусь под словами адмирала Норта относительно его места в истории:

«Вот гадство!»

Часть третья.
Беги, кролик, беги

Глава 15.

Скалькулированный риск?

К осени 1940 года запутанное положение на Средиземном море немного прояснилось. После неопределенности в июне и июле, а также колоссальной путаницы, вызванной выходом Франции из войны и прекращением военного сотрудничества с самым сильным британским союзником на этом театре, в конце бесконечно длинного туннеля забрезжил слабый свет.

К успехам англичан следует отнести удар, который получили итальянцы от Каннингхэма в бою у Калабрии. Британский флот сразу ощутил свое превосходство и впоследствии поддержал его в серии более мелких столкновений, которые завершились тем же результатом — противник был либо разбит, либо позорно бежал. Апофеозом стала отважная и неожиданно успешная атака, проведенная в октябре самолетами ВСФ против главной базы итальянского флота Таранто. В ходе налета были повреждены 3 линкора из 6, имевшихся в распоряжении Муссолини. Это более чем компенсировало все неудачные попытки навязать им бой в открытом море. Впервые с момента падения Франции соотношение сил изменилось в пользу англичан.

С учетом недавно приобретенного перевеса в тяжелых кораблях Каннингхэм начал более спокойно смотреть на безумные планы операций, непрерывно вылетающие из Уайтхолла. Требовались значительный такт и терпение, чтобы отвергать их. Но теперь ситуация позволяла адмиралу хотя бы рассмотреть наиболее трезвые из предложений. Одним из таких предложений была проводка 3 быстроходных транспортов через все Средиземное море. 2 должны

были доставить на Мальту свежие войска и грузы, а третий — проследовать прямо в Александрию. Операция «Коллар», (так был назван этот конвой) должна была окончательно подтвердить безоговорочное превосходство британского флота над более многочисленным итальянским всего через несколько месяцев после начала военных действий. Она также показала, как вулканический темперамент премьер-министра в очередной раз вступил в конфликт с ситуацией на море. И в очередной раз выяснилось, что Черчилль упрямо мыслит политическими категориями, не желая признавать военные.

Жизнерадостный адмирал Каннингхэм получил новое доказательство полной оторванности Лондона от реальности, когда ему предложили захватить остров Пантеллерия, расположенный в Сицилийском проливе между Сицилией и Тунисом. Главным инициатором операции «Воркшоп» был адмирал лорд Кийз, пользовавшийся большим авторитетом в Лондоне. Он предложил немедленно высадить десант на Пантеллерию. Адмирал Каннингхэм был вынужден ответить, что остров, может быть, удастся захватить и даже удержать, однако он станет лишней обузой. Флот и так напрягал все силы, чтобы снабжать Мальту, и на него пытались повесить еще одну гирю. Причем захват Пантеллерии не обещал никаких выгод ни в ближайшем, ни в отдаленном будущем. Операция по проводке конвоя могла принести гораздо больше пользы и имела более серьезные шансы на успех. Каннингхэм охотно согласился с этим предложением и выразил мнение, что итальянцы вряд ли сумеют сосредоточить в Западном Средиземноморье превосходящие силы, чтобы помешать операции. Шансы на это были как никогда низки. Но адмирал Сомервилл, который должен был прикрывать конвой до входа в Сицилийский пролив, его уверенности

не разделял. В конце концов выяснилось, что Сомервилл более правильно оценивал ситуацию.

Следует напомнить, что Сомервилл находился в гораздо более сложном положении, чем Каннингхэм. Последний имел внушительный список блестящих побед и поэтому мог свободно высказывать Уайтхоллу свое мнение, так как твердо стоял на ногах. В отличие от него, Сомервилл участвовал в нескольких операциях, которые завершились далеко не так успешно. К тому же он вызвал гнев Адмиралтейства своими попытками защищать адмирала Норта. Все это привело к тому, что Сомервилл не пользовался особым расположением кабинета. Тем не менее, верный своим принципам смелости и прямоты, он довел до начальства собственную точку зрения. Его эскадра, Соединение Н, значительно уступала по силе флоту Каннингхэма. Более того, итальянцы перевели главные силы своего флота на западное побережье, что резко повышало вероятность ответных действий против Соединения Н. Сомервилл имел только один линкор, точнее линейный крейсер «Ринаун». Хотя ему передали «Ройял Соверен», этот корабль еще проводил в Гибралтаре ремонт своих рассыпающихся на куски старых машин и котлов. Ранее Сомервилл просил, чтобы этот линкор передали ему, и Адмиралтейство согласилось. Однако к началу операции корабль не был готов к выходу в море. Таким образом, Сомервилл оставался с единственным линкором против трех, которые теоретически могли бросить против него итальянцы.

Он имел «Арк Ройял», самолеты которого могли поддержать действия кораблей. Однако попытки атаковать французский линейный крейсер «Страсбург» в июле показали, что способность торпедоносцев добиться попаданий и снизить скорость быстроходных вражеских кораблей находится в прямой зависимости от

опыта экипажей. И снова эти сомнения оказались оправданными.

Британские торпедоносцы в бою у Спартивенто точно так же ничего не добились, как и в бою у Калабрии.

С крейсерами положение было лучше, но ненамного. В составе Соединения Н имелись только легкий крейсер «Шеффилд» и гораздо более старый «Диспетч». В операции должны были принять участие 2 современных крейсера, однотипных с «Шеффилдом»: «Саутгемптон» и «Манчестер». Однако на них возлагалась задача дойти до Мальты и доставить туда 700 человек личного состава KBBC и армии, что значительно снижало боевую ценность кораблей в случае артиллерийского боя. В результате возник горячий спор между вице-адмиралом Л. Э. Холландом, командиром 18-й эскадры крейсеров, в которую входили эти корабли, и вице-адмиралом Сомервиллом. Холланд высказал серьезные сомнения в том, что крейсера следует привязывать к эскадре, и выдвинул следующие возражения:

«1. Своевременному и безопасному прибытию на Мальту личного состава KBBC придается особое значение. В этом случае крейсерам лучше следовать самостоятельно и положиться на свою высокую скорость, что повышает шансы на успех.

2. При таком большом количестве пассажиров корабли не могут считаться боеспособными. Если они будут вынуждены сражаться, потери среди личного состава KBBC будут тяжелыми, и в этой части операция будет провалена».

Сомервилл до определенной степени был с этим согласен. Однако он твердо заявил, что достижение

главной цели, то есть обеспечение безопасного прохода всего конвоя, может быть обеспечено демонстрацией силы, которая удержит итальянцев от попыток вмешаться. Чтобы прояснить ситуацию, запросили мнение Каннингхэма, который заявил, что доставка людей должна иметь приоритет перед проводкой конвоя. Но тут вмешался Уайтхолл, заявивший, что все обстоит совсем наоборот. Если будут замечены итальянские корабли, крейсера должны вступить в бой, как если бы на них вообще не было пассажиров. Уинстон в этом вопросе стоял насмерть. Дать бой врагу всегда было для него основным, любые другие соображения отходили на второй план. Таким боевым духом можно только восхищаться.

По оценкам адмирала Сомервилла, итальянцы могли выставить против его эскадры до 3 линкоров, от 5 до 7 тяжелых крейсеров, множество легких крейсеров и эсминцев. Адмиралтейство решило, что это преувеличение, но дальнейшие события показали, что Сомервилл был достаточно близок к истине.

Как обычно, Сомервилл имел всего лишь горстку эсминцев. Это была 8-я флотилия («Фолкнор», «Файрдрейк», «Форестер», «Фьюри») и 13-я («Дункан», «Уишарт»), к которым добавились 2 современных корабля — «Ягуар» и «Кельвин». Это позволило адмиралу сколотить полную флотилию из 8 кораблей для сопровождения конвоя и своей эскадры. Имелся еще один эсминец из состава 13-й флотилии («Хотспур»), однако он еще не был окончательно отремонтирован после того, как протаранил и потопил восточнее Гибралтара итальянскую подводную лодку «Лафоле». Эсминец должен был отправиться на Мальту для ремонта в доке. А пока его боевая ценность была ограниченной, так как он лишился асдика и мог развивать ограниченную скорость.

В состав соединения были включены 4 корвета: «Глоксиния», «Гиацинт», «Пеони» и «Сальвия». Они были присланы из Англии для усиления флота Каннингхэма. Корветы были оборудованы магнитными тралами, которые ограничивали их скорость 16 узлами в лучшем случае, но на практике они редко могли превысить 14 узлов. Поэтому их пригодность для эскортной работы была небольшой.

Вот так выглядели силы, находящиеся в распоряжении Сомервилла. То, что он был значительно слабее эскадры, которую итальянцы могли выслать против него, было совершенно очевидно. Однако имелось еще несколько факторов, не столь очевидных, которые еще больше усиливали неравенство. Когда операция «Коллар» находилась в стадии планирования, Сомервилл получил приказ перехватить конвой вишистов, который должен был войти в Средиземное море 20 ноября. Это требовалось сделать как раз в то время, когда его кораблям был нужен отдых перед опасной операцией. Не удивительно, что его реакция была крайне негативной. Он написал Их Лордствам:

«Нам всем кажется, что этим кораблям важно получить некоторую передышку для отдыха и ремонта, причем как с точки зрения эффективности личного состава, так и боевой эффективности кораблей. Я хотел бы, чтобы бдительность и боевая эффективность были максимальными, так как я полагаю более чем вероятной попытку итальянского флота отомстить за тяжелые потери, понесенные в Таранто. Он может сделать это, перехватив превосходящими силами Соединение Н во время операции «Коллар».

Но и это еще не все. Один из самых жутких секретов этой войны касался главной ударной силы Каннингхэма — линейного крейсера «Ринаун». Перед началом войны он был перестроен и внешне выглядел очень впечатляюще. Корабль был укомплектован отлично подготовленной командой. Однако он был перестроен только выше ватерлинии. Хотя линейный крейсер получил новые мощные машины, его корпус оставался тем же, что и в 1916 году, когда он был спущен на воду. Этот старый корпус имел множество дефектов, о которых не было известно широкой публике. Один из офицеров, служивший старшим механиком в годы войны, позднее писал:

«Я помню одну из запасных цистерн котельной воды, расположенную в отсеке двойного дна, которая текла. Соленая вода вызывала коррозию листов днища, которые в результате были изъедены самое малое на половину толщины. Чеканить эти течи было бесполезно, и мы прибегли к нетрадиционным мерам, проваривая заклепочные швы и сваркой же заделывая самые глубокие оспины.

Большую часть войны, как в составе Соединения Н, так и позднее, «Ринаун» проходил с переломленной спиной. По левому борту поперек верхней прочной палубы шла трещина. Эта палуба начала ломаться и по правому борту. Когда я прибыл на корабль, трещину левого борта кое-как закрепили, наложив планки на двойном ряде заклепок, но, разумеется, это была игра с огнем, потому что такая нашлепка была гораздо слабее, чем первоначальная конструкция. В результате мы не имели вообще никакого запаса прочности корпуса. Причина была совершенно очевидной — усталость

металла, вызванная сильными напряжениями в местах изломов конструкции под острыми углами и многочисленных необязательных вырезов, сделанных в верхней прочной палубе. Особенно сильными эти напряжения были в средней части корпуса, когда корабль изгибался, попав на гребень волны. Не только вырезы дымоходов и вентиляторов имели острые углы. В палубе имелись отверстия для сточных труб, паропроводов, кабелей и так далее. По обоим бортам были сделаны большие прямоугольные люки для спуска вниз. К сожалению, я не мог притащить сюда за шиворот конструктора, чтобы он полюбовался на все это. Однако, когда мы получили приказ отправляться на Средиземное море, капитан спросил меня: «Что мы можем сделать с трещиной в палубе, чиф?» Я ответил: «Мы можем сделать только одно, сэр, молиться, чтобы погода была хорошей, и чтобы никто не всадил в нас торпеду».

Вероятно, хорошо, что все эти дефекты были известны лишь немногим. Вероятно, командующий о них слышал, но был вынужден мириться, как и со многими другими недостатками. Следует прямо сказать, что главная сила Соединения Н заключалась в личности его командующего и подчиненных ему офицеров. К несчастью, эту силу неоднократно подвергали испытаниям люди, которые не имели никакого представления о стоящих перед Сомервиллом проблемах и жаждали громких побед, чтобы успокоить общественность. Они не представляли, каких трудов стоили адмиралу и его людям эти победы. Хорошо еще, что подчиненные безоговорочно верили вице-адмиралу Сомервиллу в любых щекотливых ситуациях. Один офицер, служивший на «Ринауне», вспоминал:

«Мой отец был ровесником Джеймса Сомервилла, и я знал его с самого детства. Это был выдающийся человек с незаурядным чувством юмора. Перед войной он занимал пост командующего эсминцами Средиземноморского флота и держал флаг на легком крейсере «Галатея». Благодаря патриархальным обычаям, царившим в Королевском Флоте того времени, он смог забрать с собой почти весь свой штаб, когда был назначен командующим Соединением Н.

Это означало, что штаб понимал своего командира с полуслова, и они работали очень эффективно. Штаб был очень небольшим — секретарь, флаг-лейтенант, он же связист, начальник оперативного отдела, еще пара человек. Они полагались на офицеров «Ринауна» во многих штабных делах, что помогло сплотить воедино офицеров корабля и штаба, хотя обычно это нелегкая задача. Насколько я помню (хотя могу и ошибаться), в штабе не было офицера, отвечавшего за действия авиации, хотя они имели огромное значение. Адмирал полагался на советы, приходившие с «Арк Ройяла».

Две ключевые фигуры в штабе являлись офицерами «Ринауна». Это были штурман Мартин Эванс и артиллерист Боб Холмс. Оба были выдающимися людьми и отличными специалистами. Как ни странно, я помогал им обоим одновременно!

Поэтому в бою у Спартивенто на мостике «Ринауна» находилась сплоченная команда талантливых офицеров, которые отлично знали, что ждут от них, и понимали, что требуется адмиралу. Это была важная составляющая успеха.

Им очень помогало то, что команда «Ринауна» была отлично подготовлена, и ее моральный дух был очень высок. Кораблем командовал капитан 1 ранга Симеон, бывший начальник Отдела вооружений Адмиралтейства. Все им восхищались, и все его любили. Он слегка заикался, что еще больше усиливало его обаяние. Я помню, как однажды в Гибралтаре был вынужден наказать молодого кока, который вернулся на корабль пьяным и в таком виде был доставлен к капитану. Я сказал, что место кока по боевому расписанию на подаче боеприпасов к 114-мм орудиям. Симеон мягко произнес: «Воздушная тревога — приказано открыть огонь — подать снаряды — где кок Смит? — в-вни-изу — п-пьян-ный». Я сомневаюсь, чтобы кок еще хоть раз напился».

Однако сопровождение конвоя и переброска подкреплений на восток были только одной из задач операции. Как и раньше, была использована благоприятная возможность для согласованных действий с флотом на противоположном конце Средиземного моря. Стыковка планов и координация действий обоих соединений стали причиной сильных головных болей штабистов. Успех удара по Таранто привел к тому, что было решено сократить линейный флот Каннингхэма. Нескольким кораблям требовался ремонт, и их решили отправить в Англию прямо через Средиземное море вместо долгого перехода вокруг мыса Доброй Надежды. Поэтому линкор «Рэмиллис», тяжелый крейсер «Бервик», легкий крейсер «Ньюкасл» должны были выйти из Александрии вместе со Средиземноморским флотом, пройти Сицилийский пролив и 27 ноября встретиться с эскадрой Сомервилла

к западу от него. Таким образом достигались сразу две цели.

Прежде всего, Сомервилл в самый опасный период операции — с полудня до сумерек 27 ноября — получал неожиданное подкрепление. Хотя прибывшие с востока корабли находились не в лучшем состоянии, само их присутствие заставило бы итальянцев дважды подумать, прежде чем предпринимать что-либо. Вторых, эсминцы, выделенные для переброски на восток («Дифендер», «Грейхаунд», «Гриффин», «Хируорд»), вместе с крейсером ПВО «Ковентри» могли усилить непосредственное сопровождение конвоя на следующем отрезке пути. По случайному совпадению, последние 3 эсминца ранее действовали в составе 13-й флотилии, находившейся в Гибралтаре под командованием Сомервилла, поэтому они отлично взаимодействовали с другими его кораблями. Интересно отметить, что сын Сомервилла служил в это время на «Дифендере».

Корабли Средиземноморского флота, предназначенные для перевода в Гибралтар, были объединены в составе Соединения D. «Рэмиллис» был кораблем того же типа, что и стоящий в доке в Гибралтаре «Ройял Соверен». В период между войнами он не проходил таких капитальных модернизаций, как корабли типа «Куин Элизабет». Поэтому его максимальная скорость не превышала 21 узла^[7], а главный калибр — восемь 381-мм орудий — имел недостаточный угол возвышения, что не позволяло вести огонь на большие дистанции. Не только орудия современных итальянских линкоров превосходили его по дальноточности, но даже относительно легкие орудия старых, но модернизированных кораблей типа «Кавур». Тяжелый крейсер «Бервик» только что присоединился к Средиземноморскому флоту, чтобы заменить поставленный в док «Кент», который был поврежден месяц назад. Однако в турбинах крейсера было снято

несколько рядов лопаток, а теплая вода Средиземного моря нарушила вакуум в конденсаторах, поэтому максимальная скорость «Бервика» сократилась до 27 узлов. Это было на 5 или 6 узлов меньше, чем у итальянских тяжелых крейсеров. «Ньюкасл» прибыл с Дальнего Востока и должен был войти в состав флота Каннингхэма. Однако на этом крейсере постоянно возникали проблемы с котлами.

В ходе подготовки к главной фазе операции Соединение Н с 15 по 20 ноября находилось в море, проводя операцию «Уайт». Это была переброска на Мальту 12 «Харрикейнов» KBVC, взлетевших с авианосца «Аргус». Их вели 2 пикировщика «Скуа» ВСФ. «Аргус» сопровождали «Арк Ройял», «Ринаун», «Диспетч», «Шеффилд» и эсминцы «Фолкнор», «Форчюн», «Файрдрейк», «Форестер», «Фоксхаунд», «Фьюри» и «Дункан». Самолеты должны были взлететь юго-западнее Сардинии. Перелет сухопутных истребителей, имевших небольшой радиус действия, был тщательно отработан, однако завершился полной катастрофой, так как встречный ветер оказался гораздо сильнее, чем предполагалось. В результате у большинства самолетов топливо кончилось еще над морем, и спастись удалось только 4 «Харрикейнам» и 1 «Скуа».

Помимо большой трагедии, случилось несколько мелких неприятностей. Атака аэродрома Альгеро на Сардинии, которую должны были провести самолеты «Арк Ройяла», была 17 ноября отменена из-за тех же погодных условий. Мелкие корабли были серьезно потрепаны волнами, что сделало подготовку к главной операции более тяжелой. У штаба осталось меньше времени на разработку планов. И что хуже всего — эта операция вызвала тревогу в Риме и дала итальянцам возможность хорошо подготовиться к ответным действиям.

Хотя Супермарина не подозревала об истинной цели операции «Уайт», итальянцы знали, что 14 ноября «Аргус» прибыл в Гибралтар. 15 ноября в 10.00 противник получил сообщение, что он вышел из гавани вместе с главными силами Соединения Н. Итальянцы предположили, что готовится проводка конвоя на Мальту. В полдень в тот же день самолет-разведчик обнаружил британские корабли, следующие курсом 90° примерно в 50 милях к северу от Альхусемаса, что заставило итальянцев привести в действие заранее подготовленный план.

1-я дивизия (линкоры «Витгорио Венето» и «Кавур») и 3-я дивизия (тяжелые крейсера «Больцано», «Тренто» и «Триесте») вместе с эсминцами сопровождения вышли из Неаполя и Мессины соответственно. Они встретились в море 16 ноября в 10.30. Это мощное соединение вечером к 16.30 находилось в исключительно удобной для перехвата позиции в 45 милях на NNO от Устики. Но когда стояло ясно, что англичане не намерены двигаться дальше на восток, итальянские корабли повернули обратно в базы. Вечером 19 ноября пришло сообщение о возвращении Соединения Н в Гибралтар.

В ходе недолгой вылазки стали ясны два момента, которые потом повторятся в бою у Спартивенто. Во-первых, адмирал Сомервилл оказался совершенно прав, предположив, что итальянцы постараются использовать свои оставшиеся линкоры против мальтийского конвоя. Их решимость не поколебалась после сокрушительного удара, полученного в Таранто. Зато мнение Адмиралтейства по данному вопросу было совершенно неправильным. Операция также показала, что итальянцы способны незамедлительно отреагировать на передвижения англичан, зато англичане оказались не в состоянии обнаружить силы противника. Во-вторых, операция показала колоссальные преимущества, которые имеют итальянцы, благодаря расположению

своих баз. Они могли перехватить конвой буквально на следующий день после своего выхода в море и полностью выясняли намерения англичан за 2 или 3 дня до этого.

Тем не менее, подготовка операции «Коллар» шла, как намечалось.

Ночью 24/25 ноября торговые суда «Клан Форбс», «Клан Фрезер» и «Нью Зиленд Стар» с грузом боеприпасов и танков для 8-й Армии в Египте прошли Гибралтарский пролив. Восточнее пролива утром 25 ноября к ним присоединились корветы «Глоксиния», «Гиацинт», «Пеони» и «Сальвиа». Соединения Вир совместно вышли из Гибралтара 25 ноября в 8.00.

В состав Соединения В вошли следующие корабли: линейный крейсер «Ринаун» (капитан 1 ранга Ч. Э. Б. Симеон) в качестве флагмана вице-адмирала Сомервилла, авианосец «Арк Ройял» (капитан 1 ранга Ч. С. Холланд), легкие крейсера «Шеффилд» (капитан 1 ранга Ч. А. А. Ларком), «Диспетч» (капитан 1 ранга Д. Э. Дуглас-Пеннант), эсминцы «Фолкнор» (капитан 1 ранга А. Ф. Де Салис), «Файрдрейк» (капитан-лейтенант С. Г. Норрис), «Форестер» (капитан-лейтенант Э. Б. Тэнкок), «Фьюри» (капитан-лейтенант Т. К. Робинсон), «Дункан» (капитан 1 ранга Э. Д. Б. Джеймс), «Уишарт» (капитан 2 ранга Э. Т. Купер), «Энкаунтер» (капитан 2 ранга Э. В. Сент-Дж. Морган), «Кельвин» (капитан 2 ранга Дж. Г. Аллисон), «Ягуар» (капитан-лейтенант Дж. Ф. У. Хайн).

Соединение F состояло из легких крейсеров «Манчестер» (капитан 1 ранга Г. А. Пэкер) под флагом вице-адмирала Л. Э. Холланда, «Саутгемптон» (капитан 1 ранга Б. К. Б. Брук), поврежденного эсминца «Хотспур» (капитан 1 ранга Г. Ф. Г. Лейман) и корветов. Оно должно было следовать вместе с транспортом.

	Линейный крейсер	Авианосец	Легкие крейсера	Эсминцы
Соединение В	1	1	2	9
Соединение F	—	—	2	1
Всего	1	1	4	10

Тем временем на другом конце Средиземного моря в путь собиралось Соединение D. Оно вышло в море 24 ноября. В него вошли линкор «Рэмиллис» (капитан 1 ранга Г. Т. Бейли-Громан), тяжелый крейсер «Бервик» (капитан 1 ранга Г. Л. Уоррен), легкий крейсер «Ньюкасл» (капитан 1 ранга Э. А. Айлмер), крейсер ПВО «Ковентри» (капитан 1 ранга У. П. Керн), эсминцы «Дифендер» (капитан-лейтенант Сент-Дж. Р. Дж. Тэрвитт), «Грейхаунд» (капитан-лейтенант У. Р. Маршалл-Э'Дин), «Гриффин» (капитан-лейтенант Дж. Ли Барбср), «Хируорд» (капитан-лейтенант Ч. У. Грининг).

Соединение D

Линкор	Тяж. кр.	Легкий кр.	Крейсер ПВО	Эсминцы
1	1	1	1	4

Эти корабли во время перехода через Восточное Средиземноморье сопровождали корабли Соединения С. Это были линкоры «Барэм» и «Малайя», авианосец «Игл», крейсера «Йорк», «Глазго», «Глостер» в сопровождении эсминцев. Самолеты авианосца 26 ноября должны были нанести отвлекающий удар по Таранто. Их поддерживали главные силы флота под командованием самого Каннингхэма, которые одновременно прикрывали конвой, идущий из Порт-Саида в Пирей. Главнокомандующий имел линкоры «Уорспайт» и «Вэлиант», авианосец «Илластриес», крейсера «Орион», «Аякс», «Сидней» и эсминцы.

«Илластриес» отправил свои самолеты для атаки Родоса. Уже 25 ноября все Средиземное море из конца в конец буквально кишело британскими кораблями. Это был великолепный пример использования господства на море, аналог которому трудно найти в морской истории.

Для кораблей, следующих на восток из Гибралтара, первые 2 дня похода прошли спокойно.

«Погода была свежей, без малейшего признака тумана. Сияло солнце, шла волна. Мы двигались знакомым маршрутом быстро и без помех. На рассвете все снова засверкало. Именно во время этого похода адмирал Сомервилл отдал знаменитый приказ: «Капелланам флота молиться о ниспослании тумана». Возможно, капелланы его не выполнили. Во всяком случае, в этот день видимость была неограниченной. Мы видели покрытые снегом вершины Сиерра-Невады, находившиеся более чем в 100 милях позади.

Утром «Арк Ройял» поднял самолеты для тренировки. Но существуют дни, когда авианосцы преследуют несчастья. Этим утром во время учебного полета был потерян один самолет, хотя экипаж удалось спасти. Во второй половине дня разбился другой, совершив вынужденную посадку на палубу. Но все эти неприятности пришлось забыть. Они не замедлили нашего продвижения. Мы следовали прямым курсом на восток».

За этими гладкими фразами военного корреспондента кроется неприятная истина. Эти аварии вскрыли недостаточную подготовку экипажей «Арк Ройяла».

Остальные дела тоже шли не совсем гладко. Обнаружилась недостаточная скорость корветов, но командование решило все-таки не отказываться от переусложненного плана из-за этого недостатка. В результате вечером 26 ноября эти маленькие корабли отделились от конвоя и двинулись дальше самостоятельно. В случае артиллерийского боя их присутствие ничем не могло помочь, зато теперь торговые суда лишились части противолодочной завесы и необходимых тральщиков.

Недостаточный объем информации о передвижениях противника вызывал серьезное беспокойство на мостике «Ринауна». Вспоминает сам адмирал Сомервилл:

«За исключением летающих лодок «Сандерленд», которые действовали с Мальты, вся воздушная разведка свелась к полетам самолетов «Арк Ройяла». Но лишь «Сандерленды» были способны осмотреть район, в котором нам предстояло действовать 27 ноября.

На «Арк Ройяле» было слишком много молодых и неопытных пилотов и наблюдателей. Некоторых пришлось использовать для проведения утренней разведки, так как было необходимо держать в готовности первую ударную волну на случай, если противник попытается вмешаться и перехватить идущие навстречу друг другу Соединения В, F, D. Большинство этих молодых наблюдателей вообще не имело никакого опыта наблюдения за соединениями противника, но хуже того, нам приходилось соблюдать радиомолчание. Вести переговоры можно было только в непосредственной близости от Гибралтара. Это

делало почти невозможным поддержание радиосвязи с самолетами».

Вероятно, моряки Соединения Н не слишком задумывались над подобными вопросами. Никто не сомневался в исходе столкновения с итальянскими кораблями, если такое случится во время операции. Но Сомервилл нес ответственность за доставку личного состава и техники, которые отчаянно требовались на местах. Он должен был добиться успеха, чего бы то ни стоило, поэтому можно без труда представить тяжесть ответственности, лежавшую на его плечах. Однако, как подчеркивает его биограф, Сомервилл и не думал уклоняться от ответственности.

«Сомервилл был хорошо известен как боевой командир не только среди моряков, но и широкой публике, для которой имя Соединения Н стало чем-то нарицательным. Сомервилл прекрасно понимал, что если он не добьется положительных результатов, то его голова также полетит в корзину следом за головой Дадли Норта. Но это не повлияло на ясность его мышления в ходе подготовки операции и на его действия. Он понимал опасность прослыть слишком осторожным, что могло подтолкнуть адмирала отправить недостаточно сильную эскадру против той армады, которую собрали итальянцы».

Если бы Сомервилл и его критики могли стать свидетелями событий, происходивших в тот день в штаб-квартире Супермарины в Риме, они могли бы и потерять часть своей уверенности.

Глава 16.

Разделяй и властвуй

Мы уже видели, как в ходе предварительной операции «Уайт» итальянское верховное морское командование Супермарина, находящееся в Риме, практически немедленно получило сообщение о выходе британских кораблей из Гибралтара. К таким событиям англичане уже привыкли. Они поняли, что, на какие бы уловки они ни пускались, их корабли будут скоро обнаружены. Единственное, на что оставалось надеяться — что удастся сохранить в тайне от итальянцев характер операции и свои силы. К несчастью для Сомервилла и его моряков, в данном случае, как только Соединение Н вышло в море, итальянцы получили сообщение об этом. Но на этой стадии операции итальянцы пока еще не знали о присутствии 3 транспортов и не подозревали о ценности перевозимых грузов.

Действительность превзошла самые худшие ожидания. Уже в 8.25, то есть через 25 минут после выхода Сомервилла из Гибралтара, Супермарина получила зашифрованное сообщение об этом! В нем был точно указан состав британской эскадры: «Ринаун», «Арк Ройял», 3 легких крейсера типа «Бирмингем», 1 типа «Дели», 8 эсминцев. Два эсминца — «Ягуар» и «Кельвин» — принадлежали к новым типам, не знакомым итальянскому агенту, поэтому он их пропустил.

Точно так же не остался незамеченным выход в море Соединения D. 25 ноября в 11.30 его заметил итальянский гражданский авиалайнер и сообщил о большой группе английских кораблей. Пилот насчитал около десятка кораблей, в том числе линкор и

авианосец. По донесению, они находились в 150 милях от Мальты по пеленгу 110°.

Какие из всего этого были сделаны выводы?

Брагадин писал, что проведенное ранее сосредоточение сил для противодействия операции «Уайт» «дало понять англичанам, что итальянские линейные силы все еще боеспособны, и 2 линкора находятся в строю. Осознав это, они были вынуждены внести изменения в планы прикрытия конвоя, пересекающего Средиземное море. Часть кораблей из Александрии была переведена для усиления Гибралтарского соединения». Мы знаем, что это было совершенно не так. Тем не менее, итальянцы сразу и без колебаний отреагировали на эти сообщения о действиях англичан. Снова все исправные корабли получили приказ выйти в море и занять исходные позиции для перехвата. Противник намеревался дать бой в условиях, которые считал идеальными.

После нового контакта с Соединением Н 26 ноября в 10.10 итальянцы сделали вывод, что британская эскадра к полуночи этого дня окажется возле мыса Бужарони, если будет следовать прежним курсом с прежней скоростью. Отсюда самолеты английского авианосца смогут атаковать итальянские базы. (В памяти был еще свеж погром в Таранто, поэтому итальянцы опасались, что англичане повторят атаку против уцелевших линкоров, скрывающихся на западном побережье.) В качестве альтернативы могла рассматриваться попытка перебросить подкрепления Каннингхэму через Сицилийский пролив. Это объясняло бы маневры англичан в Восточном Средиземноморье. Итальянцы все еще **не заметили** конвой, безопасность которого была главной задачей Сомервилла. Если бы это произошло, реакция итальянцев могла оказаться иной, но на первой стадии операции 3 транспорта пока еще не появились на картах Супермарины и флагманского линкора.

Авиаразведка в очередной раз крупно подвела итальянский флот, который был вынужден блуждать в потемках. Несмотря на плачевный пример во время боя у Калабрии, связь между ВВС и флотом оставалась отвратительной.

Вечером 25 ноября Супермарина уже передала предварительные инструкции силам местной обороны Марливия. В 19.55 был отдан приказ привести все подразделения в состояние полной боевой готовности, в том числе 14-й дивизион эсминцев в Триполи. Они получили распоряжение подготовиться к воздушному налету противника. Все крупные корабли, состоящие под прямым командованием Супермарины, получили приказ поднять пары и находиться в 3-часовой готовности к выходу в море. Командиры баз в Специи, Неаполе, Мессине и Таранто должны были привести базы в состояние полной боевой готовности. Всем командирам конвоев, идущих в Ливию и обратно, было приказано не выходить в море без особого распоряжения.

26 ноября в 8.15 Супермарина привела в движение корабли, собранные в Неаполе и Мессине. Они получили приказ выйти в море немедленно. Исключением стала лишь 4-я дивизия, которая проводила ремонт и не могла двинуться с места до 27 ноября. Но ее командиру настоятельно порекомендовали поторопиться, и он тоже снялся с якоря в 13.40 в этот же день.

Патрулировать в Сицилийском проливе между мысом Бон и Пантеллерией было приказано 10-му дивизиону миноносцев — «Альчione», «Сагиттарио», «Сирио», «Вега». Корабли должны были вечером выйти из Трапани и находиться в проливе до рассвета. Ночью 26/27 ноября «Сирио» даже заметил корабли Соединения D, вошедшие в пролив, и дал по ним торпедный залп, однако попаданий не добился. Миноносец сообщил, что англичане его не заметили и не открыли ответный

огонь, однако больше в первых стычках он не участвовал. В 10.1 °Супермарина разослала последние боевые инструкции всем кораблям.

1-я и 2-я дивизии должны были выйти из Неаполя и Мессины и полным ходом следовать в точку randevu, находящуюся в 70 милях южнее острова Капри. Встреча должна была состояться 26 ноября в 18.00. После встречи объединенная эскадра ложилась на курс 260° и следовала со скоростью 16 узлов до утра, пока авиаразведка не определит точно состав эскадр противника, их курс и скорость. От этого должны были зависеть все дальнейшие действия. Итальянский флот мог дать бой противнику, если условия окажутся подходящими.

4 подводные лодки были направлены в море, и флот мог постараться завлечь англичан на их позиции. Это были «Аладжи», «Адуа», «Аксум» и «Диаспро». Они должны были занять следующие позиции:

$37^{\circ}40' \text{ N}$, $10^{\circ}00' \text{ O}$ (20 миль к северу от мыса Блан-де-Бизерта);

$38^{\circ}20' \text{ N}$, $8^{\circ}40' \text{ O}$ (40 миль к SSW от мыса Спартивенто, Сардиния);

$38^{\circ}00' \text{ N}$, $9^{\circ}20' \text{ O}$ (20 миль к NW от острова Галит);

$37^{\circ}40' \text{ N}$, $8^{\circ}00' \text{ O}$ (45 миль к NNW от острова Галит).

Сначала лодки должны были смещаться на юг, потом вернуться на 90 миль на север, после чего повернуть на запад. Подводные лодки «Дессие» и «Тембиен» должны были ожидать противника у берегов Мальты.

Общее командование выведенными в море кораблями опять было возложено на адмирала Кампиони. Он получил долгожданный шанс реабилитировать себя за неудачный бой у Калабрии в июле 1940 года. На этот раз адмирал поднял флаг на новом линкоре «Витторио Венето». Все было готово для реванша.

В период с 11.50 до 12.30 итальянский линейный флот покинул Неаполь. В него входили следующие корабли: линкоры «Витторио Венето» (капитан 1 ранга Джузеппе Спарцани), «Джулио Чезаре» ((капитан 1 ранга Андже-ло Вароли Пиацца). Их сопровождали дивизионы эсминцев: 7-й — «Фреччия» (капитан 2 ранга Амлето Бальдо), «Дардо» (капитан-лейтенант Бруно Сальватори), «Саэтта» (капитан-лейтенант Карло Унгер ди Лёвемберг) и 13-й — «Гранатиере» (капитан 1 ранга Витторио Де Пасе), «Альпино» (капитан 2 ранга Джузеппе Марини), «Берсальере» (капитан 2 ранга Кандидо Бильярди), «Фусилье-ре» (капитан 2 ранга Альфредо Вильери).

Из Неаполя вышли тяжелые крейсера под командованием адмирала Анджело Иакино, который поднял флаг на «Поле» (капитан 1 ранга Манлио Де Пиза). Вместе с ним шли корабли 1-й дивизии: «Фиуме» (капитан 1 ранга Джорджо Джорджис) под флагом адмирала Пеллег-рино Маттеуччи и «Гориция» (капитан 1 ранга Джузеппе Манфреди). Вместе с крейсерами находился 9-й дивизион эсминцев: «Альфиери» (капитан 1 ранга Лоренцо Да-ретти), «Кардуччи» (капитан 2 ранга Альберто Джиноккио), «Джиоберти» (капитан 2 ранга М. Аурелио Раджио), «Ориани» (капитан 2 ранга Марио Панцани).

3-я дивизия вышла из Мессины в 12.30 и состояла из «Триесте» (капитан 1 ранга Умберто Руссель) под флагом адмирала Луиджи Сансонетти, «Больцано» (капитан 1 ранга Франко Мауджери), «Тренто» (капитан 1 ранга Альберто Пармиджиано). Ее сопровождал 12-й дивизион эсминцев: «Ланчиере» (капитан 1 ранга Кармине Д'Ариенцо), «Аскари» (капитан 2 ранга Сабато Боттильери), «Корацциере» (капитан-лейтенант Карло Авеньо).

Итальянские силы

	Линкоры	Тяжелые крейсера	Эсминцы
Из Неаполя	2	3	11
Из Мессины	—	3	3
Всего	2	6	14

Для взаимодействия с флотом была выделена эскадрилья истребителей, базирующаяся на Сардинии (3° Gruppo), эскадрилья морских бомбардировщиков (93° Gruppo), оснащенная самолетами «Кант» Z-506, и одна обычная бомбардировочная эскадрилья (32° Stormo), которая летала на стандартном бомбардировщике SM-79. Предполагалось, что эти самолеты обеспечат дальнюю разведку, истребительное прикрытие от атак торпедоносцев, а также смогут беспокоить своими атаками британский флот. Но эти надежды оказались иллюзорными.

Как легко видеть, основываясь на имеющейся информации, итальянцы вывели в море достаточные силы, чтобы дать бой Соединению Н. Они еще не знали, что Сомервилл связан конвоем, который должен защищать. При этом Кампioni достаточно точно представлял силы противника и мог чувствовать себя совершенно уверенно. Однако итальянцы совершенно не принимали во внимание, что к Соединению Н могут подойти какие-то корабли с востока. Единственным возможным направлением для англичан противник считал северо-восточное. Поэтому ночью 26/27 ноября итальянцы пребывали в состоянии эйфории, однако события, происшедшие в Сицилийском проливе, заставили их немного задуматься.

Следует напомнить, что «Сирио», один из миноносцев, патрулировавших в проливе, ночью безуспешно атаковал Соединение D. Эта атака имела место 27 ноября в 0.33. После атаки «Сирио» радировал

о стычке на базу. Но в первой радиограмме говорилось просто об атаке вражеского соединения, состоящего из «неопознанных кораблей». Поэтому радиограмма, отправленная в 0.55, не вызвала особых опасений в Трапани. Хотя в ней говорилось о вполне солидной эскадре из 7 кораблей, но никаких деталей не сообщалось.

Поэтому Кампиони спокойно прибыл в точку встречи и двинулся далее на запад, развернув обе эскадры крейсеров впереди своих линкоров. 27 ноября к 8.00 итальянцы оказались немного южнее Сардинии. Крейсерские эскадры следовали на юго-запад, а линкоры — на запад. Они прошли мыс Спартивенто и направились к мысу Теулада.

И только в 8.40 «Сирио», уже возвращающийся в Трапани после ночных приключений, передал уточнения к своему ночному донесению. Еще одна радиограмма была отправлена в 10.00. В ней говорилось, что один из неопознанных кораблей, который был атакован ночью, мог быть линейным кораблем. Этот факт опрокидывал все предварительные расчеты итальянцев и вынуждал тщательно продумать все дальнейшее.

После уточнения первых сообщений о контакте с противником из Трапани была отправлена радиограмма командиру дивизиона миноносцев, которую тот сразу повторил для Кампиони. Однако лишь когда пришло последнее уточнение, итальянский адмирал сообразил, что его превосходство в силах моментально испарится, если две британские эскадры встретятся до того, как он сам установит контакт с Соединением Н. Для него было исключительно важно сражаться только с одной из них. Но теперь перед Кампиони встал неприятный вопрос: а успеет ли он сделать это? На борту линкоров имелись гидросамолеты-разведчики. Перед наступлением рассвета их катапультировали, чтобы они постарались как можно быстрее найти британские соединения. И

пока это не произойдет, Кампиони мог лишь следовать прежним курсом и ждать развития событий.

Хотя Кампиони все еще не подозревал об истинных намерениях англичан и составе их сил, у него в руках оставалось достаточно козырей. Он сам мог решать: принимать ему бой или отходить. Британские самолеты-разведчики все еще не обнаружили итальянский флот, поэтому Сомервилл даже не подозревал, что итальянские линкоры не только вышли в море, но даже стремительно приближаются к его эскадре с северо-востока, держа скорость 16 узлов.

В 8.00 положение британских кораблей было следующим: «Ринаун», «Арк Ройял», «Шеффилд» и сопровождающие их эсминцы «Фолкнер», «Файрдрейк», «Форестер», «Фьюри» и «Энкаунтер» находились в точке 37°48' N, 7°24' O. Они следовали курсом 83° со скоростью 16 узлов. Эта группа располагалась в 10 милях впереди конвоя и к северо-востоку от него. Занимая такую позицию, Соединение Н держалось между конвоем и итальянскими базами.

Соединение D в это время находилось к северо-востоку от острова Галит и следовало на запад. Однако связь между двумя британскими эскадрами не была установлена, и ни один из командиров не знал намерений другого. Чтобы обнаружить вторую эскадру и обеспечить ей воздушное прикрытие, Сомервилл в 8.00 приказал «Арк Ройялу» поднять самолеты. Приказ был немедленно исполнен, и с авианосца взлетели звено истребителей, противолодочное звено, звено метеоразведки и 7 разведчиков «Суордфиш». «Суордфиши» развернулись широким веером, чтобы перекрыть весь район между Сардинией и побережьем Северной Африки. Их радиус действия позволял надеяться, что разведчики обнаружат Соединение D возле банки Скерки.

Первое свидетельство того, что итальянцы тоже настороже, было получено, когда истребительный патруль заметил «Кант» Z-506, приближающийся к конвою со стороны Сардинии. После долгой погони этот гидросамолет был настигнут и сбит примерно в 10 милях к северу от мыса Бон еще до того, как он успел заметить конвой. В результате адмирал Кампиони еще несколько часов не имел никаких сообщений от самолетов-разведчиков. Тем временем Сомервилл получил радиogramму, отправленную в 3.30 из Александрии, в которой сообщалось об атаке Соединения D в Сицилийском проливе. Поэтому все заявления итальянцев о том, что «Сирио» остался не обнаруженным, являются ошибочными. Его атака **была** замечена, и опасения Сомервилла, что теперь противник начнет следить за Соединением D, имели под собой основания. Поэтому он еще некоторое время следовал на восток впереди конвоя.

При проводке любого мальтийского конвоя приходилось принимать одно важнейшее решение. Либо тяжелые корабли должны оставаться к северу от конвоя, чтобы прикрыть от атаки итальянского флота, либо отходить, чтобы сосредоточить все силы в предвидении сильнейших воздушных атак. И всегда приходилось искать баланс между этими двумя вариантами. В данном случае Сомервилл ждал до 9.00. К этому времени он еще не получил никакой информации от своих самолетов-разведчиков. Так как он знал лишь о ночной атаке против Соединения D, то предположил, что итальянский флот остался в портах. Это было вполне естественно, и он повернул свои корабли на юго-запад в соответствии с принятой практикой, чтобы постараться прикрыть транспорты от воздушных атак.

Противники буквально блуждали в темноте. Итальянский «Кант» Z-506, вылетевший из Кальяри в 7.55, как мы помним, был сбит английскими

истребителями. Но это был не единственный итальянский самолет, разыскивавший Соединение Н. Крейсера «Больиано» и «Фиуме» подняли свои гидросамолеты в соответствии с инструкциями Кампиони. Они должны были пролететь по линии остров Галит — мыс де Фер — Кальяри. Предполагалось, что англичане находятся где-то в этом районе. На рассвете 2 линкора, которые шли примерно в 30 милях позади крейсеров, увеличили скорость сначала до 17, а потом до 18 узлов, чтобы сократить расстояние.

Сомервилл не знал, что один из его самолетов уже обнаружил итальянцев. В 8.52 один из «Суордфишей» заметил группу неизвестных кораблей и пошел на сближение, чтобы проверить, кто это. Пилот быстро опознал противника и в 9.06 отправил сообщение о 4 крейсерах и 6 эсминцах. К несчастью, этот сигнал никто не принял, и драгоценное время было потеряно. Сомервилл продолжал уходить от итальянцев, приближаясь к конвою.

Он увидел транспорты в 9.20 и изменил курс так, чтобы пройти у них за кормой. После этого он намеревался держаться южнее конвоя, что позволяло ему лучше прикрывать его от атак вражеских бомбардировщиков со стороны солнца. Кроме того, это облегчало «Арк Ройялу» проведение полетов. Именно в это время Сомервилл получил первое сообщение о противнике. В 9.56 «Арк Ройял» передал прожектором, что один из его «Суордфишей» в 9.20 что-то там заметил. На этот раз речь шла об эскадре, состоящей из 5 крейсеров и 5 эсминцев.

Но в остальном донесение было расплывчатым, не было даже точно указано, что эти корабли вражеские. Предполагаемый состав эскадры весьма напоминал Соединение D, поэтому вполне можно было предположить, что «Суордфиш» мог заметить именно его, а не итальянцев. На «Арк Ройял» было передано

распоряжение уточнить информацию, хотя адмирал был почти уверен, что это наконец-то появился противник. Он приказал всем кораблям поднимать пары, чтобы в случае необходимости дать полный ход. Командир 8-й флотилии эсминцев капитан 1 ранга Де Салис получил приказ разделить свои силы. 2 эсминца должны были сопровождать и прикрывать «Арк Ройял» во время проведения летных операций, когда авианосец будет маневрировать самостоятельно, а еще 2 оставались прикрывать конвой. Это звучит смешно, ведь 2 корабля плюс поврежденный «Хотспур» и примкнувший к ним крейсер «Диспетч» вряд ли сумели бы отбить воздушную атаку, если бы такая состоялась. Но у Сомервилла просто не было лишних кораблей.

Поэтому Де Салис оставил 2 новейших эсминца «Ягуар» и «Кельвин» присматривать за авианосцем, а «Дункан» и «Уишарт» отправил на помощь «Диспетчу» и «Хотспуру», прикрывавшим конвой. После этого закаленное ядро 8-й флотилии — «Фолкнер», «Файрдрейк», «Форестер», «Фьюри» и «Энкаунтер» — осталось с главными силами на случай артиллерийского боя. «Арк Ройялу» было приказано подготовить к вылету торпедоносцы. «Диспетч» должен был увести конвой подальше от опасности, для чего ему следовало дать полный ход и повернуть на курс 120°. Крейсер ПВО «Ковентри» из состава Соединения D получил приказ присоединиться к эскорту конвоя, как только он сможет это сделать. Остальные корабли этой эскадры должны были идти на соединение с «Ринауном». На «Рэмиллис» были переданы предполагаемый курс и скорость Сомервилла.

Чтобы отдать приказы, понадобилось совсем немного времени. И гораздо больше времени прошло, пока из хаоса и суматохи появилось нечто, напоминающее боевой порядок. Итальянцы потеряли свой шанс захватить Соединение H врасплох. Свидетель,

находившийся на одном из эсминцев, так описывает все это:

«Мы немедленно повернули, и корабль весь затрясся. Капитан тут же приказал добавить еще 20 оборотов. Мы увидели на севере, как лидер флотилии тоже поворачивает. Потом мы посмотрели на юг и заметили, что первый из крейсеров типа «Таун» также начал поворот. Мы посмотрели на запад, и оказалось, что «Ринаун» тоже поворачивает.

Когда мы повернули, на линейном крейсере взлетели сигнальные флаги, приказывающие перестроиться в кильватерную колонну с крейсерами во главе и взять курс на северо-запад. Я никогда не забуду ни одной из малейших деталей этого эпизода, страшного волнения, охватившего нас, не забуду судорожных рывков кораблей, поворачивающих на север. Они напоминали хорошо натасканную свору гончих, повинующихся сигналу рога. Но нам в это утро не требовался рог егеря. Нам не нужны были сигнальные флаги на фалах адмиральского корабля, чтобы подстегнуть нас.

«А я-то думал, что они останутся», — с сомнением в голосе произнес наш капитан».

Именно в этот момент Кампиони начали терзать тяжкие сомнения: а не лучше ли было действительно остаться? Как и в бою у Калабрии, он начал ощущать, что события быстро выходят из-под контроля. Его первая вспышка энтузиазма постепенно гасла под холодным душем реальности. Первое точное сообщение о противнике итальянцы в этот день получили только в 10.05. Адмирал Иакино, находившийся на борту «Полы», получил сообщение от гидросамолета с «Больцано»,

отправленное в 9.45. В нем говорилось, что самолет заметил вражеское соединение. Оно состояло из 1 линкора, 2 крейсеров и 4 эсминцев и находилось примерно в 26 милях от мыса де Фер по пеленгу 20°. Англичане шли курсом 90° со скоростью 16 узлов. Кампиони на борту «Витторио Венето» получил аналогичное сообщение только в 10.15. Самолет продолжал отправлять радиогаммы до 10.40, не пытаясь уточнить количество кораблей противника.

Если его сообщения были верны, тогда перед Кампиони появлялся шанс, на который он надеялся. Значительно более слабое британское соединение находилось буквально за самым горизонтом, и его можно было уничтожить до того, как с запада подойдет помощь. Как позднее признавался сам Кампиони, он решил, что Соединение D идет прямо к нему в руки. «Количество кораблей по сообщениям с «Больцано» точно совпадало с составом группы, замеченной ночью у мыса Бон. Их позиция указывала, что они идут от этого мыса».

Если бы Кампиони сумел атаковать противника, которого превосходил по силам более чем в 2 раза, он мог уничтожить эту эскадру и уже потом решать: возвращаться в базу, одержав победу, или остаться, чтобы дожидаться второго британского соединения, которое также было слабее его. Поэтому Кампиони решил сделать именно так и в 11.00 приказал своим 2 линкорам повернуть на юг в указанную точку. Крейсера по-прежнему шли впереди. В этот момент он был настроен драться, и оба флота шли встречными курсами. Итальянские линкоры увеличили скорость, а крейсер «Гориция» получил приказ поднять самолет, чтобы сменить самолет «Больцано», который прекратил передачу.

Началась смертельная гонка. Успеют ли соединиться две британские эскадры, прежде чем появится

итальянский флот? Если бы Кампioni имел полную и точную информацию, он бы понял, что уже проиграл эту гонку.

Самолеты-разведчики помогли Сомервиллу лишь немногим больше, чем итальянские — Кампioni. Но, несмотря на всю противоречивость донесений, британский адмирал сумел составить более правильную картину происходящего.

В 10.30 британские легкие крейсера «Манчестер», «Саутгемптон» и «Шеффилд» собрались в голове эскадры и вместе с 8-й флотилией эсминцев расположились по пеленгу 50° на расстоянии 5 миль от флагмана, в том направлении, откуда должны были появиться итальянцы. В 10.32 Сомервилл передал на Мальту координаты 2 итальянских линкоров. Тем временем «Суордфиши» обнаружили еще несколько итальянских кораблей к северо-востоку от него. Авианосные разведчики засекли все 3 итальянских отряда, а именно: обе крейсерские эскадры и идущие следом за ними линкоры. Хотя оставались определенные сомнения относительно точного состава этих соединений, Сомервилл писал:

«Имелись определенные расхождения между отдельными рапортами как в координатах, так и составе соединений, поэтому нельзя было представить совершенно точную картину. Было ясно, что присутствуют 5 или 6 вражеских крейсеров, но не было точно известно количество линкоров: один, два или три. Однако, каков бы ни был состав вражеской эскадры, мне было ясно, что решить свою задачу и обеспечить своевременное и безопасное прибытие конвоя по назначению я могу смелыми действиями. Поэтому нужно было атаковать неприятеля как можно быстрее».

Согласившись с тем, что его линейный крейсер может встретиться с 3 линкорами, Сомервилл продолжал двигаться на северо-восток. В 10.58 пришло долгожданное известие, что Соединение D находится всего в 34 милях от него по пеленгу 70°. Эту новость передал вылетевший с Мальты «Сандерленд». Летаящая лодка сблизилась с «Ринауном» и передала сообщение сигнальным прожектором. Теперь Сомервилл знал, что наверняка успеет соединить свои силы до того, как появится неприятель. Поэтому он снизил скорость до 24 узлов, чтобы расстояние до противника сокращалось не столь стремительно.

Одновременно он приказал «Сандерленду» обнаружить противника, который находился примерно в 50 милях, и следить за ним. Прежде всего следовало более точно определить состав итальянской эскадры, так как «Суорд-фишам» это не удалось.

Вскоре было замечено, что итальянцы резко изменили курс. Кампиони намеревался перехватить ту эскадру, которую принимал за Соединение D, и повернул на обратный курс. Ранее он шел точно на запад, а теперь — точно на восток. Это не ускользнуло от внимания «Суорд-дфишей», которые в 11.15 передали соответствующую радиограмму Сомервиллу. Британский адмирал, завершив сосредоточение сил, мог постараться отрезать противника от его баз. В этот момент Кампиони все еще намеревался дать бой англичанам и не подозревал, как близко от него находится Соединение H. В самом ближайшем будущем его ждало жестокое разочарование.

Глава 17.

Долгожданная встреча

Мы видели, как в 11.00 адмирал Кампиони повернул свой флот на обратный курс, чтобы постараться перехватить британское соединение, которое, как он думал, вышло из Александрии. Давайте рассмотрим последующий обмен радиogramмами, который привел его к такому решению, и выясним, что в результате получилось. Но при этом мы должны помнить, что ключевым моментом его плана было помешать соединиться двум британским эскадрам.

В 10.30 Кампиони уже отправил радиogramму Супермарине, сообщив, что вражеские самолеты следят за всеми его передвижениями. В 10.45 и в 11.00 адмирал сообщил, что намерен повернуть на восток и постараться навязать бой более слабой британской эскадре, которая была обнаружена в 9.45. Адмирал Иакино в это время получил два приказа: организовать новые поиски с помощью бортовых гидросамолетов («Гориция» уже катапультировала третий гидросамолет) и повернуть на восток все свои корабли. Поэтому Иакино приказал 3-й дивизии, шедшей курсом 270° в 3 милях у него за кормой, подготовиться к повороту. В 11.15 сообщив Кампиони о своих намерениях, Иакино повернул свои тяжелые крейсера на новый курс. Адмирал Сомервилл так описывает это:

«Сначала нас известили, что противник движется на запад, однако в 11.15 самолеты сообщили, что он повернул на восток.

Наблюдатель, который видел этот поворот, передал, что восточная группа крейсеров совершенно потеряла

строй. Головной крейсер повернул на 180°, тогда как два других — всего лишь на 90°. Им лишь с большим трудом удалось избежать столкновения. В какой-то момент три корабля стояли на месте, едва не касаясь форштевнями друг друга».

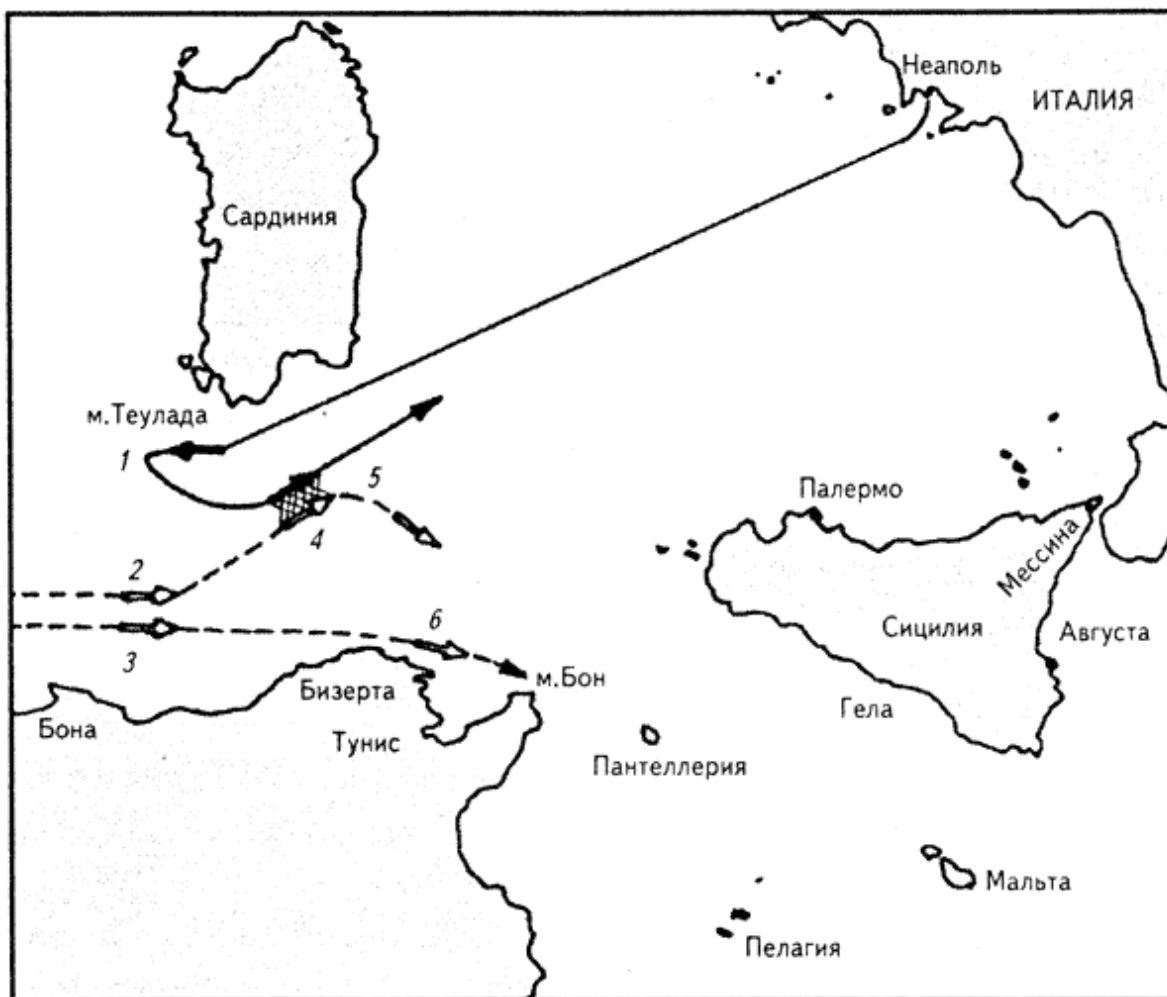
Тем временем Кампioni получил радиограмму от Супермарины, отправленную в 10.10. Она явно была основана на информации миноносцев, патрулировавших в Сицилийском проливе. Адмирал получил новые инструкции. Он должен был продолжать следовать на юг до полудня, выдвинув вперед обе крейсерские дивизии. При этом следовало учитывать результаты авиаразведки. Если ничего не случится, он должен был возвращаться в базу. Но эти инструкции запоздали, так как ситуация уже кардинально изменилась, поэтому Кампioni сначала решил их игнорировать и продолжать выполнение своего плана.

После того как итальянцы повернули на восток и легли на новый курс, который должен был привести их на randevu с англичанами, их диспозиция была следующей:

группа «Полы» под командованием Иакино находилась в 30 милях по пеленгу 206° от мыса Теулада и следовала курсом 135° со скоростью 18 узлов;

группа «Триесте» все еще не успела пристроиться к группе Иакино, чтобы выполнить его приказ;

главные силы из 2 линкоров находились примерно в 12 милях к северу от этих крейсеров по пеленгу 75°.



Бой у мыса Теулада

27 ноября 1940 г.

Бой у мыса Теулада 27 ноября 1940 г.: Итальянское соединение (1) крейсирует юго-восточнее Сардинии, ожидая информации о британском Гибралтарском соединении. Информация приходит слишком поздно, когда противник уже находится севернее Бона (2), при этом ничего не известно о конвое (3), направляющемся на Мальту. Итальянцы пошли на перехват, тогда как англичане сами двинулись навстречу, чтобы удержать итальянцев подальше от конвоя. В этот момент считалось, что у англичан значительно больше сил, чем на самом деле. Итальянцы маневрируют, чтобы уклониться от боя. Тем не менее, происходит короткое столкновение

(4) с британскими крейсерами, которые прерывают контакт (5), попав под огонь «Витторио Венето». Конвой в это время (6) проходит к мысу Бон.

Тем временем над головой итальянцев продолжали крутиться «Суордфиши» с «Арк Ройяла», которым никто не мешал и которых никто не беспокоил. И это вызывало серьезное беспокойство итальянского адмирала. Пока итальянцы безуспешно пытались отыскать противника с помощью нескольких гидросамолетов, англичане постоянно контролировали все их перемещения, причем все это происходило буквально под самым боком у многочисленных аэродромов Сардинии. Адмирал Кампioni мог лишь с горечью вспоминать печальный опыт боя у Калабрии. На сей раз ВВС помогли ему ничуть не больше, что, несомненно, повлияло на все его намерения. В любом случае, в 11.20 он был вынужден отправить радиogramму в штаб морской базы в Кальяри, требуя немедленного вмешательства обещанных истребителей, чтобы стряхнуть с хвоста назойливых ищеек. Реакция последовала незамедлительно, но она все равно оказалась запоздалой. В 11.38 в воздух было поднято звено истребителей-бипланов CR-42. Линия связи между итальянским адмиралом и истребителями оказалась слишком громоздкой. С мостика «Витторио Венето» приказ следовало передать на берег в Кальяри. Там моряки переадресовывали его местному командованию ВВС — Команде Аэронаутика Сарденья, и лишь оттуда приказ шел к самолетам. Отсутствие сети прямого наведения истребителей делало их совершенно бесполезными.

Здесь следует отметить, что связь между «Суордфишами» и Сомервиллом на мостике «Ринауна» была организована гораздо проще, хотя и в этом случае вся информация шла через «Арк Ройял». Даже это

вызывало задержки и путаницу, но все-таки авиаразведка заметно помогла британскому адмиралу. Более того, в распоряжении Сомервилла находились экипажи, специально подготовленные для действий над морем, чем Кампиони похвастаться не мог. Хотя обеим сторонам еще предстояло хорошенько поучиться, чтобы нормально использовать самолеты в морском бою, англичане в этом плане заметно опережали итальянцев.

Несмотря на все эти неудобства, Кампиони все-таки был настроен сражаться. В 11.35 он приказал крейсерской эскадре держаться по пеленгу 195° от «Витторио Венето». Задачей флота было максимально быстрое сближение с противником. Кампиони все еще полагал, что британские эскадры не встретились, поэтому он чувствовал себя довольно уверенно. В любом случае, по его мнению, у итальянцев имелся определенный резерв времени. Его рассуждения в этот момент были примерно следующими:

«Я продолжал думать, что английские силы уступают итальянским. Более того, встреча произойдет в водах, которые ближе к Сицилии, чем к Сардинии, поэтому условия будут благоприятными для нас».

Но все оптимистичные планы Кампиони были основаны на совершенно неверной информации, и не было никакой возможности вовремя исправить это. На мостике «Ринауна» полагали, что ситуация как раз наоборот складывается благоприятно для англичан.

Примерно за 10 минут до того, как Кампиони начал сосредоточение сил, готовясь вступить в бой с маленькой британской эскадрой, наблюдатели Соединения Н заметили долгожданный силуэт «Рэмиллиса». Он впервые появился по пеленгу 73° на расстоянии примерно 24 мили. Теперь требовалось как-

то остановить вражеский флот, который, по всеобщему убеждению, удирал от англичан. Как всегда, это зависело от эффективности действий торпедоносцев «Арк Ройяла». Именно в этот момент в воздух поднялась первая ударная волна из 11 «Суордфишей».

Британские самолеты, следившие за итальянцами, продолжали посылать непрерывный поток сообщений, но их сведения грешили неточностями. Поэтому на мостике «Ринауна» решили, что им противостоят 2 линкора, 6 крейсеров и орда эсминцев. Сомервилл приказал «Рэмиллису» следовать курсом 45° впереди Соединения Н, а не пытаться пристроиться за кормой, так как предполагалась погоня. «Бервику» и «Ньюкаслу» было приказано присоединиться к остальным крейсерам. Вскоре крейсера выстроились кильватерной колонной. Эсминцы сопровождения были отданы в распоряжение капитана 1 ранга Де Салиса. Сомервилл пришел в восторг, когда увидел «Дифендер», «проскочивший у нас под кормой, а потом обрезавший нам нос. Старина Бо (его сын Джон) и я махали друг другу, как сумасшедшие».

Старый «Рэмиллис» тоже выглядел великолепно.

«Он был просто прекрасен. Огромный неуклюжий корпус вспарывал воду, отбрасывая в стороны огромные буруны. «Рэмиллис» напрягал свои 25-летние машины до предела и сверх того. Даже 25 лет назад он мог дать только 22 узла. Мы помчались за ним, как ласточка гонится за орлом. Его орудия были задраны вверх, словно пытались нащупать врага за пустынным морским горизонтом. Вдоль всего борта взлетали брызги, искрящиеся на солнце. Его кильватерная струя была широкой и клочкотала, как бешеная. На грот-мачте уже развевался боевой флаг —

широкое белое полотнище, которое на ветру выпрямилось, как жестяной флюгер».

В 11.34 положение англичан выглядело примерно следующим: «Манчестер», «Саутгемптон» и «Шеффилд» шли кильватерной колонной примерно в 5 милях слева по носу у «Ринауна». «Бервик» и «Ньюкасл» догоняли их с востока. Примерно в 2 милях позади крейсеров капитан 1 ранга Де Салис пытался построить свои эсминцы. В 10 милях справа по носу у «Ринауна» «Рэмиллис» начал поворачивать на параллельный курс, выжимая максимальную скорость. Точно так же все неисправные корабли Соединения D, несмотря на проблемы с машинами, развили максимальную скорость. Боевой порядок был построен именно так, как хотел Сомервилл.

В 11.34, основываясь на последнем донесении о положении и скорости противника, Сомервилл приказал увеличить скорость до 28 узлов. В 11.40 вся британская эскадра повернула на курс 50°, чтобы сблизиться с противником.

В нескольких британских отчетах об этом бое говорится, что на «Ринауне» произошла поломка подшипника, которая вынудила его прекратить погоню. Мы постараемся восстановить события в точности. Капитан 1 ранга А. У. Грей, бывший инженер-механик «Ринауна», рассказывает, как все происходило на самом деле:

«Насколько я знаю, мы не уделяли никакого особого внимания машинам, кроме обычных ходовых вахт. Все шло нормально, пока в 11.40 на пост управления машинами не поступило сообщение, что начал греться подшипник турбины высокого давления на правом внутреннем валу. Его температура достигла

170°. Я должен напомнить, что с 10.15 мы шли со скоростью 28 узлов».

В своем официальном рапорте он рассказывает, что происходило дальше.

«После двух дней в море 27 ноября температура заднего подшипника турбины высокого давления правого внутреннего вала по донесению от 11.40 достигла 170°. Средняя температура остальных подшипников турбин составляла 114°, что было нормально для высоких скоростей. Через 5 минут температура упала до 165°, а давление масла возросло с обычных 12 до 18 фунтов. Машины развили 270 оборотов после 198 оборотов в минуту, но в 11.17 обороты были снижены до 216.

В 11.35 мы получили приказ увеличить обороты до 260. В этот момент машины давали 220 оборотов, мы увеличили их до 240, намереваясь выполнить приказ. Получив донесение о температуре заднего подшипника турбины высокого давления (то есть в 11.40) и видя, что корабль собирается вступить в бой с противником, мы решили не снижать обороты правого внутреннего вала, пока это будет возможно. С учетом этот вал вращался со скоростью 240 оборотов. Внешний правый вал развил 276 оборотов. Оба левых вала давали 260 оборотов.

На этой скорости температура подшипника продолжала колебаться от 153° до 160°. В 12.45 было приказано увеличить обороты до 278, но правый внутренний вал был оставлен на 240 оборотах, так как мы полагали, что в бою

корабль должен развивать максимально возможную скорость».

В 11.54 летающая лодка «Сандерленд», которую Сомервилл направил уточнить данные авианосных разведчиков, вернулась к флоту и сообщила о 6 крейсерах и 8 эсминцах по пеленгу 330° на расстоянии 30 миль от «Ринауна». Однако вражеские линкоры не были обнаружены. Затем «Сандерленд» улетел, забыв передать курс и скорость итальянцев. Это сообщение породило опасение, что итальянские крейсера могут попытаться проскочить за кормой британского флота, чтобы атаковать и уничтожить «Арк Ройял», который теперь шел в сопровождении всего лишь 2 эсминцев на заметном расстоянии от остальных кораблей. Это продемонстрировало относительную уязвимость авианосцев, оторвавшихся во время боя от сопровождающих линкоров. А ведь проповедники воздушной мощи охотно забывали об этой слабости и уязвимости и во время войны, и после нее. Но Сомервилл был встревожен не на шутку.

«Во время боя не было получено никаких новых сообщений об этой группе, и поэтому я терялся в догадках относительно ее намерений и действий. Однако «Арк Рой-ял» находился между моими главными силами и конвоем. Поэтому я полагал, что возвращающиеся самолеты обнаружат эту группу и сообщат о ней, если итальянцы попытаются обойти меня и занять позицию для атаки конвоя. Однако мы повернули на север, чтобы не зайти слишком далеко на восток».

Это показывает, как ничтожные причины, вроде недостаточно точного сообщения, и тревога за

уязвимый авианосец могут вызвать такие серьезные последствия, как изменение курса всего флота. Это дало итальянцам несколько драгоценных минут, которые позволили им избежать уничтожения. Вот такие мелочи и решают исход битвы.

Сомервилл повернул на север как раз в тот момент, когда Кампиони повернул прочь от приближающихся британских кораблей к безопасному итальянскому берегу. Оба маневра были выполнены одновременно в результате сообщений самолетов-разведчиков. Расстояние между флотами, которые ранее шли встречными курсами, теперь начало увеличиваться. В этот момент итальянский адмирал решил, что чаши весов качнулись не в его пользу, хотя он все еще не знал точного соотношения сил. Донесения его авиаразведчиков были ничуть не точнее, чем английских.

В 11.52 гидросамолет «Гориции» передал первое сообщение. Он донес, что видит на юге 1 линкор и 4 эсминца, которые следуют курсом 90°. Еще одно донесение самолета-разведчика попало на мостик «Витторио Венето» лишь в 11.55, хотя было отправлено в 11.10. Причиной стала та самая сложная цепь передачи информации. Бомбардировщик Реджиа Аэронаутика, совершая рутинный патрульный полет, обнаружил британский конвой, который сопровождали 1 линкор, 1 авианосец и 6 эсминцев. Конвой состоял из 3 транспортов водоизмещением около 7000 тонн «в квадрате К/3653, находился в 20 милях от итальянского флагмана по пеленгу 90° и следовал курсом 180° со скоростью 16 узлов».

Лишь теперь Кампиони **впервые** узнал о присутствии британского конвоя. После этого все кусочки головоломки встали на свои места. Перед итальянским адмиралом открывались блестящие возможности, если только он сумеет воспользоваться

всеми преимуществами ситуации. Однако теперь штабные офицеры на мостике итальянского флагмана поняли, что противник на самом деле может оказаться гораздо ближе, чем предполагалось ранее.

Но в этом случае итальянские крейсера, находящиеся в 12 милях впереди линкоров на WSW, должны уже давно его видеть. Кампиони понял, что два британских соединения уже встретились и готовы обрушиться на него (а так на самом деле и было). Поэтому ситуация выглядела теперь совершенно иначе, чем час назад. Соотношение сил стало невыгодным для итальянцев и количественно, и качественно.

Брагадин описывает ситуацию так, как ее видели итальянцы в этот момент:

«Учитывая критическое положение, в котором находился итальянский флот после атаки Таранто, Кампиони получил приказ вступить в бой только с заведомо более слабым противником. Поэтому, когда к полудню были получены сообщения о превосходящих силах англичан, адмирал Кампиони начал маневрировать так, чтобы уклониться от встречи и вернуться в базу».

Он также сдержанно добавляет: «Снова неточные данные авиаразведки привели к ошибочному решению командующего эскадрой».

Кампиони делает вывод: «При подобных условиях, учитывая дух и букву полученных приказов, а также свое понимание долга командующего, я решил не принимать бой».

Теперь вопрос стоял иначе. А не слишком ли поздно итальянский адмирал принял это решение? Интересно отметить, что в тот момент Сомервилл продолжал думать, будто итальянцы не подозревают о соединении

британских эскадр, хотя Кампиони уже понял это. В своем последующем рапорте британский адмирал писал:

«В этот момент перспективы предстоящего боя выглядели вполне благоприятными.

1. Мы завершили сосредоточение своих сил, о чем противник не подозревал, так как мы не видели ни одного самолета и не слышали радиопередач.

Скорость противника определялась в 14-18 узлов. Это заставляло предположить, что он все еще ожидает сведений авиаразведки.

2. Мы имели солнце прямо за кормой. Если его не закроют облака, мы будем иметь преимущество освещенности.

3. Мы имели все возможности провести синхронизированную атаку кораблей и торпедоносцев, если координаты ближайшего соединения противника верны. Требовалось лишь одно — чтобы он не начал немедленный отход на полной скорости».

Однако Кампиони решил сделать именно это. Сомервилл об этом не подозревал и продолжал действовать в соответствии со своим пониманием ситуации. При этом Сомервилл подчеркивал, что его главной задачей оставалось оттеснить противника с позиции, с которой тот мог атаковать конвой. Британский адмирал мог до **некоторой степени** рискнуть конвоем, но только в обмен на реальный шанс потопить один или оба итальянских линкора. Но для этого «Суордфиши» должны были добиться такого попадания торпедой, которое снизит скорость итальянского корабля до 20 узлов или ниже, либо он сумеет вступить в бой с итальянскими линкорами, имея «Ринаун» и «Рэмиллис» **вместе**. Поодиночке ни один из

британских линкоров не имел шансов против одного из самых современных и мощных линкоров в мире.

Греющиеся подшипники, а также обросшее днище и параваны снизили его максимальную скорость до 27,5 узлов, как писал позднее Сомервилл. Было прекрасно известно, что оба итальянских линкора могут превысить скорость 30 узлов, поэтому никакого выбора у Сомервилла не было. Либо торпедоносцы ВСФ добьются хотя бы одного попадания, либо противник уйдет. На довоенных учениях задача выглядела до смешного простой. Однако бой у Калабрии и бегство «Страсбурга» уже показали, что в настоящем бою все обстоит совершенно иначе.

Но какие бы сомнения ни высказывались на мостике «Ринауна», все британские моряки были совершенно уверены в исходе битвы. Один из офицеров эсминца «Фолкнор» писал: «Я все еще вспоминаю возбуждение, охватившее нас, когда в машинное отделение сообщили, что мы находимся между итальянскими линкорами и их базами».

Однако нужно напомнить, что лишь немногие из кораблей британской эскадры, полным ходом шедшей навстречу **превосходящим** силам противника, ранее действовали совместно. Например, корабли Соединения D не имели никакой информации о планах Сомервилла. 2 корабля 18-й эскадры крейсеров также впервые оказались в составе Соединения H. Несущиеся впереди главных сил «Манчестер», «Ньюкасл», «Шеффилд» и «Саутгемптон» выглядели потрясающе. Однако командир последнего вспоминает, что их действия были скорее инстинктивными, чем обдуманными.

«Мои воспоминания несколько ограничены. Командир крейсера, под завязку набитого солдатами и гражданскими, вполне может ощущать себя командиром транспорта из

состава конвоя. Наши 4 легких крейсера впервые действовали единой эскадрой в бою. И все это свалилось разом, как снег на голову! Вероятно, вы можете понять, что командир корабля в бою целиком занят управлением кораблем и ходом боя, независимо от того, знаком он с общим планом или нет.

На Средиземном море составлением планов занимались Уинстон Черчилль, Джеймс Сомервилл и Эндрю Каннингхэм, причем каждый хранил строжайшую секретность. Поэтому командиры кораблей были вынуждены «играть на слух» под управлением Великого Дирижера и двух выдающихся самоуверенных адмиралов, которые не желали слушать друг друга. Сейчас над этим можно посмеяться, но тогда никому из нас было не до смеха!»

Тем временем, в 12.07 адмирал Кампиони приказал всем своим кораблям собраться вместе и следовать курсом 90°. Крейсер «Пола» в это время должен был поднять четвертый гидросамолет, а потом крейсерам было приказано увеличить скорость, чтобы сосредоточение сил завершилось как можно скорее. Крейсера в это время уже делали 25 узлов. Последовал обмен радиограммами между Кампиони и Супермариной. Итальянский адмирал сообщил командованию о своем решении, но штаб в Риме, не имевший свежей информации о стремительно меняющейся обстановке, запросил у него детальные обоснования своих действий. Лишь к 12.56 Кампиони сумел убедить Супермарину, что ведет тяжелый бой с превосходящими силами противника.

В полдень итальянцев постигло очередное несчастье. На эсминце «Ланчиере», входившем в состав прикрытия 3-й дивизии адмирала Сансонетти, самой

южной группы итальянских кораблей, случилась поломка машины. Так как это был флагман 12-го дивизиона эсминцев, то все ее корабли остались со своим командиром, быстро отставая от эскадры.

Основная масса итальянских кораблей уже выполняла приказ адмирала и возвращалась в свои базы (для Сансонетти это был Неаполь), но при этом они старались соединиться со своим командующим. В 12.15, оказавшиеся южнее крейсеров, 4 несчастных эсминца заметили на юге то, что приняли за носовые буруны кораблей противника. Итальянцы заметили их лишь на секунду, после чего все снова пропало.

Однако через несколько минут на «Витторио Венето» приняли радиogramму. В ней говорилось, что в 12.16 эсминец «Альфиери» заметил несколько крейсеров к югу от себя на расстоянии около 3000 метров. Затем этот же корабль передал, что видит линкор и 3 крейсера по пеленгу 180°. Кампиони сообщил Супермарине, что вражеская эскадра обнаружила его, и что он продолжает отходить к своим базам курсом 90°.

Почти в тот же момент командир крейсера «Пола» увидел вражеский крейсер по пеленгу 200°, который сразу правильно опознал как тяжелый крейсер типа «Камберленд». Разумеется, это был «Бервик», который вместе с 4 легкими крейсерами полным ходом шел на север. Судя по дымам, за ними следовал линейный корабль, а то и два.

Для англичан все произошло не менее драматично. В 12.07 с мостика «Ринауна» по пеленгу 6° на самом горизонте были замечены дымы. Головной британский крейсер различил на севере сначала мачты, а потом силуэты кораблей. Головные крейсера шли строем пеленга с 75° до 255° в следующем порядке с запада на восток: «Шеффилд», «Саутгемптон», «Ньюкасл», «Манчестер», «Бервик». Однако «Ньюкасл» понемногу

отставал, так как начали сказываться его дефекты. В действительности он уже потерял свое место в строю.

Но на этом неприятности британских крейсеров не завершились. Теперь начал терять скорость «Бервик». Он сообщил, что не может давать более 27 узлов, и капитан предложил Сомервиллу поставить крейсер за кормой «Ринауна». Вице-адмирал Холланд, видя, что ситуация накаляется, не хотел терять свой единственный тяжелый крейсер, поэтому он приказал «Бервику» присоединиться к нему. Но к этому времени «Бервик» уже повернул на обратный курс. Ему пришлось завершить циркуляцию, и крейсер потерял слишком много времени. Напрягая постепенно дохнувшие машины, «Бервик» все-таки сумел занять место справа по носу у «Манчестера», но вскоре опять начал отставать.

Зато эсминцы рвались в бой. Под командованием капитана 1 ранга Де Салиса находились 9 кораблей, то есть полная флотилия. Пока они занимали место в 5 милях от «Ринауна» по пеленгу 40°. С этой позиции они могли отразить попытку итальянцев атаковать торпедами британские линкоры, либо могли выйти в торпедную атаку сами.

С «Арк Ройяла» на «Ринаун» передали новую информацию, полученную от «Суордфишей». Радиограмма, помеченная временем 11.47, была получена Сомервиллом только в 12.13. В ней говорилось, что вражеский флот состоит из 2 линкоров и 6 крейсеров. Однако Сомервиллу оставалось гадать, где находятся эти корабли. Не было ясно, присутствует ли здесь другая эскадра, обнаруженная «Сандерлендом» к западу от «Ринауна». Если взглянуть на карты британского адмирала перед самым началом боя, то ситуация будет выглядеть следующим образом:

Мачты западной группы из 3 крейсеров и нескольких эсминцев видны по пеленгу примерно 340° на расстоянии 11 миль. Эти корабли идут на север.

Восточная группа из крейсеров и эсминцев находится дальше и правее. Она движется курсом 100°. Никаких признаков 2 итальянских линкоров или еще одной группы крейсеров, о которой сообщил «Сандерленд». Сомервилл не знал, что последней просто не существует в природе.

Действительная диспозиция итальянцев в это время была такой: «Пола» и 1-я дивизия крейсеров следовали кильватерной колонной курсом 90° со скоростью 28 узлов. Это была так называемая «восточная группа». 3-я дивизия следовала тем же курсом, так же в строю кильватера. Она имела скорость 25 узлов, а отставшие эсминцы сопровождения пытались догнать крейсера. Это была «западная группа». Линкоры находились в 24000 метров от «Полы» по пеленгу 60°. Они шли курсом 90° со скоростью 25 узлов.

Второй раз в течение 5 месяцев адмирал Кампиони встретился с Королевским Флотом, хотя не имел ни малейшего желания сталкиваться с ним. В первом случае эсминцы поставили дымовые завесы, которые спасли итальянцев. Что произойдет во время второй встречи?

Глава 18.

«Беги, кролик, беги»

В тот момент, когда оба флота заметили друг друга, положение итальянской 3-й дивизии было довольно незавидным. При перемене курса, которая была выполнена в 11.01 по приказу адмирала Иакино, она уже отставала от остальных кораблей. По сообщениям британских пилотов, строй дивизии полностью смешался, потому что капитан «Тренто» неправильно понял приказ. Все это привело к задержке, и теперь крейсера оказались далеко позади. Мало того, в результате путаницы флагманский «Триесте» находился в центре колонны, вместо того чтобы возглавлять ее.

Несмотря на это, первыми открыли огонь именно итальянцы. Едва адмирал Кампиони успел радировать своим кораблям: «Не вступать, повторяю, не вступать в бой», как в 12.20 адмирал Маттеуччи приказал своим крейсерам, начиная с «Фиуме», открыть огонь. Он действовал по ситуации, так как линкоры противника не видели. Это решение было совершенно оправданным, и позднее командование поддержало его. Кампиони полагал ситуацию неподходящей для боя, однако события вырвались из-под его контроля. Итальянские крейсера были просто вынуждены защищаться от стремительно приближающегося противника.

Все итальянские крейсера один за другим вступили в бой. Первые залпы они дали с дистанции 22000 ярдов для 1-й дивизии и 21500 ярдов для 3-й дивизии. Первые итальянские снаряды легли очень хорошо и точно. Флагман адмирала Холланда «Манчестер» был накрыт. Один залп лег под самым бортом «Бервика».

Крейсера вели перестрелку, двигаясь на северо-восток. Дистанция боя колебалась от 22500 ярдов до

18000 ярдов для «Тренто» и 17000 ярдов для «Фиуме», который слегка отстал из-за неполадок с машинами. Сначала огонь велся почти исключительно по замыкающим кораблям итальянского флота и головным английского.

Огонь итальянцев был наиболее интенсивным с первых минут боя до 12.42. Позднее он стал спорадическим, так как в 12.49 вышли в атаку британские торпедоносцы. Новый пик интенсивности пришелся на 12.53, но к 13.05 стрельба стала реже, так как дистанции увеличились. К 13.15 расстояние достигло 26000 ярдов, что было слишком много для итальянских 203-мм орудий, поэтому огонь прекратился.

Англичане увидели вспышки вражеских выстрелов в 12.20, что возвестило для них начало боя. 203-мм снаряды легли в неприятной близости от «Манчестера». Залп был дан довольно точно по дистанции, но ушел на 100 ярдов в сторону. Британские корабли немедленно ответили, но только «Бервик» мог состязаться в дальноточности с противником. Тем не менее, 12-орудийные залпы 4 легких крейсеров выглядели внушительно, и потому итальянцы почти сразу начали ставить дымовые завесы и отворачивать. Когда вражеские корабли на короткие промежутки времени появлялись среди клубов дыма, было видно, что они часто меняют курс. Двигаясь зигзагом, они иногда выскакивали из дыма, и тогда английские артиллеристы обстреливали их, хотя огонь был совершенно неэффективным.

В 12.23 Сомервилл передал Каннингхэму, что он ведет бой с вражеским линейным флотом. Одновременно на самом горизонте были замечены 2 неизвестных корабля.

Сначала их приняли за долгожданные итальянские линкоры, но немного позднее стало ясно, что это крейсера так называемой «восточной группы».

Находившийся на борту эсминца «Файрдрейк» журналист так описывал сцену:

«Ближе и ближе... С КДП громко выкрикивали дистанцию. Но длинные серии цифр означали, что противник все еще слишком далеко для нас.

Ближе и ближе... Ветер, который трепал наши сигнальные флаги, заметно свежел. Крошечные струйки серого дыма, поднимающиеся из труб крейсеров, теперь буквально сваливались за борт».

«Ринаун» и «Рэмиллис» мчались на помощь крейсерам.

«Я находился на мостике «Ринауна», когда поступило первое сообщение о контакте с противником. Вскоре прозвучала боевая тревога, и я отправился на свой пост. В случае артиллерийского боя я должен был находиться в кормовом посту управления огнем главного калибра. В качестве второго артиллериста я отвечал за действия зенитной артиллерии при налетах авиации, но в артиллерийском бою мне полагалось торчать в бронированном КДП. Это было устаревшее устройство, и потому моя работа заключалась в том, чтобы сидеть и ждать, пока разобьют носовой КДП.

Я упоминаю об этом, потому что с кормового КДП обзор в носовых секторах был очень ограниченным. Точно так же не могла или почти не могла наводиться и башня «Y». Мы выяснили это, к нашему огромному неудовольствию, немного раньше, во время боя у берегов

Норвегии, когда могли вешать наши фуражки на дула ее орудий!»

«Ринаун» вступил в бой в 12.24. Первой его целью стал самый правый из кораблей «западной группы», который он обстрелял с дистанции 26500 ярдов. Было дано 6 залпов, прежде чем итальянский крейсер скрылся в дыму. Через 2 минуты «Рэмиллис» начал стрельбу на предельном угле возвышения, чтобы выяснить, может ли он достать до противника. Были даны 2 залпа. Однако, несмотря на все усилия механиков, линкор никак не мог дать больше 20,7 узла и потому быстро отстал.

Тем временем идущие в авангарде крейсера завязали жаркий бой. «Манчестер», «Ньюкасл» и «Шеффилд» в качестве цели выбрали правый корабль «западной группы». «Бервик» открыл огонь по той же эскадре (это была 3-я дивизия), но целился в левый корабль. «Саутгемптон» обстреливал самый левый корабль «восточной группы» (дивизия «Полы»). Капитан «Саутгемптона» вспоминал:

«Мы перестроились в кильватерную колонну и начали маневрировать, чтобы сблизиться с противником и открыть огонь по целям, указанным адмиралом. Однако их трудно было различить в дыму. Я не представлял, о чем думают командиры двух других крейсеров, с которыми мы шли».

А так это видел второй артиллерист «Ринауна»:

«Я помню, что крейсера типа «Таун» из состава 18-й эскадры выглядели просто великолепно, когда шли на правом траверзе «Ринауна». Они ринулись в бой, ведя бешеный огонь. Крейсера сами попали под обстрел,

однако разброс вражеских снарядов был слишком велик. Мне казалось, что наши корабли не получили попаданий. Но потом я узнал, что тяжелый крейсер «Бервик». именно в это время получил попадание. Но я не видел, как это случилось».

Адмирал Сомервилл писал:

«Приказ сосредоточить огонь не был отдан, так как ситуация менялась слишком стремительно и перед нами мелькало слишком много целей. Более того, командир 18-й эскадры крейсеров отмечал в своем рапорте, что крайне сомнительно, чтобы такая попытка вообще удалась. Крейсера долгое время действовали отдельно, они собрались совсем недавно, прибыв из Розайта, Рейкьявика, с Мальты и Азорских островов».

«Манчестер» то и дело заливало всплесками от близких разрывов, просто чудом он избежал попаданий. Но пока удача не оставляла крейсер. Он вместе с «Шеффилдом» продолжал обстреливать выбранную цель с 12.36 до 12.40. Однако «Ньюкасл», дав 18 залпов, перенес огонь на ту же цель, которую обстреливал «Бервик». «Саутгемптон» прекратил огонь, когда его крейсер исчез во мгле, и взамен принялся за эсминец. Он обстреливал его полными залпами в течение 11 минут. Артиллеристы были уверены, что добились по крайней мере одного попадания. На самом деле несчастный «Ланчиере» получил даже 2 попадания.

Англичане полагали, что были поражены и другие цели. «Фолкнер» в 12.27 и «Ньюкасл» через 6 минут сообщили, что видели, как крейсер «западной труппы»

получил попадание тяжелым снарядом. Однако на «Ринауне» этого не заметили.

Меткость ответного огня итальянцев вскоре начала снижаться, особенно после того как «Суордфиши» атаковали итальянские корабли. Однако усилия итальянцев также были вознаграждены. В 12.22 203-мм снаряд попал в башню «У» «Бервика». Башня вышла из строя, а ее расчет понес большие потери. Особенно пострадали морские пехотинцы, находившиеся внутри башни.

«Мы увидели, как на «Бервике» мелькнула красная вспышка, однако это не был его собственный залп. Одновременно всплески скрыли корму крейсера. Когда он снова появился, то за кормой волочился тонкий хвост коричневого дыма. Какое-то мгновение крейсер колебался, постепенно отставая от других кораблей. А потом он снова открыл огонь, но уже только из 3 башен».

«Все говорят, что война чудесна. Но я был там, когда открыли башню «У». Мне не хотелось бы увидеть все это еще раз».

Но к 12.34 все главные цели скрылись в дыму. «Западная группа» полностью пропала, поэтому вице-адмирал Холланд приказал своим кораблям перенести огонь на еще видимые крейсера «восточной группы». Когда они сделали это, «Бервик» получил еще одно попадание 203-мм снарядом-с крейсера этой группы. Этот снаряд опять попал в корму, повредив офицерские каюты, разрушил отсек левого кормового распределителя. Но на сей раз обошлось без жертв. Если не считать повреждения башни «У», боеспособность «Бервика» в результате двух попаданий совершенно не пострадала. Однако его машины продолжали сдавать, и он отставал

все больше и больше. Тем не менее, картина, описанная Брагадином, не имеет никакого отношения к реальности. «Вскоре после этого получил попадание крейсер «Бервик». Немного позднее он получил второе попадание, был вынужден покинуть строй и на малой скорости направиться в Гибралтар». В действительности «Бервик» этого не делал, и его выход из боя никак не связан с попаданиями итальянских снарядов.

«Ринаун» тоже был вынужден переносить огонь с одной цели на другую из-за плохой видимости в районе боя. Он повернул вправо, чтобы постараться приблизиться к итальянским линкорам и иметь возможность стрелять по крейсерам «западной группы» всем бортом. Его усилия увенчались успехом, и на прицелах мелькнули эти корабли, по которым были даны 2 залпа. Чтобы позволить вступить в бой башне «Y», пришлось еще раз повернуть вправо.

После этого по самому левому кораблю этой группы были даны 8 залпов. Однако в 12.45 он тоже исчез в дымке.

«Башни «А» и «В» стреляли прямо по носу на предельной дистанции. Я не думаю, что башня «Y» стреляла слишком много. Я не видел результатов нашей стрельбы, но не думаю, что наш огонь был уж очень эффективным. Видимость была хорошей, но было слишком много дыма. Я сомневаюсь, чтобы хоть кто-то ждал результата. Бой длился не слишком долго, и по нам никто не стрелял.

Я помню, что видел за кормой мчащийся «Рэмиллис». Он совершенно безуспешно пытался угнаться за нами и стрелял из носовых башен на предельном возвышении. Линкор находился в 2 милях за кормой «Ринауна», и я помню, как

подумал, что он наверняка находится за пределами дальности своих орудий».

Однако оставались определенные опасения, что одна из групп итальянских крейсеров попытается использовать дым в качестве прикрытия и постарается обойти британские корабли спереди, чтобы прорваться к конвою. Вице-адмирал Холланд постарался парировать этот маневр, повернув на курс 90°. В результате вражеская «восточная группа» оказалась почти точно по курсу у него. Но итальянцы не собирались делать ничего подобного и продолжали удирать на восток. Когда они проходили перед 18-й эскадрой крейсеров, можно было подумать, что они намерены сделать ей «crossing T», поэтому английские крейсера снова повернули на юг. Почти сразу после этого стало видно, что противник полным ходом отходит на северо-восток. Тут стало ясно, что итальянцы думают лишь об одном: как бы поскорее удрать. Поэтому в 12.56 18-я эскадра крейсеров повернула на курс 70°, а в 12.58 — на курс 30°, но было потеряно слишком много расстояния.

Во время этой борьбы за выгодную позицию наблюдатели на головных британских крейсерах «Манчестер», «Ньюкасл» и «Саутгемптон» дружно сообщили, что видят, как на корме замыкающего вражеского крейсера вспыхнул сильный пожар. В период с 12.52 до 12.59 этот корабль явно терял скорость, но потом все-таки догнал остальные корабли эскадры. К несчастью, Сомервиллу об этом происшествии сообщили, лишь когда бой крейсеров уже закончился. На самом деле это был эсминец «Ланчиере». А теперь давайте выясним, что происходило по другую сторону дымовой завесы, скрывавшей от Сомервилла северо-восточный горизонт. Для этого еще раз обратимся к итальянским источникам.

Почти сразу после начала боя тяжелый крейсер «Фиуме», самый ближний к англичанам, потребовал от 4-го дивизиона эсминцев поставить дымовую завесу. Положение крейсера было довольно опасным, так как у него возникли проблемы с машинами, но пелена искусственного тумана снова оказалась эффективной. Итальянцы сразу отметили, что интенсивность и меткость огня англичан заметно упали. Как и в бою у Калабрии, итальянские эсминцы быстро поставили дымзавесу и этим, вполне вероятно, спасли «Фиуме» от гибели. После этого англичане могли вести огонь лишь время от времени. Хотя 3-я дивизия около 12.40 подверглась довольно интенсивному обстрелу, после этого англичане перенесли огонь на 1-ю дивизию, которая не была прикрыта завесой.

Превосходство итальянских крейсеров в скорости сказалось довольно быстро. 1-я дивизия под командованием Иакино увеличила скорость с 27 до 34 узлов. Более старые крейсера типа «Триесте» не могли дать столько, но и они были быстрее британских кораблей. Поэтому итальянцы сумели бы легко оторваться от противника, если бы им не мешал ряд обстоятельств: поломки на эсминцах, проблемы «Фиуме», а также повреждение «Ланчиере» огнем с «Саутгемптона». В результате на 3-ю дивизию обрушилась основная мощь британской артиллерии, в то время как «Пола» и его товарищи быстро приближались к своему главнокомандующему. Это позволило бы крейсерам Иакино оказаться под защитой тяжелых орудий линкоров. В 12.52 Иакино приказал своим эсминцам сопровождения поставить завесу, и пелена дыма скрыла отход его крейсеров.

Тем временем линкоры Кампиони шли на восток со скоростью 25 узлов. Главнокомандующий видел, что группа «Полы» стремительно приближается к нему. Когда они оказались неподалеку, стало видно, что 3-я

дивизия вынуждена отходить на север, чтобы выйти из-под огня противника. Поэтому возникла опасность, что эта эскадра отстанет еще больше и даже может быть вообще отрезана от остального флота, после чего будет уничтожена. Чтобы поддержать оказавшиеся в сложном положении корабли, Кампиони приказал линкорам описать циркуляцию, что и было выполнено в 12.27. Пока линкоры выписывали окружность, гидросамолет «Витторио Венето» подтвердил, что неподалеку находятся по крайней мере 2 британских линкора, которые преследуют итальянцев. Когда итальянские линкоры завершили циркуляцию и снова пошли на северо-восток, вдали показались британские крейсера. Поэтому в 13.00 «Витторио Венето» открыл огонь из своих огромных 381-мм орудий с колоссальной дистанции 25 миль.

Как сообщал Кампиони: «Дистанция между нами быстро сократилась до 26 километров (максимальная дальность стрельбы 320-мм орудий более старого «Кавура»), и мы вступили в артиллерийскую дуэль с головными крейсерами противника».

Однако, когда итальянские линкоры завершили циркуляцию, дистанция снова увеличилась. Поэтому они вели огонь всего 10 минут, прежде чем британские крейсера отвернули прочь.

Тем временем, оставшийся за кормой эсминец «Ланчиере» едва тащился после попадания снаряда с «Саутгемптона». Как мы помним, он был лидером флотилии, прикрывавшей наиболее уязвимый фланг 3-й дивизии, и капитан 1 ранга Д'Ариенцо сообщил, что его корабль неоднократно накрывали британские залпы. А потом произошло неизбежное, и в эсминец попал 152-мм снаряд. Он взорвался в кормовом машинном отделении, после чего эсминец потерял ход. К счастью, итальянские эсминцы имели эшелонное расположение машинной установки, поэтому вскоре заработала носовая машина,

и эсминец сумел развить 23 узла. Д'Ариенцо приказал двум другим своим эсминцам прикрыть «Ланчиере» дымзавесой. В 12.20, то есть через 5 минут после первого попадания, в левый борт «Ланчиере» попал второй 152-мм снаряд. В это время эсминец шел на север, намереваясь пройти под кормой 3-й дивизии крейсеров и укрыться за ними. Снаряд пронизал корпус эсминца насквозь и не взорвался, иначе корабль наверняка бы погиб. Но едва итальянцы успели испустить вздох облегчения, как у самого борта упал третий снаряд «Саутгемптона». Опять он не взорвался. Обшивка эсминца осталась цела, и вода не поступила внутрь корпуса. Вот так прекрасная стрельба артиллеристов капитана 1 ранга Брука была обесценена неисправными боеприпасами. Только они спасли «Ланчиере» от неминуемой гибели.

Однако эсминец по-прежнему находился в отчаянном положении. Остальные итальянские корабли стремительно удалялись, а по другую сторону дымзавесы «Ланчиере» и двух его верных товарищей подкарауливал весь британский флот. Эсминец опять потерял ход и остановился, ожидая решения своей участи.

И словно этого было мало, в этот момент самолеты «Арк Ройяла» атаковали итальянскую эскадру. Напомним, что с авианосца, который остался в глубоком тылу, взлетели 11 «Суордфишей» и помчались на поиски противника. Хотя «помчались» слишком крепко сказано. Их максимальная скорость с подвешенными торпедами не превышала 90 узлов, а вражеские корабли удирали на скорости более 30 узлов. Поэтому прошло довольно много времени, прежде чем самолеты увидели итальянцев. А потом им еще потребовалось время, чтобы занять исходную позицию для начала атаки. Когда «Суордфиши» появились над местом боя, они увидели «западную группу», отходящую на северо-восток «в

состоянии относительного беспорядка». «Восточная группа» полным ходом двигалась на юго-восток кильватерной колонной. Так как дистанция между группой «Полы» и линкорами быстро сокращалась, довольно скоро «Суордфиши» увидели и эти огромные корабли. Они проследили, как линкоры Кампиони описали круг, чтобы ослабить давление на 3-ю дивизию. Затем «Суордфиши» начали маневрировать, чтобы атаковать свои цели со стороны солнца, и это также потребовало времени. Это были самолеты 810-й эскадрильи, которые вел капитан-лейтенант Мервин Джонстон.

11 пилотов были полны решимости атаковать вражеские линкоры, и лидер повел их сквозь кольцо охранения, которое, по оценкам англичан, состояло из 7 эсминцев. В качестве цели был выбран итальянский флагман, который летчики правильно опознали как линкор типа «Литторио». Лидер группы «Суордфишей» даже проскочил мимо него и был вынужден атаковать идущий сзади линкор типа «Кавур». Остальные 10 торпедоносцев, не обращая внимания на зенитный огонь, который, впрочем, был не слишком сильным, вышли на «Витто-рио Венето». Они сбросили торпеды с дистанции от 700 до 800 ярдов. Пилоты сообщили, что, когда они пролетали мимо крейсеров, те открыли сильный зенитный огонь, чтобы привлечь внимание линкоров к надвигающейся угрозе. Однако эта уловка не сработала, итальянский линейный флот был захвачен врасплох. Зенитный огонь был открыт, когда головной «Суордфиш» уже снизился до 1500 футов. При этом стрельба итальянцев была беспорядочной и неточной.

Однако, несмотря на это, ни один из британских торпедоносцев не добился попаданий, хотя пилоты ошибочно заявили об одном попадании в «Витторио Венето». Сразу после атаки, в ходе которой торпедоносцы пролетели так близко к линкорам, что

смогли обстрелять из пулеметов их мостики, итальянцы начали судорожно маневрировать. Головной линкор круто повернул на север, а второй проскочил у него под носом. Однако британские пилоты не заметили, чтобы кто-то снизил скорость. Стало ясно, что первая попытка самолетов «Арк Ройяла» повлиять на ход морской битвы с треском провалилась. В очередной раз торпедоносцы не сумели оправдать возлагавшиеся на них до войны надежды. Многие историки не раз заявляли, что именно вмешательство «Суордфишей» переломило ход битвы и вынудило итальянцев бежать. Но это сущая ерунда. Как мы уже видели, Кампиони давно понял, что при сложившейся обстановке ему предстоит схватка с 2 британскими линкорами, и потому задолго до появления торпедоносцев решил отходить.

Когда «Суордфиши» покидали сцену, то снова пролетели рядом с крейсерами Иакино, которые в 12.45 открыли по самолетам сильный и точный зенитный огонь. К счастью, ни один из самолетов не был поврежден и все они благополучно сели на авианосец. Сразу началась лихорадочно подготовка второй ударной волны. Но было ясно, что она взлетит слишком поздно и в нее войдет совсем немного самолетов. Хотя Кампиони отметил, что атака была проведена решительно, похоже, надежды притормозить итальянцев к этому времени окончательно испарились.

Тем временем «Ринаун» потерял противника из вида и пытался найти новые цели для своих орудий. В этот момент в разгар боя вдруг возникли вишистские корабли, внеся в драму элемент фарса. Неожиданно с мостика «Ринауна» были замечены 2 больших корабля, которые вдруг возникли между флотами противников, появившись из облаков дыма на севере. Неужели итальянские линкоры вдруг решили вступить в бой? Немедленно 381-мм башни развернулись на новые цели и приготовились открыть огонь. Пальцы артиллеристов

дрожали на кнопках спуска, замки проглотили тяжелые снаряды, а дула орудий поднялись вверх. Но в последний момент корабли удалось опознать. Это были французские трехтрубные лайнеры, следовавшие куда-то по своим собственным делам. Французы решили, что такая мелочь, как морская битва, еще не повод, чтобы останавливаться или менять курс! Они пошли напролом, и лишь один или два эсминца сгоряча дали по выстрелу. Но французы так и не были наказаны за свое нахальство.

Пока артиллеристы разбирались с французскими лайнерами, Сомервилл решил, что бой с итальянскими линкорами может начаться в любой момент, поэтому было бы разумно сосредоточить свои силы. Поэтому он повернул назад, навстречу «Рэмиллису». Как только был отдан этот приказ, на севере из дыма появились крейсера «восточной группы», и «Ринаун» снова лег на курс 70°, чтобы еще раз обстрелять их. Внезапно на поверхность вынырнул кит, который выпустил фонтан. Но перевозбужденные моряки приняли его за итальянскую подводную лодку, и «Ринаун» срочно отвернул. Здесь Сомервилл получил очередную радиogramму, в которой говорилось, что крейсера Холланда видят впереди итальянские линкоры. Вскоре первые 381-мм снаряды упали в воду недалеко от «Бервика» и «Манчестера». Поэтому Сомервилл отказался от попыток дождаться «Рэмиллиса» и бросился на помощь своим крейсерам. В 13.11 «Ринаун» открыл огонь по левому из двух кораблей, виднеющихся на горизонте, полагая, что это линкоры. В действительности это снова были тяжелые крейсера 3-й дивизии. Оба залпа «Ринауна» легли недолетами, и дистанция снова увеличилась.

Когда в 13.00 адмирал Холланд впервые увидели корабли Кампиони, они все еще выполняли поворот, и обе эскадры шли встречными курсами. Поэтому

британские крейсера поспешно повернули назад, но к этому времени итальянские линкоры завершили циркуляцию. Вскоре стало видно, что они уходят на северо-восток, поэтому 18-я эскадра крейсеров возобновила преследование и легла на курс 50°.

Сомервилл в 13.08 радировал Холланду: «Есть ли шанс перехватить крейсера?» Ответ принес разочарование: «Нет». Холланд полагал, что итальянцы имеют преимущество в скорости по крайней мере в 3 узла над самым быстроходным из его кораблей. С мостика «Ринауна» из-за дыма теперь не было видно ни одного вражеского корабля.

Глава 19.

Вопрос приоритета

Адмирал Кампиони уже принял свое самое важное решение, причем сделано это было еще до того, как флоты противников увидели друг друга. И, несмотря на последующие события, он твердо придерживался этого решения. Он потребовал от Реджиа Аэронаутика обеспечить истребительное прикрытие своих кораблей, но ни один самолет, разумеется, не прибыл. Он потребовал, чтобы бомбардировщики атаковали британский флот, который находился рядом с побережьем. Хотя Кампиони этого не знал, но и это его требование не было выполнено. Полученные им приказы Супермарины были четкими: он должен был избегать боя, если только не имеет решающего преимущества в силах. А если судить по донесениям самолетов-разведчиков и кораблей, попавших под огонь, такого преимущества итальянский адмирал не имел. Поэтому Кампиони был совершенно убежден, что его решение возвращаться в базу полным ходом и избегать любых стычек с кораблями Сомервилла было абсолютно правильным.

Кампиони был кадровым военным, поэтому каким бы обидным ни казалось это решение ему лично, он должен был как можно быстрее вывести свои корабли из боя. Однако при этом он не хотел оставлять поврежденные корабли на растерзание противнику. Хотя Кампиони не собирался бросать в бой свои главные силы, складывающаяся ситуация требовала каких-то действий. Фактически все решения принял заместитель Кампиони адмирал Иакино, он же эти решения и выполнил.

Поврежденный «Ланчиере» стоял на месте, и это повернуло бой в новое русло. Как только

главнокомандующий получил сообщение об этом, он сразу решил повернуть назад 3-ю дивизию крейсеров, чтобы помочь эсминцу, если это еще возможно. В этом случае крейсера подвергались серьезной опасности, в том числе и «Фиуме» с его неисправными машинами. Адмирал Сансонетти не собирался рисковать попусту всей эскадрой, не имея на то четкого приказа командира. Однако он хотел попытаться спасти свой эсминец. Узнав, что «Аскари» взял на буксир поврежденный «Ланчиере», Сансонетти понял, что, прикрывая их, он может подставить крейсера под удар британских линкоров, что означало неминуемую гибель. Поэтому в 13.26 он запросил у Иакино новых инструкций, завершив радиogramму просьбой попытаться организовать спасение. «Прошу разрешения вернуться за «Ланчиере».

Иакино прекрасно понимал, что сейчас чувствует его товарищ, однако он знал, что было бы глупым риском подставить целую дивизию крейсеров ради одного эсминца. Поэтому Иакино ответил: «Разрешаю вернуться к «Ланчиере» при условии, что вы не вступите в бой с превосходящими силами. В случае необходимости затопите «Ланчиере».

Иакино сообщил о своем решении Кампиони и попросил главнокомандующего повторно потребовать воздушное прикрытие для его эскадры. Это было сделано, но самолеты появились слишком поздно, чтобы как-то повлиять на ход событий. К тому же они ошибочно приняли итальянские крейсера за вражеские и обстреляли их из пулеметов. Пока итальянские крейсера отбивались от собственных самолетов, на Сардинию была отправлена раздраженная радиogramма с требованием унять не в меру расходившихся летчиков. Конечно, это прекрасный пример полного отсутствия взаимопонимания между Реджиа Аэронаутика и флотом, но от подобных неувязок страдали все флоты.

Хотя Сансонетти имел приказ отходить, некоторое время 3-я дивизия следовала таким курсом, чтобы прикрыть поврежденный эсминец. «Аскари» тащил его на буксире на север в направлении Кальяри, где они оказались бы в безопасности. Но в 12.46 стало ясно, что эсминцам ничто не угрожает, поэтому Сансонетти прошел у них под кормой и повернул на северо-восток вслед за остальным итальянским флотом, уходящим в Неаполь. Однако на этом приключения «Ланчиере» еще не завершились.

Как же получилось, что эти корабли долгое время никто не беспокоил? Для этого мы снова должны вернуться на мостик «Ринауна» и посмотреть, как выглядела в это время ситуация для Сомервилла.

В 13.15 после короткой перестрелки между 18-й эскадрой крейсеров и итальянскими линкорами все вражеские корабли скрылись из вида. Было ясно, что они поспешно покидают район боя. Стрельба практически прекратилась, и огромная пелена дыма затянула северный и северо-восточный горизонт делая невозможным наблюдение. Поэтому уточнить повреждения, полученные противником, было нельзя. Итальянские линкоры отходили полным ходом, и «Ринаун» не мог рассчитывать выиграть эту гонку. Поэтому перед Сомервиллом встала нелегкая проблема. Он должен был выбирать между прямо противоположными альтернативами:

«Учитывая то, что мы быстро приближались к вражеским берегам, я должен был решать, оправдано ли продолжение погони, и чего этим можно добиться. Аргументы «за» и «против» выглядели следующим образом:

За продолжение погони:

1. Вероятность того, что скорость противника снизится вследствие какой-то случайности.

2. Противник может решить, что его силы превосходят мои, и решит повернуть назад, чтобы сражаться.

Против продолжения погони:

1. Нет никаких признаков того, что вражеские корабли, в частности линкоры, получили повреждения. Поэтому нет никаких шансов нанести им повреждения артиллерией, учитывая их превосходство в скорости. Если только скорость вражеских линкоров не будет заметно снижена, итальянцы придут в Кальяри гораздо раньше, чем я смогу навязать им бой с «Ринауном» и «Рэмиллисом».

2. Меня вели прямо к базе вражеских самолетов и подводных лодок в Кальяри, и это могло оказаться западней. Появление противника в этом районе не могло быть чистой случайностью. Не похоже, чтобы он действовал только на основании информации о столкновении прошлой ночью с Соединением Дв Сицилийском проливе.

3. Спасение любого из моих кораблей, который получит повреждения в результате атаки самолетов или подводных лодок, потребует привлечения всех моих сил. В результате конвой останется без защиты во время прохода через Сицилийский пролив.

4. Вражеские линкоры уже отошли достаточно далеко и теперь никак не могут помешать переходу конвоя.

5. Вторую атаку торпедоносцев не удастся организовать ранее 15.30. К этому времени конвой останется совершенно без защиты, а противник будет находиться под прикрытием зенитных батарей и истребителей из Кальяри. Я не имел оснований надеяться, что эта атака

окажется эффективной, так как знал, что пилоты второй волны еще менее опытные, чем пилоты первой.

6. У меня были основания опасаться, что крейсера, замеченные на северо-западе, все-таки попытаются обойти вокруг нас, чтобы атаковать конвой и «Арк Ройял».

7. Было необходимо установить визуальный контакт с конвоем до наступления темноты, чтобы крейсера и эсминцы смогли провести его через Сицилийский пролив. организовав нормальный ордер охранения. Требовалось обеспечить максимальную защиту от атак торпедных катеров и миноносцев к наступлению сумерек. Для этого необходимо повернуть назад не позднее 14.00».

Все эти «за» и «против» надо было взвесить, причем немедленно. Конечно же, все рвались продолжать погоню за удирающим противником. Разочарования Первой Мировой войны, когда Гранд Флит не сумел поймать своего немецкого противника, были до сих пор свежи в памяти офицеров Королевского Флота, так как большинство из них уже начало службу в то время. Но теперь все хвосты торчали пистолетом, и люди были полны самоуверенности. Однако адмиралу Сомервиллу приходилось подавлять в себе эти естественные желания и рассматривать их с точки зрения успеха операции в целом. А этот успех заключался в обеспечении безопасности конвоя. Сомервилл это прекрасно понимал, поэтому, как и итальянский командующий в этот день, он должен был сделать тяжелый выбор, не думая, о том, что будут говорить после этого.

Сомервилл ни секунды не сомневался, что самым правильным будет прекращение погони и быстрейшее

воссоединение с конвоем. Это решение охотно поддержали все члены штаба. Один из офицеров писал: «Личный состав соединения так уважал Джеймса Сомервилла, что, я полагаю, любая попытка поставить под сомнение его решения вызвала бы бунт!»

А вот еще одно мнение:

«Весь личный состав Соединения Н полностью доверял Джеймсу Сомервиллу. На последнем совещании штаба перед началом операции он опрашивал всех, желая выслушать их предложения. В конце совещания Джеймс подводил итог и кратко излагал, что он намерен делать. Я должен заметить, что всегда покидал эти совещания с полной уверенностью в том, что выбран наилучший из вариантов».

Сам Сомервилл писал жене, как он принимал это решение:

«Как ты знаешь, я не честолюбив, в отличие от Нельсона, я не рвусь к славе. Все, что я желаю, — как можно лучше (с **моей** точки зрения) помочь стране. Я хотел бы отшвырнуть прочь осторожность и попытаться использовать подвернувшийся шанс, но я сдержался. Я чувствовал, что это будет неправильно и не пойдет на пользу моей стране. Я не думаю, что мое мнение неоспоримо, но когда я принимал решение, то не думал о последствиях для себя лично».

И далее он с горечью добавлял:

«По этой причине меня, скорее всего, переведут туда, где моя работа будет не столь заметна, а правильные или ошибочные решения

не будут иметь такого значения. Иногда я уже получал фитили от Их Лордств, но это была нормальная критика. Я думаю, что если они решат, что я не подхожу для этой работы, они меня снимут».

Брагадин высказался гораздо более едко, хотя его мнение совершенно необоснованно. Но американский читатель и не такое сожрет:

«Адмирал Сомервилл также не выказал желания продолжать бой, хотя у него были основания считать, что положение гораздо благоприятнее, чем было на самом деле, так как пилоты торпедоносцев заявили, что добились попадания в «Витторио Венето» и 3 крейсера итальянцев. В любом случае, он ничего не предпринял, когда 3-я дивизия крейсеров вернулась на помощь поврежденному «Ланчиере», который в одиночество стоял без хода».

Но пилоты ВСФ заявили только об одном попадании в линкор, ни на что больше они не претендовали. К тому же Брагадин умалчивает об инструкциях 3-й дивизии на случай появления англичан.

Однако решимость Сомервилла поверглась испытанию буквально сразу после отказа от погони. В 13.35 поступило еще одно сообщение самолета-разведчика, в котором говорилось о поврежденном вражеском крейсере. Он находился в 30 милях от английской эскадры и в 10 милях от побережья Сардинии. Это была заманчивая цель, и Сомервилл задумался, можно ли прикончить подранка. Вопрос о том, чтобы повернуть назад линкоры, даже не поднимался, так как итальянские авиабазы находились

слишком близко. Однако адмирал всерьез задумался, не отправить ли для этой цели 2 быстроходных крейсера. На мостике «Ринауна» снова начались споры.

Сомервиллу предстояло выбрать два из пяти имеющихся в его распоряжении крейсеров. «Манчестер» и «Саутгемптон» отпали сразу из-за своих пассажиров. «Шеффилд» имел самый опытный экипаж. Но этот крейсер был единственным, оснащенным радаром, поэтому он должен был находиться вместе с конвоем, чтобы предупреждать о возможных воздушных атаках противника. Оставались только «Бервик» и «Ньюкасл», но оба этих корабля имели проблемы с машинами. В своем рапорте Сомервилл излагает соображения, которые послужили основой решения:

«Я очень тщательно рассмотрел вопрос, но высказался против отправки крейсеров по следующим причинам:

1. Моим главным силам пришлось бы остаться на месте, чтобы поддержать крейсера и не позволить противнику отрезать их.

2. Бой значительно задержал бы наше соединение с конвоем, что было неприемлемо. Пункт 1 тоже привел бы к задержке.

3. Отдельные корабли, находящиеся совсем рядом с вражеским берегом, неизбежно стали бы мишенью для воздушных атак. «Бервик» был слишком уязвим, и если бы он получил повреждения, мне пришлось бы бросить для его спасения все силы.

4. Не было никаких признаков того, что поврежденный корабль будет стоять на месте. Он вполне мог удрать до подхода наших кораблей.

Последующие воздушные поиски не сумели обнаружить крейсер, поэтому похоже, что его

остановка была временной».

В действительности решение Сомервилла было совершенно правильным. «Поврежденный крейсер», который был обнаружен самолетом, на самом деле являлся эсминцем «Ланчиере», который итальянцы вскоре взяли на буксир. Рисковать двумя крейсерами, чтобы прикончить один эсминец, было слишком явной глупостью. И снова неточное сообщение самолета-разведчика привело к серьезному замешательству.

В любом случае, Сомервилл приказал крейсерам прекратить преследование итальянских линкоров. «Манчестер» и «Саутгемптон» были отправлены на соединение с конвоем, а остальные 3 крейсера Холланда получили приказ присоединиться к линкорам. Вторая ударная волна «Арк Ройяла» должна была отыскать и добить «поврежденный крейсер» как можно быстрее. Но лишь в 14.10 с авианосца взлетели 7 торпедоносцев с задачей атаковать главные силы противника.

Это соединение вскоре заметило крейсера Иакино, шедшие в охране эсминцев. Они находились примерно в 12 милях от юго-восточного побережья Сардинии и полным ходом шли на восток. Когда торпедоносцы подлетели ближе, они увидели 2 итальянских линкора примерно в 8 милях впереди крейсеров. Их окружали 10 эсминцев. Разумеется, главной целью считались линкоры, однако командиру авиагруппы была дана свобода действий.

Он мог выбрать другую цель, если считал нужным. В сложившихся обстоятельствах маленькая группа торпедоносцев не имела шансов на успех против линкоров. Полное отсутствие облаков делало невозможным скрытый подход. При малой скорости «Суордфишей» единственным шансом на внезапность была атака со стороны солнца. Если бы они попытались атаковать линкоры, находящиеся ближе крейсера

обстреляли бы торпедоносцы и таким образом заранее предупредили бы Кампиони. Поэтому было решено без лишних задержек атаковать группу «Полы».

Снова пилотам показалось, что им **удалось** добиться внезапности. Итальянские крейсера успели дать лишь 2 залпа по самолетам, прежде чем те оказались в точке сброса торпед. Но итальянцы стремительно повернули вправо, и большинство пилотов просто не успело учесть изменение курса, поэтому их торпеды прошли очень далеко. Теперь начали стрелять все итальянские зенитки, но их огонь был слишком неточен. Сгоряча было дано даже несколько залпов из 203-мм орудий, но при этом итальянцы едва не попали в собственные корабли. Во всяком случае, один тяжелый снаряд упал в воду рядом с концевым крейсером. Легкие снаряды сыпались градом, но, несмотря на это, кое-кто из пилотов сбросил торпеды довольно точно. Они заявили, что добились попаданий в головной и замыкающий корабли колонны. В действительности попаданий не было, итальянцы снова остались невредимы.

Два «Суордфиша» получили попадания, но повреждения оказались невелики, и все 7 торпедоносцев благополучно вернулись на «Арк Ройял». Третья и последняя ударная волна имела успеха не больше, чем первые две. Она состояла из 7 «Скуа», взлетевших с авианосца в 15.00, чтобы отыскать поврежденный корабль, о котором говорилось ранее. Блэкберн «Скуа» был пикировщиком, который добился определенных успехов во время Норвежской кампании. Одновременно он был истребителем, хотя в этой роли не преуспел. Это был современный самолет, однако слишком скоростной, и он мог нести только одну 500-фн бомбу. Несмотря на тщательные поиски, пикировщики не обнаружили поврежденный крейсер. Вместо этого возле юго-западной оконечности они атаковали 3 легких крейсера типа «Кондотьери», идущие на север. В

качестве мишени они выбрали концевой корабль и якобы добились 2 близких разрывов, которые могли нанести определенные повреждения. В действительности повреждений не было, зато «Скуа» перехватили и сбили гидросамолет Ro-43 с «Витторио Венето». Это был единственный успех самолетов ВСФ за 3 атаки. Следует отметить, что на самом деле пикировщики атаковали тяжелые крейсера дивизии Сансонетти.

После этого Сомервилл окончательно потерял противника. В 16.15 было получено последнее сообщение от самолета-разведчика, который видел 2 итальянских линкора, идущие на север вдоль восточного побережья Сардинии со скоростью 25 узлов. За кормой у них следовала группа крейсеров. Вторую группу крейсеров после атаки «Скуа» никто не видел, хотя было известно, что Иакино отправил один из своих кораблей в Кальяри. Это привело к неверному заключению, что корабль был поврежден огнем британских легких крейсеров. Но, как мы знаем, это был «Ланчиере». Эсминец благополучно прибыл в порт, хотя и был замечен летающей лодкой «Сандерленд».

После этого отход итальянских кораблей происходил без всяких помех, исключая нарастающий вал сигналов от Супермарины из Рима. Линкоры и дивизия «Полы» в конце концов вошли в гавань Неаполя 28 ноября в период с 13.25 до 14.40. 3-я дивизия прибыла в Мессину в тот же день в 20.35. Итальянцы больше не предпринимали попыток остановить проход конвоя через Сицилийский пролив с помощью крупных кораблей. Поврежденный «Ланчиере» дополз до Кальяри, а потом своим ходом отправился в Специю для ремонта. Вскоре он вернулся в состав флота. Этот корабль погиб в марте 1942 года при новой попытке итальянских линкоров перехватить британский конвой, следующий на Мальту, на этот раз с востока. Эсминец затонул во время шторма после Битвы в заливе Сирт.

Ирония судьба заключается в том, что он пережил тяжелые повреждения от рук (или орудий) врага, но стал жертвой слепой стихии уже на обратном пути.

Теперь только Реджиа Аэронаутика могла помешать дальнейшему переходу конвоя и Соединения Н. Во время боя флот часто обращался к ней с призывами о помощи, но реакция оказалась слишком запоздалой.

Главные силы Сомервилла направлялись обратно к конвою, держа скорость 19 узлов, когда в 14.07 радар «Шеффилда» обнаружил приближение вражеских самолетов. Немедленно британские тяжелые корабли разомкнули строй, чтобы представлять менее уязвимую цель. Их зенитчики разбежались по боевым постам. Эта группа состояла из 10 трехмоторных бомбардировщиков SM-79 в сопровождении 5 истребителей-бипланов CR-42.

В воздухе находились 7 истребителей «Фулмар», которым полагалось отражать как раз такие атаки. Они перехватили итальянские самолеты еще до того, как те приблизились к соединению. Согласно итальянским отчетам, один из истребителей сопровождения был сбит, но итальянцам удалось уничтожить один «Фулмар». Это не так. Бомбардировщики пошли напролом, не обращая внимания на потери, и сбросили свой смертоносный груз на британские корабли достаточно точно. Зенитные орудия кораблей поставили огневую завесу, а сами корабли выполнили маневр уклонения. В результате большая часть бомб упала достаточно далеко от крупных кораблей, среди эсминцев охраны. Сомервилл позднее писал:

«Во второй половине дня я пережил неприятный момент перед самым началом воздушной атаки. Я должен был решить, на какой курс повернуть, чтобы могли стрелять все орудия. Хорошо, самым лучшим будет поставить «Дифендер» подальше от

приближающихся самолетов. Я чувствовал себя неловко, потому что в голову приходило слишком много самых разных мыслей. В конце концов, перед тем как начался бой, я спустился в свою походную каюту помолиться за тебя, Бо и себя. Поэтому дела были в более надежных руках, чем мои».

В любом случае, ни один корабль не получил попаданий, хотя несколько эсминцев обдало водой от близких разрывов. Итальянские бомбардировщики повернули назад, при этом 8 из них получили повреждения от огня «Фулмаров» и зениток, а 2 вообще едва держались в воздухе. Потом последовала небольшая передышка перед прибытием следующей волны.

Вторая волна тоже состояла из 10 бомбардировщиков SM-79, которые шли 2 клиньями по 5 самолетов. Эта группа прилетела без истребителей сопровождения, словно на аэродромах Сардинии больше не осталось этих самолетов. Однако итальянские пилоты были настолько отважны, что пошли в атаку сквозь стаю ожидавших их «Фулмаров». И они прорвались, несмотря на потери.

Эта атака началась в 16.45, и пилоты в качестве цели выбрали «Арк Ройял». В это время авианосец поднимал и принимал самолеты, поэтому его не прикрывали зенитки всего флота. Он был заманчивой мишенью, однако уцелел. Хотя 9 из 10 бомбардировщиков были повреждены «Фулмарами», причем 2 настолько серьезно, что были вынуждены избавиться от бомб, итальянские пилоты сумели сохранить строй и сбросили бомбы достаточно точно.

Командир одного из эсминцев вспоминал: «Итальянцы бомбили с большой высоты, но довольно

точно. Им крупно не повезло, потому что они не добились результата».

Именно эту атаку Сомервилл потом назвал «говенной». «Арк Ройял» совершенно скрылся за стеной всплесков. Две бомбы упали всего в 10 ярдах от его широченной и **небронированной** полетной палубы. На несколько секунд, когда авианосец не был виден среди столбов воды и облака брызг, на остальных кораблях подумали, что он получил попадание. Однако вскоре появился его тупой нос, все его орудия грохотали, и моряки поняли, что он снова вывернулся. Это была красочная иллюстрация точности бомбометания, не вознагражденной ни единым попаданием. Итальянцы улетели, так и не отомстив за свои потери. Эта атака стала последней серьезной попыткой помешать противнику. После нее Соединение Н осталось безраздельным хозяином моря и воздуха.

Хотя отвага итальянских пилотов и не была вознаграждена, она не осталась незамеченной. Сомервилл написал в своем официальном рапорте: «Особенно следует подчеркнуть, что истребители и зенитный огонь совершенно не сумели расколоть строй итальянских эскадрилий».

В 17.00 «Ринаун» снова увидел конвой. Теперь мало что требовалось делать. В сумерках тяжелые корабли, как обычно, повернули назад. В это время конвой шел через Сицилийский пролив. Там его встретила 3-я эскадра крейсеров, подошедшая с востока. Если не считать двух нерешительных попыток атаки подводных лодок «Дессие» и «Тембиен», ночью 27/28 ноября никто конвой не беспокоил. Все торговые суда и военные корабли прибыли к цели благополучно.

Хотя Соединение Н и не сумело навязать противнику решительный бой, никто из моряков не был особенно расстроен. Все чувствовали, что сделали максимум возможного в данных обстоятельствах. Неспособность

торпедоносцев ВСФ остановить вражеские корабли была серьезным ударом, но у этого были вполне объяснимые и веские причины. Неопытные пилоты и наблюдатели в горячке боя совершали множество ошибок, однако никто не смел оспаривать их отвагу и решительность.

Если говорить об артиллерийском бое, то из него мы не сделали никаких новых выводов. Большинство наших кораблей было старыми, ранее они не действовали совместно, тогда как итальянские эскадры и дивизии давно плавали в одном и том же составе. Однако такова была плата за то, что зоной ответственности Королевского Флота был весь мировой океан. Итальянцы действовали в пределах одного дня хода от своих портов и всегда могли выбрать для атаки самое удобное для себя время. Они могли выбирать: принимать бой или нет. Теоретически они могли рассчитывать на помощь многочисленных бомбардировочных эскадрилий. Вдобавок итальянцы имели в запасе подводные лодки и минные поля и не были связаны конвоем, который им требовалось защищать.

Несмотря на все эти преимущества противника, именно Сомервилл и его небольшая эскадра, состоящая из старых кораблей, выиграли сражение. Противник бежал с поля боя. Все моряки были уверены, что они выполнили пожелания начальства. Однако вскоре им предстояло получить жестокий урок. Дело в том, что аппетиты начальства оказались гораздо более необузданными, чем можно было вообразить.

Глава 20.

Беспрецедентное судилище

Никто на Средиземноморском театре не сомневался, что Соединение Н блестяще показало себя в ходе битвы. Во всяком случае, когда Соединение Н после своей вылазки в центральную часть моря снова увидело Гибралтар, его моряки были полны гордости. Как записал в дневнике один юный гардемарин:

«По сигналу адмирала все корабли соединения, состоящего из «Ринауна», «Бервика» и «Шеффилда», выпустили из труб клубы дыма. Это было эффектное зрелище. Мы все подняли самые большие флаги, а оркестры играли «Беги, кролик, беги», когда корабли входили в гавань. К нашему удивлению и радости, нас встретили крики «Ура!» с «Ройял Соверена» и эсминцев».

Радиограммы с поздравлениями и наилучшими пожеланиями были получены от сэра Дадли Норта, от командующего Мальтийской военно-морской базой, от главнокомандующего Средиземноморским флотом сэра Эндрю Каннингхэма. Хотя Сомервилл был тронут этими поздравлениями и был полностью удовлетворен собственными действиями, его терзали дурные предчувствия. Он отправил 2 короткие радиограммы в Адмиралтейство, в которых рассказывал о бое, а теперь вместе со штабом работал над детальным отчетом, как и положено. Это было нелегко. Он высказал свои опасения в письме к жене: «Я не удивлюсь, если кое-кто в Адмиралтействе будет настаивать, что мне следовало продолжать погоню».

Он оказался совершенно прав. Но самые громкие вопли раздались из кресла, стоящего выше Адмиралтейства. В очередной раз Сомервилл навлек на себя гнев премьер-министра. На этот раз Черчилль был уверен, что получил желанный повод вышвырнуть своего непокорного критика со Скалы раз и навсегда.

Удар был нанесен в тот самый день, когда Соединение Н триумфально вернулось домой. Из Адмиралтейства прибыло сообщение, которое просто потрясло всех. Уже была создана следственная комиссия под председательством адмирала флота графа Корк энд Оррери, которая **уже отправилась** в Гибралтар, чтобы расследовать действия адмирала Сомервилла в ходе боя.

Это решение не имело прецедентов в истории Королевского Флота, ведь подобные комиссии создавались лишь после того, как Совет Адмиралтейства получал полный и детальный обзор всех фактов. Поэтому не удивительно, что Сомервилл сразу почувствовал себя обреченным. Кто-то в Адмиралтействе или выше решил его снять. Это происходило, как и в случае с адмиралом Нор-том, но при этом вообще без всяких оснований. В Уайтхолле поставили под вопрос «наступательный дух» Сомервилла, и не было никаких сомнений в том, кто запустил эту машину. Видный историк Стефен Роскилл выяснил, что адмирал сэр Уильям Дэвис, который служил в Оперативном отделе Адмиралтейства, не сомневался: инициатива исходила лично от Черчилля, хотя исполнение этого замысла взял на себя Первый Лорд Адмиралтейства Александер.

Премьер-министр даже успел выбрать преемника Сомервиллу. Так как он сгорал от желания заполучить «боевого офицера», то выбрал адмирала Харвуда, победителя в бою у Ла-Платы в 1939 году. Это был как раз тот командир, которого желал иметь Черчилль.

Однако Ла-Плата так и осталась единственным успехом Харвуда. После боя он был произведен из коммодоров в контрадмиралы, хотя ранее его обошли чином, когда Харвуд служил помощником начальника морского штаба. Он никогда не командовал крупными соединениями — только небольшими эскадрами крейсеров на заморских станциях. Но уже через несколько дней после боя у Спартивенто, имея на руках только первые и неполные отчеты, Черчилль написал Александру: «А почему бы не дать Харвуду шанс показать себя?»

Александр полностью разделял отношение Черчилля к Харвуду и уже всерьез вознамерился назначить его командующим Соединением Н в обход Первого Морского Лорда Паунда.

Отношение ко всей этой возне на флоте было однозначным: возмущение, смешанное с ужасом и недоверием. Никто даже представить себе не мог, что подобное возможно. Сомервилл написал Каннингхэму, что был крайне удивлен, получив эту депешу, так как в Лондоне еще не получили детальных отчетов. По его мнению, она была выражением неверия в его качества командира. С некоторым злорадством он вопрошал: «Кто затеял эти игры с флотом?»

Каннингхэм, который уже испробовал нечто подобное на себе, взъярился. «Я полагаю, что те, кто сидит дома, действуют чудовищно несправедливо, особенно потому, что следственная комиссия вылетела в Гибралтар еще до того, как адмирал отослал свой рапорт или хотя бы успел вернуться в порт».

Когда Паунд затронул этот вопрос в письме командующему Средиземноморским флотом, Каннингхэм высказался не менее резко:

«Вы спрашиваете меня, был ли я удивлен созданием следственной комиссии для

рассмотрения действий Соединения Н в бою южнее Сардинии. Если вы хотите, чтобы я высказался совершенно прямо, то отвечу, что очень сожалею о таком решении, особенно потому, что комиссия была создана еще до того, как Соединение Н вернулось в гавань».

Биограф Сомервилла рассказывает, что пережили моряки Соединения Н, когда узнали эту новость:

«Если бы Сомервилл не пользовался доверием и уважением всех офицеров и матросов своего соединения, это стало бы ударом по их вере в адмирала, что привело бы к падению морального духа. Но в действительности командиры кораблей и штабные офицеры были возмущены и взбешены, когда узнали, что их командир и все Соединение Н попали под подозрение. Когда об этом узнали кают-компания, то они были близки к взрыву».

Все, кто знал о происходящем, считали все это бессмысленным. Однако следует отметить, что многие моряки просто не подозревали о закулисной возне.

«Если говорить о последующей работе следственной комиссии, то следует отметить, что она происходила в обстановке строжайшей секретности. Мы узнали о ней лишь гораздо позднее. Поэтому я не думаю, что в то время Соединение Н испытывало какие-то особые «ощущения». Мы просто ни о чем не знали».

Впрочем, никто не сомневался, что Сомервилла безусловно оправдают от обвинения в нерешительности перед лицом противника.

«Сомервилл был олицетворением наступательных действий, не уступая в этом даже Каннингхэму. Даже сама мысль о том, что он увильнул от боя, казалась морякам дикой. Было совершенно ясно, что на адмирала ополчился сам Черчилль, а Паунд не может его защитить».

Даже в выборе членов следственной комиссии видна рука Черчилля. Лорд Корк считался решительным офицером, полным «наступательного духа», и Черчилль в то время доверял ему абсолютно. Во время Норвежской кампании Черчилль уже вручил ему командование. Более того, он отправил лорду Корку целую серию директив в обход главнокомандующего Флотом Метрополии адмирала Форбса, которому Корк подчинялся. Поэтому можно охотно поверить, что такой человек добыл бы результат, которого жаждали Черчилль и Адмиралтейство. Но если таковы были их ожидания, то они недооценили «Джинджера», которого прозвали так за огненно-рыжую шевелюру и пламенный темперамент. Прежде всего и в основном он был моряком, а не дипломатом.

Джинджер Бойл (он же лорд Корк энд Оррери) был энергичным человеком. В сентябре 1933 года он поднял флаг на «Нельсоне» в качестве главнокомандующего Флотом Метрополии. Он сменил адмирала сэра Джона Келли. Келли был специально назначен главнокомандующим после Инвергордонского мятежа, чтобы успокоить рядовых матросов. Келли блестяще справился со своей задачей, но все это отрицательно сказалось на боеготовности флота. Сразу после назначения адмирал Бойл вывел флот в открытое море на учение и быстро восстановил моральный дух офицеров, которые испытывали определенную неуверенность после выступлений матросов.

«Джинджер Бойл был сторонником жесткой дисциплины, а взрывы его вулканического темперамента заставляли окружающих ходить на цыпочках. Его особенно интересовало состояние зенитной артиллерии, он выделил премию для награждения самого лучшего корабля. Он охотно доверял своим подчиненным, не стремясь все замыкать на себе. После 2 лет на этом посту Корк энд Оррери стал командующим Портсмутской базой. В 1940 году он был назначен командиром эскадры, которая должна была отбить Нарвик. К концу мая он выполнил это задание. Интересно отметить, что он получил высшее звание, прослужив все время на флоте. В Адмиралтействе он провел всего пару месяцев в 1940 году».

Такой человек вряд ли поддался бы влиянию политиканов в той работе, которую ему поручили провести в Гибралтаре. Его заместителем был назначен адмирал сэра Джордж О'Ойли-Лион.

Тем временем и без того неприятная ситуация еще больше ухудшалась передачами итальянского радио, которое на весь мир раззвонило о том, что эскадра Сомервилла бежала от флота Кампиони и при этом понесла тяжелые потери. Эта ложь повторялась так часто, что ее отзвуки можно найти в трудах послевоенных историков. «Действия британского командира в Лондоне сочли настолько неудовлетворительными, что после возвращения в Гибралтар он обнаружил себя в «интересном положении» перед следственной комиссией. Ему пришлось оправдываться за то, что он не вел бой более энергично».

Подобные заявления, сделанные после бегства итальянского флота, были наглой ложью, однако они

слышались тут и там. Поэтому Черчилль, который сам был хорошим пропагандистом, быстро увидел их опасность. Он изложил Паунду и Александру свои опасения на этот счет, однако при этом он даже не пытался скрыть своего предвзятого мнения.

«Совершенно очевидно, что адмирал Сомервилл потерял доверие Совета Адмиралтейства. Этого вполне достаточно, чтобы приказать ему спустить флаг и заменить его Харвудом, не приводя никаких других оснований, кроме того, что такая замена необходима из общих соображений. Это действительно так, потому что еще до этих двух эпизодов (вероятно, он подразумевает Спартивенто и либо Оран, либо бегство Соединения Y) доверие к нему заметно поколебалось».

Он добавил, что теперь стало ясно, что Корка лучше было не посылать в Гибралтар. Но было уже поздно, потому что Корк отбыл, а Сомервилл знал об этом. Более того, подобное решение дало бы итальянцам благоприятную пищу для новых выпадов, а в глазах остального мира скорее подтвердило бы, чем опровергло их заявления. Александер также предупредил, что подобные действия позволят Сомервиллу говорить, что с ним попросту бесчестно расправились. Поэтому было решено не мешать комиссии работать. Черчилль и Совет Адмиралтейства с треском наступили на уложенные ими же самими грабли.

Черчилль упрямо отказывался признать свое поражение. Он писал: «Если суд сочтет адмирала виновным и если не вскрыется каких-то других фактов,

кроме известных нам, я надеюсь, что все закончится на этой неделе».

Однако, как отмечает британский историк МакИнтайр, следственная комиссия не сделала тех выводов, которых от нее ждали. И результаты ее работы бумерангом ударили по затеявшим это позорное расследование.

В конце концов, после долгого и утомительного изучения обстоятельств боя следственная комиссия пришла к следующему выводу: «Руководство боем было правильным и смелым. Его успех гарантировал решение основной задачи операции, а именно: своевременное и благополучное прибытие конвоя в пункт назначения, несмотря на противодействие превосходящих сил противника».

Комиссия также ясно дала понять, что считает причины, по которым Сомервилл прервал бой именно в тот момент, когда это было сделано, совершенно обоснованными. Так у критиков был выбит самый главный козырь.

Такое заключение означало, что командир Соединения Н отмщен, вся критика в его адрес моментально заглохла. Черчилль был вынужден согласиться с этим. Однако только после обстрела Генуи в 1941 году он сменил гнев на милость и прекратил преследовать Сомервилла.

После того как все закончилось, лорд Корк написал Сомервиллу дружеское письмо, надеясь полностью развеять остатки сомнений:

«Я надеюсь, что после того как все вчера закончилось, вы почувствовали, что мне не нравится положение, в которое вас поставили после вашего успешного боя неделю назад. Мне очень жаль. Скорее всего, ваша реакция на действия Адмиралтейства будет слишком резкой

по следующим причинам. Всегда найдутся критики, готовые поднять крик и предложить, что следовало бы сделать, хотя они совершенно не знакомы ни с сутью дела, ни с его деталями. Эти люди всегда жаждут результата, их можно найти в стенах Адмиралтейства и вне их, в самых высоких штабах (я говорю на основании личного опыта). Не сомневаюсь, что они и сейчас примутся кричать, но в данном случае приняты самые быстрые меры, чтобы заткнуть им глотки».

То, что он намекал на Черчилля, совершенно ясно. Паунд решил с помощью следственной комиссии заставить премьера замолчать. Вице-адмирал Ройял, служивший в Адмиралтействе, высказался более резко: «Поганые политиканы, которые не имеют ни малейшего представления о реальных трудностях, виноваты во всем этом гадстве».

Сам Сомервилл не питал никаких иллюзий. Он обвинял адмирала Тома Филипса и Черчилля в охоте на ведьм и прекрасно понимал положение Корка. Он написал Каннингхэму, заявив, что Корк наверняка «считает все это грубейшим оскорблением».

Каннингхэм ответил, что, по его мнению, Паунд не так уж не виноват, поскольку позволил «WC и остальным втянуть себя в это». В своих мемуарах он высказался в своей обычной грубоватой манере: «В то время я полагал совершенно недопустимым, чтобы адмирал, делавший все возможное в трудных обстоятельствах, постоянно находился под угрозой попасть в лапы следственной комиссии, ожидающей его возвращения в гавань, если его действия не удовлетворяют тех, кто отсиживается дома, ничего не зная о реальных фактах».

Но, кто бы там ни был прав и кто бы ни ошибался в данном случае, Адмиралтейство имело полное право

критиковать и в случае необходимости снимать любого офицера, как было сделано с Нортом. Отвратительным было то, **как именно** все было сделано, причем сделано по настоянию Черчилля, а не командования флотом. Это оставило дурной привкус. Их Лордства приняли выводы комиссии с кислой миной. Они ответили Сомервиллу после слушаний в Совете Адмиралтейства, что «никакие обстоятельства не должны заставить забыть, что конечной целью Королевского Флота является уничтожение вражеских сил, где бы и когда бы они ни были встречены».

Трудно обвинять их в слишком упрямом желании добиваться уничтожения врага после многочисленных разочарований Великой Войны. Однако если бы они взяли труд немного подумать, то поняли бы, что конечная цель была достигнута, хотя и не в ходе эффектного сражения в открытом море. Победа была полной и сокрушительной и была одержана в тот день, когда германский Флот Открытого Моря бесславно затопил сам себя в Скапа Флоу. И здесь возникает совершенно очевидная параллель. После 3 лет борьбы и различных подобных инцидентов итальянский флот точно так же пришел сдаваться Королевскому Флоту. Но в мрачные дни 1940 года, когда против нас был весь мир (или, в лучшем случае, безразлично смотрел на нашу борьбу), крайне сложно было судить, ошибались Черчилль и Адмиралтейство или нет. В той обстановке их горячее желание нанести громкое поражение хотя бы одному партнеру Оси вполне понятно, ведь речь шла о единственной области войны, где мы превосходили противника качественно и количественно. Поэтому весь вопрос следует рассматривать комплексно. Тем не менее, они действовали грубо и неуклюже, и все это не делает чести Лондону.

В результате Каннингхэм и Сомервилл прошли горнило, а вот Норту это не удалось. Нация

благословляла двух самых решительных и блестящих офицеров, которые в те дни командовали морскими силами на Средиземноморском театре. Было бы настоящей трагедией, если бы один из них стал жертвой гнева премьер-министра и был заменен менее значительной фигурой. Несмотря на трудности и потери, на которые их обрекал чрезмерный оптимизм Лондона, именно их сила и выносливость провели флот через все испытания к конечной победе.

Адмирал Сомервилл двинулся дальше, к новым сияющим вершинам. А что можно сказать о его неудачливом противнике адмирале Кампиони? Если Сомервилл считал, что начальство обошлось с ним незаслуженно жестко, то судьба Кампиони оказалась гораздо более плачевной. Как и Сомервилл, он полагал, что сделал для своей страны все возможное, сохранив то, что осталось от линейного флота после Таранто, ведь еще можно было надеяться на новые сражения в более благоприятных условиях.

Но, несмотря на это, с ним обошлись гораздо более жестко, чем с Сомервиллом. 10 декабря Кампиони был снят с поста главнокомандующего флотом, так как первые 6 месяцев войны на море были отмечены для итальянцев сплошными катастрофами. Его смещение оказалось стремительным, однако это было сделано в ходе общей реорганизации, поэтому было не столь оскорбительно, как снятие Норта. Кампиони воспринял свою отставку спокойно. Удар был смягчен тем, что его назначили заместителем начальника Морского генерального штаба вместо адмирала Сомильи.

На новом посту Кампиони проявил себя достаточно хорошо. Во время обстрела Генуи Соединением Н в феврале 1941 года именно он приказал итальянскому флоту выйти в море и сосредоточиться к северу от Сардинии.

В результате итальянцы оказались совсем рядом со столь желанной морской победой. Эта операция позволила Сомервиллу оправдаться в глазах Черчилля, однако она была слишком рискованной затеей, которая едва не завершилась крахом. Позднее Кампиони был назначен губернатором Эгейских островов и занимал этот пост в критические дни итальянской капитуляции. Гитлер был полон решимости удержать в этом районе все, что только удастся. Союзники отреагировали вяло и запоздало. Кампиони сохранил верность новому итальянскому правительству и надеялся на помощь англичан. Он пытался маневрировать, но немцы действовали быстро и решительно. В конце молниеносной кампании они жестоко отомстили итальянцам, которые решились сопротивляться им.

Кампиони был взят в плен и передан режиму Муссолини. После формального суда по обвинению в измене он был приговорен к смерти и в 1944 году расстрелян в Парме. Адмирал заслуживал лучшей участи.

Его преемником на посту главнокомандующего флотом стал адмирал Иакино, который командовал эскадрами тяжелых крейсеров в боях у Калабрии и Спартивен-то. Мы уже отмечали, что он во многом походил на Кампиони, и слепое повиновение приказам привело его к аналогичной участи. Также следует отметить, что Иакино был в первую очередь моряком и лишь затем политиком. Его готовность послать назад 3-ю дивизию ради спасения поврежденного эсминца принесла ему уважение итальянских моряков. Однако именно эта гуманность привела Иакино и его флот к одному из самых тяжелых поражений, которое они потерпели от Королевского Флота. Это произошло в бою у мыса Матапан в мае 1941 года. Его бывший флагман тяжелый крейсер «Пола» был поврежден во время атаки британских торпедоносцев и потерял ход. Итальянский

флот имел строжайший приказ не вступать в бой, поэтому Иакино, державший флаг на линкоре «Витторио Венето», повел свои корабли назад в порт. Как и у Спартивенто, они все могли спастись, если не считать «Полы». И снова Иакино не решился бросить корабль без помощи. Его в очередной раз подставила авиаразведка, которая сообщила, что корабли Каннингхэма далеко отстали. Поэтому Иакино решился отправить на помощь «Полю» еще 2 тяжелых крейсера. Ночью они налетели прямо на 3 британских линкора и были мгновенно расстреляны.

Иакино не сумел взять реванш. Во время Второго боя в заливе Сирт он вышел на британский конвой, имея просто подавляющее превосходство в силах: линкор «Литторио» и большую группу крейсеров и эсминцев. Ему противостояла горстка крейсеров ПВО и эсминцев. Однако на этот раз англичане продемонстрировали образцовое использование дымовых завес. Они показали, что ничуть не уступают итальянцам в этом аспекте, в результате итальянцы были вынуждены прекратить бой и ушли, разочарованные. После этого Иакино был смещен с поста главнокомандующего, его заменил адмирал Бергамини.

История отнеслась к нему довольно жестко. Бывший союзник итальянцев адмирал Руге писал:

«В начале декабря 1940 года повторявшиеся одно за другим поражения итальянского флота привели к перемещениям в руководстве. Адмирал Рикарди стал главнокомандующим военно-морскими силами вместо адмирала Каваньяри. Адмирал Иакино, ранее командовавший дивизией крейсеров, стал командующим флотом. Ему был 51 год, и он пользовался хорошей репутацией. С 1931 по 1934 год он был военно-морским атташе в

Лондоне и хорошо знал британский флот. То ли он слишком уважал своего противника, то ли ему просто не везло, но фактом остается то, что в качестве командующего он имел еще меньше успехов, чем его предшественник».

Зато британские адмиралы сделали замечательные карьеры. Каннингхэм после побед в 1940 и начале 1941 года пережил трагедию и поражения в Греции и на Крите, которые во многом стали результатом вмешательства Черчилля. После этого он покинул Средиземное море, сдав свой пост Харвуду. Последний быстро доказал свою несостоятельность. Иллюзии Черчилля разлетелись в прах, и он снял Харвуда так же резко, как ранее Норта. Каннингхэм стал величайшим английским моряком XX века и достиг самых высоких постов, но при этом никогда не подчинялся бредням премьер-министра.

Сомервилл после успешной службы командиром Соединения Н в 1942 году был назначен главнокомандующим морскими силами в Ост-Индии как раз в тот момент, когда наши оборонительные позиции рушились под натиском японцев. Получив в свое распоряжение разношерстную коллекцию старых кораблей, Сомервилл должен был сделать невозможное — остановить продвижение японцев на запад. Это было нереально, однако он энергично взялся за дело. Ему крупно повезло, так как он сумел избежать разгрома в Индийском океане в апреле 1942 года, но, к счастью для англичан, японцы поспешили повернуть обратно в Тихий океан. После этого военные действия на театре заглохли сами собой. Сомервилл был назначен в Вашингтон, где проявил себя на дипломатическом поприще. После войны он ушел в почетную отставку, однако она была недолгой.

Из всего трио, навлекшего на себя немилость Черчилля в 1940 году, только адмирал Норт в 1950-х годах был вынужден сражаться за свое доброе имя, одинокий старый человек. Оба его знаменитых сослуживца уже ушли, да и события, вызвавшие столь ожесточенные споры в 1940 году, были почти забыты. Sic transit...

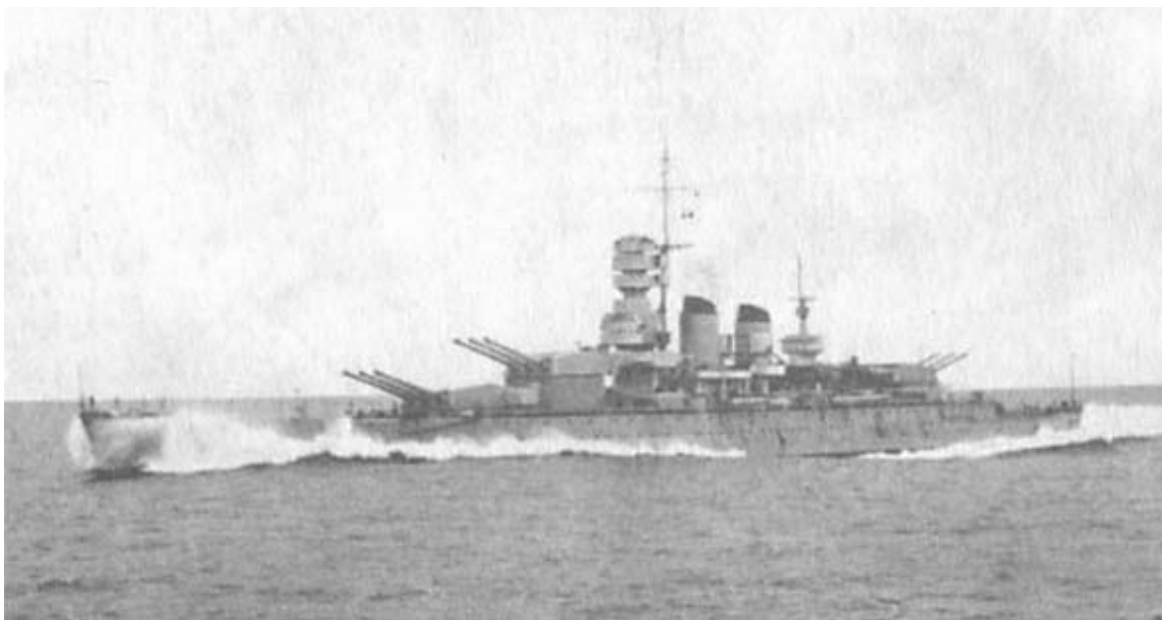
Список фотографий



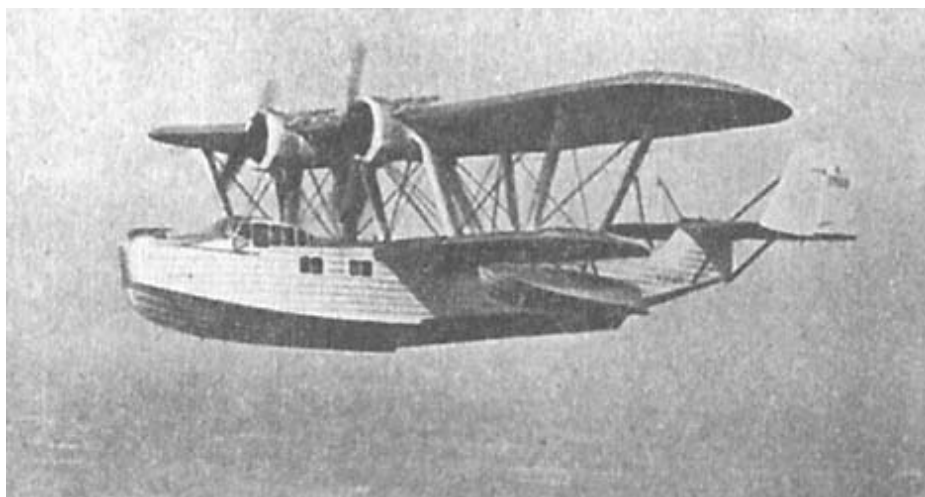
Линейный крейсер «Ринаун».



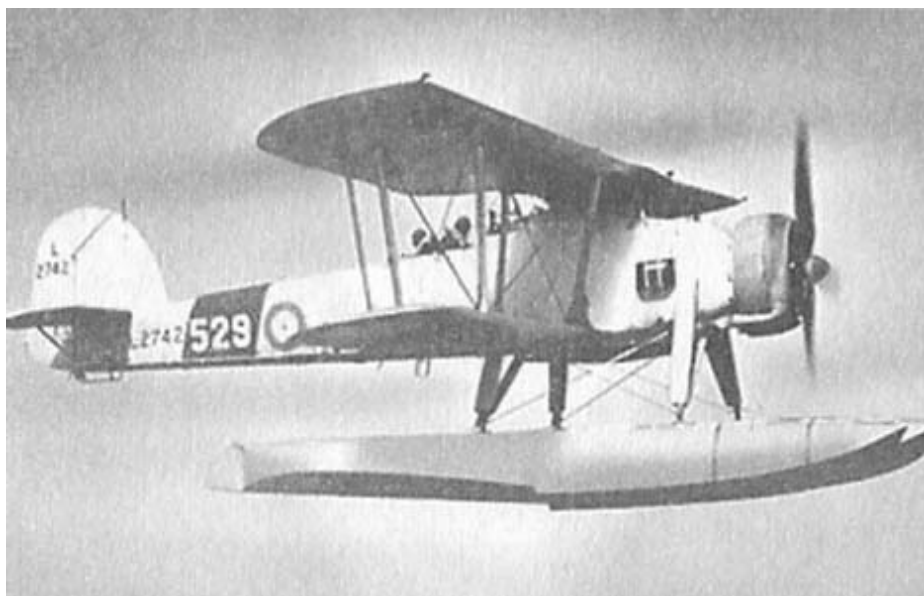
Мальтийский конвой.



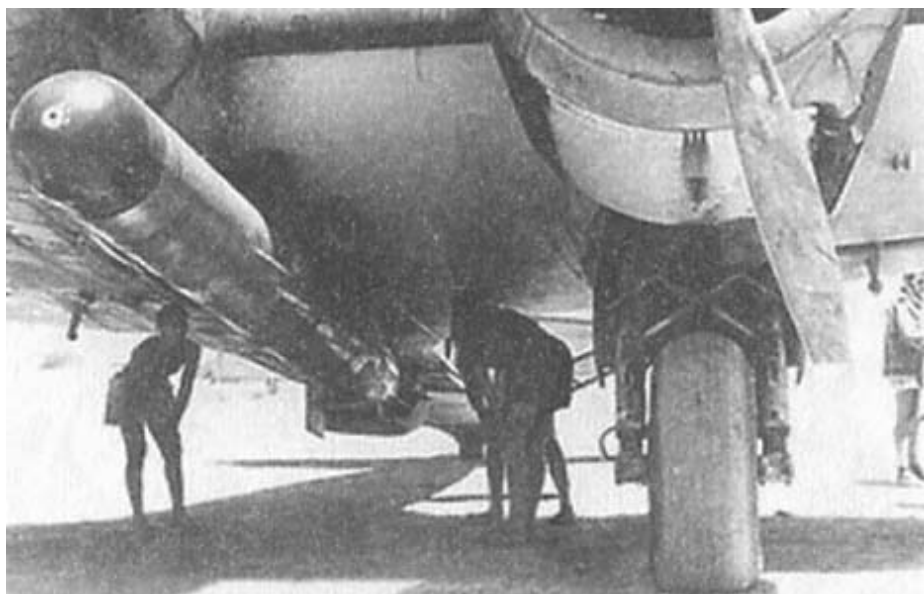
Линкор «Литторио».



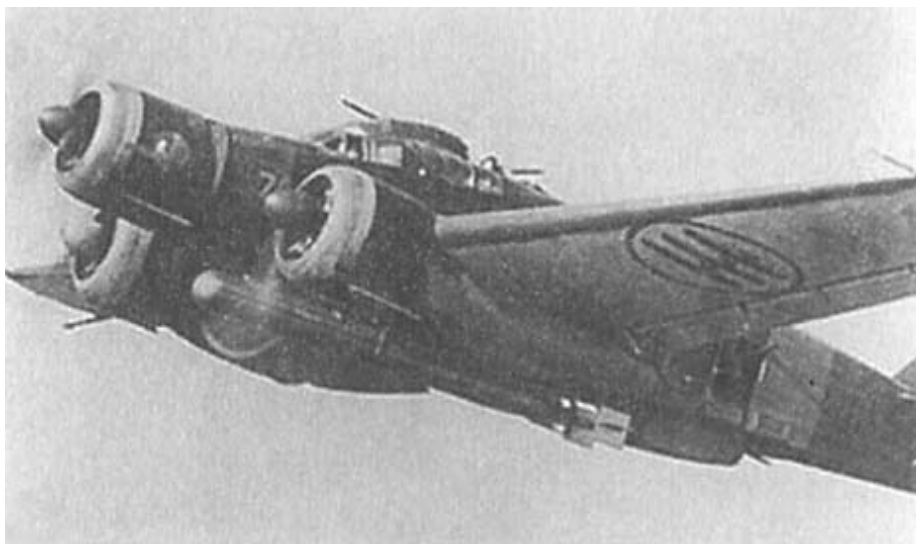
Летающая лодка «Лондон»



Гидросамолет «Суордфиш».



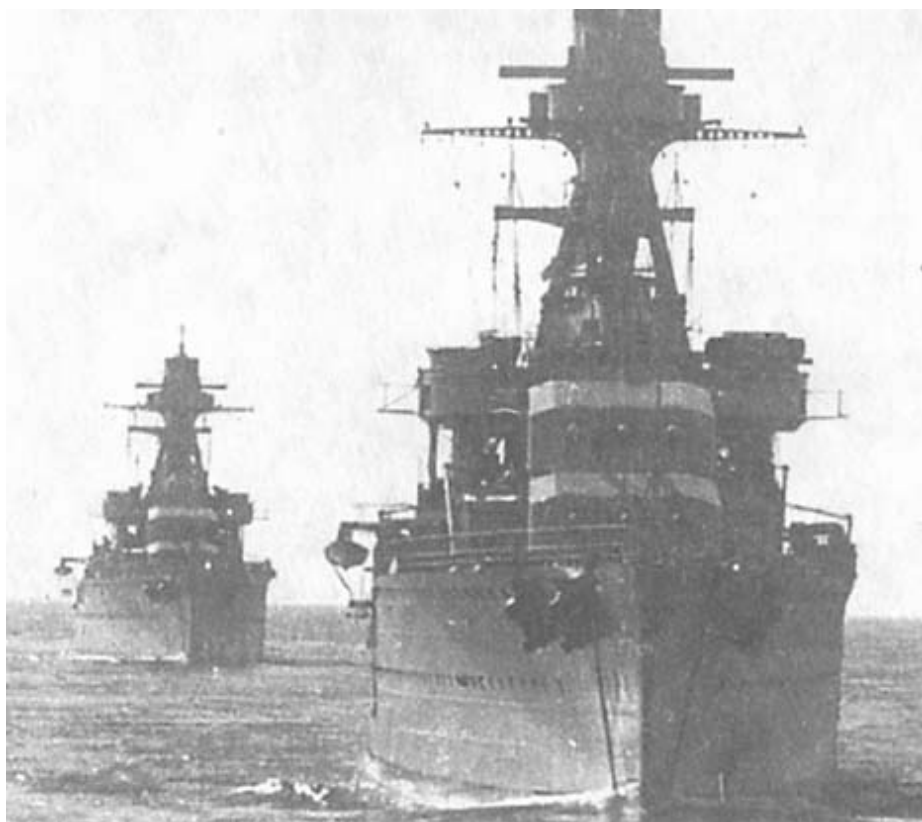
Торпеда под центропланом SM- 79. Самолет имел узлы подвески для двух торпед, но обычно подвешивалась только одна.



Торпедоносец SM- 79.



Адмирал Бурраге.



Крейсера типа «Жорж Лейг» в море.



Адмирал сэр Джеймс Ф. Сомервилл.



Адмирал сэр Дадли Норт.

notes

Примечания

1

Если забыть о еще более крупном подводном флоте самого миролюбивого в мире государства победившего пролетариата. *Прим. пер.*

Один раз сохраним официальную английскую терминологию, но в последующем вернемся к привычным «эсминцу» и миноносцу». *Прим. пер.*

Намек на так называемый «бег на север» линейных крейсеров Битти в Ютландской битве. *Прим. пер.*

Тови никогда не забывал этих уроков, став главнокомандующим Флотом Метрополии. Когда «Кинг Георг V» и «Родней» добивали «Бисмарк», он кричал своим капитанам: «Подходите ближе! Я не вижу достаточно попаданий!» *Прим. авт.*

Неосведомленность или прямая ложь? *Прим. пер.*

В нем говорилось, что корабли должны быть готовы атаковать, но не должны стрелять первыми. Это еще раз подтверждает, что, по мнению Сомервилла, соединение Н должно было подчиняться Норту.

В действительности еще меньше. *Прим. пер.*