

ВЕЛИКИЕ
МОРСКИЕ
СРАЖЕНИЯ

ЛИНКОРЫ В БОЮ

АЛЕКСАНДР
БОЛЬНЫХ

Линкоры в бою

АЛЕКСАНДР
БОЛЬНЫХ



ВЕЛИКИЕ И УЖАСНЫЕ



АЛЕКСАНДР БОЛЬНЫХ

Линкоры в бою



ВЕЛИКИЕ И УЖАСНЫЕ

УДК 355/359

ББК 68

Б 79

Оформление серии *С. Курбатова*

На переплете использована иллюстрация художника *А. Заикина*

Больных А. Г.

Б 79 Линкоры в бою. Великие и ужасные / Александр Больных. — М. : Яуза : Эксмо, 2010. — 384 с. : ил. — (Великие морские сражения!).

ISBN 978-5-699-40850-4

Новая книга от автора бестселлера «Дуэли авианосцев»! Лучшее исследование ведущего историка флота, которое при всем своем профессионализме читается как захватывающий авантюрный роман! Невероятные приключения и превращения линейного корабля на протяжении четырех столетий — от деревянных парусников до закованных в тяжелую броню колоссов, кажущихся пришельцами из другого мира!

Почему этот класс кораблей неоднократно менялся до неузнаваемости? Отчего в XX веке линейные флоты, на создание которых были потрачены астрономические суммы, не оправдали возлагавшихся на них надежд, а ставка на генеральное артиллерийское сражение оказалась бита? Правда ли, что линкоры навсегда уступили первенство авианосцам — или ракетное оружие подарило им новую жизнь? И стоит ли в ближайшем будущем ожидать очередной «реинкарнации» линкора?

Эта книга позволит по-новому взглянуть на прошлое, настоящее и будущее самых грозных боевых кораблей в истории — наглядного олицетворения морской мощи.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-40850-4

© Больных А.Г., 2010
© ООО «Издательство «Яуза», 2010
© ООО «Издательство «Эксмо», 2010



Парадоксы истории

Уж если даже известный историк Зигфрид Брейер начинает рассказывать историю линейного корабля с доисторических времен, то нам, как говорится, сам бог велел последовать его примеру. Например, первым сражением, в котором решающую роль сыграли «линейные корабли» той эпохи, стало сражение при Саламине в 480 году до нашей эры. Доисторическим линейным кораблем тогда служили знаменитые афинские триеры. Кстати, именно со сражением у Саламина связана первая из загадок военноморской истории. Вы помните, как излагается ход этого сражения в подавляющем большинстве источников? Хитроумный Фемистокл заманил персов в узкий пролив, где персы не могли использовать свое огромное численное преимущество, причем тяжелые персидские корабли не могли маневрировать, и верткие греческие триеры нанесли персидскому флоту тяжелые потери. Однако недавно некоторые историки задали резонный вопрос: а откуда у персов взялись тяжелые корабли? И предложили совсем иное описание сражения. Хитроумный Фемистокл заманил персов в узкий пролив, где тяжелые греческие триеры паровым катком прошли по легким персидским судам, в большинстве своем — мобилизованным торговым судам финикийцев. Кто прав? Ну, теперь мы это уже вряд ли узнаем.

В общем, на много веков вперед линейный корабль стал гребным судном — триерой, пентерой и так далее, а

главным тактическим приемом в морских боях считался таран. Увы, древняя «артиллерия» в виде баллист и катапульт была слишком неточной и маломощной, чтобы с ее помощью можно было топить корабли. Правда, во время Пунических войн римляне, которые явно уступали карфагенянам в морской выучке, нашли оригинальный способ превратить морскую войну в сухопутную. Они изобрели abordажный мостик, который почему-то был назван «вороном». В результате каждое сражение превращалось в серию abordажных схваток, которые римские легионеры выигрывали за явным преимуществом. Это был первый, но далеко не последний случай, когда тактика делала шаг назад.

Долгое время весло считалось главным двигателем, а рабы — двигателем корабля. И даже не менее знаменитое сражение при Лепанто в 1571 году, то есть через **две тысячи** лет после Саламина, все равно провели все те же гребные суда, пусть теперь они превратились в галеры. А вот потом кораблестроение совершило резкий рывок, и ко времени англо-голландских войн парус окончательно вытеснил весло, что и неудивительно — на океанских просторах веслом особенно не помашешь. Вдобавок к этому времени военные корабли окончательно отделились от вооруженных купеческих судов, и появился настоящий линейный корабль, пока еще парусный, и главным оружием стала артиллерия. Первым специально построенным артиллерийским кораблем была английская каракка «Мэри Роуз». Далее повторилась история гребных судов — на долгое время вся эволюция линейного корабля свелась к увеличению размеров при отсутствии каких-либо качественных изменений.

К началу XIX века парусный линкор достиг предельных размеров, которые позволяло деревянное кораблестроение. 100-пушечные линкоры стали венцом его развития на данном этапе. Кстати, именно в период наполеоновских войн был поставлен рекорд по численности линейных кораблей одного типа. Первые попытки стандартизации предприни-

мали еще испанцы при постройке своих вест-индских га-леонов, но безусловное первенство в этой области принадлежит французам. Французский конструктор Жак Санэ создал настолько удачный проект 74-пушечного линейного корабля, что с 1782 по 1813 год были заложены 107 кораблей этого типа! Кстати, именно Санэ создал проект, по которому строилась и самая крупная серия тяжелых линкоров — 118-пушечный «Коммерс де Марсель» — 16 кораблей водоизмещением 5100 тонн. Кстати, эти корабли имели даже своеобразную броню — толщина дубовой обшивки временами достигала 1,5 метра, и ее брало не всякое ядро.

Именно эпоха парусного линкора дала самых выдающихся флотоводцев: де Рейтера, Джервиса, Нельсона, Сюффрена. Исход многих войн решался в сражениях на море, и главную роль в этих сражениях играл линейный корабль. На долгое время любое сражение превратилось в артиллерийскую дуэль двух кильватерных колонн на параллельных курсах, а тактические приемы вроде прорезывания строя противника все-таки оставались редким эпизодом.

Но все течет, все изменяется. Появление паровой машины в середине XIX века мало что изменило в морской стратегии и тактике, она оставалась не более чем вспомогательным механизмом на случай штиля. Гораздо более серьезный удар гордым ценителям морей нанесло появление бомбической пушки. Французский генерал Пексан резко увеличил вес снаряда, вместо 36-фн ядра появилась 68-фн разрывная бомба, противостоять которой не мог уже ни один деревянный корабль. Точку в этом споре поставило сражение при Синопе в 1853 году, после которого всем адмиралам стало ясно: больше так жить нельзя!

Но первыми этот вывод сделали не победившие в сражении русские и не проигравшие его турки, оргвыводы последовали на родине бомбических пушек — во Франции. Кстати, это очень легко объяснить. Крымская война стала первой из войн нового времени, когда одним из решающих факторов стал уровень развития промышленности страны,

поставляющей армии наиболее современные и наиболее мощные системы вооружения. И чем дальше, тем все большую роль играл этот фактор. Для борьбы с русскими береговыми батареями французы построили несколько блиндированных плавучих батарей, которые продемонстрировали свою боевую ценность 17 октября 1855 года. Этот день следует считать первой знаменательной датой в истории броненосного линейного корабля, хотя до его появления на свет еще оставалось несколько лет.

Следующий шаг сделала другая промышленно развитая страна — Соединенные Штаты. Во время Гражданской войны там было построено множество кораблей нового типа — мониторов, и даже состоялся первый бой броненосных кораблей. 9 марта 1862 года на Хэмптонском рейде встретились башенный «Монитор» северян и казематный броненосец южан «Вирджиния». Но давайте не будем преувеличивать значение этого мелкого эпизода, ведь все до единого столкновения в ходе этой войны состоялись в прибрежных водах или на реках. Ни один из броненосных кораблей противников в открытом море показаться не посмел в силу ничтожной мореходности. Да и броня их, если говорить честно, была более чем странной.

Именно эти соображения заставляют усомниться в истинном значении попытки французов получить мореходный броненосец, обвешивая прокованными полосами железа свои деревянные корабли. Все-таки первым истинным военным кораблем нового поколения стал британский «Уорриор», который внес два революционных изменения в кораблестроение: железный корпус и катаные толстые броневые плиты. Именно это дает нам основание назвать его первым настоящим линейным кораблем в полном смысле этого слова.

20 июля 1866 года в Адриатическом море у острова Лисса состоялось первое сражение броненосных флотов — уже не случайная стычка пары кораблей у самого берега, а настоящий морской бой в открытом море. Но, к сожалению, этот бой оказал самое пагубное влияние на развитие такти-

ки броненосных флотов. Временная слабость артиллерии вынудила адмирала Тегетгоффа использовать в качестве главного орудия таран, и этот прием был принят на вооружение всеми остальными флотами, несмотря на быстрое качественное совершенствование тяжелых орудий. Парадоксальное сочетание: рывок вперед в развитии техники и откат назад в тактике.

После этого до конца XIX века адмиралы и кораблестроители пытались найти идеальный тип линейного корабля. Батарейный броненосец, который еще называли броненосным фрегатом, потому что он имел одну орудийную палубу, сменил броненосец с центральной батареей. Теперь орудия ставились не по всей длине палубы от штевня до штевня, а лишь в центральной части корпуса, но зато батарея прикрывалась от продольного огня броневыми траверзами. Кстати, как единственный «истинный» батарейный линкор следует упомянуть французскую «Мадженту», которая имела два орудийных дека.

Резко увеличившийся вес новых орудий привел к скачкообразному сокращению их количества, но зато в бортах появились специальные вырезы, позволившие значительно увеличить углы обстрела. Поэтому казематные броненосцы не уступали по силе батарейным.

Параллельно, хотя и с заметным отставанием, шло развитие башенного броненосца — прямого наследника «Монитора». Впрочем, долгое время башни так и оставались принадлежностью кораблей береговой обороны. Главным препятствием на пути развития башенного броненосца было несовершенство паровых машин, которое вынуждало для океанских плаваний сохранять парусное вооружение, отказавшись от него, конструкторы неизбежно получали корабль с ничтожной дальностью плавания. Англичане попытались было совместить несовместимое, но получившийся диковинный гибрид башни и паруса — броненосец «Кэптен» — перевернулся в шторм, и больше таких попыток никто не повторял. А проблемы с башенными уста-

новками привели к широкому использованию барбетных, которые были заметно тяжелее, но надежнее.

И все-таки приближался день, когда медленно накапливающиеся мелкие изменения должны были привести к появлению нового качества — мореходного эскадренного броненосца. Главное слово опять-таки принадлежало англичанам — в 1889 году был принят закон о морской обороне, в рамках которого была построена первая крупная серия броненосцев типа «Ройял Соверен». Они стали образцом для подражания во всех странах на ближайшие 15 лет. Русско-японская война стала звездным часом эскадренного броненосца, именно он решил судьбу войны на море и, как следствие, всей войны в целом. Интересный парадокс этой войны заключается в том, что бой в Желтом море, в котором не было потоплено ни одного корабля, решил судьбу Первой Тихоокеанской эскадры и, как следствие, — всей войны на море. А вот Цусима, которая стала синонимом решительной и полной победы, на самом деле уже не решала совершенно ничего.

Но все-таки казалось, что перед флотами всех стран лежит безоблачное будущее, хотя первые грозные облака уже начали собираться на горизонте. Большие маневры, проводившиеся Королевским флотом в начале XX века, показали, что управлять эскадрой из 15 и более броненосцев очень сложно. А если сделать поправку на условия реального боя, которые все-таки отличаются от маневров, как небо от земли... Но адмиралам думать об этом не хотелось.

В 1906 году грянул гром — британский флот обзавелся линейным кораблем принципиально нового типа — родился «Дредноут». Снова скачкообразный рост водоизмещения, турбины, увеличение количества орудий главного калибра — в дуэли один на один стандартный броненосец был бы обречен. Но требовалось еще построить флот дредноутов, чтобы флот броненосцев окончательно ушел в прошлое. Один дредноут ничего не мог сделать с эскадрой броненосцев, что блестяще доказал русский Черномор-

ский флот при встречах с немецким линейным крейсером «Гебен». И не правы те авторы, которые утверждают, что появление «Дредноута» было внезапным или что оно было обусловлено изучением опыта Русско-японской войны. Нет, можно вспомнить хотя бы знаменитую статью Витторио Куниберти «Идеальный броненосец для британского флота» или проекты адмирала Фишера. Что же до опыта войны, он, разумеется, был учтен, но Цусима не в большей степени стала причиной рождения «Дредноута», чем Хэмптонский рейд — причиной появления «Уорриора».

Кстати, сам адмирал Фишер имел несколько другое мнение относительно идеального корабля для Королевского флота. Он полагал, что таковым должен стать «Инвинзибл», а не «Дредноут». «Инвинзибл», пользуясь огромным преимуществом в скорости, будет выбирать дистанцию боя, а потом, используя более совершенные системы управления огнем и тяжелые орудия, расстреляет корабль противника без всякого риска для себя. В общем, именно это проделал адмирал Стэрди в бою у Фолклендских островов, но любопытно другое. Построив такую теорию, Фишер-революционер немедленно превратился в Фишера-догматика, который считал, что существующее status quo будет законсервировано навечно и что другие флоты не станут совершенствовать свои корабли и свои системы управления огнем. А вот тогда символическая броня «Инвинзибла» станет его смертельным пороком.

Тем временем дредноуты росли в размерах, увеличивался калибр их пушек, но в самом конце 1914 года состоялся новый качественный рывок — появились линкоры типа «Куин Элизабет». Они имели две отличительные характеристики — исключительно нефтяные котлы, хотя в то время истинное значение этого нововведения не было оценено в полной мере, высокую скорость и орудия, противостоять которым не могла броня ни одного из существующих дредноутов. Англичане дали старт очень опасной тенденции — разбалансировке оборонительных и наступательных характеристик корабля, эти линкоры (к ним уже не-

применим термин «дредноуты») могли уничтожить любой корабль противника, но сами были защищены ничуть не лучше, чем гораздо более слабые немецкие линкоры типа «Кениг».

Можно было предположить, что после Русско-японской войны от гораздо более мощных линейных кораблей следует ждать особенных успехов, но на самом деле Первая мировая война показала, что линейный флот парадоксальным образом доразвивался до жесточайшего кризиса и неспособен выполнить ни одну из своих функций. Грозные плавающие крепости оказались почти беззащитны против атак подводных лодок, но гораздо важнее было другое. Полное и безоговорочное господство **на море**, которое имел Королевский флот, никак не могло обезопасить торговый флот Британии от **подводной** угрозы. И словно этого было мало, единственное сражение линейных флотов в этой войне показало, что и со своей основной задачей — нанести поражение противнику в артиллерийском бою, линейный флот не справляется. Причина была простой — резкое увеличение темпа сражения при сохранении почти допотопных средств связи, которые не обеспечивали надежного и оперативного управления флотом из 20 и более дредноутов. Ни адмирал Джеллико, ни адмирал Шеер в Ютландском сражении не контролировали собственные силы, тем более что помимо дредноутов в составе флота теперь имелись десятки крейсеров и сотни эсминцев. Флот превратился в бронтозавра с огромным туловищем и мозгом размером с грецкий орех.

Следующей вехой на пути развития линкора стала Лондонская конференция 1935 года, после которой в очередной раз появился новый тип линкора — быстроходный линейный корабль. Если бы были соблюдены условия первоначальных статей договора, линкор в 35 000 тонн с 356-мм орудиями получился бы сбалансированным кораблем, но Япония отказалась подписывать этот документ, и тогда все страны, кроме Англии, вспомнили о дополнительных статьях. Европейцы начали вооружать свои новые линкоры 381-мм орудиями, а американцы сразу перешли на калибр

406 мм. Правда, всех перешеголяли японцы, установившие на линкорах типа «Ямато» пушки в 456 мм, но об этом узнали далеко не сразу. В результате получился линейный корабль «Вашингтон», такой же несбалансированный, как ранее «Куин Элизабет».

И снова «линкорные адмиралы» с оптимизмом ожидали начала новой войны, ведь им представилась прекрасная возможность доказать, что линейный корабль все еще не потерял своего значения. Увы, хотя в новой мировой войне линкоры использовались гораздо более интенсивно, они окончательно превратились во вспомогательные корабли при новом владыке морей — авианосце. Хуже того, **ни один** из проведенных ими боев не вписывался в рамки классической теории генерального сражения — артиллерийскую дуэль на параллельных курсах на большой дистанции. Вот такой новый парадокс преподнесла история.

Начнем с того, что немецкие линкоры как-то незаметно для себя превратились в рейдеры, хотя с этой задачей прекрасно могли справиться скромные и незаметные вспомогательные крейсера. Французские корабли все свои бои почему-то провели, находясь в порту — либо стоя на якоре, либо пришвартовавшись к причалу. Бои на Тихом океане проходили практически исключительно по ночам и преподнесли поклонникам линкоров массу неприятных сюрпризов. Выяснилось, что эти гиганты ночью почти беспомощны, когда на них обрушивается огонь многочисленных зенитных автоматов легких кораблей противника. Гибелью корабля это не угрожает, зато командный состав, находящийся на открытых мостиках, гибнет в полном составе. Мало того, деликатная электроника систем управления огнем также не выдерживает столь варварского обращения. Классический пример — полностью потерявший боеспособность линкор «Саут Дакота» во Втором бою у Гуадалканала.

Особой статьей проходят у нас итальянские линкоры. Вроде бы все благоприятствовало тому, чтобы устроить настоящую артиллерийскую дуэль, ведь несколько встреч с

англичанами на просторах Средиземного моря произошли именно днем. Но все эти встречи неизменно завершались одинаково — старые и тихоходные английские корабли безуспешно пытались догнать более быстроходных итальянцев. Почему это происходило? Каждый волен найти свой собственный ответ, во всяком случае, мнения британских и итальянских историков расходятся принципиально.

Операции Второй мировой войны преподнесли еще один сюрприз, который заметили далеко не все историки. Наконец-то была опровергнута старая истина: корабль не должен сражаться с береговыми батареями. И благодарить за это линкоры должны ту самую проклятую авиацию, которая сместила их с трона, точнее, самолеты-корректировщики. Теперь линкор мог вести точный огонь с большой дистанции, не подвергая себя особому риску, как это было в 1915 году в Дарданеллах. Линкоры союзников уничтожали не только японские батареи на островах Тихого океана, где не стояло орудий крупнее 203 мм, но и тяжелые батареи немцев в Бресте и Шербуре. Конечно, корабельной артиллерии помогали пикировщики, но и орудия линкоров сказали свое веское слово.

Хотя, зачем для этого нужно было строить такие большие и дорогостоящие корабли? Можно было обойтись дешевыми мониторами, англичане же построили «Аберкромби» и «Робертс». И если бы нашелся второй Витторио Куниберти, который где-то так в 1943 году написал статью «Идеальный линкор для американского флота», он наверняка бы предложил скрестить «Робертс» с «Айовой» и каким-нибудь крейсером ПВО. В результате получилось бы нечто вроде проектов достройки французского линкора «Жан Бар» на американских верфях: много-много зениток и одна башня главного калибра при вполне приличной скорости. А что? Устойчивость ПВО авианосного соединения такой корабль обеспечит, береговую батарею расстреляет, а линейный бой ему явно не предстоит.

Собственно, после войны уцелевшие и деградировали до состояния быстроходных мониторов. Американские «Айовы» повоевали в Корее и Вьетнаме, в Ливане и Ираке именно в этом качестве. Даже появление «Томагавков» на их палубах ничего не изменило, ну получился ракетный монитор. Так ведь еще в 1950-х годах были предложены проекты перестройки этих же кораблей в ракетно-баллистические мониторы BVMG. Грустный и парадоксальный конец карьеры бывшего владыки морей...



Не совсем броненосцы и совсем не линкоры

Существует интересный вопрос: кто же на самом деле открыл Америку, но главное при этом — зачем он совершил столь мерзкий поступок? Сначала нам все было совершенно ясно: это сделал великий генуэзец Христофор Колумб в 1492 году, американцы даже праздновали День Колумба. Потом как-то незаметно начали возникать проклятые вопросы. И Колумб вроде не совсем Колумб, а Кристо-баль Колон, да и не из Генуи вовсе, а откуда-то еще. И вот уже американцам приходится праздновать День Лейфа Эрикссона, который, как выяснилось, открыл Америку за 500 лет до Колумба. Впрочем, Колумба не обидели, поэтому в США 9 октября празднуют день Лейфа, а 21 октября — день Христофора, и все довольны. После этого открыватели Америки посыпались, как из дырявого мешка, но признавать их сами американцы почему-то не торопятся. Причина понятна: вы себе можете представить, чтобы в Соединенных Штатах праздновали День Чжэн Хэ?! Вот лично я никак не могу. Ладно бы еще там Жуана Кортрериала или монаха Брендана, так ведь китайцы еще и Ху Шена могут предъявить, или вообще малийский султан вдруг возникнет. В качестве уже полного бреда была выдвинута гипотеза, что Америку открыл Тамерлан во время похода на Индию, и это название произошло от его титула — амир Тимур Гураган, — то есть Амир-ака. Сами понимаете, это, безусловно, доказывает, что Америку открыли узбеки.

Примерно так же обстоит дело и с броненосцами, сиречь линкорами. Когда именно и где именно появился первый броненосный линейный корабль, с полной определенностью сказать нельзя, во всяком случае, каждый историк решает этот вопрос по-своему. Вы можете выбрать любой из понравившихся вам вариантов, мы отправляемся в небольшое путешествие в прошлое.

Остановка первая — 1859 год, в Англии заложен железный фрегат «Уорриор» с бортовой броней. Фрегатом его назвали, разумеется, только потому, что вооружение — 36 пушек — было совершенно неприличным для линейного корабля, зато водоизмещение (более 9000 тонн) вдвое превосходило водоизмещение любого деревянного линейного корабля. Французы это оспаривают, утверждая, что еще в 1858 году они заложили деревянный, но броненосный корабль «Глуар». В крайнем случае, они даже готовы отнести эту дату еще на несколько лет назад, когда во время осады Севастополя они построили несколько бронированных плавучих батарей и сумели с их помощью взять крепость Кинбурн. Однако с ними совершенно не согласны корейские историки, которые утверждают, что адмирал Ли Сун Син под руководством нашего горячо любимого вождя товарища Кобуксона... Или наоборот? Наш великий вождь товарищ Кобуксон... Ладно, короче еще в 1592 году в морском бою у острова Хансан корейцы разгромили японцев с помощью первых в мире броненосцев. То, что плоскодонка в 300 тонн просто утонет под весом брони, их совершенно не интересует. Было ценное указание «оно плавает», значит, все остальное — фальсификация истории в ущерб интересам. Японцы скромно намекают, что участвовавшие в том же сражении корабли атакэбунэ тоже могли иметь бронирование, хотя оно японцам не помогло. Но мы должны отвергнуть все эти претензии как несостоятельные. Ведь еще две тысячи лет назад Архимед построил корабль «Сиракузянка», на палубе которого были установлены железные щиты для защиты команды, значит, первый в истории броненосец построили в Сиракузах. Непонятно только,

кто должен заявлять претензию на первенство. Сиракузы находятся на Сицилии, как бы Италия, но, с другой стороны, это была греческая колония, как бы Греция. Вот и решай сам.

Свои претензии выставляют и американцы. Они, разумеется, не докатились до утверждения, будто племена сиу строили броненосные каноэ, однако с гордостью заявляют, что первый в истории бой броненосных кораблей состоялся 8 марта 1862 года. С этим спорить сложно, разве что трудно назвать «Монитор» и «Вирджинию» кораблями, слишком уж они были... немореходными, что ли. Здесь мы сталкиваемся с еще одним милым примером исторического жульничества. Подавляющее большинство источников называет это столкновение боем «Монитора» с «Мерримаком», хотя «Мерримак» назывался деревянный фрегат еще единых Соединенных Штатов, а броненосец Конфедеративных Штатов носил имя «Вирджиния». То есть USS «Merrimac» это вам совсем не CSS «Virginia», хотя вполне современные авторы Джек Грин и Алессандро Массиньяни думают иначе.

Главной же причиной появления брони на кораблях называют создание разрывных снарядов, или бомб, как их тогда называли. Но с боевым применением бомбических орудий тоже не все прозрачно ясно. Русские историки уверенно заявляют, что решающим событием стало сражение у Синопа, в котором Черноморский флот 30 ноября 1853 года уничтожил турецкую эскадру, главную роль в этом сыграли бомбические орудия Пексана. Однако они впервые были использованы в бою у Вера-Крус в Мексике еще в 1839 году. А в 1849 году датский парусный линейный корабль «Христиан VIII» имел несчастье связаться с прусской береговой батареей в Экернфиорде с печальными для себя последствиями. Но совершенно справедливо будет сказать, что именно Синоп рассеял последние сомнения — деревянные корабли не могут противостоять разрывным снарядам.

Также не до конца решен и вопрос с применением линейной тактики. Гордые адмиралы «Владычицы морей» уверенно заявляют, что это именно они первыми заложили основы главного тактического приема всех флотов на предстоящие несколько веков во время англо-голландских войн. Наверное, **систематическое** использование кильватерной колонны началось именно тогда, но первый пример мы можем увидеть гораздо раньше. 12 февраля 1503 года в сражении у Малабарского берега Индии знаменитый мореплаватель Васко да Гама дал классический пример использования линейной тактики. Выстроив свои корабли в кильватерную колонну, он артиллерийским огнем разгромил флотилию заморина Каликута. То есть, как это бывает всегда, концепция бронированного линейного корабля родилась не на пустом месте и не вдруг, флоты всего мира шли к ней достаточно долго.

Но все-таки вернемся к сражениям Гражданской войны в США, потому что именно они окончательно изменили характер морской войны, возврата к старому больше не было.

После начала Гражданской войны командование Конфедерации начало лихорадочно искать способ как-то нейтрализовать безусловное превосходство северян на море, так как практически весь флот остался в их распоряжении. Единственным решением было создать качественно новый корабль, который сумеет противостоять всему, что смогут выставить против него северяне, причем не только выстоять, но и победить. Промышленная слабость Юга позволяла вести речь только о **единицах**, но никак не о флоте. Вам это ничего не напоминает? Правильно, все новое — это хорошо забытое старое, именно такие соображения сто лет спустя подтолкнули японцев начать строительство линкоров типа «Ямато». Жаль только, что при этом они совершенно забыли, чем завершилась боевая карьера броненосцев Конфедерации и какие победы они сумели одержать.

Как ни странно, но морского министра Конфедерации Мэллори на идею создания броненосца натолкнула статья в лондонской «Таймс». В конце концов было решено перестроить в броненосец фрегат «Мерримак», доставшийся южанам в качестве трофея на верфи в Госпорте. Хотя корпус фрегата почти сгорел, его машины находились в сносном состоянии, как утверждали южане. И здесь мы сталкиваемся с первым противоречием. Все, буквально все описания сражений Гражданской войны пестрят жалобами офицеров флота Конфедерации на отвратительное состояние машинных установок, причем история «Вирджинии» совсем не исключение. Как неплохое состояние машины за время перестройки корабля превратилось в ужасное в первом же бою — полная загадка.

Проект «Вирджинии» готовили сразу несколько человек, причем не подозревая о конкурентах. Во всяком случае, свои претензии заявляют Дж. Портер, Э. Мюррей, Дж. Брук и даже итальянец Джованни Кавалли. Противнику «Вирджинии» «Монитору» повезло больше — его общепризнанным отцом является Джон Эриксон. Строительство «Вирджинии» началось 11 июля 1861 года и к весне 1862 года завершилось. Получился казематный броненосец, причем стенки каземата имели наклон 36 градусов. На деревянную основу (24 дюйма дуба и сосны из нескольких слоев) были наложены два слоя железа по 2 дюйма каждый, то есть в общей сложности около 100 мм «брони». Почему мы берем это слово в кавычки? На самом деле это были катаные железные полосы шириной всего лишь 8 дюймов! Но даже для производства этой псевдоброни южанам пришлось разбирать железнодорожные пути, чтобы использовать рельсы. Для прочности слои железных полос были положены крест-накрест под прямым углом. Это дает нам все основания **исключить** «Вирджинию» из списка броненосцев, наверное, было бы более справедливым придумать какое-то новое название для таких кораблей. Англичане в конце XIX века начали использовать для классификации своих крейсеров термин «protected» —

«защищенный», который в русском переводе превратился в бронепалубный. Может, и «Вирджинию» следовало бы отнести к «protected» кораблям? Кстати, англичане долгое время сомневались в эффективности брони именно на том основании, что провели ряд опытов по расстрелу как раз такой слоистой конструкции и получили совершенно неудовлетворительные результаты.

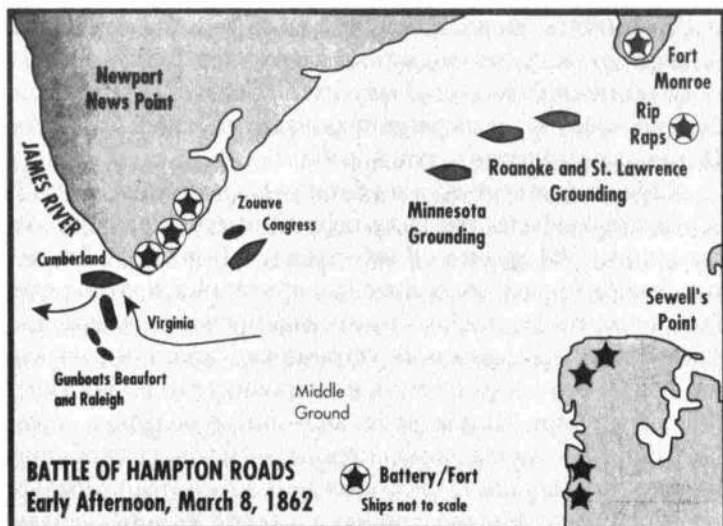
Впрочем, если мы посмотрим, что творилось по другую сторону линии фронта (хотя в те времена таковая не существовала в принципе), то обнаружим ничуть не более радостную картину. Оказывается, знаменитый «Монитор», подаривший свое имя целому классу кораблей, на самом деле был лишь немногим лучше несчастной «Вирджинии». Это прекрасный пример того, насколько бумажные характеристики корабля расходятся с реальными. На бумаге он выглядел вполне пристойно, а один из последующих кораблей класса «монитор» даже пересек Атлантику и посетил Кронштадт, ну и что из этого? В конце концов, Ален Бомбар переплыл через Атлантический океан на надувной резиновой лодке, и что, теперь наладим регулярное сообщение с Новым Светом на резинках даже без подвесного мотора?

Так вот, оказывается, что американское кораблестроение того времени находилось на незавидном уровне. Командование, а главное, правительство северян перепугалось, когда появились слухи о постройке «Вирджинии». Линкольну мерещилась ужасная картина — броненосец южан поднимается по Потوماку до Вашингтона и расстреливает в упор Белый дом. В результате был нанят Джон Эриксон, получивший задание за полгода построить корабль, способный остановить конфедератского дракона. Эриксон и построил «плот с ящиком сыра наверху», или по-русски башенный монитор с достаточно толстой броней. Да, формально «Монитор» был забронирован гораздо лучше «Вирджинии», так как толщина брони башни составляла целых 8 дюймов, но на самом деле это были 8 листов толщиной всего 1 дюйм, склепанные между собой.

Разумеется, это не катанные рельсы, которые использовали южане, но немногим лучше, хотя к этому времени европейские заводы уже освоили производство крупноразмерных катаных плит толщиной до 5 дюймов. Первый командир «Монитора» лейтенант Уорден ясно изложил свои сомнения: «Если снаряд попадет в башню под острым углом, он скользнет, не причинив повреждений. Но что произойдет, когда снаряд попадет в центр башни под прямым углом, когда башня примет на себя всю силу удара? Головки болтов внутри башни могут оторваться и полетят, убивая людей при орудиях. Он также может повредить поворотный механизм, и тогда корабль полностью выйдет из строя».

Сомнения вызывало и вооружение корабля орудиями Дальгрена, которые служили объектом постоянных насмешек, напоминая по форме бутылку. Кстати, согласно теории самого Дальгрена орудие должно было заряжаться **минимально** необходимым количеством пороха, чтобы снаряд все свое действие оказывал силой взрыва. Это во многом объясняет последующие события.

8 марта 1862 года примерно в 12.30 вахтенный фрегата северян «Конгресс» почтительно доложил одному из офицеров: «Я хотел бы, чтобы вы взяли подзорную трубу и посмотрели туда, сэр. Я думаю, **эта штука** наконец пришла». Однако он неправильно выразился. Теоретически «Вирджиния» имела скорость около 11 узлов, практические оценки не давали более 9 узлов, а в бою корабль ни разу не показал более 6 узлов. Так что более верным было бы выражение «эта штука приползла». Броненосцу (будем для простоты называть его так) потребовались 1,5 часа, чтобы добраться до блокирующей Норфолк эскадры северян. Перед самым началом боя командир «Вирджинии» Бьюкенен обратился к команде с очередным парафразом речи Нельсона: «Через несколько минут вы получите долгожданную возможность доказать вашу преданность нашему делу. Помните, что вы будете сражаться за свою страну и свои дома. Конфедерация ожидает, что каждый исполнит свой долг. По местам».



Бой «Монитора» и «Вирджинии». 9 марта 1862 г.

А потом началось то, что несколько преувеличенно называли расправой. Любопытно, что на месте событий присутствовал нейтральный незаинтересованный свидетель — французское авизо «Гассенди», и его командир оставил наиболее точное описание боя, не замутненное патриотическим угаром ни с той, ни с другой стороны, ехидное выражение «крыша сарая с торчащей трубой» принадлежит именно ему. Первыми жертвами Бьюкенен наметил 50-пушечный фрегат «Конгресс» и 24-пушечный фрегат «Камберленд». Северяне открыли огонь, но «Вирджиния» долго на него не отвечала, и это было еще страшнее. Еще 3 фрегата попытались прийти на помощь атакованным кораблям, но сели на мель.

Есть одно объяснение тому странному факту, что деревянные корабли северян не ушли со своей стоянки. Скорее всего, дело в детских, с нынешней точки зрения, правилах морской блокады. В XIX веке главным считалось не фактически заблокировать порт, а **объявить** о его блокаде. И если некий корабль сумеет выскочить из порта, «бло-

када считается уничтоженной», после чего блокирующая эскадра должна снова организовать балет с формальным объявлением блокады в присутствии нейтральных наблюдателей, поэтому северяне предпочли остаться на месте. Помните про французский корабль?!

Ядра северян стучали по броне «Вирджинии», и лишь через час конфедераты дали первый выстрел, подойдя на дистанцию 300 ярдов к «Камберленду». Почему-то Бьюкенен решил, что это более опасный противник, поэтому следует побыстрее покончить с ним, а наилучшее средство для этого таран. «Вирджиния» устремилась прямо на фрегат, и от сильного удара он чуть не опрокинулся на противоположный борт. При этом таран — литая болванка весом 1500 фн, приделанная к форштевню, — застрял в пробоине, и «Вирджиния» сначала не смогла освободиться. Речным течением ее развернуло и прижало к борту «Камберленда», но потом таран просто обломился, и броненосец получил свободу. Пока шла эта возня, фрегат успел дать три бортовых залпа практически в упор.

Интересно, что даже при описании столь простого боя наблюдаются расхождения в сведениях сторон. Офицеры «Камберленда» утверждают, что броненосец таранил их фрегат два раза, конфедераты вторую попытку категорически отрицают.

Затем конфедераты, оставив «Камберленд» тонуть, перенесли свое внимание на «Конгресс». Командир совершенно намеренно посадил свой фрегат на мель, чтобы избежать тарана. Тогда «Вирджиния» подошла на расстояние около 150 ярдов и начала расстреливать его, подрабатывая машинами, чтобы удержаться на месте. Сейчас мы зададим чисто риторический вопрос: какой вклад в развитие военно-морского искусства мог внести такой бой?! Единственная его польза — практическая проверка эффективности броневой защиты, но ведь ее проверили еще 10 лет назад под Кинбурном. Примерно через час фрегат поднял белый флаг, и канонерки южан направились было к нему, чтобы снять команду и сжечь корабль. Однако береговые

батареи северян отогнали их, командовавший батареями генерал Мэнсфилд грохнул: «Я знаю, что этот хренов корабль сдался, но мы-то нет!» Взбешенный Бьюкенен приказал дать еще несколько залпов по фрегату, но это не изменило ситуации. Более того, злость подвела командира «Вирджинии», он вылез наверх с винтовкой в руках, чтобы лично сделать несколько выстрелов по «предателям», и сам получил пулю в бедро. Когда «Вирджиния» отошла подальше, «Конгресс» снова поднял боевой флаг, но это его не спасло. На фрегате бушевал такой сильный пожар, что погасить его не удалось, и около полуночи «Конгресс» взорвался.

Следующей жертвой был выбран фрегат «Миннесота», однако он мало того, что сидел на мели, его командир во время перестрелки с «Вирджинией» постарался загнать корабль еще подальше в ил. Поэтому дуэль велась на дальней дистанции — около одной мили, что сильно мешало южанам. Из-за маленьких размеров орудийных портов броненосец не мог придать орудиям нужный угол возвышения.

Результаты этого боя вызвали приступ паники в Вашингтоне, однако она была совершенно безосновательной. Уже опыт перехода «Монитора» показал, что речные самоходные батареи абсолютно непригодны для действий даже в прибрежных водах. Дважды корабль находился на грани гибели, «вода водопадом хлестала во все щели», и его командир лейтенант Уорден даже приказал кораблю сопровождения держаться вплотную, чтобы снять команду в случае катастрофы, а мореходность «Вирджинии» была ничуть не выше. Поэтому будем считать за веселые шутки произведения замечательных фантастов А. Громова и Г. Гаррисона, которые описывали героические подвиги таких кораблей на океанских просторах. У первого «Супер-Вирджиния» сражалась с русскими где-то в районе Оркнейских островов, а у второго мониторы прикрывали высадку американ-

ского десанта в Ирландии. Ну любят фантасты пошутить, что с них возьмешь!

Мы немножко отвлеклись, бой с деревянными кораблями оказался не таким уж безопасным. Выломанный таран открыл течь в носовом отсеке, при выстрелах разорвало два орудия, а многочисленные попадания хоть и не пробили броню, но расшатали крепления, вдобавок был ранен Бьюкенен.

Поэтому, когда на следующий день к Норфолку прибыл «Монитор», броненосец южан находился в не самом лучшем состоянии. Однако южане были совершенно уверены в успехе, и «Вирджиния» под командованием лейтенанта Джонса двинулась ему навстречу. Помощнику механика «Вирджинии» Элсбери Уайту принадлежит наиболее часто цитируемое описание «Монитора»: «На этот раз мы увидели столб дыма с противоположного борта «Миннесоты», а потом появился самый необычный в мире корабль. В подзорные трубы мы увидели броненосец с заостренными носом и кормой, почти полностью погруженный в воду. Посреди корабля стояла башня с орудийными портами, пока мы смотрели, она начала поворачиваться, пока орудия не уставились прямо на нас. Он напоминал ящик сыра на плоту».

Началась безрезультатная перестрелка, дистанция менялась от 0 до 300 ярдов, но в среднем составляла около 200 ярдов. Снаряды с грохотом ударялись о броню противников и отскакивали в воду. Детально описывать происходившее далее нет никакой необходимости. Попытки Джонса таранить противника были безуспешными из-за более высокой скорости и маневренности «Монитора», более того, он ухитрился воткнуть нос «Вирджинии» в илистую отмель, что позволило северянам дать несколько выстрелов в упор, которые так и не пробили броню, хотя деревянная подкладка растрескалась в местах попаданий. Единственным материальным свидетельством попыток тарана стали несколько щепок, застрявших в обшивке «Монитора».

Самые большие повреждения «Вирджинии» причинили два снаряда, выпущенных в упор и попавших в кормовую часть каземата. Они вдавили рельсы на глубину около 3 дюймов, но тем и закончилось. Утверждение, что следующее попадание в это место пробило бы каземат, остается неподтвержденным. Самым большим повреждением «Монитора» стала помятая железная решетка, прикрывавшая сверху командирскую рубку. Единственным реальным результатом боя, длившегося с 8.30 до 12.30, стало тяжелое повреждение шальным снарядом «Вирджинии» буксира северян «Дрэгон», который пытался стащить с мели все ту же самую «Миннесоту».

Всего «Монитор» за это время выпустил 41 снаряд, что означало 1 выстрел в 12 минут, не слишком много. 20 снарядов попали в цель, о повреждениях «Вирджинии» мы уже говорили, после 2 дней боя в ее броне насчитали 97 вмятин. Конфедераты за те же 2 дня боя израсходовали 529 снарядов, «Монитор» получил 22 попадания также с почти нулевыми результатами. Цилиндро-конические снаряды нарезных орудий «Вирджинии» делали выбоины глубиной 4 дюйма в башне «Монитора», но пробить ее не сумели.

Итоги боя в то время оценили по-разному по обе стороны Атлантики. Северяне, восхищенные успехами «Монитора», развернули поточное строительство аналогичных кораблей, наштамповав их за годы войны более 80 штук. Южане были бы и рады начать массовое строительство броненосцев, однако не имели для этого возможностей, потому для борьбы с броненосными кораблями противника они начали изобретать новые средства, которые позднее получили самое широкое распространение во всех флотах. Шестовые мины, якорные мины, подводные лодки — все это делает честь изобретательности конфедератов, хотя во многом причиной тому было просто отчаяние.

Кроме того, начались поиски решения проблемы брони. Северяне пошли путем механического наращивания

калибра орудий, на новых мониторах вместо 279-мм орудий появились 381-мм, но это были все те же самые пушки Дальгрена. Максимум, что смогли сделать южане — запастись закаленными снарядами для нарезных орудий, но состояние промышленности Конфедерации лучше всего характеризует то, что, когда 28 марта «Вирджиния» выползла из порта после ремонта, она имела всего лишь 20 таких снарядов.

Кстати, самое смешное, что во время этого выхода северяне отказались принимать бой с броненосцем конфедератов, хотя в составе блокадной эскадры по-прежнему находился «Монитор».

В Европе реакция была более сдержанной. Мы, разумеется, не говорим о газетах, те разразились крикливыми статьями, сообщая о похоронах деревянного флота. Увы, с этим сообщением журналисты опоздали на 10 лет, похороны состоялись после Синопского сражения, сейчас состоялась стычка бронированного корабля с отжившими свое деревянными. Кстати, с не очень убедительным результатом. А между тем во всем мире к этому времени уже были построены **более 100** различных броненосных кораблей, причем в это число входили и настоящие мореходные броненосцы. И пусть говорят, что в других странах началось увлечение мониторами, это совершенно не так. Те же англичане побаловались, переоборудовав деревянный линейный корабль «Ройял Соверен» в башенный монитор, построили железный монитор «Принс Альберт», но на том все и закончилось. Между прочим, даже эти корабли имели высоту борта заметно выше, чем у американских родичей. Другое дело, что этот бой привлек внимание к башенным конструкциям, но те же англичане начали эксперименты с более совершенными башнями системы Кольза еще два года назад. Французский флот вообще благополучно обошелся без мониторов, хотя позднее построил несколько броненосцев береговой обороны. В общем, на европейских адмиралов «Монитор» впечатления не произвел, они предпочитали мореходные корабли, разве что

русские неведомо зачем построили серию башенных канонерок, пригодных в пределах Маркизовой лужи и Транзундского рейда.

Кроме того, европейские конструкторы и адмиралы ни в грош не ставили слоистую броню американских кораблей, считая плиты своих броненосцев в несколько раз более прочными.

Сейчас нам остается лишь кратко упомянуть о некоторых других примечательных эпизодах Гражданской войны в США с участием броненосных кораблей. Конфедераты построили еще несколько казематных броненосцев по типу «Вирджинии», но на их долю выпало еще меньше успехов. В Саванне в броненосец «Атланта» был переоборудован прорыватель блокады «Фингал». Конструкция каземата полностью повторяла конструкцию «Вирджинии», но ему пришлось столкнуться с гораздо более сильным противником. Северяне выслали против этого броненосца мониторы «Уихокен» и «Нехент», вооруженные 381-мм орудиями. Состоявшийся бой оказался рекордно коротким, он длился всего 15 минут. «Атланта» сделала 8 выстрелов, ни разу не попав в цель, мониторы северян сделали 5 выстрелов. 3 снаряда попали в корабль конфедератов, без труда проломив импровизированную защиту, этим снарядам катаные рельсы противостоять не могли. «Атланта» выбросила белый флаг. В Роаноке был построен маленький броненосец «Албемарл», вооруженный всего двумя 100-фн орудиями. Однако северяне уничтожили его с помощью баркаса, вооруженного шестовой миной. Но и северяне потеряли несколько мониторов — на минах подорвались «Пассаик», «Текумзе» и «Милуоки». И еще в шторм в декабре 1862 года погиб — поистине, от судьбы не уйдешь! — «Монитор».

Главный результат событий 1854—1864 годов был замечен далеко не всеми, хотя наиболее прозорливые аналитики сразу сказали: время старого флота закончилось. Если деревянные корабли могли строить любые страны, то те-

перь страны, в которых еще не произошла промышленная революция, моментально оказались на обочине. Во время наполеоновских войн Испания располагала мощным флотом, а теперь ей приходилось заказывать корабли в Англии. Очень показательно для флота, некогда оспаривавшего у тех же англичан господство на морях. Еще раз повторим — бои Гражданской войны в США можно было считать лишь проверкой качества брони и первым раундом состязания между снарядом и броней, причем за два года войны в роли победителя успели побывать оба.



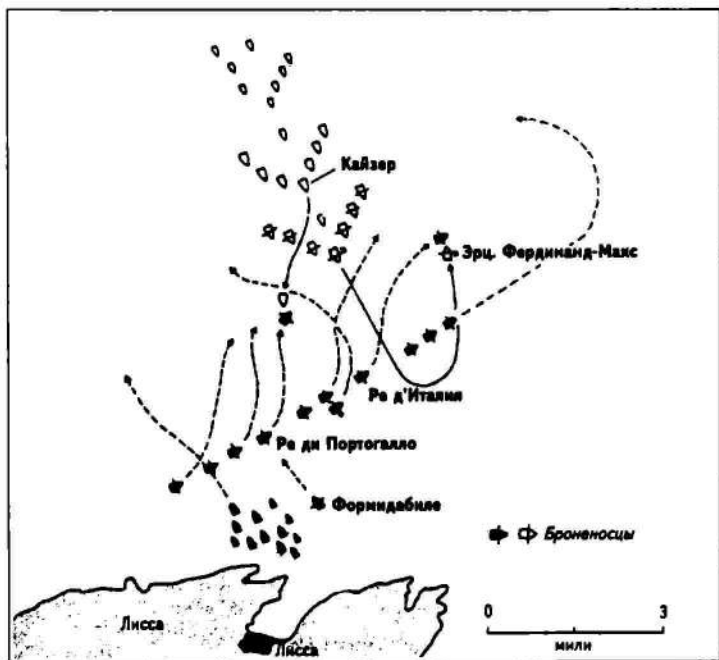
Пагубное влияние

Мало кто из нынешних историков правильно оценивает значение сражения у острова Лисса в 1866 году, и уж совершенно точно, не сумели сделать это современники. Почему-то почти никто не интересуется событиями, происходившими перед боем и обусловившими **именно такое** соотношение сил, которое вынудило австрийского командующего адмирала Тегетгоффа избрать **именно такую** тактику. В лучшем случае нам предлагают восхититься действиями австрийцев, одержавших свою первую и последнюю победу на море, но категорически отказываются видеть те роковые последствия, которые имела эта победа для развития флотов.

Сражение при Лиссе было первым сражением броненосных флотов нового времени. Все столкновения, имевшие место в ходе Гражданской войны в США, на подобное определение претендовать не могут и по многим причинам, хотя американцы будут с пеной у рта доказывать, что родной слона безусловно является штат Пенсильвания. Однако все эти стычки происходили либо в устьях рек, либо на закрытых рейдах, участвовали в них корабли, которым выходить в море было заказано по определению. Ни мониторы северян, ни казематные батареи южан на звание линейного корабля претендовать не могут, а если вспомнить, что со стороны конфедератов во всех стычках участвовало по

1 (прописью — одному) кораблю, то даже боем это назвать язык не поворачивается. Стычка, она стычка и есть, никак не больше. Бронирование этих любопытных инженерных сооружений у европейских инженеров вызывало лишь жалостливую усмешку. Вот и получается, что именно бой при Лиссе стал первым в истории сражением броненосных флотов, хотя даже он получился довольно странным.

Для того чтобы лучше понять состояние австрийского флота к началу «Семинедельной войны», нам придется обратиться к работам Лоренса Сандхауса, временно отложив в сторону хорошо известный, но несколько легкомысленный справочник Конвея. В 1862 году, после знаменитого боя на Хэмптонском рейде, австрийцы приступили к строительству броненосного флота. Однако с самого начала этому мешала откровенная слабость австрийской промышленности, неспособной обеспечить корабли ни броней, ни артиллерией, хорошо еще, хватало верфей Триеста и Пола. Хотя к этому времени Англия, Франция и другие державы перешли к строительству железных кораблей, австрийцы были вынуждены строить деревянные броненосцы. Хотя часть брони действительно была сделана из «прекрасного штирийского железа» заводов в Цельтвеге и Селье, австрийцам приходилось импортировать броню из Франции, так как своей не хватало. Особую пикантность этим поставкам придает то, что они являлись чистой воды контрабандой — Наполеон III запретил экспорт брони из Франции, австрийцы сумели частично обойти запрет, но массовых размеров эти поставки не приняли, наверное, поэтому на броненосце «Дон Хуан де Аустрия» и не хватало части брони. Гораздо более известна история с недопоставленными крупновскими орудиями для броненосцев «Фердинанд Макс» и «Габсбург», в результате чего броненосцы пришлось вооружить 48-фн гладкоствольными пушками. Однако практически все авторы умалчивают о том, какие именно орудия задержали у себя пруссаки, а ведь это были все те же самые 48-фн орудия, только нарез-



Сражение у о. Лиссы. 20 июля 1866 г.

ные, то есть мощь броненосцев могла повыситься совсем незначительно. Уже Гражданская война в США показала, что подобные орудия практически бесполезны против броненосных кораблей, английский флот уже перешел к гораздо более тяжелым 100-фн орудиям, но австрийцы медлили. Идеальной целью для австрийских броненосцев могли быть только деревянные корабли, хотя Тегетгофф уже после сражения при Лиссе написал: «В американской Гражданской войне деревянные корабли уже использовались успешно против броненосцев, как это было при Мобиле. В битве при Лиссе австрийский флот снова доказал, что это можно делать безопасно».

В общем, слабость австрийской артиллерии была совершенно очевидной, и Тегетгофф ее прекрасно осознавал, его тактика таранного удара была predetermined задол-

го до объявления войны. Впрочем, у итальянцев имелась масса собственных проблем. Есть высказывание одного из английских адмиралов, которое я, к сожалению, не помню дословно, но приблизительно оно звучит так: «Тысяча кораблей и миллион моряков еще не флот». Самой блестящей иллюстрацией к этой фразе являются итальянские военноморские «силы» в 1866 году. Вроде бы у итальянцев имелось все — и броненосцы, пусть не лучшие, но явно сильнее австрийских, и моряки, худо ли, хорошо ли, но подготовленные, и адмиралы, каждый из которых успел отличиться в войнах прошлого. Имелось все — кроме **флота**. Поэтому результат сражения у Лиссы не должен нас удивлять, все получилось именно так, как и должно было получиться.

Австрия начала готовиться к войне против Италии еще в апреле 1866 года, а в мае командующим флотом был назначен адмирал Тебетгофф. Специфическая австрийская особенность — и флот, и его командующий подчинялись эрцгерцогу Альбрехту, командующему Южной армией. В распоряжении адмирала имелось 7 батарейных броненосцев и множество всякого мелкого военноморского сброда, возглавляемого деревянным парусно-паровым линейным кораблем «Кайзер». Откровенная слабость эскадры вынудила Тебетгоффа таскать с собой все, даже самые мелкие канонерки.

Итальянцам было относительно легче, им было из чего выбирать, так как в распоряжении морского министерства к маю 1866 года числились 69 паровых и 75 парусных кораблей, и для формирования действующего флота были отобраны лишь 30. Вооружение итальянцев было сильнее, так как его основу составляли 160-мм нарезные скрепленные орудия, крупнокалиберные можно было пересчитать по пальцам, но итальянский флот все равно превосходил противника, так как у австрийцев и считать было нечего. Ко дню сражения командующий флотом адмирал Персано имел 12 броненосцев, парусная эскадра вице-адмирала

Альбины состояла из 7 фрегатов, ну а далее шла та же самая мелочь, что у австрийцев.

В общем, к войне подготовились кто как мог, но тут возник очень серьезный вопрос: а что, собственно, должны делать флоты противников? Никаких осмысленных задач перед адмиралами командование поставить не могло, такова была специфика театра. Закрытое Адриатическое море, через которое не проходят никакие крупные коммуникации, крайне неблагоприятно в этом отношении. Да, можно было попытаться воевать по правилам классической морской войны и постараться захватить господство на море. Но что потом делать с этим самым господством? Высадить куда-нибудь какой-нибудь десант? В конечном итоге к этому и свелось, но даже захвати итальянцы остров Лисса, какой в том был прок?

Война была объявлена 17 июня, и Тегетгофф постарался сразу взять инициативу в свои руки, 27 июня его флот подошел к Анконе и обстрелял ее. После этого австрийцы демонстративно начали крейсировать в виду берега, ожидая, что итальянцы примут-таки вызов. Не дождались. Адмирал Персано проявил фантастическую изобретательность, находя все новые и новые причины, мешающие ему выйти в море, вплоть до нехватки целых 12 подзорных труб.

Боевые действия на суше развивались неблагоприятно для итальянцев, и если бы не участие в этой войне еще и Пруссии, все завершилось бы крайне плохо. Поэтому итальянское командование решило компенсировать отсутствие успехов на земле хоть какими-нибудь победами на море. От Персано потребовали атаковать австрийский флот и загнать его в Полу, чтобы получить господство на море, но адмирал упорно не поддавался на провокации политиков, ведь самый сильный корабль итальянского флота броненосный таран «Аффондаторе» лишь 28 июня прошел Гибралтар и пока еще не прибыл в Анкону. Кстати, австрийцы могли бы попытаться перехватить его на пере-

ходе, но уж слишком далеко от Отрантского пролива находилась главная база австрийского флота Пола.

И тем не менее, понукаемый со всех сторон, 8 июля Персано был вынужден выйти в море. Его флот бесцельно крутился посреди Адриатики, старательно избегая даже намека на опасность. Тегетгофф, хотя и знал об этом, в море не вышел, и причины его сдержанности до сих пор остаются необъясненными, австрийский адмирал невозмутимо продолжал готовить свой флот к решающему сражению. В качестве главного оружия он вынужденно выбрал таран, хотя сейчас историки обвиняют его в подражательстве Фаррагату. Вообще-то речные стычки Гражданской войны в США действительно наложили серьезный отпечаток на действия австрийцев, которые воевали в открытом море, и нельзя считать это положительным моментом. К тому же Тегетгофф, явно заблуждаясь, писал: «В американской Гражданской войне деревянные корабли уже успешно использовались против броненосцев, как это было в бухте Мобил, и в бою у Лиссы австрийский флот снова доказал, что это можно сделать безопасно».

Тем временем война благополучно катилась к завершению (в западной литературе ее иногда называют Семинедельной, то есть боевые действия не затянулись и на два месяца), уже начались переговоры при посредничестве Франции. Оба флота пока еще ничем себя не показали, впрочем, сие не слишком удивительно. Дело закончилось тем, что вернувшийся в Анкону после бессмысленного вояжа флот Персано встретил сам морской министр Италии Агостино Депретис. Ему дали полномочия попросту расстрелять адмирала, но министр решил все-таки сначала переговорить с командующим и его подчиненными. Все адмиралы дружно высказались против сверхосторожной стратегии Персано и обвинили его в трусости, о чем им напомнили буквально через пару недель.

В результате Депретис ультимативно потребовал от Персано атаковать остров Лисса, часть подчиненных Пер-

сано поддержала эту идею, но адмирал Альбини высказался против. А тут еще появились те самые слухи о французском посредничестве. Короче, все превратилось в стандартную военную операцию, проведенную под нажимом политиков, и кончилось только так, как и могло кончиться, вне зависимости от того, плох был Персано или очень плох.

16 июля итальянский флот покинул Анкону — 11 броненосцев, 7 деревянных кораблей, 3 канонерки и 7 пароходов. Вечером 17 июля Персано отдал приказ по флоту: броненосцы делятся на три группы, которые обстреливают Сан-Джорджо и Комизо, деревянные корабли обстреливают Манего. Персано категорически запретил использовать стальные снаряды, их следовало беречь для вероятного боя с австрийским флотом.

Обстрел начался утром 18 июля, однако итальянцы вели его довольно вяло, и при первом же удобном случае обстрел Комизо и Манего был прекращен. Главные силы флота под командованием самого Персано обстреливали батареи вокруг Сан-Джорджо и добились некоторого успеха, потому что в присутствии командующего никто из командиров не осмелился отступить. Было взорвано несколько пороховых погребов, и ответный огонь австрийцев ослабел. Броненосцы снова доказали свою относительную неуязвимость, так как за целый день артиллерийской дуэли на всех итальянских кораблях погибли всего 7 человек.

Тем временем Тегетгофф получил сообщение о происходящем и 19 июля вывел свой флот в море. Итальянцы провели этот день, продолжая обстрел батарей, израсходовав массу снарядов. Но когда Персано приказал высадить десант, вице-адмирал Альбини отказался исполнить приказ, сославшись на сильный прибой. Тем временем Персано получил долгожданное подкрепление — прибыл «Аффондаторе», хотя, наверное, имело смысл не сразу бросать корабль в бой. К вечеру 19 июля погода заметно испортилась, юго-восточный ветер был настолько силен, что даже

у подветренного берега острова шла сильная волна. Контр-адмирал Вакка даже прибыл к Персано, чтобы убедить его вернуться в Анкону. Персано отказался.

Утром 20 июля прибыл колесный транспорт «Пиемонте», который доставил еще 500 морских пехотинцев, после чего у Альбини уже не осталось поводов саботировать приказ, и он приступил к высадке десанта, тем более что погода внезапно улучшилась, выглянуло солнце. Однако в 7.50 из дождевого шквала вынырнул примчавшийся с севера быстроходный разведчик «Эсплораторе» и сообщил: «Вижу подозрительные корабли».

Итальянский флот был застигнут в самый неподходящий момент, его корабли были разбросаны вокруг всего острова Лисса, «Террибле» и «Варезе» вообще находились у противоположного берега. «Формидабле» занимался передачей раненых на транспорты, да к тому же корабль получил такие повреждения, что вообще в бою не участвовал. Таким образом, численное превосходство итальянцев заметно сократилось.

Австрийцы приближались с более чем умеренной скоростью 5,5 узла, так как волнение становилось все сильнее. Тегетгофф выстроил свои корабли строем клина, точнее трех клиньев. Первыми шли броненосцы с флагманским «Фердинандом Максом» во главе, далее шли деревянные корабли, третий и самый последний клин образовали канонерки. Смысл такого решения австрийского командующего остается непонятным. Если итальянцам для высадки десанта канонерки действительно были нужны, то зачем их взял Тегетгофф? Никакой реальной помощи в сражении его броненосцам они оказать не могли и не оказали, и прояви итальянцы хоть каплю решимости, они смогли бы легко уничтожить эти слабые корабли. В общей сложности под командованием Тегетгоффа находилось 7 броненосцев и 20 небронированных кораблей общим водоизмещением 57 300 тонн, вооруженных 532 орудиями, численность их

экипажей составляла 7870 человек. Итальянский флот состоял из 12 броненосцев, 11 больших и 8 малых небронированных кораблей общим водоизмещением 86 000 тонн. Они были вооружены 645 орудиями, а численность итальянских экипажей составляла 10 900 человек.

Впервые австрийцы заметили противника в 7.00, но из-за дождя потеряли итальянцев из вида на 2 часа. Когда корабли Тегетгоффа в 10.00 вышли из полосы тумана, они обнаружили, что итальянский флот сосредотачивается севернее острова. Слишком маленькая скорость австрийцев лишила их шанса использовать фактор внезапности. Но Тегетгофф не колебался, в 10.35 он отдал приказ: «Броненосцам атаковать противника и потопить его». Правда, любители красивых фраз утверждают, что австрийский адмирал высказался более афористично: «Тараньте все серое!» — на том основании, что итальянские корабли были окрашены в серый цвет, тогда как австрийские в черный. План Тегетгоффа, который он довел до всех своих командиров, был прост: прорвать вражескую линию, тараня все, что попадется на пути, а потом сосредоточить усилия на уничтожении отрезанной части флота. От пресловутой линейной тактики не осталось и следа!

Персано лихорадочно пытался собрать свой флот. Альбини получил приказ прекратить высадку и держать свои фрегаты в 3000 метров от броненосцев. «Террибле» и «Варезе» были спешно отозваны из бухты Комизо, «Кастельфидардо» и «Ре ди Портогалло» занялись аварийным ремонтом машин — тоже свежее слово в военно-морском искусстве: начинать ремонт при появлении неприятеля, канонерки второпях забирали обратно высаженных десантников. Кое-как Персано выстроил кильватерную колонну, недосчитавшись еще одного корабля. По неизвестной причине «Террибле» присоединился к деревянным фрегатам Альбини и в бою не участвовал, как и сами корабли Альбини. «Формидабле» вообще отправился в Анкону ремонтировать повреждения, а «Варезе» хотя и пристроился к

колонне, держался на заметном расстоянии от концевого броненосца. В итальянской колонне имелось три разрыва: первые 3 броненосца адмирала Вакка, затем 4 броненосца самого Персано, еще 2 корабля и замыкающий «Варезе». В результате к началу боя Персано имел всего 8 броненосцев против 7 австрийских!

В 10.43 прогремел первый выстрел, когда «Принчипе де Кариньяно» открыл огонь с дистанции 1000 метров. Но в самый неподходящий момент Персано пришла в голову мысль еще более увеличить бардак, перенеся свой флаг с броненосца «Ре д'Италия» на «Аффондаторе», судя по всему, итальянского адмирала очаровала его грозная внешность и грозное имя: «Аффондаторе» — «Топитель». Эта процедура лишила итальянский флот управления в самый критический момент, причем ни итальянцы, ни австрийцы не подозревали о том, что адмирал сменил корабль, вдобавок Персано вывел «Аффондаторе» из линии, еще больше расширив разрыв. Сам адмирал объяснял это так: «Я был убежден, что должен занять положение вне линии на быстроходном броненосце, чтобы иметь возможность броситься в самое жаркое место боя или иметь возможность довести нужные приказы до различных частей эскадры и руководить их маневрами, если потребуется». Правда, он не учел, что «Аффондаторе» имеет куцые мачты, совершенно не приспособленные для производства сигналов.

И как раз в это время Тегетгофф приказал увеличить скорость до 10 узлов, и австрийский клин случайно или намеренно врезался в разрыв между кораблями Вакка и Персано. Ничего иного австрийский командующий сделать не мог, так как принятый им строй совершенно исключал маневрирование, так откровенная глупость Персано разрушила первую часть плана Тегетгоффа. Основная группа итальянских броненосцев повернула чуть влево, чтобы атаковать австрийские деревянные корабли, но те, в свою очередь, повернули на замыкающие итальянские броненосцы. Оба строя развалились, и бой превратился

в беспорядочную свалку. Кстати, позднее высказывалось мнение, что Тегетгоффу следовало принять более простой строй фронта.

А вот этот эпизод следует рассмотреть немного подробнее. Уже несколько веков считалось аксиомой, что линейные корабли сражаются в строю кильватерных колонн. Адмирал Персано пытался сделать именно это, что с учетом превосходства итальянцев в качестве артиллерии было вполне разумно, но Тегетгофф под влиянием обстоятельств избрал иную тактику. Вам общая картина сражения у Лиссы ничего не напоминает? Правильно, битва у мыса Экном, Первая Пуническая война, и действия Тегетгоффа идеально повторяют маневры консула Аттилия Регула. А поскольку Тегетгофф победил, получилось, что он, сам того не желая, отбросил военно-морскую тактику на две тысячи лет назад. Просто удивляет легковёрность вроде бы умных людей, которые без долгих размышлений делали глубокие выводы без должного анализа. А ведь еще во времена того же Регула было сказано: «*De omnibus dubitandum*» — «Все подвергая сомнению».

Корабли противников беспорядочно маневрировали в клубах густого дыма, обмениваясь залпами с малой дистанции. Австрийские броненосцы сумели нанести удары «*Ре д'Италия*» и «*Палестро*», однако они пришлось вскользь и вреда не причинили. «*Аффондаторе*» несколько раз пытался таранить австрийские корабли, но это ему не удалось, попытки тарана движущегося и маневрирующего противника оказались гораздо более сложными, чем представлялось ранее. Во всяком случае, парусный линейный корабль «*Кайзер*» не только дважды увернулся от броненосного тарана, но при этом ухитрился разворотить ему надстройки бортовым залпом. Не опасно, зато очень обидно. А после этого сам «*Кайзер*» протаранил «*Ре ди Портогалло*», оставив в борту броненосца свою носовую статую, фок-мачта «*Кайзера*» слетела за борт. Сходство с боем древних трирем становилось все сильнее. При этом

деревянный корабль, получив залпы сначала с «Ре ди Портогалло», а потом с «Мария Пиа», был серьезно поврежден, но и только. Небольшой пожар был быстро потушен. Два итальянских броненосца совместными усилиями так и не сумели расстрелять деревянную конструкцию, интересно, что в 1869 году после тщательного обследования его начали перестраивать в броненосец с центральной батареей. Наверное, следовало сделать это гораздо раньше.

Теперь на сцене рискнул появиться «Террибле», оторвавшийся от фрегатов Альбини, он даже осмелился дать по «Кайзеру» пару залпов с предельного расстояния. И все-таки, несмотря на отвратительную стрельбу итальянцев, парусный линкор был бы обречен, но сначала его отход прикрыли австрийские канонерки, а потом вмешались броненосцы «Дон Хуан де Аустрия» и «Принц Ойген». «Аффондаторе» всадил три 300-фн снаряда в «Дон Хуан де Аустрия», в результате чего на том просто отвалились несколько броневых плит. Если бы итальянцы действовали так с самого начала...

Однако они действовали совсем иначе, отрезанные броненосцы адмирала Вакка попытались было атаковать австрийские деревянные корабли, но были **отогнаны** их огнем. За это адмирала после боя подвергли жестокой критике, однако сложно определить, кто именно из итальянских адмиралов более повинен в поражении, один другого стоил.

Тем временем австрийские парусные корабли под командованием коммодора Петца направились на юг, чтобы атаковать отряд Альбини, но по дороге налетели на концевые итальянские броненосцы, завязалась третья отдельная схватка.

Корабли итальянского авангарда просто вышли из боя, и Тегетгофф смог сосредоточить свои усилия на борьбе с броненосцами центра. Численное превосходство перешло к австрийцам! «Фердинанд Макс» дважды пытался таранить итальянцев, но каждый раз промахивался. В конце концов

4 австрийских броненосца окружили «Ре д'Италия», считая его флагманом, и попытались его таранить, снова их попытки провалились. На помощь своему лжефлагману бросился броненосец «Палестро», однако сосредоточенным огнем его отогнали. «Фердинанд Макс» попытался таранить и его, но, разумеется, промахнулся. Однако один из снарядов броненосца «Драхе» вызвал пожар на «Палестро» — вспыхнул запасной уголь, валяющийся на палубе. Это вынудило броненосец отступить. Кстати, огромные сомнения вызывает утверждение известного историка Х. Вильсона, будто австрийцы использовали **каленные ядра**. Это в эпоху разрывных бомб и стальных снарядов!

Примерно в 11.30 Петц решил, что с него хватит, выстроил свои корабли в кильватерную колонну и направился к порту Сан-Джорджио. Если бы только Альбини не предпочел соблюдать нейтралитет, он мог бы уничтожить этот отряд. Главной заслугой Петца было то, что он не позволил итальянскому арьергарду прийти на помощь основной группе броненосцев. А после ухода итальянского авангарда оказалось, что Тегетгофф имеет двойное превосходство!

Тем временем произошел один из тех невероятных случаев, на которые столь богата история линейного корабля. Кажется, именно в этом сражении впервые проявился фактор «золотой пули». «Ре д'Италия» получил роковое попадание, которым было выведено из строя рулевое управление, после этого он стал легкой добычей для австрийцев, рвавшихся на таран. В боевом дневнике «Фердинанда Макса» имеется следующая запись: «Бой с вражескими броненосцами продолжался, когда в 11.30 мы сумели, двигаясь полным ходом, протаранить большой вражеский корабль, пересекавший наш курс. Удар пришелся в скулу возле фокмачты. Вражеский корабль качнулся в обратную сторону, а через полторы минуты после удара затонул».

Итальянцы, разумеется, представляют все это в виде героической саги об отважных воинах. Правда, они не рассказывают, каким образом бывший флагман оказался

один против пяти австрийских броненосцев. Лейтенант Энрико Гальтерио, один из спасшихся членов экипажа «Ре д'Италия», рассказывает: «Относительно гибели корабля я думаю, что главной и единственной причиной было уничтожение уязвимого руля, который был оторван вражескими выстрелами. Так как мы лишились управления, то были отрезаны от нашего флота... Мы попытались на полном ходу уйти от удара броненосца, который нацелился на нас прямо в середину корпуса, но в результате подставились другому, шедшему спереди. Мы дали задний ход, чтобы хоть как-то двигаться, но в результате просто остановили корабль.

Корабль затонул с поднятыми флагами, офицер Рацетти с саблей в руках отгонял моряков, пытавшихся спустить флаг. После удара мы дали бортовой залп, а матросы абордажной партии вместе с теми, кто находился на мачтах, в последний раз выстрелили из личного оружия. Экипаж прыгал за борт без воплей и замешательства. Когда мы уже были в воде, с австрийской канонерки дали по нам несколько выстрелов из винтовок, которыми были ранены два моряка и убиты еще два».

После удара «Фердинанда Макса» в борту «Ре д'Италия» образовалась огромная пробоина. В тот момент, когда австрийский броненосец пытался вытащить свой таран из борта «Ре д'Италия», итальянский броненосец «Анкона» попытался таранить его, но промахнулся, зато он столкнулся с пылающим «Варезе», на котором в результате удара были смещены плиты броневое пояса. Очень странно, что Тегетгофф не воспользовался благоприятным случаем сейчас и чуть позже, когда аналогичное столкновение произошло между броненосцами «Мария Пиа» и «Сан Мартино», при попытке первого таранить австрийский корабль. Как мы видим, морская подготовка итальянских команд находилась на совершенно неудовлетворительном уровне.

В 12.10 Тегетгофф сигналом приказал своим кораблям собраться, построил их в три кильватерные колонны и пошел на северо-восток. Адмирал Персано приказал своим

командирам преследовать противника, но никто даже не подумал исполнять его приказ. В 13.00 Тегетгофф приказал броненосцу «Кайзер Макс» добить «Палестро», но итальянский корабль, на котором бушевал сильнейший пожар, все-таки сумел уйти от противника. После этого горящий броненосец был взят на буксир.

Контр-адмирал Вакка, полагая, что Персано погиб вместе с «Ре д'Италия», поднял сигнал, приказывая броненосцам построиться в колонну и уходить следом за ним в Анкону. А сам адмирал Персано намеревался возобновить бой, но не сумел этого сделать из-за плохого состояния некоторых кораблей и откровенной трусости своих капитанов. За ним последовали только «Ре ди Портогалло» и один из деревянных фрегатов.

В результате итальянцы отступили, причем в 14.30 огонь добрался до пороховых погребов «Палестро», корабль взорвался и затонул со всей командой. Дело в том, что командир броненосца почему-то был убежден, что погреба затоплены, и даже не подумал спасти команду. Всего на «Палестро» погибли 204 человека, еще 408 — на «Ре д'Италия», в то время как на остальных кораблях итальянского флота погибли всего лишь 7 человек. Потери австрийцев тоже оказались минимальными — 38 убитых. На этом несчастья итальянцев не закончились. После возвращения флота в Анкону начался ремонт повреждений, полученных в бою, а 6 августа внезапно налетевшим шквалом был потоплен «Аффондаторе». Полученные им повреждения никакого отношения к причинам гибели не имеют, обычное разгильдяйство и открытые люки. Правда, позднее корабль все-таки подняли и снова ввели в строй. Когда после этого Персано спросили, что он намерен делать со своим обожаемым тараном, адмирал мрачно ответил: «Потопить».

Морской бой между австрийским и итальянским флотами в общей сложности длился около двух часов, артиллерийская дуэль вообще заняла около 45 минут, но вот по-

следствия этого боя все флоты ощущали около полувека. Началось повальное увлечение таранами и таранной тактикой, что привело к изменению конструкции броненосцев, самым важным стал считаться не бортовой залп, а огонь вперед. Кильватерную колонну сменил фронт, артиллерийскую дуэль — таранный удар. Все это изложил в своей статье австрийский капитан 1-го ранга Энгельманн.

Поражает то легкомыслие, с которым все ведущие флоты приняли на вооружение эти постулаты, совершенно не учитывая особых обстоятельств, которые вынудили Тегетгоффа действовать именно так. Впрочем, такое легкое верие было характерно для XIX века. Причем наиболее упорными в этом заблуждении оказались англичане, которые с энергией, достойной лучшего применения, начали развивать тип броненосного тарана. Все началось довольно невинно, с броненосца «Хотспур», заложенного в 1868 году, это еще можно было понять. Однако закладку таранов типа «Конкерор» через 15 лет после боя уже объяснить гораздо сложнее. А закладка в 1885 году броненосцев типа «Виктория», вооруженных чудовищными 412-мм орудиями, которые были увеличенным «Конкерором», иначе как прямой ошибкой назвать невозможно. При этом сама концепция броненосного тарана являлась отрицанием концепции линейного корабля, но адмиралы этого не замечали.

И, наверное, есть какая-то злая ирония в том, что именно самый мощный в мире броненосный таран «Виктория» погиб в результате таранного удара обычного броненосца. Во время маневров 22 июня 1893 года у берегов Ливана «Викторию» протаранил броненосец «Кампердаун». Корабли в момент столкновения имели минимальный ход, не более 6 узлов, но повреждения «Виктории» оказались чудовищными. Броненосец продержался на воде всего 13 минут, после чего перевернулся и затонул, все-таки доказав действенность таранного удара, вместе с кораблем погибли 358 человек, в том числе командир эскадры вице-адмирал Трайон. Однако таран, как предупреждали многие, оказал-

ся оружием обоюдоострым, так как и «Кампердаун» получил очень тяжелые повреждения. Броненосец сел носом почти на 1,5 метра, и от гибели «Кампердаун» спас только мертвый штиль, стоявший на море. Если бы дул хотя бы слабый ветерок, все могло кончиться гораздо хуже. Кстати, в 2004 году ныряльщики обнаружили «Викторию», причем выяснилось, что броненосец не лежит на дне, а стоит вертикально, глубоко воткнувшись носом в песок.

Во всяком случае, броненосных таранов больше никто не строил, хотя строй фронта задержался на флоте еще на несколько лет, прежде чем окончательно уступить место кильватерной колонне.



Движение в потемках

После окончания военных действий в Адриатике наступил период некоторого затишья. Адмиралы продолжали искать правильные пути развития флота, но это были поиски в потемках, на ощупь. Было件нятно, что забронированный вариант доброго старого фрегата вряд ли станет идеальным кораблем, а беспорядочная свалка и стрельба в упор — не самая лучшая тактика. Но в какую сторону двигаться, каким будет линейный корабль и каким будет линейный флот будущего? Вопросы, вопросы, и кто даст на них правильные ответы?

Приключения маленького перуанского монитора «Уаскар» заслуживают особого внимания, потому что они имели самые серьезные последствия, причем отнюдь не локального масштаба. По результатам боя с ним был вынужден делать оргвыводы и принимать срочные меры самый сильный в мире флот, причем аукнулась англичанам привычка продавать корабли на экспорт, ведь «Уаскар» был построен в Биркенхеде.

Этот монитор правительство Перу заказало в ходе войны против Испании, но, как всегда бывает в таких случаях, война закончилась раньше, чем корабль был построен. Для своих размеров он был очень недурно забронирован — пояс 114 мм и башня 140 мм, а вооружение составляли две 300-фн пушки Армстронга (254 мм).

В общем, так бы этот корабль и сгинул в тишине и неизвестности далеких южноамериканских вод, если бы во время очередного пронусиамента в 1877 году (по-русски бунт, но по-латиноамерикански, конечно же, революция) офицеры монитора не решили примкнуть к повстанцам.

Его новый командир развил бурную деятельность. Он намеревался добраться до Чили, чтобы взять на борт главаря мятежников. «Уаскар» не имел на борту достаточно угля для планируемого перехода, и мятежный монитор стал заимствовать топливо у попадавшихся по пути пароходов: были ограблены «Санта Роза» 10 мая в порту Моллендо и «Джон Элдер» 11 мая в открытом море, «Имунцина» 12 мая в порту Писагуа и 14 мая «Коломбия» в открытом же море. Кроме того, на борту «Коломбия» мятежники взяли в плен двух полковников правительственных войск.

Эти суда принадлежали британской компании, которой такое поведение, естественно, не понравилось, и ее правление обратилось к командующему Тихоокеанской станцией Королевского флота контр-адмиралу Элджернону де Хорси. Тому не оставалось ничего иного, как выступить на защиту «жизни и собственности подданных Ее Величества», хотя начал он сдержанно. 16 мая де Хорси отправил телеграмму командиру «Уаскара» с предупреждением, что подобные действия в случае повторения будут считаться законным поводом для захвата монитора кораблями британского флота.

22 мая командир «Уаскара» Герман Астете ответил де Хорси: «Мы совершенно не нарушали никаких законов, и потому информация об инцидентах с «Джоном Элдером» и «Санта Роза» неверна... Я спокойно, но твердо, не только от своего имени и имени моего экипажа, но также от имени Перу, отвергаю ваши угрозы... В случае агрессии ваших кораблей я исполню свой долг».

29 мая мятежный корабль был перехвачен эскадрой де Хорси, состоявшей из железного фрегата «Шах» и деревянного корвета «Аметист». «Шах» был вооружен 2 229-мм, 16 178-мм и 8 64-фн орудиями, а также имел 4 торпеды

Уайтхеда, «Аметист» был вооружен 14 68-фн орудиями и шестовыми минами. Все орудия были дульнозарядными нарезными. Странная деталь — «Шах» был назван в честь совершенно конкретного человека, правителя Персии Насир уд-Дина, он принадлежал к тем крейсерам, которые Британия строила для защиты своей обширной империи, и считался достаточно сильным, чтобы справиться с любым кораблем, который можно встретить в отдаленных водах. Его 229-мм орудия при использовании 250-фн бронебойных снарядов Палисьера с дистанции 1000 ярдов могли пробить 235-мм броню, по крайней мере, такие результаты были получены на полигоне. В бою все получилось совершенно иначе.

После недолгой погони «Шах» настиг «Уаскара», соблюдая принятый в те времена политес, адмирал отправил на монитор флаг-лейтенанта Раньера с личным посланием, требуя сдать корабль, но обещая при этом не выдавать мятежников правительству, а высадить их в нейтральном порту. Однако он не учел нескольких обстоятельств. Во-первых, на борту монитора находился главарь мятежа де Пьерола, который ни при каких обстоятельствах не мог принять такой ультиматум. Во-вторых, противником де Хорси все-таки были не дикие азиатцы, а более или менее обученные моряки белой расы. А в-третьих и главных, «Уаскар» нес броню, а британские корабли — нет.

Британский лейтенант отбыл ни с чем, а де Пьерола произнес перед экипажем пламенную речь, завершив ее традиционным возгласом: «Вива Перу!» Интересно, что драться против англичан согласились даже пленные полковники. Около 15.00 «Шах» с дистанции 1700 метров дал первый залп. В течение 2,5 часа корабли крутились и вертелись, выписывая замысловатые петли, иногда даже пытаясь идти на таран. Но великолепная маневренность «Уаскара», его малая осадка и близость мелей сводили на нет все усилия англичан. Их снаряды множество раз поражали монитор, но так и не сумели нанести ему серьезных повреждений, хотя внешне он выглядел жалко — были

снесены мачты, исковерканы надстройки, но броня не была пробита ни разу.

В результате де Хорси был вынужден сделать глубоко-мысленное заявление: «Господа, мы явно сражаемся не с флотом хедива!» Видя полную беспомощность своей артиллерии, адмирал приказал использовать торпеды. Это был первый случай применения торпеды Уайтхеда в морском бою. Выписка из бортжурнала «Шаха»: «Выпустили торпеду Уайтхеда из левого аппарата с дистанции 400 ярдов. След торпеды был виден на полпути до «Уаскара», который в момент выстрела повернулся кормой, а не бортом. Скорость недостаточна, чтобы догнать его». Как мы видим, в первом же бою была продемонстрирована и эффективная тактика уклонения от тогдашних тихоходных торпед, которую потом успешно применяли русские моряки во время Русско-японской войны.

С наступлением темноты «Уаскар» ушел к городу Ило, де Хорси предпринял последнюю отчаянную попытку уничтожить монитор, послав за ним паровой катер с шестовой миной, но найти «Уаскар» не удалось. Бой завершился унижительной неудачей англичан, хорошо еще не поражением, ведь достаточно было одного удачного попадания 300-фн снаряда, и британскому крейсеру пришлось бы плохо. В ходе боя «Шах» выпустил 237 снарядов, «Аметист» — 190, на что «Уаскар» ответил никак не более чем десятком. Монитор получил до 70 попаданий, но броня его так и не была пробита.

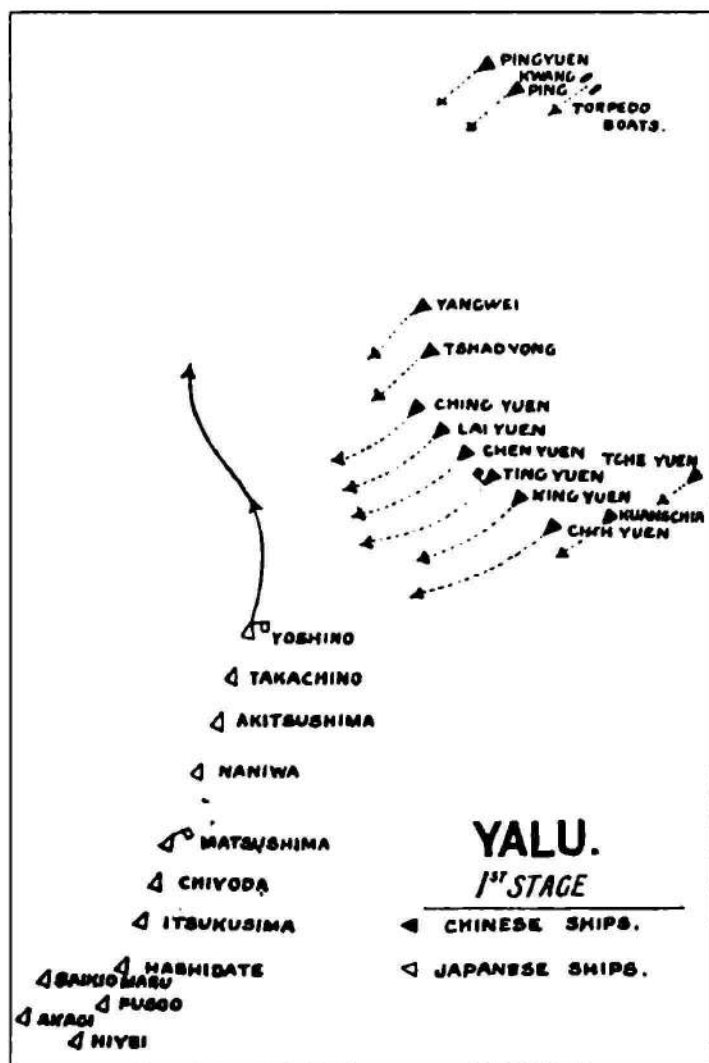
Великая Британия испытала шок, после чего круто изменилась ее военная политика, на заморских станциях было решено держать броненосные корабли, в Южную Америку немедленно отправился броненосец «Трайэмф». Вполне вероятно также, что этот бой подтолкнул англичан к созданию броненосных крейсеров, и уж совершенно точно — созданию полноценных броневых снарядов.

А буквально через два года все встало с ног на голову. Началась война между Перу и Чили, в ходе которой «Уаскар» весьма отличился. Он обстрелял несколько городов,

потопил 16 чилийских транспортов и захватил еще 6, нанеся повреждения нескольким военным кораблям. Однако везение не бывает бесконечным, и 8 октября 1879 года «Уаскар» возле города Ангамос столкнулся сразу с 6 чилийскими военными кораблями, в том числе с 2 броненосцами «Кохрейн» и «Бланко Энкалада». И в ходе этого боя те же самые 229-мм орудия Армстронга с теми же самыми броненосными бомбами Палисьера показали себя с наилучшей стороны. Снова «Уаскар» получил около 27 попаданий тяжелыми снарядами, но теперь его броня была пробита 13 раз с потрясающей легкостью. Отметим такой парадокс: устарелые по определению казематные броненосцы взяли верх над прогрессивным башенным монитором. Отметим также еще один важный результат этих боев — они окончательно подорвали веру в эффективность тарана. Из доброго десятка попыток, предпринятых обеими сторонами, почти удачной оказалась лишь одна — «Бланко Энкалада», нацелившись в «Уаскар», едва не протаранил «Кохрейн», корабли разминувшись просто чудом.

А еще через пару лет один из победителей у Ангамоса оказался замешанным в другое эпохальное событие. Во время гражданской войны в Чили броненосец «Бланко Энкалада» 22 апреля 1891 года был атакован минными крейсерами «Конделл» и «Линч», получил попадание торпеды и затонул. Он стал первым броненосцем, потопленным торпедным оружием. Конечно, приоритет его использования все равно остается за русским флотом, но турецкий деревянный пароходик «Интибах», потопленный 26 января 1878 года, все-таки не броненосец. Между прочим, вторым броненосным кораблем, потопленным торпедой, стал бразильский броненосец «Акидабан», причем опять-таки во время гражданской войны. В общем, не скучно жили в Южной Америке в конце XIX века!

К следующему историческому событию в истории броненосных флотов европейцы опять оказались непричастны, оно произошло в 1894 году на Дальнем Востоке в ходе



Сражение при р. Ялу 17 сентября 1894 г.

Японо-китайской войны. Мы говорим о сражении при Ялу, которое стало боевым дебютом скорострельных орудий и в очередной раз заставило все флоты задуматься о том, правильный ли путь развития выбран. Еще это сражение примечательно тем, что на мировую арену выступила новая держава или, если говорить прямо, новый империалистический хищник.

Долгие распри между Японией и Китаем относительно контроля над Кореей (именно так в XIX веке строились международные отношения) привели к закономерному финалу — войне. Во многом это была война за господство на море, так как иначе Япония просто не доставила бы свои войска на материк, но в то же время имеется одно серьезное отличие от Русско-японской войны. Численность японской армии была на порядок меньше, и основной театр военных действий находился в Корее, а не в Маньчжурии. Поэтому японцам достаточно было обеспечить перевозки через Корейский пролив, где они и так обладали безоговорочным господством. У китайского флота просто не было кораблей, способных действовать там.

Флоты обоих противников целиком состояли из кораблей иностранной постройки, у японцев преобладали английские корабли, у китайцев — немецкие. Можно отметить одну любопытную деталь — относительная слабость обоих флотов вынуждала противников использовать в ходе боевых действий корабли, которые любой европейский флот счел бы устаревшими и в лучшем случае использовал в качестве блокшивов. К тому же японский флот не располагал полноценными броненосцами и в качестве главной ударной силы был вынужден использовать большие бронепалубные крейсера. Китайцы имели два броненосца — «Чжень-Юань» и «Дин-Юань», которые напоминали знаменитый «Инфлексибл» своей цитаделью и эшелонным расположением башен в центре корпуса. В Европе такие корабли водоизмещением 7500 тонн отнесли бы к броненосцам 2-го класса, на фоне, скажем, «Ройял Соверена» с его 14 000 тонн водоизмещения они смотрелись

неубедительно, но на Дальнем Востоке броненосцы не имели себе равных. Еще одна тонкость: в последнее время некоторые авторы высказывают мнение, что эти корабли не были совсем однотипными. Предполагается, что они должны были вместе образовать тактическую единицу для действий в строе фронта, поэтому на «Дин-Юань» передней была левая башня, а на «Чжень-Юань» — правая.

Война началась событием, после которого весь мир узнал о существовании некоего Того Хейхатири, а также Рэнго Кантай — Объединенного флота. Еще до объявления войны 25 июля 1894 года крейсер «Нанива» под командованием бравого каперанга потопил британский пароход «Коушинг», который перевозил китайских солдат. Оказалось, что «Юнион Джек» не всегда является надежной защитой, а уж китайские крейсеры и подавно никого защитить не могут. Сопровождавший пароход крейсер «Цзи-Юань» постарался как можно быстрее оторваться от японцев...

А вскоре состоялось сражение, которое некоторые авторы называют самой важной морской битвой XIX века после Трафальгара. Я бы воздержался от подобных заявлений по некоторым причинам, о которых упомяну позднее. Некоторые основания для такого утверждения имеются, ведь встретились два флота, составленные из относительно современных кораблей. Однако когда говорят, что эти флоты были **сильными**, это уже явный перебор.

14 сентября японский флот под командованием адмирала Ито провел в Чемульпо 30 транспортов, которые высадили десант. Командующий китайским флотом адмирал Тинг решил атаковать японцев в порту, и, даже если бы ему не удалось одержать победу, он наверняка спутал бы все планы противнику, и война приняла бы затяжной характер. Однако снова вмешались политики, Тинг получил приказ из Пекина крейсировать между Порт-Артуром и Вей-Хай-Веем (кстати, вольный перевод названия этого порта звучит как «Величественная военно-морская база»), занимая сугубо оборонительную позицию. Премудрость «зеленого

стола» — кабинетной стратегии — оказалась сильнее военных соображений. А потом Тинг был вынужден сопровождать свои транспорты с войсками к устью реки Ялу, где высадил уже свой десант.

Поэтому, когда утром 17 сентября оба флота встретились, это стало определенной неожиданностью для обоих адмиралов. Японский флот неспешно двигался вдоль берега, а китайский вообще стоял на якоре. Увидев думы, Тинг приказал немедленно сниматься с якоря. Он построил свой флот строем фронта, исходя из того, что броненосцы при эшелонном расположении башен будут вести наиболее сильный огонь именно по носу. Кроме этих 2 броненосцев Тинг имел 3 то ли маленьких броненосца, то ли броненосных крейсера, 5 крейсеров, 2 таможенных крейсера и 2 миноносца. У японцев не было броненосцев, а единственный формально броненосный крейсер «Тиеда» был вооружен всего лишь 120-мм орудиями. Но зато адмирал Ито имел 3 больших и быстроходных бронепалубных крейсера, вооруженных 320-мм орудиями, которые теоретически могли пробивать броню броненосцев, и 4 малых, но быстроходных бронепалубных крейсера. Остальные корабли японского флота даже не заслуживают упоминания в силу нулевой боевой ценности. Главным козырем Ито были 152-мм и 120-мм скорострельные пушки, которым предстояло дебютировать в бою. Китайские корабли были вооружены более старыми пушками Крупна, стрелявшими чуть ли не вдвое медленнее. Если бы не это, у японцев не было бы никаких шансов. Еще одной особенностью китайского флота следует считать присутствие на кораблях иностранных военных советников, вроде бы даже начальником штаба адмирала Тинга был немец Ханнекен, но утверждать это с полной уверенностью нельзя. Между прочим, Ханнекена ряд авторов упрямо именует майором артиллерии.

Перед боем адмирал Тинг приказал однотипным кораблям держаться вместе, все корабли должны были по возможности сражаться носом к неприятелю, а всем капитанам следовало повторять маневры адмирала. Такие

расплывчатые приказы Тинг отдал потому, что не верил в подготовку своего флота и сомневался в надежности связи во время боя. Впрочем, кое-какие приготовления к бою были сделаны заранее, например почти все шлюпки были оставлены в Порт-Артуре, чтобы уменьшить число осколков. На кораблях установили траверзы из мешков с песком и с углем. На «Чжень-Юань» помпы работали непрерывно малым ходом, и вода все время обильно смачивала палубу для предотвращения пожаров.

Адмирал Ито разделил свой флот на два отряда, которые должны были действовать самостоятельно. Под его собственным командованием находились 3 бронепалубных крейсера типа «Мацусима», тот самый «Тиеда» и всякое старье. Быстроходная эскадра адмирала Цубоя состояла из 4 крейсеров, она имела приказ действовать самостоятельно. 10 лет спустя в бою при Цусиме японцы снова используют эту тактику, сформировав отдельную эскадру из броненосных крейсеров. Но в тот момент это было любопытное тактическое новшество, до сих пор непреложным постулатом считалось, что флот должен держаться соединенно. Причина проста — при малых скоростях старых кораблей нельзя было рассчитывать на своевременное появление отдельного отряда в нужной точке. Однако эскадра Цубоя имела скорость около 19 узлов, о чем ранее даже мечтать было нельзя.

Подготовка японского флота находилась на более высоком уровне, хотя заявления, будто она была хороша, все-таки следует подвергнуть сомнению. Во всяком случае, в инциденте с «Коушингом» японские офицеры не продемонстрировали хорошей выучки и понимания своих задач, потому что эскадра Цубоя позволила беспрепятственно уйти более слабому и к тому же поврежденному крейсеру «Цзи-Юань». Тем более что Ито допустил совершенно очевидную ошибку, включив в состав своей эскадры плавучие ископаемые вроде так называемого броненосца «Фусо», что привело к совершенно неоправданному снижению

эскадренной скорости, ничуть не повысив силу соединения.

Итак, адмирал Тинг выбрал строй фронта, но дальнейшие события наглядно продемонстрировали все недостатки данного построения. Для начала сказала плохая выучка китайских команд, и хотя скорость эскадры была не более 6 узлов, фланги начали отставать, фронт превратился в полумесяц. Японцы следовали строем кильватера, причем эскадра Цубоя, которую часто именуют также летучим отрядом, была выдвинута немного вперед.

Первый выстрел в 12.20 дала правая башня «Дин-Юаня» с дистанции около 6000 метров. Снаряд лег недолетом, но результат все равно оказался потрясающим. Адмирал Тинг получил не то контузию, не то нервное потрясение, и его пришлось унести вниз, в его каюту, где он провалялся около двух часов. Командование принял на себя капитан «Дин-Юаня». Ответный выстрел «Иосино» тоже был недолетом.

Тем временем летучий отряд японцев увеличил скорость до 14 узлов и начал охват правого крыла китайского строя. Это был совершенно очевидный маневр, противодействовать которому строй фронта не может. Китайские броненосцы повернули на 2 румба вправо, но кто отдал этот приказ, неизвестно, в результате строй китайцев окончательно смешался.

Японцы сосредоточили огонь на двух правофланговых крейсерах, которые сразу загорелись. Японская эскадра словно окуталась облаком густого дыма, в котором мелькали красные вспышки выстрелов. Китайским артиллеристам, привыкшим к старым орудиям, такая скорострельность казалась просто чудом, однако меткость японцев оставляла желать много лучшего. И все-таки количество выпущенных снарядов сказалось, оба китайских крейсера бросились наутек, причем один из них выбросился на берег, а второй почти успел это сделать, но затонул на мелководье, и команду пришлось снимать с мачт, торчащих из воды. Между прочим, можно считать, что японцам повезло,

так как на правом фланге у китайцев находились крейсера «Чао-Юн» и «Янг-Вей», вооруженные 254-мм орудиями, буквально один такой снаряд — и небронированным японским крейсерам не поздоровилось бы.

Тем временем разгорелся бой в центре, так как китайские броненосцы подошли вплотную к эскадре Ито и открыли жаркий огонь с минимальной дистанции. В результате рассыпался и японский строй. Старый броненосный корвет «Хиэй» под угрозой тарана был вынужден прорезать строй китайцев, пройдя между их броненосцами. Концевые корабли Ито отстали, им угрожала гибель, но положение спас адмирал Цубой, вернувшийся после разгрома китайского правого фланга.

В результате китайские корабли окончательно сбились в кучу, беспорядочно перемещаясь (сказать «маневрируя» здесь нельзя) и мешая друг другу стрелять. В этих беспорядочных стычках японские корабли несколько раз пускали торпеды, но не добились ни одного попадания. Китайцы вполне благоразумно оставили свои торпеды на берегу, так как надводные аппараты представляли больше опасности для самого корабля, чем для противника.

В этот момент произошло событие, которое в европейском флоте было бы просто немыслимо. Крейсер «Цзи-Юань», находившийся на крайнем левом фланге китайской эскадры, был обстрелян японцами. Нервы капитана, расшатанные еще во время инцидента с «Коушингом», не выдержали, и он, покинув строй, бежал в Порт-Артур. Мало того, этот позорный пример оказался заразительным, потому что соседний крейсер «Кванг-Ча» последовал его примеру и также дезертировал. Китайские таможенные крейсера, которые снялись с якоря несколько позже эскадры Тинга, тоже предпочли не вмешиваться в сражение и держались на почтительном удалении, так же как и китайские миноносцы, которые могли оказать серьезное влияние на ход боя. Вряд ли их атака принесла бы успех, но вот **угроза атаки** могла серьезно спутать карты японцам. Кстати, трусость не спасла «Кванг-Ча», он так и не прибыл в Порт-Артур,

поскольку ночью налетел на риф возле бухты Талиенван и затонул с большинством команды. Командир «Цзи-Юаня» тоже не ушел от судьбы. Второе бегство с поля боя ему не простили и после короткого суда обезглавили.

Впрочем, не все китайские командиры вели себя так, как эти. Крейсер «Чжи-Юань», получив несколько попаданий и уже имея дифферент на нос, отважно попытался таранить «Иосино». Вероятно, командир крейсера счел положение корабля безнадежным и решил захватить с собой как можно больше врагов. Увы, даже если бы он и не тонул, все равно скорость китайского корабля была слишком мала. Его встретил сосредоточенный огонь всей японской эскадры, выдержать который он не мог. Крейсер внезапно зарылся носом в воду, в воздухе мелькнули вращающиеся винты — и все.

Крейсер «Лай-Юань», который шел справа от броненосцев, тоже получил серьезные повреждения. Пожары на нем приняли неконтролируемый характер, однако корабль продолжал ожесточенно отстреливаться. В кочегарках и машинных отделениях царил настоящий ад, люди падали от тепловых ударов, но все-таки они не позволили крейсеру потерять ход. Пылающий, он сумел вырваться из кольца японских кораблей.

Кстати, японцы тоже не обошлись без повреждений и потерь. Рискованность сражения небронированных кораблей с броненосцами доказало единственное попадание в крейсер «Мацусима». Впрочем, этот крейсер еще должен благодарить судьбу за то, что отделался сравнительно легко. Сначала 260-мм снаряд с «Пин-Юаня», попав в отсек кормового торпедного аппарата, каким-то чудом не взорвал снаряженную торпеду. Затем в него попал 305-мм снаряд с «Чжень-Юаня», который угодил в 120-мм батарею и вызвал там сильный пожар, из-за которого крейсер снова оказался на грани гибели. Из-за этого крейсер был вынужден покинуть боевую линию, адмиралу Ито пришлось переносить свой флаг на крейсер «Хасидатэ». И все это было результатом воздействия двух снарядов, один из которых

не взорвался, так как был начинен цементом. Большие повреждения получили замыкающие корабли японской колонны, что неудивительно, так как это были самые слабые единицы японской эскадры.

Примерно к 14.00, то есть через полтора часа после начала боя, китайские броненосцы расстреляли весь свой запас фугасных снарядов. Оба корабля серьезно пострадали, их надстройки были буквально изрешечены, полыхали многочисленные пожары. Разумеется, европейские советники утверждают, лишь их усилиями корабли были спасены от гибели.

Вот что пишет МакГиффен, бывший энсэйн американского флота, ставший капитаном во флоте китайском: «Помогая потушить один из этих пожаров, я был ранен. Горело в носовой части судна, на баке, и оттуда в проход у барбета была такая тяга пламени, что офицер, которому я приказал идти тушить, заявил, что туда нельзя добраться живым, так что мне пришлось отправиться туда самому. Я вызвал охотников, и за мной пошли несколько храбрых молодцов, лучших людей нашей команды; к несчастью, почти все они были убиты, но пожар был все-таки нами потушен. Наконец загорелось и на левом борту, и, так как орудие переднего барбета на правом борту стреляло на левую сторону, я послал сказать, чтобы выстрелы делались только на правый борт, но, по несчастью, получившему это приказание номеру первого орудия снесло выстрелом голову, как раз когда я пошел на нос, а заметивший его не знал о приказании. Нагнувшись поднять шланг, я почувствовал, что снаряд или его осколок пролетел между моими руками, задев обе. Вскоре после того я услышал сильный взрыв и, увидев позади себя яркий свет, был сшиблен с ног и пролежал некоторое время без сознания, сколько именно, не знаю. Я думаю, что это было пламя от того орудия, из которого я приказал стрелять только на правый борт, хотя это мог быть и разорвавшийся снаряд, но в таком случае я должен был быть разнесенным на куски. Как бы то ни было, я получил довольно сильные ожоги. Придя в себя, я сел, опершись на

локоть, и увидел, что нахожусь как раз против дула большой пушки, направленной прямо на меня. Я увидел, как дуло это подвинулось в одну сторону, потом в другую, немного вверх, потом вниз, и до того, как произошел выстрел, так как я знал, что комендор прицелился, мне казалось, что я ждал год, хотя не прошло, вероятно, и секунды. Вдруг у меня мелькнула мысль спастись, я покатился боком вниз по решетчатому люку и по необыкновенно счастливой случайности, пройдя книзу футов на восемь или около того, наткнулся на кучу мусора, задержавшего мое падение; падая, я услышал гром большого орудия».

Поверим ему на слово?

К этому времени недостаток снарядов начали испытывать и японцы. Самым большим разочарованием адмирала Ито стала его неспособность потопить китайские броненосцы. Теоретически 320-мм орудия могли пробить их броню, на практике они оказались неспособны это сделать. Сражение начало затихать само собой. Свалка как-то незаметно перешла в сражение на параллельных курсах, причем теперь уже и китайцы перестроились в кильватерную колонну. Адмирал Ито в своем рапорте писал: «Примерно к 17.30, видя, что к «Дин-Юань» и «Чжень-Юань» присоединились другие корабли и что эскадра авангарда отделилась на большое расстояние от главных сил, а также учитывая приближение заката, я решил выбрать бой на параллельных курсах с намерением возобновить сражение наутро. Я решил, что ночной бой будет невыгодным из-за того, что корабли могут разделиться в темноте, и потому, что противник имел миноносцы. Однако я потерял китайцев из вида, а на рассвете не было видно даже следов противника».

В действительности к этому моменту к китайским броненосцам не мог присоединиться ни один большой корабль. Только на закате адмирал Тинг построил то, что осталось от его флота, в кильватерную колонну и повел ее в Порт-Артур. К нему подошли все еще пылающий «Лай-Юань», еще один небольшой крейсер, а также не участвовавшие в

бою корабли. Позади остался горящий крейсер «Чао-Юн». Как ни странно, адмирал Тинг был уверен, что разгромил японский флот и по прибытии в Порт-Артур объявил о своей победе. На самом же деле китайцы потерпели серьезное поражение. Они потеряли 2 больших и 3 малых крейсера, 3 корабля были повреждены, причем крейсер «Лай-Юань» фактически был окончательно выведен из строя. Погибли 850 человек, около 500 были ранены. Японцы не потеряли ни одного корабля, хотя четыре серьезно пострадали. У них погибли 90 человек, около 200 были ранены.

Поэтому наступило время подвести итоги сражения и посмотреть, действительно ли оно имело такое же значение, как Трафальгар. Прежде всего следует сказать, что бой при Ялу дал серьезную пищу для размышлений кораблестроителям и практически ничего не внес в развитие военно-морского искусства. Попытка адмирала Тинга использовать строй фронта завершилась полным провалом, как того и следовало ожидать. Строй оказался совершенно негибким и совершенно неуправляемым. Японцы сразу нащупали его слабое место — фланги — и прекрасно использовали это, не прилагая особых усилий. Очень быстро строй фронта превратился в беспорядочную кучу, и, если бы японцы стреляли хотя бы немного лучше, все кончилось бы для китайцев заметно хуже.

Следует отметить, что вопреки мнению многих историков адмирал Ито провел бой далеко не лучшим образом. Об одной его ошибке мы уже писали, но следует отметить и другую. Обладая огромным превосходством в скорости, он тем не менее допустил сближение с китайцами, в результате чего его собственная эскадра оказалась в сложном положении. Он вполне мог расстреливать китайцев издали, как это сделал в 1904 году на завершающей стадии боя в Желтом море адмирал Того, тогда его корабли избежали бы даже минимальных повреждений.

С точки зрения тактики стало ясно, что место главного оружия заняла артиллерия, таран и торпеда ушли на задний план. Отсюда следовал однозначный вывод — необ-

ходимы изменения в размещении артиллерии, так как бой кильватерных колонн снова стал наиболее вероятным, то нужно было усиливать бортовой огонь, а не носовой, считавшийся необходимым для кораблей, сконструированных из расчета на таранную тактику.

Во многом победа японцев была обеспечена разделением эскадры на два отдельно маневрирующих, но взаимодействующих отряда. Однако не следовало делать из такой тактики фетиш, к чему вскоре пришли те же японцы. Следовало каждый раз учитывать конкретную ситуацию, чтобы подбирать тактику под нее.

Бой стал дебютом скорострельной артиллерии, которая сразу доказала свое полное превосходство над пушками старого образца. Во всяком случае, колебания в выборе между гладкоствольной и нарезной пушкой длились гораздо дольше.

Крайне важное значение приобрела скорость кораблей, причем не только как средство уклонения от тарана. Стало совершенно очевидно, что превосходство в скорости позволяет создать тактически выгодную ситуацию (в данном случае — охватить фланг противника) и использовать ее. Обладающий превосходством в скорости диктует ход боя. А ведь еще недавно даже англичане с большим пренебрежением относились к этому тактическому элементу.

Одновременно было доказано наиважнейшее значение бронирования. Увлечение безбронными кораблями, дань которому отдал даже адмирал Макаров, завело в тупик. Китайские броненосцы выдержали до 200 попаданий снарядами различных калибров и все-таки сохранили свою боеспособность. На двух броненосцах погибли всего 20 человек и 35 были ранены, сравните это с цифрами общих потерь китайской эскадры. Если бы только их команды были лучше подготовлены, а снаряды (даже не артиллерия!) были лучшего качества, бой вполне мог закончиться с прямо противоположным результатом. Причем на этом конкретном историческом отрезке актуальным стало бронирование максимально возможной площади борта для

защиты от фугасных снарядов, обладающих большой разрывной силой, но малой пробивной способностью.

В этом плане вызывает удивление неожиданно вспыхнувший спор относительно противостояния крейсеров и броненосцев. Апологеты крейсерского флота усиленно его раздували вопреки совершенно очевидным фактам, и тем не менее этот спор продолжался еще добрых 10 лет.

Одновременно выявилась еще одна грозная опасность, подстерегающая даже броненосные корабли, — пожары. На китайских броненосцах горело все — деревянные палубы, отделка кают, краска, хотя в целом пожары еще не стали **смертельной** опасностью, как это произошло при Цусиме. Однако при спокойном и тщательном анализе этого и последующих сражений конца XIX века русский флот мог бы избежать многих неприятностей.

Следующий вывод касался торпедного оружия. Оказалось, что в настоящем бою торпеда далеко не так опасна, как в идеальных условиях, близких к учебным стрельбам, как это было в случае с чилийскими минными крейсерами. Все попытки японцев использовать торпеды завершились промахами.

Сражение оказалось относительно затяжным, вспомним, что бой у Лиссы реально продолжался менее часа, поэтому возникла еще одна проблема — потребовалось увеличить боезапас, особенно учитывая тот потрясающий темп, с которым скорострелки расходовали снаряды. В общем, кораблестроителям пришлось серьезно задуматься, и совсем недаром в последние годы XIX века кардинальным образом изменился взгляд на многие вопросы кораблестроения, изменилась сама конструкция кораблей.

А в целом об этом сражении писали много и частенько высказывали более чем странные мнения. Некоторые авторы дошли до самых невероятных заключений относительно сражений будущего. Даже вопрос о том, строить ли деревянные или железные суда, снова всплыл на поверхность и серьезно обсуждался специалистами!

Главной же ошибкой аналитиков было то, что они хотели извлечь из этого единичного случая общие правила, годные при всех обстоятельствах. Война на море вообще характерна тем, что в ней крайне редко дело доходит до вооруженных столкновений крупного масштаба, потому приходится использовать опыт немногочисленных боев. Но тем более здесь следует быть крайне осмотрительным и делать свои заключения с большой осторожностью, не склоняясь к жестким догматическим выводам.

Важнейшим последствием этого сражения оказалось то, что господство на море полностью перешло в руки японцев. Корабли адмирала Тинга оставались в защищенной гавани Порт-Артура и ремонтировались крайне медленно при наличии только одного дока. Потом, когда возникла угроза захвата порта с суши, эскадра перебралась в Вей-хай-вей, где была заблокирована японцами. В феврале 1895 года японские миноносцы провели серию ночных атак и потопили несколько китайских кораблей, в том числе броненосец «Дин-Юань». Нет никаких сомнений, что любая европейская военно-морская база отбила бы подобные кавалерийские наскоки, но Восток имеет свою специфику. Обнаглевшие японцы попытались подавить китайские береговые батареи огнем с кораблей, но быстро отказались от этого, так как в очередной раз подтвердилась старая истина: батарея сильнее корабля, тем более небронированного.

Позднее порт был взят штурмом с суши, остатки китайской эскадры попали в руки японцев, а броненосец «Чжень-Юань», поменяв название на «Тин-эн», принял участие в Русско-японской войне, пусть даже на третьих ролях. Адмирал Тинг предпочел покончить с собой, чтобы не видеть позора. Разумеется, западные журналисты даже из смерти сделали увлекательный триллер. Дескать, адмирал проглотил золотой слиток...

Японцы тоже не остались в стороне от столь увлекательного занятия, как мифотворчество. Все началось с того самого попадания в «Мацусиму». Смертельно раненный

матрос Торадзиро Миура спросил проходившего мимо офицера: «Дин-Юань» еще не потоплен?» Потрясенный офицер ответил: «Умирай спокойно. «Дин-Юань» выбит из строя». Миура улыбнулся: «Мы отомщены» — и умер. Немедленно была сочинена патр-р-риотическая песня:

«Дин-Юань» еще не потоплен?
Короткая фраза навсегда запечатлелась
В сердцах людей,
Оплота нации.

Да, при такой постановке дела японский журналист имел полное право даже в 1970 году уверенно заявить: «Иероглифы «Рэнго Кантай» навсегда врезаны в японские сердца».

Прошло совсем немного времени после окончания Японо-китайской войны, и снова на Дальнем Востоке заблистали военные зарницы. Впрочем, теперь они сверкали не только где-то вдали, в 1898 году небольшая гроза разразилась и в Атлантике, началась Испано-американская война, которая захватила оба океана. Однако столкновения на Филиппинах ограничились боем в Манильской бухте, где адмирал Дьюи уничтожил испанскую эскадру адмирала Монтехо. Это был бой двух крейсерских эскадр, и нам достаточно ограничиться замечанием, что снова скорострельные орудия показали свою сокрушительную эффективность.

Теперь испанцам пришлось решать ту же самую задачу, что и русским несколько лет спустя, — перебрасывать подкрепления на отдаленные театры. Справиться с ней они сумели только частично. Если крейсерская эскадра адмирала Серверы до Кубы добралась, то эскадры адмирала Камары, в состав которой вошел броненосец «Пелайо», на Филиппины так и не попала. Русские оказались более удачливыми, хотя, может быть, на свою же голову.

После боя в Маниле американцам предстояла война у собственных ворот, требовалось освободить от испанцев

Кубу. Нескромный вопрос, в чью пользу состоится освобождение, никто даже не подумал задавать. На Кубе находилась достаточно большая испанская армия, поэтому требовалось перевезти туда соответствующую американскую армию. Основные постулаты военно-морского искусства требовали установить господство на море, потому что лишь тогда можно спокойно перевозить войска и снабжать их. Пока еще американцы были не настолько самонадеянны, чтобы спорить с европейскими авторитетами, поэтому они энергично принялись за установление этого самого господства, благо силы позволяли. Они сформировали Североатлантическую эскадру контр-адмирала Сэмпсона и «летучую эскадру» коммодора Шлея.

Испанцы тоже направили к Кубе свою эскадру, это были 4 броненосных крейсера и 3 миноносца адмирала Серверы, которые в момент начала войны находились на островах Зеленого Мыса. Лучшее всего состояние испанского флота характеризует тот факт, что новейший броненосный крейсер «Кристобаль Колон», только что построенный в Италии, вышел в поход, не имея орудий главного калибра. Переход через Атлантику, который для кораблей британского флота представлял скучную рутину, для испанцев оказался серьезной проблемой. Кое-как, но эскадра Серверы 19 мая добралась на порта Сантьяго-де-Куба, потеряв по дороге всего лишь один миноносец. Пока испанцы приводили в порядок корабли и размышляли, чем заняться, 27 мая американцы установили блокаду порта.

Адмирал Сервера сам облегчил противнику задачу, забравшись в порт с единственным узким выходом (очень напоминает Порт-Артур, не так ли?), хотя многие советовали ему направиться в Гавану. Адмирал Сэмпсон организовал блокаду с наивной прямолинейностью. За исходную точку было взято горло пролива, проведена дуга окружности радиусом 6 миль, и на этой дуге были расставлены корабли. «Достоинно удивления, как сей муж, дожив до седых волос, сохранил в неприкосновенности ум пятилетнего ре-

бенка», — сказал классик, правда, по другому поводу. Наверное, американцы стянули бы кольцо еще теснее, однако они всерьез боялись испанских миноносцев.

Американцы решились-таки высадиться на острове, хотя формально при наличии там испанской эскадры господства на море они не имели. К концу июня американские войска и кубинские повстанцы подошли к Сантьяго, однако штурм, которым командовал генерал Шафтер, провалился, причем большую роль в этом сыграли десантные команды с кораблей Серверы (опять Порт-Артур!). Растерявшийся Шафтер отправил паническую телеграмму в Вашингтон и одновременно потребовал от адмирала Сэмпсона любой ценой ворваться в гавань и уничтожить испанские корабли.

Однако здесь на помощь американцам пришел Сервера, 2 июля он вернул на корабли десантную команду и приказал поднимать пары и готовиться к выходу. Испанский адмирал собирался прорваться в Гавану, где условия базирования были несравненно лучше. Сложно сказать, почему он не попытался сделать это ночью, тем более что командиры кораблей предлагали поступить именно так.

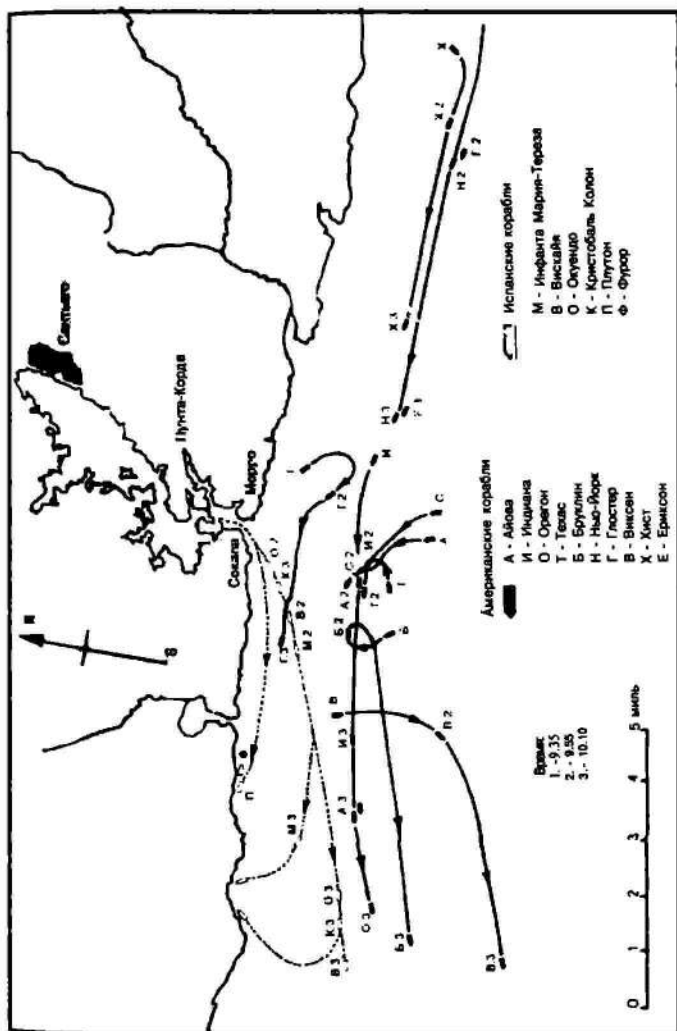
Впрочем, прорыв испанцев оказался для американцев совершенной неожиданностью, они были застигнуты врасплох. Более того, на месте отсутствовал контр-адмирал Сэмпсон, который на броненосце «Нью-Йорк» отправился в бухту Сибоней на совещание с адмиралом Шафтером. Кстати, Сэмпсон был именно контр-адмиралом, а не вице-адмиралом, как ошибочно пишут некоторые современные российские авторы, вообще американский Конгресс в то время был весьма скуп на чины и награды в отличие от европейских монархов. Броненосец «Массачусетс» вместе с двумя малыми крейсерами ушел в Гуантанамо принимать уголь, и все-таки у американцев еще оставалось достаточно кораблей для блокады — 4 броненосца, броненосный крейсер и 2 вспомогательных крейсера.

Первым заметил густые клубы дыма броненосец «Айова», который сделал выстрел из сигнальной пушки, и после этого на мачте броненосного крейсера «Бруклин», на котором находился коммодор Шлей, был поднят сигнал: «Противник уходит — приготовиться к бою». Испанские корабли следовали в кильватерной колонне: «Инфанта Мария-Тереза», «Бискайя», «Кристобаль Колон», «Окендо», и замыкали строй миноносцы.

В боевой рубке рядом с адмиралом Серверой находился лоцман Мигель Лопес, который оставил кое-какие воспоминания. Он пишет, что, когда корабли проходили узости, Сервера поднял сигнал своим кораблям: «Желаю вам скорой победы». Адмирал попросил лоцмана сказать, когда можно будет повернуть на запад, чтобы следовать вдоль берега острова к Гаване. Как только лоцман разрешил это, адмирал приказал дать полный ход и открыть огонь, потом повернулся к Лопесу и с улыбкой сказал: «Вы хорошо сделали свое дело. Надеюсь, вы благополучно выберетесь из этого и получите награду. Вы ее заслужили». По словам Лопеса, Сервера был совершенно спокоен и не выказывал никаких признаков тревоги.

Сначала американские корабли направились к выходу из порта, но, как только испанцы повернули на запад, они повторили этот маневр. При этом американские кочегары работали настолько скверно, что каждый корабль буквально окутался облаком густого черного дыма, и возникла реальная угроза столкновения. «Техас» и «Айова» едва не столкнулись, выходя из собственного дыма, а когда они отвернули в разные стороны, между ними проскочил «Орегон», чуть не зацепив обоих. Вдобавок флагман Шлея «Бруклин» прошел у них под носом, вынуждая к новым поворотам, а потом оказался между броненосцами и испанцами, мешая стрелять собственным товарищам. Вот, что значит действия без строя!

Тем временем произошел странный эпизод, который очень сложно объяснить. Испанские миноносцы, выходя



Сражение у Сантьяго — 1-я фаза

из порта, немного отстали от крейсеров, повернули не на запад, а на восток и столкнулись не с главными силами американцев, а с вооруженной яхтой «Глостер», зачисленной во вспомогательные крейсера. Яхта открыла по ним огонь и, как ни странно, добилась большого успеха. «Фурор» окутался клубами дыма и пара и начал дрейфовать к прибрежным скалам. «Плутон» получил несколько попаданий и стал быстро тонуть. Когда примчался адмирал Сэмпсон на крейсер «Нью-Йорк», все было уже кончено. «Плутон» выбросился на берег, а «Фурор» затонул. Удивительно то, что «Глостер» был вооружен всего лишь 6-фн орудиями, тогда как на испанских миноносцах стояли 14-фн пушки. По идее это они должны были утопить «Глостер», но произошло прямо противоположное.

Тем временем испанские крейсера начали бой на отходе, пользуясь тем, что американские корабли пока еще не набрали полный ход, и какие-то призрачные шансы прорваться у них были, так как путь на запад преграждала лишь вооруженная яхта «Виксен». Флагман Серверы «Инфанта Мария-Тереза» во время выхода из порта особых повреждений не получил, хотя именно на нем был сосредоточен огонь американцев. Но когда крейсер повернул, ему в левый борт с кормы попали два тяжелых снаряда. Установить точно их калибр не удалось, и в зависимости от личных пристрастий историка снаряды объявляют то 305-мм с «Айовы», то 330-мм с другого броненосца. Затем в батарее взорвался 203-мм снаряд, который выкосил расчеты орудий, а потом последовали новые попадания.

«203-мм снаряд попал в орудийную палубу под кормовым барбетом, пробил борт и взорвался, разворотив корму. Повреждения, причиненные этим снарядом, были очень велики. Все люди поблизости были убиты или ранены. Бимсы были разорваны и скручены. Осколки снаряда пролетели над палубой и пробили правый борт. Этот снаряд также перебил пожарную магистраль». Крейсер также получил много попаданий мелких снарядов, причем адмирал

Сервера получил легкую рану в руку, так как стоял на мостике, чтобы лучше видеть происходящее. Однако броневой пояс остался цел, а барбеты сохранили орудия главного калибра. Главной опасностью стали два серьезных пожара, справиться с которыми не удалось. Пламя пожирало деревянные конструкции, жар постепенно становился нестерпимым, и матросы покинули батарею и начали уходить из машинных отделений. Орудия крейсера замолчали, и он повернул к берегу. В 10.35 «Инфанта Мария-Тереза» выбросилась на скалы в 6,5 мили от выхода из гавани, часть экипажа перебралась на берег, остальных подобрал «Глостер». Одна из американских шлюпок выудила из воды адмирала и его сына лейтенанта Серверу. Когда они поднялись на палубу американского корабля, капитан 2-го ранга Уэйнрайт приветствовал адмирала словами: «Я поздравляю вас, сэр. Вы провели самую отважную битву, которую когда-либо видело море».

Следующей жертвой стал замыкавший колонну «Альмиранте Окендо». Именно из-за своей позиции он получил больше всего попаданий от гнавшихся на эскадрой американцев. Один из снарядов попал в амбразуру носовой башни, взорвался внутри, уничтожив весь расчет и выведя орудие из строя. Корабль получил множество попаданий и даже вызвал восхищение американцев своей стойкостью. Разрывом одного из снарядов был убит его командир, капитан 1-го ранга Ласага. Но самые большие повреждения корабль получил в результате попадания 203-мм снаряда в кормовую часть, где вспыхнул сильный пожар. В результате сдетонировала торпеда в кормовом аппарате, доказав, что китайцы не зря опасались этого, хотя прямого попадания в торпеду и не было. Новый командир приказал спешно выпустить в море торпеды из уцелевших аппаратов и повернуть к берегу. «Окендо» выбросился на берег совсем недалеко от «Марии-Терезы». Далее одни источники утверждают, что на нем все-таки взорвались погреба, едва не переломив корпус корабля пополам, другие пишут, что

это произошло потому, что он вылетел на камни. Потери экипажа достигли чуть ли не 50 процентов.

Буквально за полчаса боя состав испанской эскадры уменьшился вдвое, остались лишь «Колон», который благодаря более надежным машинам теперь шел головным, и все больше отстававший от него «Бискайя». Американские корабли продолжали погоню, ближе всего к испанцам находились «Бруклин» и броненосец «Орегон». От нескольких попаданий на «Бискайе» тоже начались пожары, и тогда ее командир капитан 1-го ранга Элате решил любой ценой задержать самый быстроходный из американских кораблей — «Бруклин». Единственным средством для этого были торпеды или таран, так как артиллерийский бой испанцы безнадежно проиграли. Крейсер повернул было на «Бруклин», но тут же американский снаряд попал в носовой торпедный аппарат, взорвал его, и вся носовая часть крейсера вспыхнула. Так излагают события американские историки, правда, карта, которую приводит известный историк Х. Вильсон, этого поворота не подтверждает. Вообще сообщение о попытке тарана опирается единственно на рапорт коммодора Шлея, который утверждает, будто ему сообщили это командир «Бискайи» капитан 1-го ранга Элате и старший помощник «Колона» капитан 2-го ранга Контрерас. Однако если прочитать рапорт самого Элате, то мы не увидим там даже упоминания о попытке тарана.

Кстати, именно 140-мм снаряд «Бискайи» стал причиной гибели **единственного** американского моряка в этом бою, когда взорвался рядом с мостиком «Бруклина». Однако «Бруклин», который сейчас находился на расстоянии не более 5 кабельтовых, просто расстрелял «Бискайю» в упор. В 11.05 очередной испанский корабль выбросился на берег, чтобы не затонуть. Но пожары и взрывы на «Бискайе» продолжались, и есть что-то символическое в том, что, когда капитан 1-го ранга Элате поднялся на борт «Айовы», сдетонировали носовые погреба, окончательно разрушив корпус.

Теперь от всей испанской эскадры остался только «Колон». Его новые машины пока что держались, и он даже начал отрываться от американцев, но... Ох уж эти непредвиденные «но»! На крейсере закончился качественный уголь — кардифф, привезенный еще из Европы, и в топку полетел третьесортный уголь, принятый уже в Сантьяго. Скорость крейсера начала падать, американцы стали приближаться, и броненосец «Орегон» даже дал демонстративный залп из носовой башни. «Колон» не мог отстреливаться, ведь, как мы помним, на нем отсутствовали орудия главного калибра, поэтому командир решил не дожидаться неизбежного конца. Он также повернул в сторону берега, поднял белый флаг и приказал открыть кингстоны. В 13.15 крейсер выбросился на берег, ему удалось пройти целых 48 миль от Сантьяго. Когда американцы высадились на «Колон», он быстро тонул, хотя его боевые повреждения были чисто символическими.

Испанцы потерпели сокрушительное поражение, все 6 кораблей эскадры были уничтожены, погибли около 350 человек, 150 были ранены, примерно 1600 попали в плен. Удивительно, но примерно 150 моряков сумели присоединиться к гарнизону Сантьяго. Повреждения американских кораблей были совершенно ничтожны, и в бою погиб только один человек.

Этот бой, как и бой в Маниле, происходил на минимальных дистанциях, хотя о стрельбе в упор, как это было в сражении при Ялу, уже пришлось забыть. Но все равно, расстояния не превышали 20 кабельтовых, а чаще всего были еще меньше. Количество попаданий, полученных испанскими кораблями, подсчитать точно не удалось, так как пожары уничтожили почти все следы. Именно пожары стали основной причиной гибели кораблей, не следует заблуждаться — если бы испанские крейсера не выбросились на берег, они наверняка пошли бы на дно, хотя ни на одном из них броневой пояс не был пробит. Оказалось, что даже броненосные корабли могут стать жертвой огня, что проти-

воречило результатам боя при Ялу. Предупреждение было достаточно внятным, однако русский флот его не услышал, и все кончилось Цусимой, где именно пожары погубили сильнейшие броненосцы адмирала Рожественского.

А с точки зрения военно-морского искусства этот бой вообще ничего не дал, в действиях американцев невозможно проследить даже тени осмысленности, просто гнались и стреляли. Особую же пикантность положению придает отсутствие адмирала Сэмпсона на месте в момент боя, в результате чего после войны между ним и коммодором Шлем разгорелась склока — кому должны достаться лавры? Злые на язык журналисты прозвали этот бой победой без победителя.



Хрестоматийная война

Писать о военных действиях на море во время Русско-японской войны легко и приятно, потому что они отвечают самым жестким требованиям ревнителей канонов морской войны. Действительно, в истории парового флота не было и, теперь можно сказать с полной уверенностью, уже никогда не будет столь кристально-чистой иллюстрации идеи «Морская мощь и ее влияние на ход мировой истории». Альфред Тайер Мэхен немного поспешил написать свой фундаментальный труд, иначе бы он получил гораздо более убедительные доказательства своим постулатам, особенно решающей роли генерального сражения и значения линейного корабля в определении исхода этого сражения. Тем более странными выглядят усилия другого уважаемого военно-морского теоретика, Фредерика Джейна (того самого, который справочник и человек), доказать обратное в своей книге «Ереси в учении о морской силе». Что же касается выводов, сделанных на основании боевого опыта... Вот здесь открывается простор для самой буйной фантазии, и авторы себя уже никак не сдерживают. Чего стоит одно только заявление, будто «Дредноут» родился в результате изучения и обобщения, о знаменитой статье Витторио Куниберти вспоминают очень немногие, о проектах адмирала Фишера — тем более. Ну а сенсационный факт, что проект «Н», ставший впоследствии «Дредноутом», был утвержден 13 января 1905 года, за три месяца до

Цусимского сражения, лучше просто замолчать. Небольшое уточнение: все даты будут даны по новому стилю, чтобы избежать путаницы. Я понимаю, Русская православная церковь объявила григорианский календарь выдумкой сатаны, направленной на пагубу всем истинным христианам, но мы ведь живем именно по нему, не так ли?

Однако мы немного отвлеклись. Начало XX века можно назвать золотой эпохой линейного корабля, пусть даже пока это был классический броненосец. Позади остался период исканий и сомнительных экспериментов, все ведущие морские державы обзавелись крупными броненосными флотами, были разработаны теории использования этих флотов, предложены тактические приемы, которые надлежит использовать в сражениях. Если говорить предельно коротко, все это выглядело так: победу в войне приносит господство на море, оно достигается в генеральном сражении линейных флотов, основой которых является эскадренный броненосец. Осталось только выяснить, насколько правильными были все эти идеи и насколько построенные корабли подходили для реализации идей.

Русско-японская война оказалась просто идеальным полигоном. Противников разделяло самое настоящее море (это вам не узенький Ла-Манш, который так никто и не сумел форсировать), Япония должна была перевезти свою армию на материк в Маньчжурию и наладить ее постоянное снабжение. Если бы русские сумели перерезать эти морские коммуникации, японская армия свалилась бы им в руки, как переспелая хурма. То есть вопрос господства в Японском и Желтом морях становился ключевым, если японцы захватят его — начнется затяжная и изнурительная сухопутная кампания, если же оно перейдет к русским, война закончится их победой, по сути не начавшись.

Обе стороны готовились к войне, причем в первую очередь — к войне на море, но именно на стадии подготовки была ясно продемонстрирована полнейшая неадекватность российского военно-политического руководства. Прежде всего, была допущена грубейшая ошибка в определении

времени начала войны, на нее наложился другие ошибки. Даже если бы не была выполнена кораблестроительная программа, все равно русские могли сосредоточить на Дальнем Востоке превосходящие силы, но, увы... Весьма показательна в этом плане история с переходом отряда адмирала Вирениуса и параллельным переходом броненосных крейсеров «Ниссин» и «Касуга». Но даже в сложившейся обстановке флоты противников были примерно равны по силам, что заставляло японцев действовать активно. При равенстве сил безопасность морских коммуникаций становится более чем сомнительной, особенно если учесть, что перед русским флотом никаких оборонительных задач не стояло.

Именно это вынудило японцев начать войну так, как она началась — внезапным нападением на порт-артурскую эскадру. Несмотря на многократно повторяемые басни о тотальном японском шпионаже, японцы не располагали точными сведениями о дислокации русских кораблей, ведь адмирал Того разделил свои миноносцы на две группы, отправив одну к порту Дальний. Как раз разведка и подвела японского адмирала — он получил сообщение, что 3 русских броненосца куда-то ушли. Кроме того, он вполне мог привлечь к участию в атаке большие миноносцы, построенные по французскому проекту, что значительно усилило бы мощь первого удара.

Но в результате получилось то, что получилось. В ходе атаки 8 февраля были торпедированы три русских корабля — новейшие и самые сильные броненосцы «Цесаревич» и «Ретвизан», а также крейсер «Паллада». Вряд ли стоит осуждать командующего флотом вице-адмирала Старка за то, что он держал эскадру на внешнем рейде, ведь учитывая затрудненный выход через узкий мелководный проход, в условиях мирного времени это выглядело вполне разумно. Но вот дислокация ее вызывает сомнения. Первую линию, стоявшую мористее остальных, составляли новейшие и наиболее сильные крейсера, вторую — новейшие броненосцы, третью — старые броненосцы, а четвертую —

ископаемые реликты, вроде минных крейсеров. Поэтому можно сказать, что русские еще дешево отделались, ни один корабль не погиб, а вместо «Паллады» торпеду вполне мог получить гораздо более ценный «Аскольд». Таким образом, японцы захватили то самое вожаемое господство на море, что и позволило им относительно спокойно переправить войска в Корею.

Однако уже следующее решение адмирала Того вызывает если не сомнения, то вопросы. На следующее утро после атаки он вместе со всем флотом подошел к Порт-Артуру, чтобы дать бой русским. Однако на что именно он рассчитывал? Что ослабленный русский флот выйдет в море и даст «последний и решительный бой»? Вероятно, сыграло роль сообщение адмирала Дева, который со своими крейсерами подошел к Порт-Артуру, и увиденное убедило его в полной деморализации русских. Однако если Того рассчитывал на какой-то результат, ему следовало атаковать сразу после миноносцев, а он дал русским время опомниться.

Итак, второй раз подряд разведка подвела Того, однако русские решили ему подыграть. Когда 6 японских броненосцев, 5 броненосных и 4 бронепалубных крейсера подошли к Порт-Артуру, русская эскадра продолжала стоять на якоре, адмирал Старк вообще находился на берегу на докладе у наместника. В 11.07 японцы открыли огонь, русские корабли начали было сниматься с якорей, но тут же последовал приказ наместника: «Ожидать начальника эскадры, с якоря не сниматься». Адмирал Старк прибыл на флагманский броненосец «Петропавловск» только в 11.14, и русским кораблям пришлось все делать под обстрелом противника. Если бы японцы сумели в полной мере воспользоваться преимуществами ситуации, русские не избежали бы серьезных повреждений.

Русские броненосцы приняли бой на контркурсе, в 11.30 в бой вступили береговые батареи, и положение японского флота сразу стало сомнительным. Поэтому адмирал Того в 11.45 повернул на юг и вышел из боя, объясняя это опасностью атак русских миноносцев. И действительно,

русские миноносцы дважды пытались атаковать японскую эскадру, но были отогнаны японцами.

Этот бой при полном отсутствии результатов мог дать пищу для размышлений, нужно было только этим воспользоваться. Дистанция боя изменялась от 46 до 36 кабельтовых, что было заметно больше расстояний, на которых намеревались сражаться русские адмиралы. За 40 минут корабли и батареи расстреляли более 2300 снарядов, добились нескольких попаданий в японские корабли, однако повреждения были крайне невелики, то же самое можно сказать и о повреждениях русских кораблей. Каждый из противников потерял около 100 человек убитыми и ранеными.

Выяснилось, что для достижения ощутимого результата придется вести бой гораздо большее время, а дистанцию желательно сократить. Все предвоенные учения японцев, на которых они отрабатывали стрельбу на дистанциях свыше 25 кабельтовых, которая в русском флоте считалась чуть ли не предельной, особых выгод им не принесли. Впрочем, в дальнейшем мы еще не раз увидим, что любые учения мирного времени мало чего стоят.

В этом бою имелись несколько эпизодов, которые ставят под сомнение один из драматических моментов Цусимского сражения. Мы говорим, разумеется, о знаменитой «петле Того». Первыми аналогичный маневр выполнили, как ни странно, русские, когда адмирал Старк развернул свою эскадру на курс, параллельный японскому, причем никто из историков не уделил этому повороту вообще никакого внимания, считая его само собой разумеющимся. Уже в самом конце боя аналогичный поворот выполнили японцы, когда адмирал Того уводил свой флот на юг. Вот здесь тот же Джулиан Корбетт в своей работе дает волю писательским способностям, живописуя, как русские обрушили бешеный огонь на пресловутую «точку поворота». Мол, когда броненосные крейсера адмирала Камимуры подошли к ней, море вокруг них буквально вскипело от множества снарядов, однако все ограничилось парой попаданий и

десятком раненых. Попытка сосредоточить огонь на точке поворота оказалась не более чем мифом. Может, именно поэтому адмирал Того столь уверенно совершил внешне рискованный маневр в решающий момент величайшего морского сражения этой войны?

Японцы прекрасно использовали временный перевес в силах и, как следствие, временное господство на море. Они перевезли в Корею несколько армий, наладили их снабжение, результатом чего стала серия поражений русской армии. Флот ничем не мог противодействовать этому, так как выход в море отдельных кораблей мог привести к их бесполезной гибели. При этом русские столкнулись с «новой старинкой» — дальней блокадой Порт-Артура, когда за внешним рейдом вели наблюдение миноносцы и пара мелких крейсеров, а главные силы Того благополучно отставались во временной базе на островах Эллиот. Между прочим, именно так действовали англичане еще сто лет назад во время наполеоновских войн, когда наблюдение за портом вели фрегаты, а линейные эскадры либо крейсировали в море, либо вообще стояли в соседних портах. Почему-то русские адмиралы ожидали от противника таких же наивных действий, какие продемонстрировали американцы во время войны с Испанией. Блокировавшие Сантьяго корабли просто выстроились полукругом возле входа в порт и стояли на месте, подрабатывая машинами.

Однако дальняя блокада Порт-Артура оказалась гораздо более действенной, чем кто-либо мог предположить, хозяевами на внешнем рейде крепости были японцы, а не русские. О действиях канонерок, поддерживавших приморский фланг армии, говорить уже не приходилось. Кстати, русские, имевшие несколько сильных и быстроходных крейсеров, так и не сумели потопить ни одного из этих пароходиков. Вообще русская артиллерия в годы войны действовала просто отвратительно, об этом говорит тот простой факт, что русские не потопили артиллерийским

огнем ни одного японского корабля крупнее миноносца, да и те можно было пересчитать по пальцам одной руки. Все серьезные потери японцев стали результатом подрыва на минах или навигационных аварий.

Следующего столкновения линейных флотов пришлось ждать почти полгода, однако это не означает, что броненосцы бездействовали, хотя их активность была не слишком типичной для главных сил флота. Японцы пытались перекидным огнем обстреливать гавань Порт-Артура, а русские корабли вели огонь по берегу, поддерживая гарнизон крепости. За это время броненосцы прошли серьезную проверку на предмет устойчивости к подрыву на минах, и эти результаты оказались довольно противоречивыми. С одной стороны, на минах погибли «Петропавловск», «Ясима», «Хацусе», с другой — старый «Севастополь» подрывался на минах дважды, но при этом не испытал особых проблем. Подводная защита эскадренного броненосца оказалась вполне адекватной современному оружию — минам и торпедам, имевшим заряд примерно 60—70 кг. Но при этом следует сделать две существенные оговорки: корабль не должен иметь никаких иных повреждений, для того чтобы добить поврежденный в артиллерийском бою броненосец, вполне могло хватить и одной торпеды; два подводных взрыва даже такой мощности уже становились для корабля роковыми, именно так действовали минные банки. Случайности типа детонации боеприпасов в погребах так и останутся примерами «золотой пули», которая в морской войне появляется довольно часто, но всерьез рассчитывать на нее не следует.

Следующий бой линейных флотов стал уже настоящим испытанием для эскадренного броненосца. Как ни отбивались артурские адмиралы, после получения прямого приказа императора им пришлось отправляться во Владивосток. Кстати, решение вполне разумное с точки зрения сохранения флота, так как в Порт-Артуре корабли уже попали под

обстрел осадной артиллерии, но с точки зрения борьбы за владение морем, это был тупик. Основные японские коммуникации проходили в Желтом море, и достать до них из Владивостока было более чем проблемно. Впрочем, все это чисто схоластические рассуждения, потому что 10 августа был решен исход войны на море. Да, именно такой парадокс: в сражении не погиб ни один корабль, однако оно завершилось сокрушительным стратегическим поражением, фактически решившим исход войны.

Ход этого сражения вызывает много вопросов, ответ на которые найти крайне сложно. Прежде всего, вызывают удивление действия адмирала Того, который фактически лишил сам себя заметного превосходства в силах. Бой вели по 6 броненосных кораблей с каждой стороны, причем формально преимуществом располагали русские, так как их 6 броненосцам противостояли 4 броненосца и 2 броненосных крейсера японцев. Однако в этот момент в районе Порт-Артура находились также еще 2 броненосных крейсера, которые адмирал Того по неизвестной причине не счел нужным присоединить к своему отряду. Командовавший русской эскадрой адмирал Витгефт поставил в боевую линию даже свои бронепалубные крейсера, но ведь Того мог не допустить этого, в его распоряжении находились сильные крейсера 3-го боевого отряда вице-адмирала Дева, которые могли связать боем русские корабли, но не сделали этого. То есть на стадии сосредоточения сил японский командир допустил несколько ошибок. Кстати, здесь хочется упрекнуть столь уважаемого автора, как Е. Поломошнов, в небольшой неточности. К моменту сражения в Желтом море Того уже был полным адмиралом, получив это звание 6 июня.

Вообще этому бою уделяется незаслуженно мало внимания, хотя при тщательном анализе можно было бы сделать много далеко идущих выводов, хотя не все из них касаются тогдашних линейных кораблей. Прежде всего, бой характерен активным маневрированием японской эскадры в период первого столкновения. Если присмотреться по-

внимательней к маневрам адмирала Того, то становится понятно, что он пытался реализовать давнишнюю мечту всех адмиралов — добиться идеального «crossing-T», тем более что он имел достаточный запас скорости. И ему это удалось, но тут же, почему-то неожиданно для Того, оказалось, что этот самый «crossing-T» не более чем фикция, особенно с учетом его желания добиться победы с минимальным риском и, как следствие, стремления вести бой на больших дистанциях.

После встречи главные силы противника двигались взаимно перпендикулярными курсами, и примерно к 12.00 главные силы японцев находились прямо по курсу русской эскадры. Но тут же выяснилось совершенно очевидная вещь — «crossing-T» можно удержать только стоя на месте, при условии что противник не будет маневрировать. Однако японцы продолжали следовать прежним курсом и очень быстро оказались южнее русской эскадры, следовавшей на SSO, справа от нее. Тогда адмирал Того повернул свои корабли «все вдруг» на этот же курс и начал строем фронта удаляться от русских. Объяснения данного маневра звучат не слишком убедительно — он-де желал увлечь противника подальше в открытое море, чтобы не дать русским сразу вернуться назад. Впрочем, следовал он этим курсом всего лишь 10 минут, что просто не может иметь серьезного значения. После этого Того снова поворачивает эскадру «все вдруг» влево и выстраивает кильватер на обратном курсе, головным теперь идет броненосный крейсер «Ниссин». Снова японцы делают «crossing-T», и снова это оказывается бессмысленным — дистанция слишком велика. Сразу после окончания поворота «Ниссин» дает первый выстрел по головному русскому кораблю броненосцу «Цесаревич» с дистанции более 70 кабельтовых, но его снаряды и ответные русские ложатся недолетами.

Русская эскадра постепенно склоняется к востоку, и завязывается бой на параллельных курсах, но на слишком большой дистанции, так как имеют место единичные случайные попадания. Того это не устраивало, в 13.33 он

совершает еще один поворот «все вдруг», а потом выстраивает кильватерную колонну на контркурсе к русским. Объяснение — попытаться охватить хвост русской колонны, но какие у него основания полагать, что этот маневр окажется более эффективным, чем предыдущие?

В 13.40 русские неожиданно поворачивают прямо на юг, якобы для того, чтобы избежать плавающих мин, замеченных впереди по курсу. Объяснение тоже сомнительное — ведь не могли же эту банку поставить японские броненосцы, недавно прошедшие над этим местом? Миноносцы Того в это время болтались где-то далеко позади русских, перекрывая им обратный путь в Порт-Артур. И все-таки с нескольких русских кораблей **видели** эти несчастные мины.

Это самый запутанный отрезок боя. Если верить части русских источников, то имели место два расхождения контргалсами, если японским — только одно. Я полагаю, что ближе к истине Джулиан Корбетт, который все-таки пишет об одном таком расхождении, ведь в его распоряжении были все возможные источники, в том числе знаменитая «Конфиденциальная история». Постепенно дистанция сократилась, но попадания оставались редкими, так как при контркурсах сосредоточение огня невозможно вообще, а тогдашние зачаточные системы управления огнем не позволяли точно целиться. Дистанция сократилась до 40 кабельтовых, и японцы открыли такой плотный огонь, что русские корабли буквально исчезли среди водяных столбов и клубов дыма.

В этот момент в опасном положении оказываются русские крейсера, которые адмирал Витгефт поставил в хвост колонны по не вполне понятным причинам. Десяток лишних 152-мм орудий вряд ли решил бы исход боя, а одно удачное попадание тяжелого снаряда могло обречь любой из крейсеров на гибель. Но, к счастью, все ограничилось попаданием в «Аскольд», изуродовавшим первую трубу. Крейсера резко отвернули влево, увеличили дистанцию и вышли из-под обстрела.

Особого упоминания заслуживает бездействие адмирала Дева, имевшего в своем распоряжении сильную крейсерскую эскадру во главе с броненосным крейсером «Якумо». Он несколько раз мог вмешаться в бой, атаковав русский арьергард, где находились крейсера, но не сделал этого «из опасения помешать замыслам главнокомандующего».

В результате эскадры разошлись, дистанция быстро увеличилась, и эффективность огня резко упала. Адмирал Того полностью и безоговорочно проиграл первую фазу боя, при этом можно сказать, что он проиграл ее самому себе. Адмирал Витгефт не предпринимал никаких резких маневров, в основном доворачивая на пару румбов в ту или иную сторону, а все хитрые маневры Того дали даже не нулевой, а отрицательный результат. К тому же его подвел младший флагман адмирал Дева, который в нарушение боевых инструкций так и не атаковал русских.

Первый отрезок боя ясно продемонстрировал основную слабость эскадренных броненосцев — примитивные средства управления огнем, которые не обеспечивали надежного поражения цели на дистанциях более 40 кабельтовых, особенно при следовании контркурсами. Адмирал Того не мог не учитывать этого в дальнейшем, поэтому мы можем считать надуманными заявления, будто в начале Цусимского сражения он намеревался снова вести бой на встречных курсах.

Того пришлось спешно поворачивать на обратный курс и начинать погоню за русскими. Попытка Витгефта увеличить скорость до 14 узлов привела к тому, что начали отставать два концевых старичка — «Севастополь» и «Полтава». Японцы в 14.45 начали стрелять по замыкающему броненосцу «Полтава», который получил за полчаса 6 попаданий 305-мм снарядами. Одно из них имело серьезные последствия — осколок попал в подшипник машины левого борта, что вынудило броненосец уменьшить ход, и он начал отставать. Как это могло произойти — совершенно непонятно, неужели люки в машинное отделение были открыты? Но в это же время серьезные попадания получили

японские броненосцы «Асахи» и «Микаса», хотя опять-таки единичные.

И как раз в тот самый момент, когда у адмирала Того появился шанс навязать русским решительный бой, потому что Витгефт практически наверняка не рискнул бы бросить «Полтаву» на растерзание японцам, он вдруг принимает решение прекратить бой и поворачивает вправо, увеличивая дистанцию. В 15.30 первая фаза боя заканчивается. Скорее всего, это произошло потому, что Того упрямо не желал вести бой на средних и малых дистанциях. В какой-то степени его можно понять — он бросил в бой все, что только имел, а у русских на Балтике готовилась к отправке Вторая Тихоокеанская эскадра. Однако, проявляя такую нерешительность, Того рисковал вообще упустить русских. Скорее всего, он намеревался загнать русских обратно в Порт-Артур, под огонь осадных батарей, но русские проявили нехарактерную для них твердость. Увы, их подвело дурное техническое состояние кораблей. Если снижение скорости «Полтавы» объясняется случайностью, то на «Севастополе» просто начались проблемы с машинами.

К 17.00 расстояние между противниками составляло около 55 кабельтовых, но пока никто не стрелял, хотя до заката оставалось не более двух часов. В этот момент вспыхнул спор между адмиралом Того и его начальником штаба капитаном 1-го ранга Симамурой относительно того, что делать дальше. В конце концов адмирал решил махнуть рукой на хитрые маневры и дать бой на параллельных курсах. Почему-то японцы оценивали скорость русской эскадры в 14 узлов, хотя концевые корабли, особенно «Полтава», делали заметно меньше. Тем временем адмирал Дева, бессмысленно болтавшийся по правому борту у русских, прошел под кормой «Полтавы», и броненосный крейсер «Якумо» пристроился в хвост кильватерной колонны Того. Броненосный крейсер «Асама» по-прежнему находился слишком далеко.

Так или иначе, но в 17.35 дистанция сократилась до 45 кабельтовых, и «Полтава» открыла огонь, началась вто-

рая фаза боя. Японцы сосредоточили огонь на концевых кораблях, которые мужественно его выдерживали. Русские в ответ стреляли по головным японским броненосцам, поэтому «Микаса» был вынужден перенести огонь на «Цесаревич». Тут же японский флагман получил попадание напротив мостика в броневой пояс, но броня выдержала. Наибольшие повреждения в этот период боя получил русский броненосец «Пересвет».

Кстати, именно сейчас была продемонстрирована ущербность так называемых систем управления огнем. Броненосец «Севастополь» не мог отличить всплески своих снарядов от чужих, а потому был вынужден пристреливаться по броненосцу «Фудзи», а потому, пользуясь полученными данными, перенес огонь на «Микасу». Японцы не жалели снарядов, и эта бешеная пальба постепенно начала давать результат. Русские корабли страдали все сильнее, например, около 18.00 на «Пересвете» были одновременно сбиты обе стены — повреждение не опасное, но также имевшее немалые последствия. Это же подтверждает рапорт командира «Микасы»: «Полагая, что шанса вести бой на ближней дистанции не будет, я открыл огонь из своих 12-фн орудий на максимальном угле возвышения, сосредоточив огонь на третьем корабле». Но в это же самое время носовая башня броненосца продолжала стрелять по «Цесаревичу»! Вещь совершенно неслыханная в эпоху центральной наводки. Точно так же нет оснований говорить о сосредоточении огня эскадры. «Асахи» стрелял по «Полтаве», «Фудзи» — по «Победе» и «Пересвету», «Сикисима» — по одному из концевых броненосцев русских.

Тем временем японские броненосцы потеряли уже треть своих 305-мм орудий, причем русские тут были совершенно ни при чем. Стволы обрывало при преждевременных разрывах собственных снарядов, виной тому были несовершенные взрыватели конструкции Идзюина. Но, несмотря на это, положение понемногу начало меняться. Во всяком случае, японцы были совершенно уверены, что они уже почти потопили «Полтаву». Броненосец, дескать,

потерял ход, из труб не шел дым, стрельба практически прекратилась. И это в тот самый момент, когда на «Полтаве» наконец закончили ремонт машины, хотя корабль действительно очень сильно отстал от остальных броненосцев. А ведь «Якумо» вышел из строя, чтобы добить «Полтаву», и адмирал Дева вызвал свои остальные три крейсера, чтобы добить его. Вот доказательство того, что опасно полагаться на документы одной стороны.

В этот момент наступила развязка. Броненосец «Асахи» тоже перенес огонь на «Цесаревич», и, похоже, именно его снаряд в 18.40 разорвался на носовом мостике русского флагмана. Адмирал Витгефт, который весь бой провел на открытом мостике, был разорван на куски. Командир броненосца капитан 1-го ранга Иванов, опасаясь повторения паники, которая возникла после гибели адмирала Макарова, решил скрыть гибель адмирала. К этому времени дистанция сократилась до 22 кабельтовых, поэтому Иванов приказал повернуть влево, чтобы увеличить ее. Именно тут последовало второе роковое попадание, второй снаряд разорвался на мостике, его головная часть через визирный просвет влетела в боевую рубку. Несколько человек, в том числе командир и рулевой, получили ранения, броненосец потерял управление и покатился влево. Вступивший в командование старший помощник приказал поднять сигнал «Адмирал передает командование», и началось именно то, чего опасался Иванов — полный хаос.

Строй русской эскадры смешался, адмирал Того немедленно приказал повернуть влево, чтобы, двигаясь по окружности, расстреливать сбившиеся в беспорядочную кучу корабли. Чтобы попытаться спасти положение, «Ретвизан» бросился на противника. Намеревался капитан 1-го ранга Шенснович таранить «Микасу» или нет — сказать сложно, но намерения японцам он спутал. Кстати, и сами японцы, а немного позднее и русский младший флагман князь Ухтомский в «Морском сборнике» утверждали, что этот бросок поддержал броненосец «Победа». Но русская эскадра в итоге повернула назад в Порт-Артур. Адмирал

Ухтомский утверждал, что он намеревался повести броненосцы за собой и даже поднял соответствующий сигнал на поручнях мостика (вот они, сбитые стены!), но его никто не увидел.

Стемнело, и теперь в бой вступили многочисленные японские миноносцы, которые попытались атаковать русские корабли. Хотя в атаках участвовали 18 истребителей и 31 миноносец, которые выпустили 64 торпеды, ни один из русских броненосцев не получил попаданий.

А теперь посмотрим на то, как эскадренный броненосец выдержал этот бой. Выяснилось, что принципы, заложенные в основу конструкции этого класса кораблей, совершенно справедливы. Все 10 броненосцев, участвовавших в бою, завершили его более или менее благополучно, хотя их состояние было довольно различным. С повреждениями японских кораблей все более или менее ясно, броня выдержала все попадания, а разрушения ограничились надстройками. Единственный серьезный инцидент имел место при попадании русского бронебойного снаряда в 178-мм плиту пояса на «Микасе». Например, самым заметным попаданием во второй флагманский корабль эскадры адмирала Того стало разрушение кормового мостика, которое было внешне эффектным, но малоэффективным. Больше всего японцы пострадали от разрывов собственных тяжелых снарядов, которые вывели из строя много башенных орудий.

А вот вопрос с повреждениями русских кораблей более запутан, прежде всего это относится к состоянию после боя обоих флагманских броненосцев — «Цесаревича» и «Пересвета». Судя по всему, даже в случае удачного прорыва вряд ли «Цесаревич» сумел бы дойти до Владивостока. Сильные повреждения труб вызвали резкое увеличение расхода угля, но главное — два попадания в мостик привели к тому, что фок-мачта держалась «на честном слове». При усилении качки она могла полететь за борт, что само по себе не так уж и страшно, однако она наверняка унесла бы с собой носовой мостик, с которым была жестко скреплена, и могла прихватить заодно боевую рубку, что уже

совсем нехорошо. Но при этом вся артиллерия броненосца до самого конца боя действовала вполне исправно.

Гораздо серьезнее пострадал «Пересвет», который получил 37 попаданий — примерно столько, сколько все японские корабли, вместе взятые, и в полтора раза больше «Цесаревича», причем попадания в район ватерлинии вызвали значительное поступление воды. Именно на «Пересвете» серьезно пострадал главный пояс, хотя описания повреждений даже русскими источниками противоречивы. 305-мм снаряд попал в угол 229-мм плиты и либо вдавил его, разорвав обшивку, либо вообще пробил. Если так, это было единственное пробитие главного пояса броненосца за всю войну. В результате попаданий начало заливать подбашенное отделение носовой башни, отсек носового торпедного аппарата. Корабль принял столько воды, что его остойчивость резко снизилась, это отмечал старший артиллерист броненосца лейтенант Черкасов. Судя по всему, если бы на море не стоял практически полный штиль, у «Пересвета» могли возникнуть очень серьезные проблемы, не исключено даже, что трагедия «Осляби» могла произойти на год раньше. С проблемой справились, заполнив водой междудонные отсеки, после чего остойчивость улучшилась.

«Пересвет» продемонстрировал еще одну проблему русских кораблей. Осколки, попавшие через шахту вентиляции, вынудили на время остановить среднюю машину. Как уже говорилось, аналогичные проблемы возникали у «Полтавы». Как осколки залетали в машинные отделения, которые считаются очень хорошо защищенными, — неясно. Частичный ответ дают рапорты офицеров того же «Пересвета». С поступлением воды в отсек носового торпедного аппарата справились путем задраивания люка... То есть приведение корабля в полную боевую готовность носило весьма специфический характер — никто не считал обязательным задраивать водонепроницаемые двери и люки.

Но в целом броненосцы обоих противников выдержали испытание. Потери оказались довольно умеренными, причем погибших у русских и японцев было практически

одинаковое число. И эти довольно скромные результаты были достигнуты при огромном расходе снарядов. Русские выпустили примерно 570 тяжелых снарядов и около 4700 средних (до 75 мм включительно), японцы истратили около 950 тяжелых и 5700 средних снарядов. Процент попаданий был невысоким, хотя японцы стреляли заметно лучше. Но если учесть источники, которые утверждают, что японцы израсходовали заметно больше снарядов, особенно тяжелых — более 1200 (Джулиан Корбетт приводит эту цифру со ссылкой на «Конфиденциальную историю»), их процент попаданий ощутимо понизится.

Следует отметить еще одну деталь, пагубно повлиявшую на судьбу Второй Тихоокеанской эскадры. За все время боя на русских кораблях не возникло ни одного серьезного пожара. На это обычно почти не обращают внимания, но ведь был опровергнут опыт предыдущих сражений — у Ялу и Сантьяго. В результате был сделан вывод, что опасность пожаров минимальна, и особых мер предосторожности в этом отношении можно не принимать, за что русские и заплатили в Цусимском сражении.

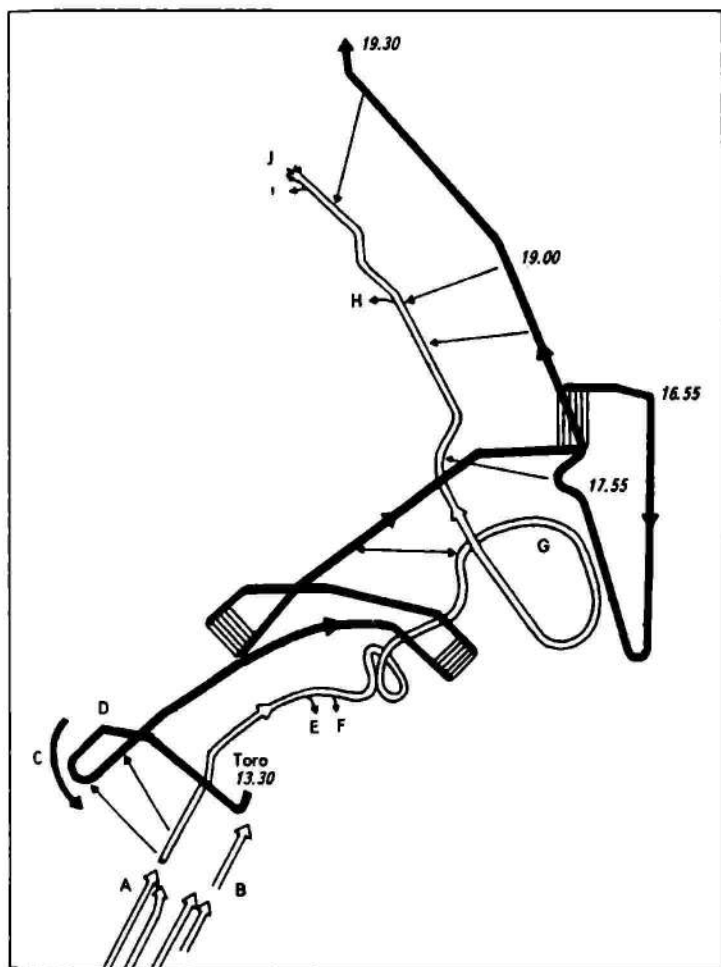
Этот бой оказал заметное влияние на тактику следующего крупного сражения — Цусимского. Адмирал Рожественский, памятуя о замешательстве, имевшем место при передаче командования на артурской эскадре, перед сражением отдал приказ: эскадру ведет головной броненосец. Если он выйдет из строя, то следующий — и так далее. Не менее серьезные выводы сделал для себя и адмирал Того. Он отказался от всяких сложных маневров и главное — от пресловутого «crossing-T», его действия в Цусимском сражении представляли разительный контраст с суетливым маневрированием в первой фазе данного боя. В дальнейшем Того действовал просто, даже прямолинейно, жаль, что русские не нашли противоядия от этой прямолинейности. Одновременно японцы сделали вывод и из расхода снарядов, ведь броненосцы выкинули в море почти две трети боезапаса главного калибра. В результате в Цусимском

сражении японские корабли стреляли **заметно медленнее**, чем в Желтом море, что бы ни утверждали русские.

Тактический результат сражения следовало бы оценить как минимальную победу японцев. Хотя ни один корабль не был потоплен и не потерял боеспособности, но все-таки японские корабли пострадали заметно меньше русских. Однако со стратегической точки зрения это была сокрушительная победа японцев, русская эскадра вернулась обратно в Порт-Артур и больше в море не выходила, бесславно погибнув под огнем тяжелых гаубиц. Кстати, анализировать этот расстрел не имеет никакого смысла, заранее было известно, что броневые палубы кораблей рассчитывались на противостояние **снижающихся** снарядов морских орудий, но никак не на **крутое падение** гаубичных. Попытки навалить мешки с песком на палубы результата не дали и не могли дать. Японцы получили полное и безоговорочное господство на море и впредь могли не беспокоиться за свои коммуникации.

Цусимское сражение называют «самой решительной и полной победой на море в истории». Но я бы рискнул сказать так: решительной, но уже ничего не решающей. Бытует точка зрения, которую разделял и Джулиан Корбетт: «Военное положение, сокращение японских ресурсов и общее истощение наступательной энергии на суше потребовали сокрушительной победы на море, чтобы вынудить приемлемый мир. Следовало пойти на любой риск, чтобы обеспечить такой исход, и не было более причин избегать этого риска, так как больше не оставалось ничего, чего мог бы опасаться японский флот. Русские бросили на стол буквально все карты, которые имели, и пришло время выставить против них абсолютно все корабли. Поэтому следовало ожидать сражения на тех дистанциях, которые адмирал Того считал наиболее желательными для достижения решающего успеха».

Спорить с этим совершенно невозможно, однако у каждой медали имеется обратная сторона. А каково было к



Цусимское сражение 27–28 мая 1905 г.

этому времени состояние русской армии? Много лет спустя, сидя в стильных парижских мансардах, экс-офицеры и экс-генералы уверенно вещали, что их ждала победа. Однако совсем не зря генерал Линевиц столь мастерски уклонялся от любого, даже самого незначительного наступления и окопался на Сыпингайских позициях в почтительном удалении от японцев. Русская армия истощила свою наступательную энергию гораздо раньше японской, и то, что теперь ее численность возросла вдвое по сравнению со сражением под Мукденом, означало лишь одно: при попытке наступать ее ждал Мукден удвоенных размеров. И это русскому командованию, а совсем не японскому требовалась хоть какая-то победа, чтобы условия мира были приемлемыми, хотя скорее всего Вторую Тихоокеанскую эскадру следовало сохранить в качестве «fleet in being», ведь угроза всегда страшнее ее исполнения, и, спекулируя этой угрозой, можно было вырвать нормальный мир. Когда русские бросили на стол все карты, выяснилось, что вместо каре тузов у них на руках всего лишь пара валетов.

Но мы отвлеклись. Туго закрученная пружина событий начала разворачиваться 27 мая 1905 года в 2.45, когда вспомогательный крейсер «Синано-мару» заметил в предрассветных сумерках неизвестный корабль, шедший с включенными огнями. Вскоре выяснилось, что это русское госпитальное судно «Орел», шедшее вместе с эскадрой, а некоторое время спустя японский разведчик обнаружил и другие корабли. В 4.45 в эфир полетела радиোগрамма с известием, что Вторая эскадра обнаружена.

Здесь следует сделать небольшое отступление. На русских кораблях также стояли радиостанции, но мне не удалось найти ни одного упоминания об их использовании во время боевых действий. Гораздо чаще рассказывается об удачных довоенных опытах по сверхдальней для тех времен связи на расстояние 50—100—200 миль. Наверняка флот пару раз использовал свои радиостанции по назначению, но уже одно то, что подобные упоминания приходится специально искать, говорит само за себя. Сразу воспомина-

ется единственный случай — после Цусимского сражения миноносец «Бравый», подойдя к Владивостоку, передал, что у него кончился уголь, и вызвал помощь. Чаще всего читаешь о том, что «усиленной искрой перебивали передачи японцев», зато сами японцы пользовались своими радиостанциями постоянно. Это очень хорошо показывает отношение русского флота к техническим новинкам, за которое он в этой войне не раз заплатил. В 6.05 следивший за русскими вспомогательный крейсер сменил старый бронепалубный крейсер «Идзуми» из состава 3-го флота вице-адмирала Катаока.

Вице-адмирал Рожественский все это время проявлял непонятную пассивность. Он не использовал свои крейсера для того, чтобы отогнать или даже уничтожить японские разведчики, ведь судьба «Идзуми», атакованного «Олегом», была бы незавидной. Он также запретил вспомогательному крейсеру «Урал» использовать свою рацию для того, чтобы помешать японцам вести передачу, хотя на «Урале» стоял исключительно мощный передатчик.

Вскоре слева по борту у русских показались «главные силы» 3-го флота — ископаемые корабли вроде крейсеров типа «Мацусима». И снова русские ничего не предприняли. Кстати, японцы, похоже, к этому времени окончательно уверовали в свою безнаказанность, потому что даже самые слабые и тихоходные корабли открыто маневрировали на виду у русских. Эта привычка явно осталась у них еще со времен осады Порт-Артура, когда те же самые крейсера и еще более слабые канонерки действовали в отрыве от главных сил, но русские не то что не попытались, но даже не помышляли о попытках их уничтожить.

В этой связи ничего, кроме горькой усмешки, не способны вызвать разглагольствования о том, что Рожественский должен был разделить свою эскадру на несколько отрядов, которые, маневрируя самостоятельно, могли поставить перед японцами гораздо более серьезные проблемы. Кажется, об этом начал рассуждать еще в том же 1905 году известный теоретик Н. Кладо. Что тут можно сказать? Ну

не умеет курица плавать стилем баттерфляй, и совсем не потому, что это технически очень сложный стиль. Просто курица не умеет плавать **в принципе**. Точно так же старшие офицеры русского флота в 1905 году не умели проявлять инициативу **в принципе**, а попытка разделения эскадры привела бы лишь к еще более быстрому разгрому.

Вспомните, как назывались высшие должности в русском флоте того времени? Начальник эскадры, начальник отряда... **Начальник**, но не **командир**! То есть человек в погонах рассматривался просто как чиновник, а какова первая заповедь бюрократа? Ничего не делать без дозволения начальства и не высовываться с инициативой. Вот вам и ответ на все вопросы.

Рожественский занялся перестроением своей эскадры из походного ордера в боевой, что и завершил к 11.00. Все три броненосных отряда выстроились в кильватерную колонну, крейсера, миноносцы и вспомогательные суда держались правее. К этому времени крейсера 3-го боевого отряда адмирала Дева неосторожно подошли слева на расстояние примерно 40 кабельтовых к русской эскадре, и у командоров, с утра дежуривших у заряженных орудий, не выдержали нервы. Средняя башня броненосца «Орел» дала первый залп этого исторического сражения, следом за ним открыли судорожный огонь и другие корабли. Но японцы тут же круто отвернули в сторону и увеличили дистанцию.

Главные силы японского флота покинули корейский порт Мозампо в 6.15, прошли мимо северной оконечности острова Цусима, после чего адмирал Того повернул навстречу русским. Официальная русская история задает риторический вопрос: мог ли адмирал Рожественский пересечь линию японских дозоров незамеченным? Но в итоге начинается гадание на кофейной гуще. Вроде бы мог при определенных условиях, но все это кажется очень сомнительным и так далее. Сегодня, когда в нашем распоряжении стараниями владивостокских историков появились материалы «Конфиденциальной истории», официального труда с описанием действий на море в годы войны, мы с

уверенностью можем сказать, что такой возможности у Рожественского не было. Адмирал Того построил глубоко эшелонированную систему из четырех разведывательных линий, миновать которые незамеченным было просто невозможно.

И все-таки адмирал Рожественский попытался поднести адмиралу Того небольшой сюрприз, когда в 12.20 затеял более чем экстравагантное перестроение, воспользовавшись тем, что японские крейсера временно пропали в тумане и дыму. Он приказал 1-му и 2-му отрядам броненосцев повернуть последовательно вправо на 8 румбов, намереваясь потом развернуть их «все вдруг» на 8 румбов влево, получив строй фронта, 3-й отряд должен был оставаться в кильватерной колонне на левом фланге. Этот строй выглядел бы крайне экстравагантно, напоминая букву «Г», но маневрировать эта буква не могла совершенно. Даже простой строй фронта из 8 броненосцев с совершенно различными маневренными характеристиками был бы неуправляемым. Кстати, ни В. Семенов, находившийся на флагманском броненосце «Суворов», ни офицеры «Орла» — единственного уцелевшего корабля 1-го отряда — не подтверждают этой версии. Все они дружно заявляют о том, что приказ касался только 4 броненосцев 1-го отряда. Вдобавок произошла путаница, «Бородино» начал ворочать одновременно с «Суворовым», и получилось «как всегда». В итоге 1-й броненосный отряд оказался в отдельной колонне, двигаясь чуть впереди и параллельно остальным кораблям.

Видимость 27 мая была неважной, она не превышала 5 миль, поэтому адмирал Того ошибся в расчетах, несмотря на постоянный поток донесений от разведчиков, и увидел русских справа по носу, а не слева. Того повернул свою эскадру вправо, чтобы пересечь курс русских и оказаться в намеченной позиции — слева от них. Намеревался ли он атаковать более слабую левую колонну или нет — можно только гадать, ясно лишь одно: вариант с боем на контркурсах, о котором упоминает даже «Конфиденциальная история», можно считать безусловно исключенным. Кста-

ти, исследования А. Полутова доказывают, что даже это издание нельзя считать истиной в последней инстанции, так как из него в последний момент были сделаны кое-какие изъятия.

Вариант с «crossing-T» тоже скорее всего можно исключить, бой в Желтом море подтвердил его сомнительную эффективность. Такой охват головы колонны смертоносен, если противник не может его избежать, как это было в октябре 1944 года в проливе Суригао, иначе это будет лишь кратковременное преимущество. Здесь мы вступаем на зыбкую почву предположений, так как будем пользоваться **английским** вариантом боевых инструкций адмирала Того, поэтому возможны ошибки. В них говорится, что план боя заключается в «press van» — то есть нажмем на голову колонны противника, а не «envelopment» или «outflank» — охвате. Если искать аналогии в военной истории, этот прием очень напоминает знаменитую «косую атаку» Фридриха Великого.

Все эти маневры отрабатывались британским флотом во время грандиозных маневров в 1902 году и ранее. Японские офицеры на них присутствовали, русские же сочли это ниже своего достоинства, у них была своя, особенная гордость! Возникают подозрения, что даже описания маневров, опубликованные в ежегодниках лорда Брассея, остались неизвестны русским адмиралам.

В 13.55 адмирал Того поднимает сигнал, представляющий собой кальку знаменитого сигнала Нельсона при Трафальгаре: «Существование нашей империи зависит от этого сражения. Пусть каждый сделает все, что может». В это время Рождественский начал перестраивать свою эскадру обратно в одну колонну, но не успел завершить маневр. К изумлению русских, Того предпринял маневр, который показался им очень рискованным, — в пределах досягаемости русских орудий он начал поворачивать свой флот последовательно на обратный курс. Если обстреливать точку поворота, через которую поочередно проходили японские корабли, можно было нанести им повреждения. Однако

по опыту предыдущих боев, русские немедленно открыли огонь с дистанции 32 кабельтова, но, кроме нескольких не слишком серьезных попаданий в «Микасу», ничего не добились. Кстати, опыт предыдущих боев и холодный математический расчет показывают, что опасность для японцев была скорее теоретической, чем реальной.

Ход этого сражения был описан многократно, поэтому нет необходимости на нем подробно останавливаться, мы отметим лишь некоторые ключевые моменты. Первый такой момент имел место сразу после окончания знаменитой «петли Того». Настроения русских в это время точно выразил В. Семенов — если не потопить, то хотя бы выбить одного! Выбили, причем сделал это, судя по всему, старый броненосец «Николай I», который метким попаданием 305-мм снаряда повредил рулевое управление броненосного крейсера «Асама». Согласно японским отчетам, повреждение было исправлено достаточно быстро, но потом крейсер почти весь день бродил в тумане, разыскивая свою эскадру. Так это было на самом деле или нет — сказать сложно. Может, повреждения оказались более серьезными, может, командир крейсера Ясиро Рокуро продемонстрировал неполное соответствие должности, но русские с самого начала боя получили превосходство 12 кораблей против 11 — и ничего!

Дистанция боя постепенно сокращалась, и количество попаданий, которые получали русские корабли, стало расти. Примерно через полчаса после начала боя мы видим вторую критическую точку. Получив тяжелые повреждения, около 14.20 покидает строй броненосец «Ослябя», одновременно из-за поломки рулевого управления выкачивается из строя «Бородино», и японцы открывают сильный огонь по створившимся кораблям, как они делали это в ходе боя в Желтом море. В 14.26 отказывает рулевое управление на «Суворове», и флагманский броненосец начинает описывать беспорядочные циркуляции. Строй русской эскадры оказывается нарушенным, броненосцы разделяются на несколько отдельных отрядов, и единая

кильватерная колонна так и не восстановлена до самого конца боя.

Можно уверенно сказать, что к этому времени сражение уже проиграно русскими и следовало решать задачу минимизации потерь. Однако для этого нужно было проявить инициативу, на что русские капитаны 1-го ранга и адмиралы не решились бы даже под страхом смертной казни. Над ними по-прежнему довлел приказ Рождественского: эскадру ведет очередной мателот, и в результате адмиралы покорно следовали маневрам какого-нибудь мичмана, если не вообще рулевого унтер-офицера в рубках «Александра III» и «Бородино». В 14.40 затонул броненосец «Ослябя».

Японцы к этому времени значительно опередили русских, имея скорость около 15 узлов против 9 узлов русской эскадры, и «Александр III» резко повернул на север, пытаясь пройти под кормой японской колонны. Адмирал Того дважды повернул свой 1-й боевой отряд «все вдруг» и лег на обратный курс, перекрывая дорогу русским, но адмирал Камимура со своим 2-м боевым отрядом продолжал двигаться прежним курсом, так как поворот русских оказался кратковременным. В результате и японский флот разделился на два отдельных отряда, которые далее маневрировали самостоятельно. Камимура потерял корабли Того и долго старался отыскать их.

Под огнем японских броненосных крейсеров «Александр III» был вынужден снова склониться вправо, и, более того, он описал полную циркуляцию. Это очень важная деталь, выяснилось, что русская эскадра не в состоянии сражаться на равных не то что со всем японским флотом, но даже с одной его эскадрой. В 14.40 «Александр III» покинул место в голове строя и после нескольких беспорядочных зигзагов пристроился в середине колонны позади «Сисоя Великого».

Примерно в 15.20 японцы потеряли из вида русскую эскадру, которая теперь шла на юго-восток. Казалось бы, вот самый удачный момент сделать правильные выводы, ведь главная ударная сила Второй Тихоокеанской эска-

дры — 1-й броненосный отряд к этому времени жестокого пострадал и ударной силой уже не мог считаться. Но! Существовал приказ «Норд-ост 23 градуса», и разбитая эскадра снова взяла курс на Владивосток. Русские уже проиграли бой, теперь они старались превратить поражение в разгром.

В 15.43 бой возобновился. Японцы действовали по прежнему шаблону — имея превосходство в скорости, они нажимали на голову русской колонны, постепенно сокращая дистанцию. И снова русские не выдержали нажима, постепенно отклоняясь на восток, потом на юг и в конце концов снова описали полный круг. Русские источники, которые утверждают, что японцы сосредоточенным огнем поочередно выбивали головные корабли, несколько приукрашивают ситуацию. Тот же Джулиан Корбетт прямо утверждает, что стрельба японских эскадр просто не могла иметь организованный характер, каждый корабль обстреливал то, что видел в данный момент, огонь был спорадическим и хаотичным, наводка часто велась по трубам и мачтам русских кораблей, видневшимся над пеленой тумана и дыма.

Около 16.30 противники снова разошлись, причем на этот раз адмирал Камимура совершил грубую ошибку, полностью исключившую участие его отряда в бою. Он предположил, что русская эскадра повернула на юг, и пошел в этом направлении, окончательно потеряв своего командующего. Единственное его достижение до наступления темноты — недолгая перестрелка с русскими крейсерами. Кстати, примерно в 17.00 к нему наконец-то присоединился крейсер «Асама», который фактически в Цусимском сражении не участвовал. Далее с русской эскадрой, все еще формально имевшей 10 кораблей, сражался только 1-й боевой отряд адмирала Того из 6 кораблей.

Бой возобновился примерно в 17.55, но теперь русские следовали несколькими разрозненными группами на NNO, именно эта разрозненность и облегчала задачу японцев. Стрельба русских окончательно расстроилась, и попадания в японские корабли теперь носили совершенно случайный

характер. В 18.50 совершенно избитый «Александр III» резко выкатился из строя, повалился на левый борт, перевернулся и затонул со всем экипажем. Далее официальная история русского Моргенштаба выдает откровенную ложь. Дескать, к месту гибели броненосца подошел крейсер «Изумруд», но японские броненосные крейсера своим огнем отогнали его. Увы, в это время крейсера адмирала Камимуры находились на много миль южнее, русских не видели и, похоже, даже не слышали канонады, иначе Камимура наверняка пошел бы на выстрелы. Что именно происходило на месте гибели «Александра III», так и останется загадкой навсегда.

В 19.20, когда японцы уже прекратили бой и отворачивали прочь, погиб броненосец «Бородино», с которого спасся только один челоек. Большинство описаний утверждает, что роковой удар ему нанес броненосец «Фудзи» своим последним залпом, после чего взорвался погреб одной из 152-мм башен. Но вполне вероятна и другая причина — к этому времени пожары на броненосце приняли совершенно неконтролируемый характер, и огонь мог дойти до погреба естественным путем. Между прочим, хотя после того, как «Бородино» затонул, в воде еще оставались около 30 человек, их никто даже не пытался спасти, так что скорее всего никто не пытался спасти и остатки экипажа «Александра III». Примерно в это же время японские миноносцы добили беспомощный «Суворов». Это было уже не поражение, это был разгром, ибо после него «японцы получили настолько полное господство на море, какое только можно было измыслить».

Но адмирал Небогатов, слепо и бездумно исполняя приказ Рожественского, сумел превратить разгром в имя нарицательное, и с тех пор слово «Цусима» в военной истории занимает такое же место, как «Канны».

Цусимское сражение стало венцом славы классического броненосца, однако оно же стало и концом его славы. Такой внешне парадоксальный, но внутренне логичный вывод можно сделать при анализе итогов сражения.

Прежде всего, концепция броненосного корабля блестяще выдержала жесточайшее испытание. В ходе сражения ни разу нормальная броня не была пробита, страдала лишь тонкая броня — менее 152 мм. Даже хваленые русские бронбойные снаряды, о которых сейчас модно писать лишь хвалебные оды, оказались неспособны пробивать защиту эскадренного броненосца на тех дистанциях, для которых они, собственно, и конструировались. Ведь значительная часть сражения происходила на дистанциях 15—25 кабельтовых, здесь уже не получится использовать отговорку, что японцы воевали не так, как от них требовали наставления российского Моргенштаба.

Но в то же самое время совершенно неожиданно смертельно опасной оказалась другая угроза — пожары. Да, в свое время в боях при Ялу и Сантьяго пожары имели место, однако они не сыграли решающей роли. Бой в Желтом море в этом плане вообще не типичен, пожары имели локальный характер, и с ними справились без труда, что, похоже, успокоило русских адмиралов. Они сочли ненужным принимать какие-то особые меры предосторожности. А вот при Цусиме можно смело сказать, что именно пожары погубили «Александр III», во многом способствовали гибели «Бородино», поставили на грань гибели «Орел», и все это при том, что броня на этих кораблях не была пробита ни разу.

Судя по всему, японцы использовали в этом сражении новые снаряды. И дело не в том, что они обладали повышенной зажигательной способностью, нет. При Цусиме японские снаряды **ни разу** не пробili вообще никакой брони, даже самой тонкой. А в Желтом море, напомним, японские снаряды не раз пробивали броню толщиной до 102 мм, и был зафиксирован случай пробития главного пояса на броненосце «Пересвет» — 229 мм.

Цусимское сражение позволило сделать еще один важный вывод — корабли ограниченного водоизмещения имеют ограниченную боевую ценность. Это особенно четко показала судьба броненосца «Сисой Великий» и броненосца

береговой обороны «Ушаков». Плюс на это наложилась совершенно отвратительная поставка службы на кораблях российского флота. «Сисой Великий» выходит из строя после взрыва одного-единственного среднего (либо 6, либо 8 дюймов, не более) снаряда в батарее, потому что команда не в состоянии справиться с возникшим пожаром. «Ушаков» обречен потому, что получил **одно** попадание снаряда в носовую часть, которое вызвало дифферент и потерю скорости. Справиться с затоплениями команда не может. Большой броненосец вряд ли ощутил бы последствия такого попадания.

Но главное — артиллерия эскадренного броненосца оказалась неспособной справиться с кораблями этого класса. Самый наглядный пример этому — судьба броненосца «Суворов». Его расстреливали долго и упорно, но по большей части — с малых дистанций. В результате этого повреждений в подводной части он практически не имел, и корабль пришлось добивать торпедами. Броня взяла верх над снарядом, и адмиралам пришлось искать выход из тупика, в который они забрели.



Путь к вершине

После окончания Русско-японской войны все основные державы приступили к реорганизации своих флотов. Собственно, этот процесс начался гораздо раньше, например, закон, разрешивший постройку дредноутов типа «Мичиган», американский Конгресс принял еще 3 марта 1905 года, то есть до Цусимского сражения и уж тем более до завершения анализа его результатов.

Самым главным из кораблей этой эпохи, вне всякого сомнения, является корабль Его Величества «Дредноут». Детище адмирала сэра Джона Фишера примечательно во многих отношениях. Прежде всего, потому, что это был первый корабль нового поколения линкоров. Его название стало именем нарицательным и превратилось в название целого класса кораблей. Вообще во всей истории военного кораблестроения лишь два корабля могут этим похвастаться: построенный в период Гражданской войны в США «Монитор» и «Дредноут». Однако мало кто знает, что американцы могли присвоить себе честь стать родоначальниками и этого класса кораблей, которые могли называться «Мичиганами».

Каковы же отличительные черты дредноутов, которые позволяют говорить о создании нового класса кораблей? Русско-японская война показала, что эскадренный броненосец, который являлся стеновым хребтом всех военных флотов, достаточно плохо приспособлен для эскадренного

боя. Его основная ударная сила — 305-мм орудия — была слишком малочисленна (не более 4 стволов на корабль). Второй калибр — как правило, это были 152-мм орудия — не мог причинить серьезного вреда кораблям противника. В Цусимском сражении русские броненосцы выдержали огромное количество попаданий средних и мелких снарядов, тогда как реальные разрушения были следствием попаданий лишь тяжелых «чемоданов», как их называли русские офицеры. Третий калибр — орудия 76 мм, который продолжали рассматривать как средство нанесения повреждений крупным кораблям, превратился в средство отражения атак миноносцев. А мелкокалиберные скорострелки, которыми были утыканы все свободные мостики и марсы броненосцев, как-то неожиданно оказались не более чем архитектурным излишеством.

Из полученного опыта следовало сделать выводы, и они были сделаны. Правда, каждый из флотов интерпретировал опыт Русско-японской войны по-своему, что мы еще увидим. Впрочем, еще попытки усиления артиллерийской мощи кораблей предпринимались и ранее, но при этом усиливался второй калибр, который иногда превращался даже в третий, так как на кораблях появлялись «полутяжелые» орудия. Немцы вооружили свои броненосцы 170-мм орудиями. В 1905 году в состав Королевского флота вошли броненосцы типа «Кинг Эдвард VII», вооруженные вдобавок к 305-мм орудиям еще и 4 орудиями калибра 234 мм, установленными в броневых башнях. Такой же шаг предприняли американцы, поставив на своих броненосцах 203-мм орудия, вдобавок заменив 152-мм на 178-мм. Англичане всегда являлись законодателями моды в области строительства линкоров, и пример подали заразителный. С лихорадочной поспешностью все флоты начали обзаводиться броненосцами данного типа, названного переходным броненосцем или полудредноутом. Сказав «А», следовало сказать «Б», и на британских стапелях были заложены корпуса броненосцев типа «Лорд Нельсон», которые в качестве второго калибра имели уже 12 234-мм орудий.

Все остальные флоты дружно прозрели и с криком «А я раньше всех знал!» немедленно заложили то же самое. Так появились «Дантон» (Франция), «Радецкий» (Австрия), «Аки» (Япония). Немного в стороне оказались США, Россия и Италия, которые предпочли резко усилить среднюю артиллерию, установив на своих броненосцах большое количество 203-мм орудий. Но, так или иначе, повысить огневую мощь броненосцев стремились все. И лишь Германия пошла не в ногу, она холодно игнорировала британские изыски. Адмирал фон Тирпиц предпочитал делать собственные ошибки, а не повторять чужие.

Поэтому нельзя говорить, что появление «Дредноута» стало внезапной революцией в области строительства линейных кораблей. К нему приближались долго и не спеша. Наверное, последним толчком стали учебные стрельбы 1904—1905 годов, проведенные английским флотом. До сих пор 234-мм орудие пользовалось любовью британских моряков и действительно было неплохой артиллерийской системой. Но выяснилось, что действенность огня 234-мм орудия чуть ли не в 10 раз меньше, чем 305-мм. Зато корректировать стрельбу главного калибра всплески этих орудий мешали изрядно. Про средний калибр уже никто не говорил. Сразу вспомнили написанную еще в 1903 году статью итальянского инженера Витторио Куниберти «Идеальный броненосец для британского флота». Вспомнили отвергнутое, как слишком радикальное, предложение адмирала Мэя построить броненосец с 12 орудиями калибра 305 мм. И вспомнили идею Фишера «All-big-gun» — корабля, который будет нести самые тяжелые из крупных и самые легкие из мелких орудий. Так появился проект «Дредноута». Проект во многом противоречивый и ущербный. Чего стоит линейно-ромбическое расположение башен «для сосредоточения максимального огня по носу». Но ведь корабль то предназначался для линейного боя в составе кильватерной колонны, а не для смелых рейдов в одиночку!

А теперь вернемся в Америку. Проект «Мичигана» был составлен раньше, чем проект «Дредноута». Американ-

ский Конгресс утвердил постройку двух таких кораблей раньше англичан. Но в начале века Соединенные Штаты представляли собой сонное захолустье со своим темпом жизни. В результате «Мичиган» был заложен на 2 месяца позже «Дредноута», а вошел в строй и вовсе на 3 года позже. Все лавры первооткрывателей достались британцам, и в частности адмиралу Фишеру. Для ускорения постройки он приказал уже готовые башни броненосцев «Лорд Нельсон» и «Агамемнон» установить на «Дредноуте». Линкор был заложен 2 октября 1905 года и вышел на приемные испытания 3 октября 1906 года.

«Дредноут» стал первым крупным кораблем, на котором в качестве двигателя была установлена не паровая машина, а турбина. «Дредноут» стал единственным из британских линкоров, не сделавшим ни одного выстрела по врагу. «Дредноут» оказался единственным британским линкором, не получившим систему центральной наводки орудий главного калибра. В то же время он оказался единственным из британских линкоров, в одиночку потопившим корабль противника. Да еще какого противника! 8 марта 1915 года под форштевень «Дредноута» попала германская подводная лодка U-29 капитан-лейтенанта Отто Веддингена, злого гения Королевского флота, потопившего 4 британских крейсера. И под занавес — «Дредноут» оказался единственным из британских линкоров, выведенным из состава действующего флота еще до окончания Первой мировой войны.

Постройка «Дредноута» еще не стала революцией в области морской войны. Частенько говорят, что после появления нового класса кораблей все существующие броненосцы мгновенно устарели. Слишком смелое заявление, **один** дредноут не мог противостоять **флоту** броненосцев. Первая мировая война это ясно доказала, в частности русский Черноморский флот вполне успешно нейтрализовал активность линейного крейсера «Гебен». Броненосец как класс устарел, лишь когда появился **флот** дредноутов. И все основные морские державы спешно приступили к

строительству флота дредноутов, хотя каждая руководствовалась при этом своими собственными соображениями. Началась гонка морских вооружений, которая, между прочим, стала одним из поводов к началу Первой мировой войны. Но вот что оказалось совершенно неожиданно: строили все страны один и тот же корабль, но получились линкоры настолько разные, что даже непонятно, как их объединять в единый класс.

Англичане, не мудрствуя лукаво, построили океанский броненосец. Они увеличили водоизмещение, улучшили мореходность, усилили вооружение. Немцы двинулись в направлении чуть ли не противоположном. В гордом и совершенно фальшивом названии германского флота периода Первой мировой войны пропущено только одно слово. Если его добавить, все становится на свои места. Адмирал фон Тирпиц построил Флот Открытого <Северного> Моря. Их кораблям не хватало дальности плавания, да и мореходностью они тоже не отличались. Зато их проектировали для боя на относительно небольших дистанциях, ведь условия видимости в пределах Северного моря не предполагают возможности артиллерийской дуэли на дистанциях более 100 кабельтовых, но чаще всего горизонт еще уже. Отсюда малый (по линкорным меркам) калибр орудий — ведь на малых дистанциях легкий снаряд с высокой начальной скоростью обладает достаточно высокой бронепробиваемостью, а меткость таких орудий при настильной траектории выше. Специфически немецкой чертой было более толстое бронирование. Однако здесь преимущество немцев не столь велико, как принято думать. Как-то неявно подразумевается, что броня любого изготовителя имеет примерно одно качество. А уж прославленный Крупп, как и жена Цезаря, выше любых подозрений. Увы и увy. Послевоенные исследования и опыты показали, что броня фирмы Виккерс в этот период была лучшей в мире. Более того, по прочности английская броня равной толщины примерно на 10—15% превосходила немецкую.

Американцы совершенно хладнокровно относились к обвинениям в малой скорости своих дредноутов. «Мы собираемся сражаться, а не удирать от противника». Логично, хотя не очень понятно, как навязать бой более быстроходному противнику. Зато американский флот первым начал использовать новую систему бронирования, так называемую «все или ничего». Англичане и немцы пытались забронировать по возможности максимальную площадь борта, дифференцируя толщину брони в зависимости от важности прикрываемого отсека. Американцы защитили жизненно важные части корабля (машины, погреба) броней максимальной толщины, ничего не выделив для менее важных отсеков. Идея была простой. Под шквал средних снарядов линкор не попадет, а тяжелый снаряд брони толщиной 100 мм все равно не остановит. Если рассчитывать на дуэль линкоров, то следует проектировать защиту против единичных попаданий крупных снарядов. При этом американцы сразу начали располагать башни главного калибра **только** в диаметральной плоскости, до чего не сразу дошли даже просвещенные мореплаватели.

Совершенно специфический корабль спроектировали русские. При первом взгляде на «достижение технической мысли» в виде линкора «Севастополь» он производит впечатление. Особенно если сравнить его с «Дредноутом», построенным в 1906 году. Но если сравнить «Севастополь» с построенным практически день в день «Эмперор оф Индия», то картина будет совсем иной. Какие явные минусы имеет проект русского дредноута? Низкий борт и, как следствие, отвратительная мореходность, недостаточная даже для Балтики. Эти корабли хорошо плавали только в пределах Маркизовой лужи. Малый калибр тяжелых орудий. Отсутствие системы центральной наводки. Малая толщина брони. Все знают, что британские линейные крейсера были бронированы плохо. Толщина пояса на «Куин Мэри» равнялась всего лишь 229 мм, и это было очень мало. Зато «Севастополь» с его 225 мм был забронирован просто отлично. Русские кораблестроители слишком буквально

восприняли уроки Цусимы и построили дредноут, совершенно неуязвимый для огня среднекалиберных скорострелок. В целом проект «Севастополя» больше всего напоминает бронированную самоходную артиллерийскую баржу. Впрочем, для боя на центральной минно-артиллерийской позиции иного и не требовалось.

Малый калибр орудий «Севастополя» здесь тоже упомянут неспроста. После первого припадка кораблестроительной лихорадки примерно в 1910 году началась гонка калибров. 305-мм орудия уже не удовлетворяли никого, англичане перешли на 343-мм орудия. Американцы и японцы ответили калибром 356 мм. Талантливый авантюрист Уинстон Черчилль сыграл ва-банк и вооружил линкоры типа «Куин Элизабет» 381-мм орудиями. Эти корабли уже носили титул «супердредноутов». Но никто почему-то не решился сказать, что они моментально сделали устаревшими сами классические дредноуты. Ведь у какого-нибудь «Нассау» или «Делавара» в бою против «Уорспайта» или «Фусо» шансов было гораздо меньше, чем у броненосца в бою с «Дредноутом». Дальше — больше. На чертежных досках уже появились проекты линкоров с 406-мм орудиями, англичане спускают легкий линейный крейсер «Фьюриес» с орудиями калибра 457 мм. Слава богу, война закончилась, и военно-морская гонка взяла перерыв.

Другим не менее противоречивым классом военных кораблей стали линейные крейсера. Дело в том, что еще лет 10 назад класс броненосных крейсеров совершенно отчетливо распался на две ветви. Первая — это океанские крейсера, такие, как русские «Громобой» и «Россия» и британские «Кресси» и «Гуд Хоуп». Высокий борт, хорошая мореходность, большая дальность плавания и довольно скромное вооружение. Справиться с рейдером, в роли которого будет выступать скорее всего вспомогательный крейсер, эти корабли могли без проблем. Другая ветвь — это семейство японских броненосных крейсеров, итальянские крейсера, британский «Уорриор» и ряд других. Их отличает мощное бронирование, сильное вооружение и

ограниченный радиус действия. Они предназначаются для участия в эскадренном бою и должны иметь возможность сражаться с броненосцами. Недаром в итальянском флоте эти корабли и числятся как броненосцы второго класса. Однако их главный калибр гораздо меньше, чем у броненосцев, — всего лишь 203—210 мм против 305 мм, а это означает, что снаряд крейсера весит в 3 раза меньше чем снаряд броненосца.

И тогда сэр Джон Фишер выдвигает очередную революционную идею. Вслед за «Дредноутом» он строит «Инвинзибл», корабль, который не сразу удастся классифицировать. Он имеет приличную скорость 25 узлов, вооружен 305-мм орудиями, но вот броня... Она имеет толщину всего лишь 152 мм, то есть даже меньше, чем у большинства броненосных крейсеров. «Яичная скорлупа, вооруженная тяжелыми молотками» — так характеризовали эти корабли язвительные журналисты. А вот как назвать их официально, не знал никто.

Приклеившийся к ним ярлык «линейные крейсера» противоречил самой первоначальной концепции Фишера. Эти корабли не предназначались для линейного боя. Фишер рассматривал «Инвинзибл» как некий универсальный боевой корабль, однако ничто не ново под луной. Историки предпочли забыть о довольно многочисленном подклассе военных кораблей конца прошлого века. Мы говорим об эльзвигских крейсерах, точнее, о той их группе, которая была вооружена крупными орудиями. Они одно время также считались универсальными кораблями, способными решать любые задачи. В своей книге «Рассуждения по вопросам морской тактики» адмирал Макаров тоже отдал дань этому поветрию. Он даже предвосхитил ошибку британских адмиралов, приписав своим безбронным крейсерам способность сражаться в одной линии с броненосцами. Чем мог закончиться такой эксперимент с участием, например, чилийского крейсера «Эсмеральда» (2500 тонн, 2 — 254 мм; будущий японский «Идзуми»), представить легко. На создании универсального броненосного крейсера

настаивал французский адмирал Фурнье, со статьями которого был знаком Фишер. Он полагал, что новые корабли, используя превосходство в калибре орудий и новые системы управления огнем, будут просто расстреливать противника издали, не подвергая себя никакой опасности. Между прочим, после закладки **одного** «Дредноута» Фишер заложил сразу **три** крейсера типа «Инвинзибл», считая именно его идеальным кораблем для британского флота.

Британский комитет по созданию «All-big-gun» кораблей определил задачи нового крейсера следующим образом:

1. Ведение разведки боем.
2. Поддержка действий малых крейсеров.
3. Самостоятельные действия по защите торгового судоходства и уничтожение вражеских рейдеров.
4. Прикрытие развертывания главных сил флота.
5. Преследование разбитого противника, уничтожение поврежденных кораблей.

Как мы видим, линейного боя здесь нет и в помине. Перед нами стандартный набор задач океанского броненосного крейсера. Немного позднее появилось добавление: «Образовать легкую эскадру для поддержки линейных кораблей во время сражения... Тревожить корабли, находящиеся в голове или хвосте колонны противника».

Постройка «Инвинзибла» сопровождалась неслыханной для того времени секретностью. Истинные тактико-технические данные кораблей долгое время оставались неизвестны. Фишер инициировал «утечку информации» о строительстве для британского флота крейсеров, вооруженных 234-мм орудиями. Простодушные немцы клюнули на удочку и для борьбы с ними спроектировали «Блюхер», который являлся сильно уменьшенным линкором «Нассау» с 210-мм орудиями. Как проклинал Тирпиц «коварный Альбион», когда выяснилось, что «Инвинзибл» вооружен 305-мм орудиями! Что делать с несчастным «Блюхером», немцы просто не знали, недаром его сначала заткнули на Балтику. Попытка присоединить этот корабль к линейным

крейсерам Первой Разведывательной группы закончилась тем, чем и должна была закончиться. В бою на Доггер-банке «Блюхер» погиб с большей частью экипажа.

Однако на этом хитрые британцы не успокоились. Если мы откроем известнейший и авторитетнейший ежегодник Джейна, то с изумлением прочитаем, что поясная броня «Инвинзибла» имела толщину 178 мм, а башенная — даже 254 мм. Не менее фантастические данные приведены и в графе «Скорость». Все три корабля якобы превысили 28 узлов. Еще более внушительно выглядели следующие серии линейных крейсеров. Но выдумка обернулась против самих же хитрецов. Немцы попались еще раз, поверив завышенным характеристикам, и тогда Тирпиц начал строить свои собственные линейные крейсера. Германские корабли были скорее «линейными», чем «крейсерами». В качестве вторых им явно не хватало дальности плавания. Хотя на фоне британских кораблей немецкие оказались явно недовооруженными, они выглядели более сбалансированными, чем их будущие противники. Однако малый калибр орудий был общей бедой германского флота, а не только линейных крейсеров.

Долгое время британский флот шел впереди всех остальных в области создания систем управления огнем. Отметчик Скотта, калькулятор Дюмареска, столик Дрейера, прибор Поллена произвели настоящую революцию в этой области, и потому существование «Инвинзибла» в какой-то степени было оправданным. В бою у Фолклендских островов эти крейсера были использованы полностью в соответствии с тактическим обоснованием проекта. Однако никто из британских адмиралов не стал искать ответ на вопрос: а что будут делать эти картонные крейсера после того, как противник создаст свою собственную систему управления огнем? Ведь конструкторы сразу предупреждали, что толстую палубную броню установить будет просто невозможно. Тем более что перед счастливыми обладателями кораблей нового класса сразу замаячила масса соблазнов, самый опасный из которых предугадал контро-

лер Адмиралтейства адмирал Мэй: «Адмирал, имеющий в составе своего флота крейсера типа «Инвинзибл», без сомнения, решит поставить их в боевую линию, где их сравнительно слабая защита принесет вред, а высокая скорость не будет иметь значения». Действительно, привязанный к колонне линкоров, «Инвинзибл» прямо противоречил постулату Фишера «Скорость — лучшая броня».

Но Джеки Фишера понесло, и остановиться он уже не мог. Новые линейные крейсера должны были иметь вооружение из 381-мм орудий и поясную броню всего 152 мм, что было шагом назад даже по сравнению с 229 мм «Лайона». Наверное, немцы были не так уж неправы, когда заподозрили Фишера в сумасшествии. Вернее было бы предположить обычный старческий маразм, когда он приказал строить свои знаменитые «легкие линейные крейсера». Ведь 457-мм орудия «Фьюриеса» прошли в пакете с 76-мм поясной броней! После Ютландского боя англичанам пришлось спешно перепроектировать уже заложенные линейные крейсера типа «Худ», слишком явно проявилась слабость бронирования британских крейсеров. А в результате этим «белым слонам» адмирала Фишера сами же британские моряки дали весьма своеобразные прозвища: «Courageous» — «Outrageous» (Отважный — Скандальный), «Glorious» — «Uproarious» (Славный — Шумный), «Furious» — «Spurious» (Разъяренный — Фальшивый). Столь же непочтительно отзывались они и о «Ринауне» с «Рипалсом».

Общими усилиями ведущие морские державы вбили сотни миллионов фунтов (тогда именно британский фунт считался мировой валютой) в создание линейных флотов, осталось лишь проверить на деле, насколько эффективными были эти вложения. Линкорная гонка вооружений, развязанная Германией и которую подхватила Англия, стала одной из главных причин начала Первой мировой войны. Апофеозом развития линейного корабля и линейного флота следует считать формирование знаменитого британского Гранд Флита — Великого Флота, в состав которого вошли три десятка дредноутов вместе с кораблями сопровожде-

ния. На тот момент это была страшная сила, и как же она себя проявила за годы войны? Проверка показала, что все обстоит совсем не так, как предполагали адмиралы, сами дредноуты проявили удивительную пассивность, бои с их участием можно было пересчитать по пальцам. Несколько чаще выходили в море линейные крейсера, однако их встречи с неприятелем тоже нельзя назвать регулярными.

Все началось в первых числах августа 1914 года. Некоторое своеобразие Первой мировой войны заключалось в том, что основные державы вступили в нее не одновременно, а на протяжении отрезка с 1 по 10 августа.

Первой операцией британских линкоров стало обеспечение перевозки во Францию английского экспедиционного корпуса, однако немецкий флот не рискнул вмешаться. Что ж, если Магомет не идет к горе, то гора идет к Магомету, и британское командование решило провести набеговую операцию в Кильской бухте. Ее должны были совершить Гарвичские силы — отряд легких крейсеров и эсминцев, главной задачей которого считалось прикрытие подходов к Ла-Маншу. Линейные крейсера лишь прикрывали его на случай возможного выхода в море германских тяжелых кораблей, но получилось так, что операция стала их первой проверкой в бою.

Сама операция стала нагромождением нелепостей и ошибок, допущенных обоими противниками, к которым примешалась масса непредвиденных случайностей. И одновременно бой у острова Гельголанд стал **последним**, проведенным по законам рыцарства, которые и без того уже были расшатаны во время Русско-японской войны.

Уже сам план операции был излишне переусложненным. Англичане решили нанести удар по системе немецких дозоров в Кильской бухте силами легких крейсеров и эсминцев во взаимодействии с подводными лодками. Конечно, британские адмиралы наверняка бывали на подводных лодках, но уж что совершенно точно — никто из

них не выходил в море на субмаринах и не участвовал в учебных атаках. Наверняка они воспринимали подводную лодку как обычный военный корабль необычной наружности, но мало ли таких бывало ранее? Одни динамитные суда чего стоят.

В качестве дозорной завесы немцы развернули в Кильской бухте 9 эсминцев, рядом находились 3 легких крейсера. Еще несколько легких крейсеров и эсминцев могли быстро прийти к ним на помощь. Со стороны англичан главным действующим лицом должен был стать отряд коммодора Тэрвитта — 2 легких крейсера и 31 эсминец. А дальше начался бардак. Тэрвитт и командовавший подводными лодками коммодор Кийз запросили помощи Гранд Флита, но начальник Морского штаба адмирал Стэрди отказал, разрешив выслать только 2 самых слабых линейных крейсера «Инвинзибл» и «Нью Зиленд». Но когда командующий Гранд Флитом адмирал Джеллико узнал об этом, он немедленно приказал адмиралу Битти выйти в море с «Великолепными кошками» — линейными крейсерами типа «Лайон» — и догнать ушедшие корабли, а уже вслед Битти была отправлена эскадра легких крейсеров коммодора Гуденафа. После этого, немного поколебавшись, Джеллико и сам вывел в море свои 4 эскадры линейных кораблей. Так против желания Адмиралтейства началась крупная операция всего британского флота. При этом добрая половина ее участников даже не подозревала, что именно происходит, и не представляла, что следует делать. Лишь на следующий день Битти узнал, где находятся корабли Тэрвитта и что они делают, но зато ни Тэрвитт, ни Кийз так ничего и не узнали об истинном размахе операции.

Рано утром 28 августа уже на границе Кильской бухты Тэрвитт увидел смутные силуэты 3 четырехтрубных крейсеров, он запросил опознавательные, и выяснилось, что это были корабли Гуденафа. Сюрприз получился полный!

Видимость была плохой и не превышала 6 миль, первая встреча с немцами произошла примерно в 7.00, когда флагман Тэрвитта «Аретуза» заметил германский эсми-

нец G-194. Тот сразу послал радиограмму, предупреждая командование о внезапно возникшей угрозе. Началась суматошная и беспорядочная схватка легких крейсеров и эсминцев, описывать которую мы не будем. Упомянем только пару интересных эпизодов. Например, мчавшиеся в тумане полным ходом крейсера Тэрвитта едва не вылетели на прибрежные скалы острова Гельголанд, они отвернули в самый последний момент. Затем британская подводная лодка E-6 выпустила 2 торпеды по собственному легкому крейсеру «Саутгемптон», а тот в ответ попытался протаранить лодку. Оба промахнулись. Вконец запутавшийся Тэрвитт бросил 20 эсминцев (!) в торпедную атаку на поврежденный немецкий легкий крейсер «Майнц», а те сумели добиться целого одного попадания...

Именно растерянность Тэрвитта и стала причиной участия в бою линейных крейсеров. Столкнувшись в тумане с легким крейсером «Кельн», он ошибочно принял его за гораздо более сильный броненосный крейсер типа «Роон» и отправил любопытную радиограмму адмиралу Битти: «Я атакован большим крейсером. Почтительно прошу, если можно, меня поддержать. Я в сложном положении». Несчастный Битти, получив множество противоречивых радиограмм, совершенно не представлял, что именно происходит в районе Гельгоlanda. Единственное, что было понятно совершенно точно — корабли Тэрвитта находятся в опасности, и их надо выручать. В этот момент Битти со своими 5 линейными крейсерами находился в 40 милях к северо-западу от Гельгоlanda, где легкие силы англичан вели тяжелый бой. Адмирал колебался, пойти туда значило подвергнуть свои корабли серьезному риску: мины, подводные лодки и так далее. Он приказал Гуденафу выручать Тэрвитта, но существовала опасность, что их встретят 6 немецких крейсеров, в том числе броненосный. Но сам Битти вполне мог нарваться на вышедшие в море германские дредноуты, и все закончилось бы катастрофой.

Битти спросил командира «Лайона» капитана 1-го ранга Четфилда: «Как вы думаете, что нам следует делать?»

Я должен идти вперед и поддержать Тэрвитта, но, если я потеряю один из наших ценных кораблей, страна не простит меня». Четфилд уверенно ответил: «Конечно, мы должны идти», — однако позднее честно признался, что ему было жалко смотреть на адмирала, изнемогающего под гнетом тяжелой ответственности. В итоге Битти махнул рукой и в 11.35 приказал, повернув на юго-восток, дать ход 26 узлов. Через 10 минут скорость была увеличена до 27 узлов, и Битти радировал Тэрвитту: «Я иду на помощь», — но даже при такой скорости линейные крейсера могли появиться в районе боя не раньше чем через час.

Тем временем англичане сумели чуть ли не в последний раз продемонстрировать рыцарское отношение к противнику. После ожесточенного боя с крейсерами commodore Гуденафа легкий крейсер «Майнц» получил тяжелейшие повреждения. «Состояние «Майнца» к этому времени было неопишным. Верхняя палуба превратилась в настоящий хаос, обломки, пламя, ужасная жара, трупы, буквально все было покрыто зеленым и желтоватым осадком взрывчатки, которая давала удушающие газы», — писал один из английских офицеров. В 12.20 командир крейсера приказал команде покинуть корабль, а в 12.25 Гуденаф распорядился прекратить огонь. Через полчаса он приказал спустить шлюпки и спасти немецкую команду. Заметьте, британский командир отдает такой приказ, находясь всего лишь в 20 милях от главной базы немецкого флота! Комодор Кийз на эсминце «Лурчер» вообще подошел к борту «Майнца» и снял с него 220 человек, причем одним из спасенных был сын адмирала Тирпица лейтенант Вольф фон Тирпиц. Кстати, и ранее британские эсминцы пытались спасти команды потопленных немецких кораблей. Но это произошло, повторим, в последний раз.

В 12.27 флагман Битти «Лайон» подошел к «Аретузе», которая кое-как отбивалась от немецких крейсеров «Страсбург» и «Кельн». Увидев нового противника, «Страсбург» сразу бросился наутек, но «Кельн» попался. Один из офицеров Тэрвитта писал: «Прямо впереди нас торжественной

процессией, будто слоны среди своры тывкающих шавок, появились наши линейные крейсера. Какими могучими они выглядели, совершенно потрясающими! Мы нацелили их на наших последних врагов, и они вышли на поле боя. Мы пошли на запад, а они двинулись на восток, и вскоре мы слышали грохот их орудий».

Командир «Лайона» Четфилд вспоминал: «Башни развернулись, и в считанные мгновения немец получил множество попаданий тяжелыми снарядами. Он отважно отстреливался из 105-мм орудий, целясь в нашу боевую рубку. Можно было слышать, как крошечные снаряды бьются о броню, а осколки со свистом летят прочь. За пару минут «Кельн» превратился в руину».

Однако он сумел протянуть еще какое-то время, потому что тут из тумана прямо перед «Великолепными кошками» вынырнул старый немецкий крейсер «Ариадне», и Битти занялся им. Происходившее далее очень ясно продемонстрировало несостоятельность Битти как командира, которая была подтверждена в последующих боях. Хотя «Инвинзибл» и «Нью Зиленд», которые могли развить не более 25 узлов, отстали от новейших кораблей, мчавшихся со скоростью 28 узлов, Битти не позволил им заняться уничтожением «Кельна», а потащил дальше с собой. Всего 3 залпа понадобились англичанам, чтобы покончить с «Ариадне». Ужасный взрыв, масса пламени... и больше ничего. Так думали англичане, но на самом деле крейсер продержался на воде еще полчаса, прибывший крейсер «Данциг» снял с него команду, после чего «Ариадне» перевернулся и затонул. Очень советую запомнить эти события, ведь во время следующей мировой войны крейсерам не раз придется сражаться с линейными кораблями, но исход этих столкновений будет совсем иным.

Битти решил не рисковать слишком сильно и в 13.10, через 40 минут после появления в районе боя, скомандовал общий отход. На обратной дороге его линейные крейсера заметили потерявший ход «Кельн», который, однако, не спустил флаг. Снова обратимся к воспоминаниям Четфил-

да: «Адмирал приказал мне потопить его, и мы высадили в него два залпа из носовых башен. Он затонул кормой вперед». Битти приказал эсминцам сопровождения подобрать команду, но сообщение о появлении подводной лодки помешало этому. Через два дня немецкий эсминец подбирает единственного выжившего кочегара Адольфа Ноймана.

К этому моменту англичане потопили 4 немецких легких крейсера — «Фрауэнлоб», «Майнц», «Ариадне», «Кельн» — и эсминец V-187, но еще 4 бродили где-то в тумане. Собственно, этот туман и спас их. Тем временем в период прилива немецкие линейные крейсера «Мольтке» и «Фон дер Танн» пересекли отмель в устье реки Яде, которая не позволяла им немедленно выйти в море, и в 14.45 встретились со своими легкими крейсерами. Еще через 20 минут в район боя прибыл адмирал Хиппер на линейном крейсере «Зейдлиц», но Битти к этому времени уже давно следовал домой. Время дуэли линейных крейсеров пока еще не наступило.

Бой завершился полной победой англичан, немцы потеряли 5 кораблей, англичане — ни одного; потери в личном составе были 1242 человека, в том числе один адмирал, против 75. Он имел далеко идущие последствия, намного превышавшие эффект, в общем-то, не слишком больших потерь. Совершенно неожиданно сбылся самый жуткий кошмар немецких адмиралов: британские линкоры появились прямо у германских берегов, это стало психологическим ударом чудовищной силы. Ни один немецкий корабль теперь не мог считать себя в безопасности, даже буквально на выходе из порта. В результате кайзер Вильгельм II категорически запретил флоту вступать в бой за пределами Гельголандской бухты, а в самой бухте — не сражаться с превосходящими силами. Германский флот был буквально связан по рукам и ногам.

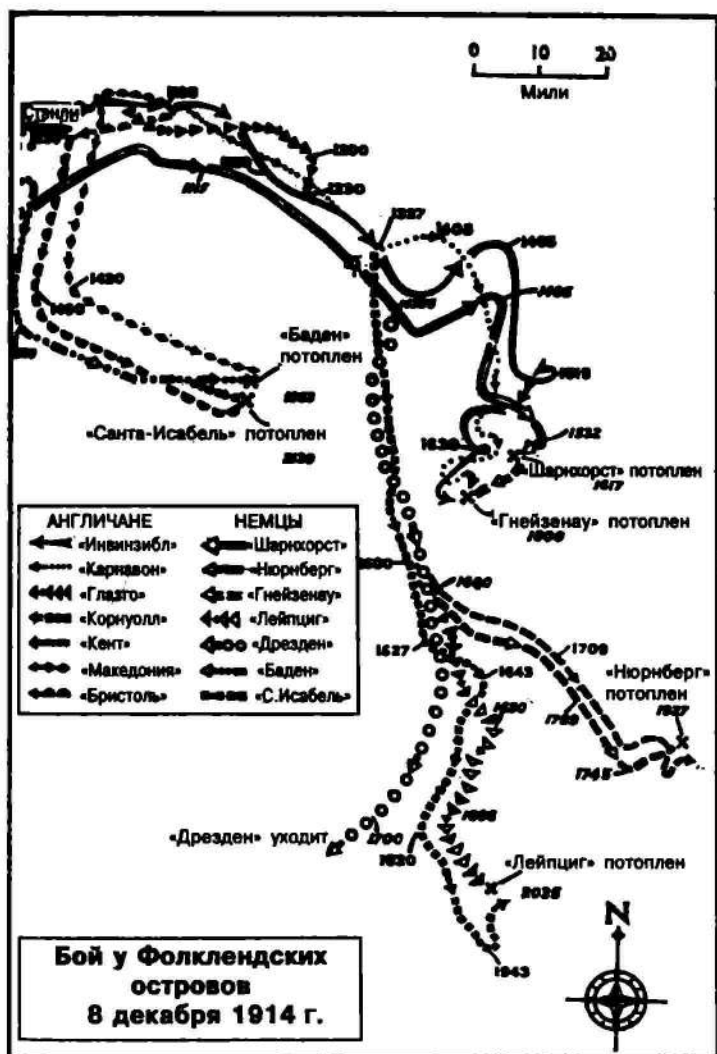
Этот бой также продемонстрировал, насколько глубокой стала пропасть между дредноутами и остальными классами кораблей. «Майнц» и «Кельн» были новейшими легкими крейсерами, но «Великолепным кошкам» понадо-

билась всего пара залпов, чтобы обречь их на гибель. Во время Русско-японской войны такого разрыва в боевых качествах между разными классами кораблей не существовало, вспомним хотя бы, как во время боя в Желтом море броненосцы адмирала Того обстреливали русские крейсера. Повреждения «Аскольда» были серьезными, но угроза гибели не возникла. Дредноут поистине стал владыкой морей.

Новым доказательством всемогущества дредноута стал бой у Фолклендских островов, который положил конец кругосветному вояжу эскадры адмирала фон Шпее. Этому бою предшествовало много событий, в том числе поражение англичан в бою у мыса Коронель, во многом подготовленное полной неадекватностью британского Морского штаба и Адмиралтейства и некомпетентностью британских адмиралов, в частности Стэрди. В итоге Адмиралтейство решило гарантированно уничтожить броненосные крейсера фон Шпее и отправило на охоту в Южную Атлантику за ними свои линейные крейсера. Командование эскадрой было поручено все тому же Стэрди, который и далее показал себя с наихудшей стороны.

Часто принято говорить, что «Инвинзибл» и «Инфлексибл» совершили бросок в Южную Атлантику на большой скорости, еще раз доказав несравненные ходовые качества нового класса кораблей. На самом деле они двигались весьма неспешно, с постоянными остановками и задержками, поддерживая экономическую скорость 10 узлов. В результате Стэрди прибыл на Фолклендские острова с опозданием в 4 дня, что едва не привело к серьезнейшим последствиям. Англичан выручило колоссальное превосходство в силах и то, что их противник адмирал фон Шпее совершил ошибок ничуть не меньше, чем Стэрди.

Утром 8 декабря 1914 года гавань Порт-Стэнли была забита кораблями, там находились линейные крейсера «Инвинзибл» и «Инфлексибл», 3 броненосных и 2 лег-



ких крейсера, старый броненосец «Канопус» и несколько транспортов. Англичане совершенно не были готовы к бою, почему-то считалось, что адмирал фон Шпее не рискнет показаться в Атлантике, и Стэрди готовился к дальнейшему переходу в Тихий океан. Часть кораблей принимала уголь, другие вообще занялись переборкой машин, и когда с береговой сигнальной станции заметили на юго-западе дымы, это стало совершенной неожиданностью. Наблюдатель позвонил по телефону на «Канопус», тот поднял флажный сигнал «Вижу неприятеля», но на это никто не обратил внимания, сигнал заметил лишь легкий крейсер «Глазго», который тут же его повторил. Снова никакой реакции. Разнервничавшийся командир крейсера приказал своему связисту: «Ради бога, сделайте хоть что-нибудь. Выстрелите из пушки, пошлите шлюпку, но не стойте здесь столбом». «Глазго» дал выстрел из сигнальной пушки, и лишь тогда адмирал Стэрди узнал, что прибыли нежданные гости.

Кстати, не меньше были удивлены и немцы. Они вообще не рассчитывали найти хоть какие-то корабли на Фолклендах, а уж линейные крейсера и подавно. Поэтому, когда старший артиллерист «Гнейзенау», который находился на марсе с биноклем в руках, сообщил, что видит треногие мачты, командир «Гнейзенау» Меркер ответил, что их не может здесь быть, потому что дредноутов в Южной Атлантике нет. Он приказал подойти поближе, чтобы все выяснить совершенно точно.

Британская эскадра была застигнута в самый неподходящий момент, двигаться мог лишь броненосный крейсер «Кент», остальным кораблям требовалось для этого время. Некоторые историки утверждают, что, если бы адмирал фон Шпее попытался обстрелять гавань, он сумел бы нанести повреждения английским кораблям. Достаточно спорное утверждение, что доказали последующие события.

Начиная с этого момента оба адмирала стали действовать один хуже другого. Фон Шпее отправил на разведку броненосный крейсер «Гнейзенау» и легкий крейсер «Нюрнберг». После того, как выяснилось, что в Порт-

Стэнли находятся линейные крейсера, фон Шпее почему-то направился к ним «на помощь», хотя никакой помощи он оказать не мог. Замеченные корабли были **обречены**, и никакие действия адмирала не могли их спасти. Из самых благородных побуждений фон Шпее решил погубить всю свою эскадру, хотя позднее попытался-таки спасти легкие крейсера, пойдя навстречу англичанам с броненосными. Но, может быть, было проще не подставлять их под удар, признав неизбежное и бросив свои разведчики на произвол судьбы? Тогда 3 остальных корабля получали заметные шансы на спасение, ведь англичанам предстояло их найти, а океан очень большой, и искать можно очень долго. Тем более что англичанам потребовались **полтора часа**, чтобы выбраться из гавани, за это время фон Шпее мог уйти куда угодно.

Тем временем все сомнения немцев были рассеяны, «Канопус» дал залп из своих 305-мм орудий, и рядом с «Гнейзенау» выросли огромные столбы воды. Ошибиться в определении калибра было нельзя, и Меркер сразу повернул обратно, а фон Шпее пошел к нему навстречу.

Теперь наступила очередь Стэрди делать свои ошибки. После многомесячного плавания через Тихий океан германские корабли были не в самом лучшем состоянии и вряд ли могли развить скорость более 20 узлов, поэтому линейные крейсера сумели бы догнать их очень быстро. И действительно, сначала они развили 25 узлов и начали настигать немцев, но Стэрди не хотел слишком разбрасывать эскадру и приказал снизить скорость до 20 узлов. Такая вот интересная погоня.

Кстати, около 11.00 с сигнальной станции заметили группу немецких транспортов. Так как англичане всерьез верили, что Шпее заходил в Вальпараисо, чтобы на вербовать этнических немцев и с помощью импровизированного десанта захватить Фолклендские острова, на перехват были отправлены легкий крейсер «Бристоль» и вспомогательный крейсер «Македония». Они нашли только герман-

ские угольщики, которые торжественно потопили, лишив самих себя ценного груза.

Только в 12.20, когда выяснилось, что броненосный крейсер «Карнавон» вообще не может дать более 18 узлов и существует реальный шанс вообще упустить немцев, британский адмирал приказал снова увеличить скорость до 25 узлов. Лишь в 12.55 «Инвинзибл» дал первый залп с дистанции 16 500 ярдов по легкому крейсеру «Лейпциг» — из-за неполадок в машинах он начал постепенно отставать. Получился очень большой недолет.

Начав делать глупости, остановиться уже почти невозможно. Фон Шпее приказал легким крейсерам уходить по способности, а сам с «Шарнхорстом» и «Гнейзенау» пошел навстречу гибели. Но хотя бы здесь Стэрди выказал каплю предусмотрительности и еще по пути к Фолклендам подготовил соответствующую инструкцию. Его корабли тоже разделились, линейные крейсера остались разбираться с самим фон Шпее, а остальные корабли погнались за немецкими легкими крейсерами.

В последовавшем бою Стэрди попытался реализовать идею, заложенную адмиралом Фишером в основу концепции линейного крейсера — расстрелять корабли противника издали, используя более дальнобойные орудия и более совершенную систему управления огнем. Он намеревался вести бой на дистанции более 13 500 ярдов (дальнобойность немецких 210-мм орудий), но менее 16 400 ярдов (дальнобойность его собственных 305-мм орудий). Для этого он повернул на параллельный курс, но дистанция сама собой сократилась до 12 000 ярдов, что позволило немцам в 13.30 открыть ответный огонь, и вскоре «Инвинзибл» получил несколько попаданий. На всякий случай Стэрди отвернул в сторону, увеличивая дистанцию. К тому же он допустил несколько тактических ошибок. Немцы находились под ветром, и пороховой дым британских залпов летел в их сторону, мешая наводчикам. «Инфлексибл» находился слишком близко за кормой флагмана и был буквально окутан дымом из труб «Инвинзибла», что тоже

не улучшало меткость. Старший артиллерист «Инфлексибла» капитан-лейтенант Вернер, который находился на фор-марсе, был чуть ли не единственным из офицеров корабля, кто вообще видел противника. Не слишком хорошо показала себя и хваленая английская система управления огнем. По воспоминаниям старшего артиллериста «Инвинзибла» капитан-лейтенанта Даннрейтера, дальномер на фор-марсе линейного крейсера при каждом залпе подпрыгивал и бренчал, как кастрюля, и пользоваться им было совершенно невозможно. В результате за первые полчаса боя англичане выкинули в море 210 тяжелых снарядов, добившись всего лишь трех или четырех попаданий. Стэрди понял, что он вполне может расстрелять весь боезапас раньше, чем потопит противника.

В этот момент фон Шпее предпринял интересный маневр, он круто повернул на юг, надеясь, что в дыму англичане не заметят этого, а каждая выигранная минута давала ему лишний шанс на спасение. Действительно, Стэрди отреагировал не сразу, но времени у него было достаточно, а погода, как назло, была идеальной. В 14.45 англичане снова открыли огонь, фон Шпее прекратил отход и опять повернул на восток, принимая бой. Теперь дистанция сократилась до 10 000 ярдов, что позволило немцам ввести в дело 150-мм орудия. «Инвинзибл» получил несколько попаданий. Один из 150-мм снарядов попал в каюту казначея и разбросал по палубе десятки золотых монет из разбитого сейфа.

Но на этот раз немецкие корабли пострадали более серьезно, особенно доставалось головному «Шарнхорсту». «Гнейзенау» получил несколько попаданий ниже ватерлинии, два котельных отделения были затоплены, и теперь уже никто не сомневался в исходе боя. Около 15.10 английские линейные крейсера описали широкую петлю, чтобы выйти из собственного дыма, и на какое-то время «Инфлексибл» оказался головным, к великой радости капитан-лейтенанта Вернера, но вскоре его поставили на свое место.

Фон Шпее в 15.15 резко повернул на запад, чтобы ввести в действие орудия правого борта, так как почти вся артиллерия левого борта к этому времени была уничтожена. Бой разгорелся с новой силой. Надстройки «Шарнхорста» были разворочены, мачты и трубы изуродованы, крейсер пылал от носа до кормы, но упрямо продолжал отстреливаться. И все-таки около 16.00 он окончательно потерял ход, сел носом так, что вода плескалась на палубе, появился сильный крен на левый борт. Стэрди сигналом предложил ему сдаться, но ответа не последовало, вместо этого фон Шпее сигналом приказал «Гнейзенау» спастись, если тот сможет. Но положение «Гнейзенау» к этому времени было немногим лучше.

В 16.17 «Шарнхорст» резко повалился на борт и ушел под воду носом вперед, оставив после себя только облако дыма и пара. Линейные крейсера не могли остановиться, так как продолжали погоню за вторым немецким кораблем, а когда через 15 минут на это место прибыл броненосный крейсер «Карнавон», ни одного человека он не нашел. «Шарнхорст» унес с собой всю команду во главе с адмиралом фон Шпее.

«Гнейзенау» продержался на удивление долго — еще полтора часа англичане упражнялись в стрельбе, уже ничем не рискуя. В 14.45 «Инфлексибл», командиру которого надоело коптиться в дыму адмирала, в нарушение всех приказов вышел из строя влево, и его огонь сразу стал намного более метким. Стэрди не мог потерпеть такого нарушения субординации и сигналом опять поставил непослушный корабль строго в кильватер себе.

В 16.40 командир «Гнейзенау» капитан 1-го ранга Меркер приказал команде покинуть корабль и открыть кингстоны, хотя последнее было явно лишним. Через 20 минут он затонул, англичане приступили к спасению команды, и удалось подобрать около 200 человек.

Рассказ о погоне за немецкими легкими крейсерами не входит в нашу задачу, скажем только, что «Лейпциг» и «Нюрнберг» были потоплены в этот же день, «Дрезден» су-

мел удрать, но позднее был настигнут английскими крейсерами у острова Мас-а-Тиерра и затоплен своей командой.

Каковы же были итоги этого боя, исход которого был предreshен заранее? Английские линейные крейсера израсходовали две трети боезапаса — 1174 снаряда, уничтожив своих противников, но провозились непозволительно долго. Теория адмирала Фишера оказалась в лучшем случае сомнительной. Такое можно было позволить себе лишь в этом забытом богом уголке мира, если бы Битти действовал так же в Гельголандской бухте, неизвестно, к чему это привело бы. «Инвинзибл» получил 22 попадания, «Инфлексибл» — всего 3, о повреждениях и потерях говорить просто смешно. Отметим, что теперь минимальная дистанция боя составила 50 кабельтовых, что при Цусиме считалось бы максимумом. Это сражение можно считать зенитом славы линейных крейсеров, ну, а с вершины, как известно, все дороги идут только вниз.



Актеры второго плана

Когда началась Первая мировая война, перед адмиралами почти всех стран встал тяжелый вопрос: что им делать со своими броненосцами? Ведь в ту эпоху легковверных и наивных людей, которым даже тяжелые золотые эполеты не прибавляли ума, бытовало заблуждение, что после появления дредноутов все броненосцы разом потеряли свою боевую ценность. Опровергать эту ересь даже как-то смешно, каким образом единственный дредноут сумеет одолеть броненосный **флот**?! Да, один отдельно взятый броненосец после ввода в строй «Дредноута» устарел немедленно и безнадежно. Но броненосный флот — это в полном соответствии с законами диалектики количество, перешедшее в новое качество. Ведь к этому времени все европейские державы благополучно понастроили себе десятки броненосцев, и вряд ли кто-нибудь позавидовал бы «Дредноуту», который рискнул бы вступить в бой с эскадрой, скажем, французских «Дантонов». Впрочем, хватило бы и немецких «Дойчландов», полагаю. Броненосные флоты потеряли свое значение, когда появились **флоты** дредноутов, а этим к лету 1914 года из европейских держав могли похвастаться лишь Англия и Германия. Ну, Франция еще могла выставить дивизию из 4 «Жан Баров», так ведь остальные страны не имели и этого! В самом плохом положении оказалась Россия, которая в день начала войны не имела вообще ни одного дредноута, ведь первые корабли

типа «Петропавловск» вошли в строй зимой 1914/15 года, а черноморских дредноутов пришлось ждать еще полгода. Поэтому волей-неволей, но русским адмиралам пришлось зачислить свои броненосцы в корабли первой линии и на страх врагам переименовать их в линейные корабли. А ведь в это время уже благополучно плавали британские и американские сверхдредноуты, вооруженные 343-мм и 356-мм орудиями. Вот такой корабль уже действительно мог в считанные минуты разнести эскадру старых броненосцев. И уже готовились войти в строй знаменитые «Куин Элизабеты», сравнивать с которыми какой-нибудь «Андрей Первозванный» уже было просто смешно.

Поэтому вполне логичным был вывод всех броненосцев во вторую линию, во вспомогательные корабли. Теперь им предстояло заниматься решением второстепенных задач на второстепенных театрах. Например, англичане отправили броненосец «Канопус» на помощь адмиралу Крэдоку, и если бы он успел вовремя соединиться с такими же старыми броненосными крейсерами, война в южноамериканских водах могла пойти совсем по другому сценарию, во всяком случае, адмирал фон Шпее не собирался вступать в бой с броненосцем.

Конечно, это обидно, из звезды экрана превратиться в актера второго плана, но ведь американцы вполне разумно вручают премию «Оскар» даже актерам этого амплуа. И самым первым и главным претендентом на премию «Оскар» оказались именно русские броненосцы, точнее, эскадра Черноморского флота, которой предстояло доказать справедливость старой русской пословицы: «Один в поле не воин, даже если ты линейный крейсер».

Рассказывать все перипетии бегства «Гебена» и «Бреслау» в Константинополь нет нужды, однако хочется все-таки заметить, что русская историография в данном вопросе следует заплесневелым образцам середины XIX века, размахивая набившим оскомину постулатом: «Англичанка

всегда гадит». Уверяю вас, не было никаких глубоких стратегических замыслов ни в британском Адмиралтействе, ни в недрах Форин Оффиса. Имела место обычная неадекватность и нерасторопность конкретных адмиралов Беркели Милна и Трубриджа. Англичане меньше всего хотели создавать себе проблемы на Ближнем Востоке и охотно перетянули бы Турцию на свою сторону, ведь именно появление «Гебена» в Константинополе стало той последней соломинкой, которая склонила чашу весов в пользу Германии. И та же Англия получила массу серьезнейших и тяжелейших проблем, заплатила жизнями десятков тысяч своих солдат за ошибки адмиралов. И все это ради удовольствия подложить свинью Петербургу?! Конечно же, нет.

Но так или иначе, турецкий флот неожиданно обзавелся линейным крейсером, а контр-адмирал Вильгельм Сушон нацепил феску и превратился в Сушон-пашу, хотя такой немудрящий маскарад никого не мог обмануть. 29 октября 1914 года Сушон устроил русским знаменитую «Севастопольскую побудку», и русским адмиралам пришлось ломать голову: что же делать с проклятым «Гебеном», даже если его стали называть «Явуз»? Выход был найден быстро — следует действовать эскадрой не менее чем из 4 броненосцев. К тому же русские гордились тем, что в предвоенные годы сумели создать и даже проверили во время учений стройную систему сосредоточенного огня дивизии броненосцев, и не без оснований полагали, что она во многом уравнивает шансы. Однако эта схема грешила несколькими органическими недостатками.

Итак, 4 ноября 1914 года адмирал Эбергард вышел в море на флагманском броненосце «Евстафий». Вместе с ним шли броненосцы «Иоанн Златоуст», «Пантелеймон», «Три Святителя» и «Ростислав», 3 крейсера и 5 эсминцев. Чуть позднее из Севастополя вышел 1-й дивизион эсминцев, в который входили новейшие корабли типа «Новик»: «Гневный», «Беспокойный», «Пронзительный», «Дерзкий», каждый из которых имел на борту по 60 мин. Плани-

ровалось, что эсминцы поставят заграждение на подходах к Босфору.

Днем эсминцы отделились от эскадры и самостоятельно пошли к Босфору. Они не смогли точно определиться, но все-таки в 17.15 начали постановку мин. Во время постановки на кораблях слышали несколько глухих подводных взрывов, это рвались собственные мины, попав на большую глубину. Однако на эсминцах решили, что отряд попал на крепостное заграждение противника, поэтому эсминцы спешно вывалили остаток мин за борт и быстро ушли. В результате первая минно-заградительная операция была провалена. Все было закономерно — новейшие эсминцы только что вошли в строй, и их команды просто не успели получить достаточный опыт.

После присоединения эсминцев к эскадре она направилась к Зонгулдаку. Днем 6 ноября броненосец «Ростислав» и крейсер «Кагул» должны были обстрелять этот порт. Операция, как и минная постановка, была скоропалительной и неподготовленной. Штаб флота не имел никаких сведений о Зонгулдаке, а единственным человеком, хоть что-то знавшим об этом порте, оказался лейтенант Туманов с эсминца «Капитан-лейтенант Баранов», который до войны побывал там. Впрочем, один из парадоксов Первой мировой войны заключается в том, что ни один из флотов так и не создал нормальную службу Генерального штаба, даже немецкий, хотя в Германии армейский Генштаб был доведен до высшей степени совершенства. Но адмиралы упрямо продолжали готовить свои операции «на коленке». Короче, русские обстреляли Зонгулдак, по ходу дела потопили несколько турецких транспортов и вернулись назад.

Во время того похода «Гебен» не был замечен, и русские решили повторить вылазку. 15 ноября флот в составе 5 броненосцев, 3 крейсеров и 13 эсминцев вышел в море для действий у берегов Анатолии. 17 ноября был обстрелян Трапезунд, а 18 ноября минные заградители «Константин» и «Ксения» поставили в наиболее важных узловых точках турецких коммуникаций небольшие минные заграждения.

Сушон немедленно отреагировал и направился к берегам Крыма, чтобы перехватить русскую эскадру, похоже, он тоже находился в плену заблуждения, будто один «Гебен» сильнее нескольких броненосцев. Утром 18 ноября германский адмирал отправил «Бреслау» вперед для разведки.

В 12.05 «Бреслау» заметил справа по борту русский крейсер, «Гебен», узнав об этом, немедленно повернул и полным ходом пошел на противника. Но тут же из тумана показались все 5 русских броненосцев...

Нехватку боевого опыта русские попытались компенсировать избытком командиров. На 5 броненосцев приходилось целых 3 адмирала: на «Евстафий» держал флаг командующий флотом адмирал Эбергард, на «Пантелеймоне» находился начальник дивизии линейных кораблей контр-адмирал Новицкий, на «Трех Святителях» был поднят флаг начальника 2-й бригады линейных кораблей контр-адмирала князя Путятина. Еще один адмирал командовал крейсерским отрядом. Путаница оказалась прямо пропорциональна количеству начальников.

Русский флот следовал своим обычным походным строем. Примерно в 3,5 мили впереди броненосцев была развернута завеса крейсеров: «Память Меркурия» (флаг контр-адмирала Покровского), «Алмаз», «Кагул». Порядок указан справа налево. Далее следовали главные силы флота: «Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Пантелеймон», «Три Святителя», «Ростислав». Позади колонны броненосцев и чуть левее в двух кильватерных колоннах следовали 13 эсминцев.

Сразу скажу, что критика этого строя мне представляется неуместной. «Под удар противника подставлены слабые тихоходные крейсера, а лучшие эсминцы лишены возможности выйти в атаку». Позвольте спросить вас: какая такая минная атака среди бела дня против совершенно исправного линейного крейсера противника? «Севастопольская побудка» ничему не научила? Вполне понятно, откуда взялось подобное предложение. Начитавшись описаний ночных боев на Соломоновых островах, наши историки

механически пересадили их опыт на Черное море, да еще сместили лет на 30 назад. Средства связи у эсминцев в Первую мировую войну находились буквально на доисторическом уровне, даже у вполне современных кораблей лучших флотов. В описании любого боя можно найти длинейший список неполученных радиogramм, поэтому появление в авангарде крейсеров с их мощными радиостанциями вполне естественно. Иначе и быть не могло.

Добавлю еще одно. Самостоятельные действия командира дивизиона эсминцев в 1914 году при наличии на кораблях эскадры четырех адмиралов представляются мне **абсолютно** невозможными, уж скорее солнце взойдет на западе. Не та психология была у людей сто лет назад.

А сейчас самое время упомянуть те самые недостатки бригадной стрельбы броненосцев. Наиболее удобным количеством кораблей для ведения сосредоточенного огня была признана тройка, то есть «Три Святителя» и «Ростислав» как бы выпадали из обоймы. Управляющий огнем размещался на среднем корабле бригады, а командир находился на головном, такое рассредоточение командования должно было повысить боевую устойчивость управления. К тому же средний корабль замерял некую «усредненную» дистанцию, пригодную как для головного, так и для замыкающего кораблей. На учениях мирного времени, при отсутствии каких-либо помех, недостатки этой системы не бросались в глаза, в бою все обернулось иначе.

Примерно в 11.40 крейсер «Алмаз» прожектором сообщил, что видит большие дымы. Адмирал Эбергард приказал увеличить скорость до 14 узлов и сократить интервалы между броненосцами до 2,5 кабельтова. В 12.10 дымы были замечены и с мостика «Евстафия», после чего русская эскадра повернула на 8 румбов влево последовательно, что позволяло ввести в действие артиллерию всего борта. Русские крейсера занимали предписанные им места: «Кагул» — в голове колонны броненосцев, «Память Меркурия» — в хвосте. Но замыкающие и более старые броненосцы «Три Святителя» и «Ростислав» отстали.

«Гебен» повернул вправо практически одновременно с русскими, и противники оказались на параллельных курсах. Плохая видимость определила дистанцию боя, которая оказалась исключительно малой — всего 40 кабельтовых, для линейных кораблей это был бой на дистанции пистолетного выстрела. Адмирал Сушон страшно рисковал, допустив такое.

И вот здесь начала сказываться разница между учебными стрельбами мирного времени и нервной обстановкой реального боя. Управляющий огнем бригады лейтенант Смирнов определил дистанцию как 60 кабельтовых и передал ее по радио. Но Смирнов ошибся, причем очень сильно. Это объяснимо — ему мешали густой туман и дым из труб головного броненосца. Дальномеры флагманского «Евстафия» выдали всего 38,5 кабельтова. Смирнов никак не мог оценить ситуацию и медлил с приказом на открытие огня. Нервы Эбергарда не выдержали. «Мы не можем ждать больше... Это не учения. Открыть огонь немедленно!» — приказал он. Время первого залпа «Евстафия» в различных источниках указано по-разному — от 12.18 до 12.24. На такой дистанции промахнуться было трудно, и первый же двухорудийный залп русского броненосца дал попадание в третий 150-мм каземат левого борта «Гебена». Снаряд пробил броню и вызвал пожар в каземате. Погибли 12 человек, еще несколько матросов были отравлены газами от горящих зарядов и позднее скончались. В германских источниках на сей счет нет никаких сведений, но современная история турецкого флота говорит, что всего погибли 16 человек.

Германская официальная история утверждает, что обе стороны открыли огонь почти одновременно в 12.20. По русским данным, «Гебен» начал стрелять примерно через 50 секунд после «Евстафия», уже получив первое попадание. Можно только посмеяться, читая утверждения, что немцы испытывали трудности с определением дистанции, так как русские корабли находились на фоне берега. В нескольких милях от него при сильной дымке?! Может,

затянувшиеся средиземноморские каникулы скверно сказались на подчиненных старшего артиллериста «Гебена» корветтен-капитана Книспеля? Первый залп «Гебена» лег перелетом, а дальше начались попадания. Всего «Евстафий» получил 4 снаряда. На броненосце погибли 33 человека, 25 были ранены. Пара шальных снарядов «Гебена» разорвалась в воде недалеко от «Ростислава».

«Гебен», развив полный ход, пытался охватить голову колонны противника. Но в это время линейный крейсер оказался под сосредоточенным огнем 5 русских броненосцев, залпы которых ложились очень хорошо. Однако вскоре опасность миновала — подобно видению, русский флот растаял в тумане. По крайней мере, так говорит официальная германская история. Однако прокладки показывают, что бой велся на параллельных курсах, и противники отвернули в разные стороны практически одновременно — в 12.35.

Но как же на самом деле выглядел «сосредоточенный огонь» русской эскадры? «Иоанн Златоуст» стрелял самостоятельно с неверной установкой прицела. «Пантелеймон» из-за дыма и тумана не видел вообще ничего и огня не открывал. «Три Святителя» стрелял по неверным данным «Иоанна Златоуста». «Ростислав» предпочел обстрелять «Бреслау». Зато головной «Евстафий», используя небольшую дистанцию, открыл беглый огонь из 152-мм и 203-мм орудий. Было выпущено 14 снарядов 203 мм и 19 снарядов 152 мм. Всего русская эскадра выпустила 30 снарядов калибра 305 мм, не считая более мелких, и якобы добилась 14 попаданий, в том числе 3 — снарядами 305 мм. Но почему-то во всех отчетах описывается детально единственное попадание в тот самый каземат. Впрочем, «Гебен» снова вышел в море уже 6 декабря, поэтому говорить о каких-то серьезных повреждениях, им полученных, не следует.

О дальнейших действиях сторон официальная история также говорит весьма смутно. Русская эскадра отказалась от попытки преследования противника из-за неких «пла-

вающих предметов», обнаруженных впереди по курсу. Она отвернула влево, описала большую петлю и вернулась в Севастополь. «Гебен» якобы попытался найти противника, однако в густом тумане никого обнаружить не сумел.

Итак, какие же выводы можно было сделать из результатов этого боя? Бригада старых броненосцев оказалась вполне способна дать отпор линейному крейсеру, позднее это подтвердилось еще раз в бою 10 мая 1915 года. Еще раз оказалось, что не следует буквально воспринимать трескучие пропагандистские лозунги, но этот же бой ясно показал, что в одиночном поединке у броненосца нет даже тени шансов.

Этот бой также показал прекрасную выучку артиллеристов Черноморского флота и очень слабую подготовку командного состава. Практически ни разу не удалось организовать хотя бы отдаленное подобие сосредоточенного огня, что практиковалось во время довоенных учений. Хотя, может быть, виной этому стало объективно плохое качество средств связи. Ведь УКВ-передатчикам еще только предстояло появиться. В то же время стало ясно, что в одиночку броненосцам попадаться на пути «Гебена» крайне нежелательно. Но этот бой, который вернее было бы назвать кратковременной перестрелкой, оставил много вопросов, на которые ответить уже вряд ли удастся.

Следующая встреча Черноморского флота с «Гебеном» состоялась весной 1915 года, и она окончательно расставила все точки над «i». 7 мая русский флот вышел в море, чтобы нанести удар по Угольному району Зонгулдака. В состав эскадры вошли те же самые броненосцы и крейсера, а также гидроавиатранспорт «Александр I» и группа эсминцев.

9 мая русские корабли обстреляли порты и потопили несколько пароходов и парусников, причем комендант Эрегли с перепугу сообщил, что началась высадка русских войск. «Гебен» немедленно вышел в море и по пути разминулся с русской эскадрой, которая направилась к Босфору для обстрела береговых укреплений. Последовавшее

столкновение показало ошибочность применяемой Эбергардом тактики, но в то же время оно продемонстрировало полное бессилие немцев.

На рассвете к проливу направились выделенные для обстрела броненосцы «Три Святителя» и «Пантелеймон». Их сопровождали «Александр I» и «Алмаз». Остальные броненосцы остались примерно в 25 милях от пролива, крейсера «Память Меркурия» и «Кагул» находились мористее в дозоре, то есть русская эскадра была разбросана на большом пространстве. Это совершенно непонятно, так как штаб флота полагал, что «Гебен» может развить 28 узлов. Получается, что русские сами просто напрашивались быть уничтоженными по частям.

Утром из Босфора вышел эсминец «Нюмуне». В 5.15 он заметил дымы на севере, пошел им навстречу и в 5.40 передал по радио, что видит русский флот. Эсминец попытался обстрелять русские тральщики, но сам попал под огонь броненосцев и начал отходить. «Гебен» принял радиogramму «Нюмуне» и пошел на сближение с русскими.

Его заметил крейсер «Память Меркурия», который полным ходом пошел на соединение с главными силами, «Гебен» вдогонку ему нахально передал прожектором свои позывные «GB». В 7.05 Эбергард приказал группе обстрела присоединиться к эскадре, а сам пошел им навстречу. Однако «Гебен» быстро догонял его, и стало ясно, что соединиться русские броненосцы не успеют. Поэтому Эбергард повернул навстречу «Гебену», чтобы не подставлять под удар замыкавший строй слабый «Ростислав». При этом адмирал приказал снизить скорость до 5 узлов. В 7.53 с дистанции 94 кабельтова русские открыли огонь, «Гебен» немедленно ответил. Линейный крейсер вел огонь с максимальной скорострельностью, пытаясь использовать свое кратковременное преимущество. Хотя его залпы постоянно накрывали «Евстафий» и броненосец временами просто скрывался за стеной высоких всплесков, попаданий немцы не добились. Вероятно, немцев сбива с толку хитрость Эбергарда, и они совершенно неправильно оценили ско-

рость русских броненосцев. Впрочем, очередная попытка организовать централизованный огонь эскадры у русских тоже не удалась.

Командир «Пантелеймона» капитан 1-го ранга Каськов, оценив обстановку, приказал выжать из машин все, на что они способны. «Пантелеймон» развил 17,5 узла — на полтора узла больше, чем на испытаниях! Более старый «Три Святителя» старался не отстать от него. В 8.06 группа обстрела присоединилась к эскадре. При этом «Пантелеймон» открыл огонь по «Гебену», не вступая в строй, через голову «Ростислава». Вскоре в линейный крейсер попали два тяжелых снаряда, из них один ниже ватерлинии. Хотя повреждения были несерьезными, положение «Гебена» становилось опасным. Он отвернул в сторону и вышел из боя. В 8.12 бой закончился. Линейный крейсер сначала отошел на север, удерживая дистанцию около 100 кабельтовых от русской эскадры. Когда противники достаточно удалились от Босфора, «Гебен» развил 26 узлов и прорвался к проливу.

Немцы полагали, что добились трех попаданий, хотя на самом деле в русские корабли не попал ни один снаряд. Залпы «Гебена» ложились так близко к «Евстафию», что броненосец сильно встряхивало, адмирал Эбергард даже несколько раз посылал старшего офицера осмотреть нижние помещения, чтобы убедиться, что броненосец не получил пробоин. Хотя на палубе и спардеке «Евстафия» после боя нашли более 30 осколков германских снарядов, повреждений флагманский броненосец не получил. За этот бой адмирал Эбергард был награжден мечами к имеющемуся у него ордену Св. Владимира 2-й степени, что превращало орден в высокую боевую награду.

Вот за эти бои броненосцы Черноморского флота и заслужили пресловутый «Оскар». Ведь даже известный немецкий историк Герман Лорей был вынужден написать: «Артиллерийское превосходство русских было слишком велико». Вот вам и броненосцы!

Перед английским флотом проблема, что делать со своими броненосцами, стояла гораздо более остро, ведь Владычица морей настроила их превеликое множество. Только для формирования команд требовались более 20 000 квалифицированных моряков, чего Англия не могла себе позволить, учитывая стремительный рост числа дредноутов. И тем не менее британское Адмиралтейство пока не спешило отправлять на слом устаревшие корабли, более того, после начала войны был снова введен в строй уже предназначенный к продаже на слом броненосец «Ривендж», причем его орудия получили новые лейнеры стандартного теперь калибра 305 мм, а фор-марс был превращен в настоящий корректировочный пункт. После этого в ноябре 1914 года броненосец вместе с группой таких же старых канонерок и миноносцев отправили обстреливать немецкие позиции на побережье Ла-Манша в районе Ньюпорта. Получилось, что он дал первый залп по немцам даже раньше «Канопуса» на Фолклендах.

Правда, к огорчению англичан, выяснилось, что большая осадка мешает броненосцу, это и привело в конце концов к созданию мелкосидящих мониторов. При этом мониторы типа «Лорд Клайв» получили башни, снятые именно с разоруженных броненосцев типа «Маджестик». Но все это будет в будущем. А пока «Ривендж» продолжал свои подвиги. Весной 1915 года он прошел переоборудование в Чатаме, первым из британских кораблей получив внешние були, которые являлись отличной защитой от мин и торпед. В августе 1915 года он получил новое имя — «Редутэбл», так как предыдущее имя понадобилось новому супердредноуту. Но это не помешало старому вояке провести еще несколько операций у бельгийского побережья.

А потом британское Адмиралтейство провело операцию, которая стала лебединой песней эскадренного броненосца, но с полным основанием ее можно назвать и погребальной песней. Речь идет о катастрофическом провале в Дарданеллах. Опять же, мы не станем разбирать поли-

тическую поддержку операции, роль адмирала Фишера и небезызвестного Уинстона Черчилля в ней.

Мы уделим достаточно много внимания этой операции потому, что она была поучительной во многих отношениях. Прежде всего, в очередной раз было ясно доказано — флот **артиллерийских** кораблей не в состоянии успешно бороться с береговыми укреплениями. Затем, это была первая крупная **операция** военно-морского флота, не разовый выход с целью дать бой, даже такой грандиозный, как Ютландская битва, а именно затяжная сложная операция. Вдобавок морская атака Дарданелл стала прелюдией к высадке первого в истории стратегического десанта. Поэтому мы ограничимся лишь описанием попытки прорыва флота союзников через пролив, так как это была самая крупная операция с участием броненосцев не только в Первой мировой войне, но и вообще в истории.

Истоки этой операции можно найти в 1906 году, когда британское правительство впервые столкнулось с перспективой войны против Турции из-за территориальных споров на Синайском полуострове. Британское военное командование продемонстрировало детскую наивность, решив, что захват полуострова Галлиполи и форсирование Дарданелл британским флотом станет смертельным ударом для Турции. Опыт предыдущих войн был забыт напроць, а ведь еще в 1807 году адмирал сэр Джон Дакуорт с эскадрой из 7 линейных кораблей и нескольких мелких кораблей прорвался через Дарданеллы. Проболтавшись несколько дней в Мраморном море, Дакуорт обнаружил, что никого не напугал, и был вынужден возвращаться. За это время турки усилили укрепления Дарданелл, и обратный прорыв стоил ему больших потерь в личном составе. Позднее этот же вопрос несколько раз всплывал при различных обстоятельствах, но Адмиралтейство неизменно высказывалось против попыток форсировать Дарданеллы

силами одного флота. Но тут в Адмиралтействе появился сэр Уинстон Черчилль — и понеслось.

В результате Адмиралтейство по собственной инициативе совершило то, что Джеллико назвал «непростительной ошибкой», а адмирал Бэкон — «поступком явного лунатика». Суперинтендант мальтийских доков адмирал Сэквилл Карден получил приказ поднять флаг на одном из линейных крейсеров и провести короткую бомбардировку турецких фортов. Кстати, тоже нашли самую подходящую кандидатуру для проведения сложной операции. Единственная задача, которая была поставлена перед ним, — «опробовать эффект воздействия корабельных орудий на внешние форты» Дарданелл. 3 ноября 1914 года «Индефетигебл» и «Индомитебл» вместе с французскими броненосцами «Сюффрен» и «Верите» в течение 10 минут выпустили 76 305-мм снарядов по фортам Кум-Кале и Седд-уль-Бахр, им удалось взорвать один артпогреб. Эта операция дала Адмиралтейству повод думать, что, несмотря на уроки истории, военные корабли способны подавить форты, защищающие Дарданеллы. Однако этот же обстрел надоумил турок усилить оборону проливов, что они и сделали.

В общем, Дарданеллы так и остались бы тихим захолустьем Первой мировой войны, чем-то вроде германской юго-западной Африки, про которое никто ничего не слышал и не желал слышать, если бы не кипучая энергия сэра Уинстона Черчилля, которого занесло на пост Первого лорда Адмиралтейства, наверняка не иначе как происка-ми германских агентов. Ему вдруг загорелось одним эффектным ударом вывести из войны Турцию. Что имелось в распоряжении Черчилля? Естественно, британский флот. И Черчилль решил силами флота прорваться через Дарданеллы и с помощью морских орудий продиктовать султану условия мирного договора.

На Первого морского лорда адмирала Фишера этот так называемый план произвел столь большое впечатление, что он предложил задействовать только что введенный

в строй супердредноут «Куин Элизабет». Он нарисовал Черчиллю впечатляющую картину, как капитан 1-го ранга Хоуп, используя свои 381-мм орудия, сначала стирает форты в порошок, а затем топит «Гебен» на якорной стоянке в Золотом Роге. Военный Совет постановил, что «Адмиралтейство должно подготовить морскую экспедицию в феврале месяце, чтобы обстрелять и захватить полуостров Галлиполи. Конечной целью операции является Константинополь». И никто, кроме фельдмаршала Китченера, предупреждавшего, что войск нет, не потрудился подумать, как это флот может захватить полуостров, а потом оккупировать столичный город с населением более миллиона человек. Однако никаких практических шагов по подготовке операции и передаче Кардену требуемых кораблей не предпринималось. У Фишера внезапно возникли серьезные сомнения, которые он 25 января изложил Черчиллю, и он мрачно предсказал: «Дарданеллы станут нашей могилой...» Но когда Военный совет вновь рассмотрел план, красноречие Черчилля сыграло роль: если все пойдет хорошо, «Турецкая империя будет разрезана надвое, ее столица будет парализована, мы объединим Балканские государства в борьбе против наших врагов, спасем Сербию, поможем Великому Князю в проведении большого наступления и, сократив его продолжительность, спасем множество жизней». Такой энтузиазм, поддержанный Китченером, потому что от него не потребовали выделения драгоценных сухопутных войск, «убедил Первого морского лорда неохотно согласиться на бомбардировку Дарданелл, как имеющую чрезвычайное политическое и дипломатическое значение», хотя он думал, что это будет «бессмысленно без привлечения войск. Мнение моряков было единодушным. Все они были на стороне Черчилля. Я <Фишер> был единственным мятежником».

Но никто не позволил бы даже Черчиллю уводить с главного театра военных действий — Северного моря — основные силы Гранд Флита — дредноуты, поэтому пришлось обходиться кораблями второй линии и адмиралами

второй линии, точнее, суперинтендантом Мальтийских доков (по-русски — комендантом Мальтийской военноморской базы) вице-адмиралом Сэквиллем Карденом.

Из Англии Кардену были присланы несколько броненосцев из состава 5-й и 6-й эскадр линкоров, остальные корабли собирали буквально со всего мира — из Китая, Южной Америки, с островов Зеленого Мыса. Теперь Карден имел линкор «Куин Элизабет», линейный крейсер «Инфлексибл» и 12 британских броненосцев: «Лорд Нельсон», «Агамемнон», «Корнуоллис», «Альбион», «Виндженс», «Оушен», «Канопус», «Иррезистебл», «Маджестик», «Принс Георг», «Свифтшур», «Трайэмф». Однако из 12 этих броненосцев 8 уже были предназначены к отправке на слом, что говорит само за себя.

Здесь англичане допустили грубейшую ошибку. Они вполне могли отсрочить операцию на пару месяцев и за это время хотя бы часть броненосцев перестроить по типу «Ривенджа», что значительно повысило бы их боевую ценность в данных конкретных условиях. Но Черчилль всегда куда-то спешил.

Появление в составе эскадры «Инфлексибла» объяснялось двумя причинами. Первая — он ремонтировался в Гибралтаре после боя у Фолклендов и просто оказался под рукой. Вторая — на «Куин Элизабет» произошла поломка машин, и скорость линкора упала до 15 узлов, а Карден хотел иметь хотя бы один быстроходный корабль на случай выхода «Гебена» из пролива, не задаваясь глупым вопросом: куда и зачем будет прорываться «Гебен»?

В состав эскадры также вошли 4 легких крейсера, 16 эсминцев и плавбаза «Бленхейм». Кардену также передали 7 подводных лодок, в том числе 2 французские. Французы также прислали эскадру адмирала Гепратта, состоящую из броненосцев «Сюффрен», «Буве», «Голуа», «Шарлемань». Для траления мин Карден затребовал 21 траулер, но пока ему выделили только 7. Французы обещали еще 14 траулеров, но их пока тоже не было. Заместителем Кардена был назначен контр-адмирал Джон де Робек, из Англии в

качестве начальника штаба был прислан коммодор Кийз, сдавший командование Гарвичскими силами. В качестве подрывных команд (не путать с десантом!) Карден получил два батальона морской пехоты.

Относительно базы удалось договориться с премьер-министром Греции Венизелосом, который разрешил использовать бухту Мудрос на острове Лемнос вблизи от входа в Дарданеллы. Это было грубейшим нарушением нейтралитета Греции, но почему-то никто протестовать не стал. Но «база» — это было слишком крепко сказано. На самом деле в шикарнейшей бухте в 3 мили шириной имелась унылая деревушка: церковь и около 70 деревянных домишек, а также деревянный причал для рыбацких лодок. Что-то сделать англичане просто не сумели, да и не особо пытались, до появления гавани Малберри еще оставалось 30 лет. Поэтому, когда 4 марта из Египта пришли транспорты с австралийскими войсками, им пришлось бессмысленно торчать посреди бухты, любуясь окрестными пейзажами.

11 января Карден передал по телеграфу детализованный план. Сначала следовало разгромить внешние форты; протралить минные поля и разрушить промежуточные укрепления; потом уничтожить внутренние форты у мыса Кефез в 8 милях вверх по проливу; затем уничтожить укрепления в Узостях; протралить фарватер через минные поля между Кефезом и Узостями, чтобы выйти прямо в Мраморное море. Обстрел фортов должен был проходить в 3 стадии: бомбардировка с дальней дистанции, вне досягаемости вражеской артиллерии; обстрел со средней дистанции прямой наводкой; огонь на разрушение с дистанции 15—20 кабельтовых. Все это должно было занять около месяца, если привлечь к операции достаточное количество броненосцев. Это были самые обычные общие слова. Как позднее ядовито заметил один из адмиралов, их можно было «применить для описания событий где угодно и когда угодно, от набега викингов до десанта в Тимбукту». Однако машина была запущена, и остановить ее было нельзя.

Первую бомбардировку внешних фортов, прикрывающих вход в Дарданеллы, адмирал Карден назначил на 19 февраля. Именно в этот день в 1807 году адмирал Дакуорт прорвался через Дарданеллы, но адмирал Карден не был суеверен. Атаку должны были возглавить «Сюффрен» под флагом адмирала Гепратта, «Буве», «Инфлексибл» под флагом самого Кардена, «Трайэмф», «Альбион», «Корнуоллис». Их должны были поддержать «Голуа» и «Аметист». «Виндженс» под флагом адмирала де Робека находился в резерве. Прибытие «Куин Элизабет» и «Агамемнона» ожидалось в течение дня.

В 9.51 «Корнуоллис» сделал первый выстрел по форту Орkanie. Через 10 минут «Трайэмф» с дистанции 38 кабельтовых открыл огонь по форту Хеллес. В 10.32 «Сюффрен» открыл огонь по форту Кум-Кале с дистанции 59 кабельтовых, используя в основном среднюю артиллерию. Форты не отвечали, поэтому Карден приказал кораблям стать на якорь. «Корнуоллис» из-за повреждения шпиля не смог отдать якорь и был заменен «Виндженсом». «Инфлексибл» в 11.50 дал 2 залпа с дистанции 70 кабельтовых по форту Хеллес, но снаряды легли недолетами. Поэтому линейный крейсер снялся с якоря и сократил дистанцию на 12,5 кабельтова и в 12.20 снова открыл огонь. Стрельба велась очень медленно, так как артиллеристы почти не видели падений своих снарядов. Например, «Трайэмф» за 2 часа дал только 14 залпов, при этом ни разу не сумел накрыть цель. Около полудня британский гидросамолет сообщил, что все орудия Седд-уль-Бахра, Орkanie и Кум-Кале остались целы. «Инфлексибл» примерно в 13.00 перенес огонь на форт Седд-уль-Бахр. Однако Карден решил, что обстрел с дальней дистанции прошел успешно, и в 14.00 поднял сигнал, приказывая перейти ко второй фазе операции.

Теперь корабли должны были вести огонь с хода, но с малых дистанций. Около 15.00 «Инфлексибл» дал 3 залпа по Седд-уль-Бахру с дистанции 55 кабельтовых. Ответа не последовало, и корабли союзников подошли ближе к

берегу. Южный фас укреплений Кум-Кале был разрушен огнем «Сюффрена» и присоединившегося к нему «Виндженса». Турецкие форты были окутаны клубами дыма и пыли. Англичане решили, что им удалось подавить вражеские орудия. Броненосцы вели огонь из тяжелых орудий по Кум-Кале и Седд-уль-Бахру, а из средних — по Оркание и Хеллесу. В 16.40 адмирал Карден приказал «Виндженсу» подойти еще ближе к берегу и осмотреть форты.

К несчастью, «Сюффрен» неверно разобрал сигнал. Французы решили, что им приказывают «Прекратить огонь, приблизиться к «Инфлексиблу». В это время «Сюффрен» находился в очень удобной позиции для обстрела форта Оркание, орудия которого были целы, но французский адмирал решил выполнить приказ. И вдруг в 16.45 турки открыли ответный огонь по «Виндженсу». Адмирал де Робек, хотя и был застигнут врасплох, не дрогнул. Он повернул прямо на форт Хеллес и открыл по нему беглый огонь. Адмирал Гепратт немедленно поддержал англичан. «Буве» открыл огонь, стреляя через «Виндженс». «Сюффрен» возобновил обстрел Хеллеса, а «Голуа» обстрелял Оркание с дистанции 45 кабельтовых. Форт Кум-Кале молчал, а орудия Седд-уль-Бахра дали только пару выстрелов. Прямых попаданий в «Виндженс» не было, но несколько снарядов разорвались вблизи от броненосца, который засыпало осколками. Как только Карден увидел, что форты не подавлены, он пошел на помощь броненосцам. В 17.15 «Инфлексибл» открыл огонь по Оркание. Вскоре стрельба турок стала хаотичной, видимо, огонь линейного крейсера оказался эффективным. Адмирал Гепратт написал в своем рапорте: «Отважные действия «Виндженса», который, невзирая на то что огонь батарей ни в коей мере не был ослаблен, бросился в атаку, являются украшением дня».

Тут подошли «Куин Элизабет» и «Агамемнон», однако их участие в бою было недолгим. «Куин Элизабет» около 20 минут поддерживал огнем «Корнуоллис». Совершенно неожиданно в 15.20 Карден поднял сигнал, скомандовав

общий отход. Он решил, что уже слишком поздно, чтобы продолжать обстрел. Де Робек запросил разрешения продолжать обстрел, но Карден не разрешил. Он считал, что в сумерках обстрел превратится в бесполезную трату снарядов, которых было не слишком много, и в 17.30 повторил приказ прекратить огонь. Корабли отошли, сопровождаемые залпами форта Орkanie. Примерно в 19.00 к ним присоединились «Альбион» и крейсер «Аметист», которые осматривали западное побережье полуострова. Ни мин, ни батарей они не нашли.

В целом результаты первого дня операции оказались несколько противоречивыми. С одной стороны, создалось впечатление, что лишний час светлого времени позволил бы кораблям окончательно подавить входные форты, с другой — выяснилось, что добиться прямого попадания в орудие почти невозможно. Получилось, что корабли могут отогнать артиллеристов от орудий, но уничтожить сами орудия не получается. В целом же стало ясно, что первоначальные оценки были слишком оптимистичными, и операция затянется. Однако моряки еще больше укрепились во мнении, что смогут завершить операцию собственными силами. При этом не следует преувеличивать напряженность боевых действий. Бесстрастные цифры говорят о том, что боя как такового не было — корабли союзников за целый день бомбардировки выпустили всего лишь 139 305-мм снарядов. Сколько снарядов выпустило каждое из орудий броненосцев, я предоставляю любопытным читателям подсчитать самостоятельно.

Именно в этот момент британское правительство, и Черчилль в частности, вдруг решили поиграть в большую политику. В разгар войны против центральных держав они неожиданно начали рассматривать перспективы войны... **против собственных союзников!** Китченер, Черчилль и Фишер на совещании 10 марта единогласно решили готовить создание крупной военно-морской базы в Александrette — одном из терминалов на Багдадской железной дороге. «Когда Россия окажется в Константино-

поле, Франция — в Сирии, Италия — на Родосе, наше положение на Средиземном море станет невыносимым, если Александретта попадет в чужие руки», — заявил Китченер. Ему вторил Черчилль: «Если мы сумеем сокрушить германскую морскую мощь, мы должны быть готовы сосредоточить на Средиземном море флот против Франции и России».

Весь этот бардак усугубила ситуация в Дарданеллах. Адмирал Карден намеревался возобновить обстрел 20 февраля, чтобы окончательно разрушить форты и перейти ко второй стадии операции. Однако разыгрался сильный шторм, и обстрел пришлось отложить.

Только к 25 февраля погода улучшилась, и союзники возобновили обстрел внешних фортов Дарданелл. И снова обстрел велся более чем вяло, тот же линкор «Куин Элизабет», который вел огонь по мысу Хеллес, за день выпустил ровно 18 снарядов, броненосец «Иррезистебл» израсходовал вдвое больше. Впрочем, турки тоже не перенапряглись, этот форт выпустил 56 снарядов, но при этом добился 7 попаданий в броненосец «Агамемнон», хотя корабль серьезно не пострадал. В 14.00 адмирал де Робек ввел свои корабли в устье пролива и начал обстрел фортов практически в упор. Такое безумное решение можно было себе позволить лишь потому, что на вооружении турок состояли старые либо мелкие орудия, ни те, ни другие не могли причинить серьезного вреда кораблям. К 16.00 турецкие и немецкие артиллеристы побросали орудия и перешли в укрытия, хотя сами форты почти не пострадали. Корабли оказались бессильны против фортов, чего и следовало ожидать.

Поэтому на следующий день Карден был вынужден прибегнуть к той тактике, которая предусматривалась с самого начала, — под прикрытием огня корабельных орудий на берег были высажены подрывные партии. Типичный состав партии был 50 морских пехотинцев и 30 матросов. Они вошли в брошенные артиллеристами форты Седд-уль-Бахр и Кум-Кале и подорвали там 19 тяжелых орудий. Кроме того, им удалось уничтожить более десятка

тяжелых крупновских гаубиц. Группа морских пехотинцев с «Иррезистебла» добралась даже до деревни Крития — то есть дальше, чем несколько месяцев спустя сумела пройти целая армия.

Однако будем справедливы — подобную тактику можно было применять только здесь и только сейчас. Ведь при попытках уничтожить немецкие укрепления на побережье Фландрии англичане даже не подумали высаживать такие диверсионные партии. И даже если на батареях находились немецкие артиллеристы, это были явно не те, что сражались в Европе.

Уничтожение произвело большое впечатление, тот же Венизелос предложил союзникам сначала 3, а потом и 5 греческих дивизий. Болгария также начала склоняться на сторону Антанты, ни одно из балканских государств не хотело опоздать к дележу турецкого наследства. Увы, этот дележ состоялся лишь спустя четыре года.

26 февраля корабли начали обстрел внутренних фортов пролива, но успеха не добился, хотя теперь в распоряжении Кардена находились 90 кораблей с 814 орудиями, из которых около 100 были тяжелыми. Но именно в этот момент операция начала буксовать. Траулеры англичан обнаружили несколько минных заграждений. Прежде чем двигаться дальше, требовалось их уничтожить, но, когда траулеры попытались заняться этим, они попали под огонь турецких гаубичных батарей, бороться с которыми корабли не могли, так как гаубицы были укрыты в складках местности.

27 февраля, несмотря на начавшийся шторм, десантная партия с «Иррезистебла» сумела уничтожить 6 новых крупновских мортир в форте Седд-уль-Бахр. Но тут шторм усилился, сделав невозможным вообще какие-либо действия.

1 марта де Робек получил приказание с 3 кораблями войти в пролив и обстрелять промежуточные батареи. Он приказал «Альбиону» и «Трайэмфу» обстрелять форт Дарданос и произвести разведку новых батарей, установленных ниже по проливу. «Оушен» и «Маджестик» должны

были обстрелять гаубичные батареи. В полдень эти броненосцы попали под огонь двух полевых батарей, но подавили их. После этого их обстреляли гаубицы из Эрен-Кея. Де Робек на «Иррезистебле» пошел на помощь отряду. Совместными усилиями три броненосца привели к молчанию вражеские батареи.

После этого де Робек приказал «Альбиону» и «Трайэмфу» в сопровождении двух эсминцев выдвигаться вперед. Но броненосцы попали под перекрестный огонь с обоих берегов пролива и получили множество попаданий, снова начали стрелять якобы уничтоженные батареи. Подавить хорошо замаскированные турецкие орудия никак не удалось, и де Робек решил отойти.

В целом действия этого дня следует считать неудачей. Стало ясно, что перед командованием остаются только два альтернативных решения: или немедленно высадить войска, чтобы очистить оба берега от полевых и гаубичных батарей, или прекратить операцию. Момент для этого был исключительно подходящий, можно было сослаться на желание установить тесную блокаду пролива, ведь после уничтожения внешних фортов эта задача была бы решена. Но в результате не было сделано ни то, ни другое.

В ночь с 1 на 2 марта тральщики под прикрытием эсминцев и легкого крейсера «Аметист» проводили траление фарватера в направлении мыса Кефез. Около 23.00 они были освещены турецкими прожекторами и попали под обстрел. Обрубив тралы, суда начали отходить. Миноносцы попытались прикрыть их дымовыми завесами. Через 40 минут «Аметисту» удалось уничтожить прожектора, и перестрелка заглохла. Хотя тральщики даже не дошли до заграждения, адмирал Карден объявил сигналом по эскадре: «Тральщики работают прекрасно. Самообладание и выдержка великолепны. От тральщиков зависит многое».

Впрочем, как показали дальнейшие события, правдой в этом сигнале была только последняя фраза. Утром 2 марта начался очередной шторм, и высадку десанта пришлось отменить. Но теперь Карден получил подкрепления и мог

увеличить масштаб операции. Адмиралу Гепратту было приказано обстрелять укрепления Булаирского перешейка и уничтожить мост на дороге из Адрианополя в Галлиполи.

Ночью 2 марта траулеры совершили новую попытку, но были встречены шквальным огнем и отошли, на следующий день история повторилась. В общем, дела у англичан пошли вкривь и вкось. Обстрел промежуточных укреплений почти ничего не дал, а когда броненосец «Принс Джордж» попытался обстрелять форт Мессудие, то попал под огонь с противоположного берега пролива и отошел. Постепенно главной проблемой становились не турецкие укрепления, а гаубичные батареи, которые в предварительных расчетах Адмиралтейства просто не фигурировали. Вдобавок постоянно вмешивалась плохая погода, которая мешала высадке подрывных партий, выяснилось, что британский флот не имеет для этого никаких иных средств, кроме корабельных шлюпок, которые мало подходили для этого.

В операции наметилось нечто вроде позиционного тупика, commodore Роджер Кийз в своих мемуарах меланхолично отмечает, что очередная попытка обстрела турецких батарей успеха не имела, но, к счастью, корабли снова серьезных повреждений не получили. Лишь 4 марта, когда море наконец-то успокоилось, англичане попытались высадить подрывные партии возле Седд-уль-Бахра и Кум-Кале, причем каждая партия была усилена ротой морской пехоты с пулеметами. Высадку на северном берегу пролива прикрывал отряд кораблей под командованием командира «Оушена» капитана 1-го ранга Садлера. «Оушен» должен был стоять у Седд-уль-Бахра, «Лорд Нельсон» — у Хеллеса, «Маджестик» — внутри залива Морта. Южным отрядом командовал адмирал де Робек. «Иррезистебл» под его флагом становился у Кум-Кале, «Корнуоллис» — в устье реки Мендере, «Агамемнон» и «Дублин» — возле Иени-Шера. «Канопус» должен был действовать на Эгейском побережье, чтобы не позволить туркам снять войска оттуда. «Инфлексбил» оставался в резерве. Транспорт «Бре-

мер Кастл» с морскими пехотинцами на борту перешел на остров Имброс, и рано утром десантники прибыли к месту высадки на шлюпках. Операцией командовал генерал Тротман, находившийся на эсминце «Вулверин». В общем, высадка диверсионных отрядов как-то незаметно переросла в настоящую разведку боем.

Оба десанта столкнулись с упорным сопротивлением. На севере возле Седд-уль-Бахра неудача обозначилась сразу, хотя десант высадился относительно спокойно, никуда продвинуться он не сумел. На запрос Садлера командир десанта сообщил, что ему требуется подкрепление не менее 200 человек. Садлер начал готовить вторую высадку, но генерал Тротман специально прибыл на «Иррезистебл», чтобы убедить де Робека прекратить операцию, которая могла привести к значительным потерям. Приказ Садлера был отменен, и в результате северный десант к 15.00 уже эвакуировался.

На юге десантники высадились под огнем турок и добрались до форта Орkanie, где завязли намертво. Эсmineц «Скорпион» даже вошел в реку Мендере, чтобы подавить турецкую батарею, обстреливающую шлюпки, но максимум, чего добился флот — заставил турок ослабить огонь, чтобы позволить десанту отступить. После наступления темноты десантники вернулись на шлюпки. Операция завершилась полным провалом. «Инфлексибл» наблюдал за этим, не вмешиваясь, что не делает чести оперативности британского командования. Кстати, Кийз назвал эту попытку «уроком по кретинизму проволоочек».

Вот как действовал броненосец «Агамемнон» 4 марта, поддерживая подрывную партию: «Мы дали ход в 7.15 и направились к входу в пролив. Нам приказали прикрывать десантные партии возле форта № 6. Когда мы прибыли, «Корнуоллис», «Иррезистебл», «Маджестик», «Оушен» и несколько эсминцев уже вошли в пролив. Наши 2 катера были отправлены к эсминцу, чтобы высадить морских пехотинцев, которые находились у него на борту. Мы кружили на месте, ведя огонь из 12-фунтовок по янычарам. На

воде заметили какой-то подозрительный объект, обстреляли его и потопили. Я думаю, это был швартовый буй, который мы нашли позднее.

Мы продолжали обстреливать янычар из своих 12-фунтовок. В 13.00 мы сделали 3 выстрела из башни S2 <234 мм> по батарее позади и левее № 4. В 14.15 мы открыли плотный огонь из 12-фунтовок по левому краю деревни, где были замечены несколько турок. Ну и задали мы им! Я видел в свой бинокль, как они драпают изо всех сил. Одновременно мы дали залп по батарее из башни P2... Я боюсь, что нашим подрывным партиям, которые пытались добраться до форта № 4, пришлось туго. Всю вторую половину дня до самого вечера мы видели, как они короткими перебежками мечутся по пляжу, то и дело падая на землю. Люди передвигались ползком и на карачках. Экипажи наших катеров после возвращения сообщили, что потери должны быть очень тяжелыми».

На следующий день адмирал Карден решил бросить на стол козырного туза — линкор «Куин Элизабет» для бомбардировки фортов в Узостях. Но рисковать драгоценным кораблем в проливе он не собирался, поэтому «Куин Элизабет» должен был стать на якорь у западного берега полуострова возле мыса Габа-Тепе и оттуда с дистанции 72 кабельтовых обстреливать перекидным огнем укрепления Килид-Бахр на европейском берегу, после этого планировалось перенести огонь на Чанак. Из-за большой дистанции требовалась особенно тщательная корректировка, а полагаться на самолеты было нельзя, так как они уже показали свою неэффективность. И все-таки линкор начал обстрел, хотя снова он был чисто символическим. «Куин Элизабет» выпустил только 29 снарядов. Кийз кисло отмечает, что, если бы линкору было выделено неограниченное количество снарядов, турецкие форты были бы уничтожены, но Адмиралтейство строго лимитировало расход боезапасов. Чтобы обеспечить безопасность линкора, ему были приданы «Инфлексибл» и «Принс Джордж», задачей которых было подавить береговые батареи в этом районе.

Увы, они не справились с этим, «Куин Элизабет» получил 17 попаданий снарядами различного калибра, но избежал серьезных повреждений.

Корректировали его огонь броненосцы «Корнуоллис», «Иррезистебл» и «Канопус», которые ходили галсами в проливе, «Агамемнон» должен был следить за входом в пролив. Но корректировка оказалась исключительно сложной. Действия самолетов-корректировщиков оказались абсолютно неудовлетворительными, и результаты обстрела остались неизвестны. 5 марта адмирал Карден получил разрешение ввести линкор в пролив, если будут обеспечены все меры безопасности.

6 марта стрельба по невидимой цели была повторена, на сей раз корректировал огонь линкора только броненосец «Альбион». Адмирал де Робек на «Виндженсе» вместе с «Маджестиком» и «Принс Георгом» должен был прикрывать его. Корабли адмирала Гепратта оставались в готовности на случай непредвиденных обстоятельств. Охрана «Куин Элизабет» теперь была поручена «Оушену» и «Агамемнону». «Лорд Нельсон» должен был следить за внешними фортами.

На сей раз результаты оказались еще хуже. Уже на входе в пролив корабли-корректировщики попали под огонь полевой батареи, установленной возле Кум-Кале. Оставив «Лорда Нельсона» разбираться с ней, де Робек двинулся дальше. Но его корабли, в свою очередь, попали под огонь гаубиц. «Альбион» попытался отыскать мертвую зону под европейским берегом, но это ему не удалось. Точная корректировка в таких условиях была невозможна, и де Робек, построив броненосцы в кильватерную колонну, начал обстреливать Дарданос. Подошедший на «Сюффрене» Гепратт пристроился в хвост колонны. «Куин Элизабет» тоже был обстрелян гаубичными батареями крупного калибра, линкор отошел на 5 кабельтовых и открыл огонь с предельной дистанции, что было пустой тратой времени и боеприпасов. Линкор начал стрельбу лишь в 12.30 и сумел за час с лишним выпустить только 5 снарядов. Броненосцы

в проливе продолжали обстрел турецких фортов и получили в ответ несколько попаданий.

По утверждениям турок, главную роль в провале попыток англичан сыграла перекидная стрельба броненосца «Хайреддин Барбарос». Огонь корректировался с берегового наблюдательного пункта, где находился немецкий командир броненосца. Немцы даже видели одно прямое попадание в английский линкор. После отхода «Куин Элизабет» турецкий броненосец дал несколько залпов по «Агамемнону», сделав в общей сложности 21 выстрел.

В общем, все эти попытки показали полную неготовность англичан к обстрелу береговых целей. Они ориентировались на реалии времен парусного флота, когда все цели были видны как на ладони, ведь дистанция боя, как правило, не превышала 500 метров. Впрочем, наверное, не стоит их винить слишком сильно. Состояние радиотехники в 1915 году просто не позволяло держать оперативную и надежную связь даже на расстояниях порядка 20—30 километров. Отдельные сообщения тот же самолет-корректировщик мог передать, но еще не факт, что корабль их сумеет принять.

С наступлением темноты пришли траулеры в сопровождении броненосцев «Оушен» и «Маджестик». Увы, они не смогли очистить пролив от мин. Попав в луч прожектора, их экипажи из необученных рыбаков «немедленно показывали корму, как только по ним начинали стрелять». Хотя официальный британский историк сэр Джулиан Корбетт называет их «доблестными шкиперами», в этом приходится усомниться. Судя по всему, траулеры-тральщики так и не сумели уничтожить ни одной мины. Кстати, ночью броненосцы оказались еще более бесполезными, чем днем, даже непонятно, как они могли помочь траулерам.

На 7 марта адмирал Карден назначил первую серьезную бомбардировку фортов Узостей силами «Лорда Нельсона» и «Агамемнона» при поддержке французских кораблей. В 12.30 английские броненосцы с дистанции 70 кабельтовых открыли огонь по форту Румели из носовых башен, но

турки не отвечали. Затем «Агамемнон» повернул и ввел в действие бортовые башни, и тут на них обрушился сосредоточенный ответный огонь. В 12.45 открыл огонь и форт Румели из своих 240-мм орудий, впервые открыл огонь форт Хамидие I, орудия которого обслуживали немцы. Корабли шли буквально сквозь настоящий лес водяных столбов, как признается Кийз, это был первый **настоящий** бой с фортами. В 13.00 тяжелый снаряд ударил в палубу «Агамемнона» на шканцах и разрушил кают-компанию, обломки взлетели выше грот-мачты. Но через 5 минут залп «Лорда Нельсона» вызвал взрыв на форте Румели. В 13.50 взорвался погреб на форту Хамидие I, и форт временно прекратил стрельбу.

Но французы не сумели подавить огонь полевых батарей. На втором галсе «Агамемнон» получил два тяжелых попадания, хотя огонь фортов начал ослабевать. Зато полевые батареи не унимались. Надстройки обоих броненосцев были изрешечены. Осколками, влетевшими в боевую рубку «Лорда Нельсона», был ранен в голову командир броненосца капитан 1-го ранга МакКлинсток. И все-таки к 14.30 оба форта прекратили огонь окончательно. Поэтому в 15.10 командир «Агамемнона» запросил у Гепратта разрешения отходить.

Английские броненосцы отошли. «Агамемнон» и «Лорд Нельсон» получили по 7 попаданий тяжелыми снарядами, хотя потерь в личном составе было немного. Самое серьезное повреждение получил «Лорд Нельсон». Попаданием в броневой пояс были затоплены две угольные ямы. Вечером тральщики снова попытались войти в пролив, и снова они ничего не добились. Выяснилось, что их машины слишком слабы, и они не могут идти против сильного течения.

Вот как выглядел этот день на «Лорде Нельсоне»: «Двинулись к Дарданеллам в 9.00. Нам сказали, что мы будем обстреливать форты № 13 и № 19 в Чанаке на входе в Узости. Французские корабли будут прикрывать нас от подвижных батарей. «Агги» вошел в пролив в 10.00, мы следовали за ним в 6 кабельтовых. «Агги» открыл огонь по

№ 19. Мы дали первый залп из носовой башни и добились попадания. Мы находились под огнем фортов Чанака, которые были вооружены двумя 356-мм и 11 280-мм орудиями. Продолжали обстреливать оба форта и вызвали значительные разрушения. Флот не думал, что мы решимся атаковать снова. «Агги» был вынужден отойти на полчаса, так как получил попадание. Находиться под огнем оказалось не так страшно, как я думал до этого. Я находился на носовом мостике, и снаряды падали вокруг нас. Мы получили несколько попаданий. Одно пришлось между башнями Р1 и Р2, другое — в 12 футах ниже ватерлинии. Оно вызвало течь в бункере. Это было замечено, лишь когда корабль стал на якорь и начал крениться на левый борт. Были посланы водолазы, чтобы уточнить степень повреждений. Оказалось, они не настолько серьезны, чтобы идти в док».

Опыт бомбардировки 7 марта показал, что, если Карден хочет чего-то добиться, он должен действовать более решительно. Адмирал перенес флаг на «Куин Элизабет» и решил сам войти в пролив на линкоре и разгромить форты Узостей. Броненосцы «Виндженс», «Канопус», «Корнуоллис» и «Иррезистебл» должны были прикрывать линкор от огня полевых батарей. Серьезную тревогу вызывала нехватка боезапаса, так как на эту операцию возлагались большие надежды, Карден решил рискнуть. Однако англичанам снова не повезло с погодой. Видимость резко ухудшилась, и линкор сумел сделать всего 11 залпов только по форту Румели, после этого обстрел был прекращен.

8 марта произошло событие, которое оказало колоссальное влияние на весь ход операции. Можно даже с большой долей вероятности предположить, что именно в этот день был решен исход Дарданелльской операции. Турецкий минный заградитель «Нушрет» поставил 26 мин в юго-западной части бухты Эрен-Кей, которую использовали броненосцы для маневрирования во время обстрелов. Постановка была произведена молниеносно. В 5.00 заградитель снялся с якоря в Наре, а в 8.00 уже вернулся в

Чанак-Кале, не встретив кораблей противника. Эта линия мин длиной 15 кабельтовых была поставлена не **поперек**, а **вдоль** пролива. Мины были поставлены на такой глубине, что только броненосцы могли подорваться на них. Союзники так и не узнали об этом заграждении. Вообще в операции наступил непонятный перерыв.

9 марта «Альбион», «Принс Георг» и «Иррезистебл» обстреляли развалины форта Кум-Кале, а ночное траление в очередной раз не удалось. 10 марта Карден пришел к выводу, что атака провалилась, кстати, к этому времени Кийз разругался с Карденом, обвинив собственного командующего в проволочках и нерешительности. Первый морской лорд адмирал Фишер в ответ на телеграмму Кардена приказал отбросить «осторожные и медлительные методы». Он требовал использовать все силы в «энергичной попытке подавить форты Узостей с короткой дистанции». Фишер также добавил, что операция имеет «такое значение, которое оправдывает потери в кораблях и личном составе». К Дарданеллам были отправлены два последних броненосца из состава эскадры Ла-Манша — «Куин» под флагом контр-адмирала Тэрсби и «Имплейкебл». 12 и 13 марта продолжались спорадические обстрелы и попытки траления, при этом на траулерах рыбаки были заменены добровольцами из состава экипажей военных кораблей. Результат не замедлил сказаться — только за один день во время тральных работ погибли 27 человек, еще 43 были ранены, однако расчистить фарватер все равно не удалось. Карден едва не впал в истерику и 16 марта подал в отставку.

Кстати, примерно в это время американский посол в Стамбуле Генри Моргантау посетил форты Хамидие и Килид-Бахр. Без особого удивления он обнаружил, что гарнизон состоит практически из одних немцев, и все команды отдаются исключительно по-немецки. Поэтому восклицания вроде «Нет бога, кроме Аллаха, и Мухаммед пророк его!» звучат не вполне уместно.

На 18 марта был назначен решающий удар, только командовать операцией должен был уже на Карден, а де Робек, сменивший его буквально накануне — 15 марта, чтобы он мог на законных основаниях командовать операцией, ему спешно присвоили звание вице-адмирала. И уже ему пришлось отвечать на тревожную телеграмму из Адмиралтейства относительно успеха операции. Но де Робек уверенно заявил, что, если погода будет хорошей, он начнет атаку на следующий день в соответствии с планом Кардена.

Погода была хорошей, и утром армада де Робека в составе 18 линейных кораблей двинулась вверх по проливу. Казалось, ничто не сможет противостоять этой силе. Де Робек намеревался подавить огнем артиллерии форты в Узостях, после чего тральщики расчистят фарватер, и корабли огнем в упор довершат уничтожение турецкой обороны.

В авангарде — линия А — шли самые мощные корабли: «Куин Элизабет», «Лорд Нельсон», «Агамемнон» и «Инфлексибл». Они должны были огнем с дистанции 14 000 ярдов расстрелять форты. Их поддерживали броненосцы «Принс Джордж» и «Трайэмф», задачей которых было уничтожение гаубичных батарей.

Далее двигалась линия В, составленная из французских броненосцев «Голуа», «Шарлемань», «Буве» и «Сюффрен» с приданными британскими броненосцами «Маджестик» и «Свифтшур». После того как тяжелые турецкие орудия замолчат, линия В должна была пройти сквозь строй линии А и подойти на дистанцию 8000 ярдов к Узостям, тогда как линия А оставалась на расстоянии 12 000 ярдов от них. После этого совместный огонь 40 тяжелых орудий сровняет с землей развалины фортов. На всякий случай в резерве у де Робека находилась линия С в составе броненосцев «Виндженс», «Иррезистебл», «Альбион» и «Оушен», которая в случае необходимости могла сменить линию В. Броненосцы «Корнуоллис» и «Канопус» имели задачу поддерживать тральщики и уничтожать гаубичные батареи. Всего в бой были брошены 1 супердредноут, 1 линейный крейсер и

16 броненосцев. До сих пор лишь в Цусимском сражении в составе русской эскадры числилось 8 эскадренных броненосцев, здесь их было вдвое больше.

Турецкий офицер на одной из батарей вспоминал: «Мы увидели огромную массу кораблей, так много раньше мы не видели. Мы удивились, но вскоре поняли, что сегодняшний день станет решающим в битве. Мы приготовились отразить атаку. Мы прекрасно знали все корабли из розданных нам списков».

В 10.30 корабли вошли в пролив, и к 11.00 линия А находилась на намеченном рубеже. В 11.25 линкор «Куин Элизабет» открыл огонь по форту Чанак, а остальные корабли — по форту Килид-Бахр на противоположном берегу пролива. В 11.50 на форту Чанак произошел сильный взрыв, и де Робек приказал французским броненосцам под командованием адмирала Гепратта выдвигаться вперед. Канонада была в самом разгаре. Турецкие гаубицы и полевые орудия обстреливали корабли. Разумеется, они не могли причинить особого вреда бронированным гигантам, но надстройки и трубы получили множество пробоин, при этом личный состав, укрытый броней, потерь практически не нес. Начиная с 12.45 «Агамемнон» получил 12 попаданий, из которых 5 пришлось в броневой пояс. Командир броненосца, чтобы сбить наводку, описал циркуляцию и снова занял свое место в строю. «Инфлексибл» тоже пострадал от огня гаубиц, расположенных вокруг Эрен-Кея. Попадание в мостик вызвало сильный пожар и уничтожило радиоантенну. За короткое время в линейный крейсер попало 5 снарядов. Однако капитан 1-го ранга Филлимор, видя, что французские броненосцы подходят к фортам, не оставил места в строю, ведя огонь по Хамидие II, пламя пожара в носовой части корабля поднялось до фор-марса. Был тяжело ранен старший артиллерист капитан-лейтенант Вернер, которому позднее отняли правую руку. Командующий увидел тяжелое положение «Инфлексибла» и приказал ему сменить место, но вскоре после 14.30 корабль вернулся в боевую линию. Однако в 12.30 тяжелый снаряд

(вероятно, 356 мм) попал в броненосец «Голуа» ниже ватерлинии. Французский корабль получил сильную течь и поспешно покинул свое место в строю, выбросившись на отмель на островке Драпано у входа в пролив.

К 14.00 положение на фортах стало критическим, линии связи были нарушены, часть орудий была подбита, другие были засыпаны землей и щебнем, артиллеристы были деморализованы, и стрельба почти прекратилась. Именно в этот момент де Робек приказал линии С сменить линию В, и броненосец «Сюффрен» начал поворачивать вправо, к азиатскому берегу. Когда французы оказались на траверзе «Куин Элизабет», броненосец «Буве», шедший вторым, вдруг налетел на мину. Последовал страшный взрыв, корабль повалился на борт и затонул буквально в течение минуты, погибли 639 человек, в том числе командир броненосца капитан 1-го ранга де ла Туш, спаслись всего 66. Сначала подумали было, что это стало результатом попадания тяжелого снаряда, и турки, приободрившись, возобновили стрельбу. Справочник «Джейн» за 1919 год утверждает, что причиной катастрофы стала торпеда, выпущенная береговым аппаратом, и на турецком интернет-сайте, посвященном этому сражению, даже можно найти фотографию такого аппарата.

Снова приведем воспоминания турецкого офицера: «Бой продолжался с неослабной яростью. В полдень французские корабли второй линии прошли сквозь строй первой линии и открыли ужасный огонь. Наши батареи эффективно отвечали. Под их огнем «Буве» начал отходить, потом облако красного и черного дыма поднялось над кораблем. Вероятно, он налетел на мину. Сразу после этого произошел второй, более сильный взрыв. Мы решили, что снаряд с «Меджидие» взорвал погреб. Корабль сразу накренился, и экипаж начал прыгать в воду. Обе стороны прекратили огонь. Эсминцы бросились спасать экипаж».

С «Агамемнона» это выглядело так: «В 13.55 французские корабли начали отходить, и 3-я бригада двинулась им на смену. «Буве» получил снаряд в погреб и затонул в тече-

ние двух минут. Мы не видели никаких взрывов, когда он полным ходом шел вниз по проливу. Он начал все больше крениться на правый борт и наконец перевернулся, затонув кормой вперед. Эсминцы и катера бросились спасать экипаж, но нашли лишь нескольких человек. Они сказали, что взорвался погреб».

Экипаж французского броненосца «Голуа» имел свой взгляд на происшедшее: «Буве» повернул, чтобы пристроиться в кильватер «Сюффрену», и налетел на мину. Маленький столб пламени и желтого дыма вылетел из 270-мм башни правого борта. Несколько секунд броненосец шел прежним курсом, а потом начал плавно крениться на правый борт, хотя взрывов не было. Механики даже не успели застопорить машины. Мы видели, как он садится глубже и глубже, не теряя скорости. «Буве» перевернулся через правый борт и исчез под водой».

Однако к 16.00 форты окончательно замолчали, траулеры прошли мимо кораблей линии А и начали было свою работу, но тут в дело вступили турецкие гаубицы, и рыбаки попросту повернули свои суденышки назад, не обращая внимания на призывы капитанов. Высокомерные британцы дорого заплатили за свое пренебрежение к «оружию слабых», как они называли мину. Немцы создали тральщики специальной постройки и укомплектовали их кадровыми военными моряками, первые такие корабли вошли в строй в том же самом 1915 году. Они позволили германскому флоту на Балтике без труда проходить русские минно-артиллерийские позиции, которые явно не были рассчитаны на противодействие настоящим тральщикам. Англичане импровизировали, собирали рыбаков (часто на тральщике только командир являлся офицером военно-морского резерва, вся команда оставалась штатской), использовали в качестве тралов невесть что... Кстати, есть подозрение, что Гранд Флит, несмотря на свое чудовищное превосходство в огневой мощи, вряд ли прорвал бы русскую центральную минно-артиллерийскую позицию. Результат этой неподготовленности к борьбе с минами не заставил себя ждать. За

первыми двумя несчастьями («Буве» и «Голуа») последовали новые удары, гораздо более болезненные.

Но дальше дела пошли еще хуже. В 16.11 на mine подорвался «Инфлексибл». Корабль быстро получил сильный дифферент на нос, и когда он, выйдя из пролива, стал на якорь возле острова Тенедос, то погрузился по самые клюзы, корабль принял 1600 тонн воды. А через 15 минут новое несчастье — на мину налетел броненосец «Иррезистебл». Кормандир, не зная, что произошло, поднял зеленый флаг на фалах правого борта, показывая, что корабль торпедирован с этой стороны. Так как «Иррезистебл» находился ближе других к азиатскому берегу, турецкие артиллеристы принялись энергично его обстреливать, и адмирал де Робек послал эсминца, который снял с броненосца всю команду, каким-то чудом уместив более 600 человек на своей крошечной палубе.

Все тот же мичман Бэнкс с «Агамемнона» вспоминает: «Следом за «Иррезистеблом» несчастливый билет вытянул «Оушен». Мы поняли, что это место заминировано, так как «Оушен» получил сильный крен и поднял сигнал «Терплю бедствие». Эсминцы проделали великолепную работу. Они бросились вперед сквозь шквал снарядов и сняли всю команду... Мы, разумеется, продолжали обстреливать форты № 13 и № 17. Мы израсходовали 58 снарядов калибра 305 мм и 158 лиддитовых и фугасных снарядов калибра 234 мм. На форту № 17 взорвался погреб. «Лиззи» крепко задала Чанаку, всадив в него несколько 381-мм снарядов. «Агги» получил огромную пробойну в трубе, у нее чуть не срезало половину. На палубе надстройки начался пожар. Бой длился 9 часов и был достаточно долгим. Мы едва не налетели на мину. Ее пронесло всего в 10 ярдах от нашего форштевня».

Флот начал отходить, однако коммодор Кийз приказал броненосцам «Оушен» и «Свифтшур» попытаться взять «Иррезистебл» на буксир, так как броненосец пока держался на воде. Однако капитан «Оушена» отказался, передав, что глубины слишком малы, а на повторный сигнал

Кийза он просто не ответил. Тогда Кийз решил, что после наступления темноты траулеры попытаются вытащить «Иррезистебл».

Очередное несчастье произошло в 18.05, на mine подорвался уже сам «Оушен», причем одновременно он получил попадание снаряда, заклинившего руль. Накренившийся броненосец начал беспомощно описывать круги, и эсминцы сняли с него команду. Когда Кийз прибыл на «Куин Элизабет» и доложил обо всем адмиралу, тот приказал торпедировать и затопить поврежденные броненосцы, чтобы они, не приведи бог, не достались туркам. Кийз лично пошел на эсминце удостовериться в этом, но даже самые тщательные поиски ничего не дали. По сообщениям турок, «Оушен» затонул около 22.30 в заливе Морта. «Иррезистебл» течением отнесло обратно в Узости, где его обстрелял форт Дарданос, броненосец затонул около 19.30.

Самое интересное, что все эти корабли подорвались на одном маленьком минном заграждении (всего 20 мин!), поставленном 8 марта пароходиком «Нушрет» вдоль пролива, а не поперек него.

День завершился полной катастрофой для союзников. Броненосцы «Буве», «Иррезистебл» и «Оушен» погибли, «Голуа» выбросился на берег, «Сюффрен» получил такие повреждения, что ему требовалась постройка в док, точно так же как «Инвинзиблу». Кстати, путешествие на Мальту тоже не обошлось без приключений. Вокруг пробоины был сооружен коффердам, чтобы предотвратить поступление воды, после чего 6 апреля линейный крейсер двинулся в путь в сопровождении броненосца «Канопус» и крейсера «Талбот». Однако в сильный шторм коффердам был поврежден, вода снова хлынула в пробоину, «Инфлексибл» едва не затонул. Положение спас «Канопус», который 6 часов тащил линейный крейсер кормой вперед, пока команда боролась с течью.

Единственным утешением этого черного дня было то, что, не считая экипажа «Буве», на всех остальных кораблях погиб всего 61 человек. И все-таки у де Робека еще

оставалось достаточно кораблей для продолжения операции, тем более что положение противника считалось также крайне тяжелым. Кийз писал: «Исключая прожектора, нет никаких признаков жизни. У меня создалось совершенно твердое убеждение, что мы разбили противника. В 14.00 я думал, что он был разбит. В 16.00 я знал, что он разбит. В полночь я знал совершенно определенно, что он разбит наголову. Нам оставалось лишь сколотить нормальное тральное соединение и принять меры против дрейфующих мин, чтобы пожать плоды своих усилий. Я чувствовал, что орудия фортов и батарей, а также скрытые гаубицы и мобильные полевые орудия больше не представляют угрозы».

На самом деле все обстояло иначе. Обстрел уничтожил всего 8 турецких орудий, погибли только 118 артиллеристов. Стрельба прекратилась, как мы уже говорили, потому, что артиллеристы попрятались в укрытиях, но у турок имелась другая серьезная проблема. Они израсходовали больше половины имеющихся боеприпасов, и еще одного дня таких же напряженных боев просто не выдержали бы. Поэтому германо-турецкое командование приготовилось бросить на стол свой последний козырь — «Гебен». Корабль еще не был толком отремонтирован после подрыва на русских минах 26 декабря 1914 года, и все-таки в 17.00 он покинул бухту Золотой Рог. После того как стало известно, что флот союзников отошел, «Гебен» задержался в Мраморном море, ожидая дальнейшего развития событий. В Константинополе началась паника, все ждали, что британские корабли вот-вот появятся под окнами султанского дворца. И если бы англичане снова двинулись вперед 19 марта, так оно и получилось бы. Но...

Адмиралтейство также настаивало на продолжении штурма, оно известило де Робека, что броненосцы «Куин» и «Имплейкебл» уже подходят к Мальте, а из Ла-Манша отправлены «Лондон» и «Принс оф Уэлс» из состава 5-й эскадры линкоров. Командование этим отрядом было поручено контр-адмиралу Никольсону, командиру 6-й эскадры

линкоров, так как 5-й эскадрой командовал вице-адмирал Беттел, который имел старшинство перед вице-адмиралом де Робек. После этих событий эскадра Ла-Манша просто перестала существовать! Французы отправили из Суэца в распоряжение адмирала Гепратта броненосец «Анри IV».

Но тут начались затяжки, хотя приготовления все-таки продолжались. 20 марта де Робек сообщил в Адмиралтейство, что удалось укомплектовать 50 английских и 12 французских тральщиков добровольцами с потопленных кораблей, и через 3 или 4 дня он возобновит наступление.

Только теперь де Робек понял, что не форты преграждают путь через проливы. Реальным препятствием были мины! Если их вытралить, флот союзников пройдет к Константинополю так же легко, как это сделал Дакуорт в 1807 году. Получив успокаивающее известие, что к нему идут еще 5 броненосцев, адмирал организовал более эффективное тральное соединение, используя специально оборудованные эсминцы для новой решительной попытки форсировать Узости.

Однако одновременно на де Робека начали давить с другой стороны. Еще 15 марта, сразу после отставки Кардена, Военный совет начал склоняться к использованию сухопутных сил. 18 марта во время атаки Узостей генералы Гамильтон и д'Амад на легком крейсере «Фаэтон» обследовали побережье полуострова, чтобы определить места высадки. Фишер выступал категорически против, однако Черчилль настаивал, что следует нанести смертельный удар в мягкое подбрюшье Германии через Дарданеллы. Это не только выведет Турцию из войны, но и ликвидирует угрозу Суэцкому каналу, завершит кампании в Месопотамии и на Кавказе, откроет короткий путь подвоза жизненно необходимых материалов в Россию. Даже упрямого фельдмаршала Китченера заразил этот энтузиазм, и он согласился использовать австралийский и новозеландский корпус (АНЗАК), Морскую и 29-ю дивизии. Вместе с французскими войсками это составляло 81 000 человек,

которые собирались на Лемносе под командованием генерала сэра Яна Гамильтона. Все это изменило мнение де Робека.

Продолжения атаки не последовало, погода резко испортилась, начались дожди и сильные ветры, и как-то незаметно решимость де Робека улетучилась. 22 марта на борту «Куин Элизабет» состоялось совещание, на котором де Робек заявил, что флот не в состоянии прорваться через Дарданеллы, но операцию можно продолжить, если привлечь к ней армию.

Броненосцы проиграли свое последнее сражение, но трагедия заключалась в том, что флот как раз почти прорвался через Дарданеллы! Увы, заповедь: «Стреляйте, стреляйте до конца, и, может быть, последний выстрел принесет вам победу» — британскими адмиралами была забыта. Сухопутная операция не могла начаться ранее середины апреля, и турки получили драгоценную передышку.

Дальнейшее для нас уже неинтересно. Затяжная и кровопролитная кампания на полуострове Галлиполи завершилась таким же позиционным тупиком, как и все остальные попытки наступления до 1918 года. Хотя силы де Робека увеличились еще больше, корабли оказались неспособны поддерживать свои войска, кроме как на узкой прибрежной полосе. До появления самолетов-корректировщиков, которые позднее обеспечивали надежное управление огнем на предельных дистанциях, было еще слишком далеко. За время боев на полуострове немецкая подводная лодка U-21 потопила броненосцы «Маджестик» и «Трайэмф», миноносец «Муавенет» торпедировал и потопил броненосец «Голиаф». Старые броненосцы оказались неспособны противостоять новым торпедам с увеличенным зарядом. Дарданелльская операция поставила крест на боевом использовании эскадренного броненосца, его история закончилась, началась эпоха дредноута.



Все дороги ведут вниз

А теперь посмотрим, как показал себя главный герой кровавой пьесы под названием «Первая мировая война на море» — дредноут.

После Фолклендского боя слава линейных крейсеров сияла просто ослепительно, об адмирале Стэрди в Англии уже начали складывать песни, хотя он явно этого не стоил. Однако еще предстояло проверить, на что способны новые корабли в бою против достойного противника, ведь до сих пор линейные крейсера занимались вполне безопасной охотой на слабых. Эта проверка состоялась в Северном море в самом начале нового, 1915 года.

Для начала немцам следовало решить дилемму: что им делать с флотом, на создание которого затрачено столько сил и денег, если император запретил ему вступать в бой? Выход был найден чисто казуистический — запрет не касается мелких операций ограниченными силами, ведь для поддержания высокого морального духа **обязательно** требуется участие в боях. К чему приводит полная пассивность, лучше всего продемонстрировал русский Балтийский флот в 1917 году. Однако операции ограниченными силами исключали главную цель, ради которой создается линейный флот — генеральное сражение, вот и к началу 1915 года командующий немецким флотом адмирал фон Ингненоль под сильным давлением адмирала Хиппера решил ему провести поиск в районе Доггер-банки. Хиппер

намеревался очистить этот традиционный район рыболовства от всех траулеров, невзирая на их национальность. То есть под удар помимо англичан должны были попасть нейтральные голландцы. Что ж, недаром родилась поговорка: «Поскреби любое военное преступление — и ты внутри обязательно найдешь немца». Некоторое время спустя Хипперу в голову пришла еще более гениальная идея — путем расстрела беззащитных мирных городов вынудить английский флот выйти в море, и его линейные крейсера с полным основанием носили прозвище детоубийц. Но это предстояло в будущем.

А пока Разведывательная группа, в состав которой вошли все имевшиеся на тот момент немецкие линейные крейсера, готовилась совершить выход к Доггер-банке. Здесь мы видим неоднократно встречающееся несоответствие задач выделенным силам. За траулерами гораздо удобнее было бы охотиться паре эскадр легких крейсеров, чем бронированным монстрам. Самым прекрасным из этого станет вылазка немецкой линейной эскадры к берегам Шпицбергена в сентябре 1942 года, единственный дальний поход линкора, который получит имя создателя германского линейного флота адмирала Тирпица. Но в 1915 году немецкие адмиралы ни о чем таком не думали, напротив, Хиппера огорчало то, что «Фон дер Танн» был поставлен в док для профилактики, а тут еще вмешалась погода. 21 января разразился такой сильный снежный шторм, что германские корабли просто не сумели выйти из устья Яде. Однако на следующий день погода улучшилась, начальник штаба Флота открытого моря вице-адмирал Эккерман в беседе с фон Ингенолем заметил: «Если и завтра погода останется такой же, как сегодня вечером, выход крейсеров и эсминцев к Доггер-банке будет очень желателен. Специальные приготовления не нужны, отданных Хипперу приказов вполне достаточно. Выйдут ночью, придут утром, вернутся вечером». Вот так германский флот готовил свои операции: проснулся с утра и подумал: «А почему бы не пойти пострелять?»

После некоторых колебаний фон Ингеноль согласился, и утром 23 января он послал соответствующее распоряжение Хипперу. В тот же день в 17.45 Хиппер вышел в море, имея линейные крейсера «Зейдлиц», «Мольтке», «Дерфлингер», броненосный крейсер «Блюхер», а также эскадру легких крейсеров и 2 флотилии эсминцев. Однако английская разведка — знаменитая Комната 40 Адмиралтейства — оказалась на высоте положения, и командование британского флота знало все о намерениях немцев еще до того, как они вышли в море. Во всяком случае, Адмиралтейство в 13.00 отправило телеграммы адмирала Джеллико в Скапа Флоту, Битти в Розайт и коммодору Тэрвитту в Гарвич с предупреждением, совершенно точно указав немецкие силы. План Адмиралтейства был простой: с севера подходит Битти с 5 линейными крейсерами и Гуденаф с 4 легкими, а с юга Тэрвитт с 3 легкими крейсерами и 35 эсминцами. Немцы попадают в клещи, а далее дело техники. При этом Адмиралтейство для соблюдения секретности категорически запретило им пользоваться радиосвязью. Кстати, если Битти вышел в море через 15 минут после немцев, то Тэрвитт это сделал на 15 минут раньше. Так была подготовлена первая стычка современных линейных кораблей.

Состояние отряда Битти тоже было не наилучшим. Линейный крейсер «Куин Мэри» отправился в Портсмут для постановки в док, а его сильнейший корабль «Тайгер» был укомплектован чуть ли не одними дезертирами и уголовниками. Сам Битти удивлялся этому, но делать ничего не делал: «Нельзя было от «Тайгера» ожидать той же эффективности, что от других кораблей. Нет времени жаловаться, нужно делать все возможное с тем материалом, что имеем. Меня заверили, что команда корабля станет лучше, если это вообще возможно».

На рассвете линейные крейсера Битти встретились с крейсерами Гуденафа, а вскоре на юго-западе были замечены вспышки выстрелов. Почти тут же была получена радиограмма от флагмана Тэрвитта легкого крейсера «Арету-

за»: «Веду бой с Флотом открытого моря». В это же время Гуденаф, который шел в 5 милях впереди Битти, заметил две группы кораблей: на юге и на востоке. Первыми были корабли Тэрвитта, а вторыми — немецкие легкие крейсера. Буквально через несколько минут, в 7.30, Гуденаф увидел и линейный крейсера Хиппера.

Немцы неспешно шествовали на восток со скоростью 15 узлов развернутым строем, чтобы прочесать как можно больший район моря. Ночью они видели множество рыбацких лодок, и Хиппер опасался, что те могут сообщить английскому командованию. Больше всего немецкий адмирал опасался, что на рассвете английские корабли окажутся между ним и Гельголандской бухтой, отрезав путь отступления.

Когда шедший на левом фланге крейсер «Кольберг» столкнулся с «Аретузой», его командир сразу сообщил об этом Хипперу, и тот повернул на юг к месту боя. Адмирал надеялся, что встретились вожделенные «английские легкие силы», уничтожить которые он надеялся. Но вскоре «Кольберг» сообщил, что видит на юге-западе новые дымы, а потом «Блюхер» передал, что видит 7 английских крейсеров и более 20 британских эсминцев. Это уже никак не походило на патрульную группу, а затем легкий крейсер «Штральзунд» заметил «восемь больших кораблей».

Теперь Хипперу предстояло сделать нелегкий выбор. Он обещал фон Ингенюлю не рисковать, а ведь любой из английских отрядов был наверняка сильнее его. Впрочем, Хиппер не колебался, в 7.35 он приказал своим кораблям повернуть на юго-восток, увеличить скорость до 20 узлов и возвращаться обратно. Эскадра Хиппера шла кильватерной колонной: «Зейдлиц», «Мольтке», «Дерффлингер», «Блюхер». Легкие крейсера получили приказ выйти в голову колонны, так как Хиппер понимал, что первое же попадание тяжелого снаряда обречет такой корабль на гибель вследствие потери хода.

Однако в 7.50 сам Хиппер различил в густых облаках дыма огромные силуэты и понял, что его преследуют ан-

глийские линейные крейсера. «Скорость, с которой приближался противник, была совершенно неожиданной. Вражеские линейные крейсера, вероятно, делали около 26 узлов. Они выпускали необычайно густые клубы дыма». Но в какой-то степени это открытие успокоило Хиппера, он понял, что столкнулся с одной группой британских дредноутов, а не с двумя, невозможно было предположить, что линейные крейсера находятся к востоку, а линейные корабли — к западу от него. Но в этом случае против него начинал работать фактор скорости — «Блюхер» не мог дать более 23 узлов.

Когда фон Ингеноль получил радиограмму Хиппера, он приказал немедленно готовить флот к выходу в море, однако встретиться со своими линейными крейсерами он сумел бы лишь во второй половине дня. Погоня началась в 8.00, судьбе было угодно поставить эксперимент в чистом виде — дуэль линейных крейсеров без участия других кораблей. Дневное время и идеальная видимость практически исключали возможность торпедной атаки, все должна была решить артиллерия. Когда 7 новейших эсминцев Тэрвитта вырвались вперед и подошли на расстояние 7000 ярдов к «Блюхеру», их встретил такой шквал снарядов, что англичане почли за лучшее немедленно отступить.

«Лайон», «Тайгер», «Принцесс Ройял», «Нью Зиленд», «Индомитебл» легли на параллельный курс. Битти жаждал как можно быстрее догнать немцев, и к 8.54 он отдал несколько приказов подряд, требуя увеличить скорость и довести ее до 29 узлов, на что два замыкающих корабля были просто неспособны. Старички превзошли сами себя, развив 26 узлов, но этого было мало. Постепенно «Великолепные кошки» начали отрываться от них, а «Индомитебл» стал отставать от «Нью Зиленда». Однако это был самый изнурительный вид боя — «висение на хвосте», и он мог затянуться надолго.

Самое хорошее описание боя оставил военный корреспондент Фильсон Янг, который сопровождал адмирала Битти первые два года войны в качестве личного исто-

риографа. Да, сэр Дэвид явно перенял от американской жены умение делать паблисити, чего напрочь был лишен адмирал Желлико. Во многом это и объясняет последующее отношение историков к этим двум ключевым фигурам Королевского флота.

Погоня затягивалась, но в 8.45 дистанция сократилась до 20 600 ярдов, и тогда командир «Лайона» капитан 1-го ранга Четфилд предложил Битти открыть огонь. Адмирал согласился. В 8.52 был дан пристрелочный выстрел, бой начался. В 9.00 первый выстрел сделал «Тайгер». Наконец в 9.05 адмирал Битти приказал всей эскадре открыть огонь. Первые два корабля сделали это, вскоре их примеру последовал «Принцесс Ройял», но замыкающая пара пока еще не подошла на дальность действия своих 305-мм орудий.

Мы уже отмечали в описании боя у Фолклендов, что дистанции артиллерийского боя резко выросли по сравнению с Русско-японской войной. Но теперь англичане стреляли на 10 миль, о чем ранее нельзя было даже мечтать. Самое странное, что, хотя их 343-мм орудия имели дальность 22 000 ярдов (11 миль), до войны учебные стрельбы на дистанциях более 14 000 ярдов не проводились, Битти по собственной инициативе провел пару учений, когда его корабли стреляли на 16 000 ярдов, имея скорость 23 узла. Сегодня обе эти цифры были превзойдены, и, что самое странное, «Лайон» даже сумел попасть один раз, по крайней мере, так пишет Фильсон Янг. Он стоял рядом с адмиралом Битти на компасном мостике, с которого открывался прекрасный обзор, но можно ли ему безоговорочно верить?

Тем временем Хиппер перестроил свои корабли в строй пеленга, чтобы могли стрелять все, а не только концевой «Блюхер», и в 9.15 немцы тоже открыли огонь. «Попадание отмечалось вспышкой среди дыма. Нельзя было спутать яркий столб белого пламени от вражеского выстрела и этот тусклый, мерцающий свет, который отмечал попадания наших снарядов», — пишет Янг, это было понятно, ведь дистанция к этому времени несколько сократилась.

Больше всего страдал именно «Блюхер», однако он пока еще держался в строю. Битти приказал было своим эсминцам выдвинуться вперед, однако большинство из них не сумели этого сделать, так как **уступали** в скорости линейным крейсерам.

Видя, что следующие два корабля стреляют по «Блюхеру», Битти приказал перенести огонь сначала на «Дерфлингер», потом на «Мольтке» и «Зейдлиц» поочередно. В 9.28 «Лайон» содрогнулся, и мостик заволокло дымом, когда снаряд «Блюхера» попал в башню «А», дело в том, что немцы сосредоточили огонь на головном английском корабле. Битти и Четфилд были вынуждены отправиться в боевую рубку, чтобы в случае неприятности все командование не было уничтожено одним попаданием, а Янга вместе с каким-то зеленым мичманом отправили на фор-марс. Но видимость из рубки была ужасной, поэтому Битти вскоре не выдержал и снова поднялся на компасную платформу.

Этот отрезок боя, как в зеркале, отразил все ошибки, которые позднее Битти повторит в Ютландском сражении, просто пока еще они были незначительными и не повлекли роковых последствий. Ведь фактически англичане вступили в бой, имея 3 корабля против 4 немецких, распределение огня не было организовано и так далее.

В эпоху линкоров распределение огня приобрело особое значение, ведь теперь корабли имели возможность при удачном попадании одним залпом уничтожить противника. Увы, национальный герой Англии адмирал Битти до таких мелочей не опускался. Когда «Нью Зиленд» сумел таки открыть огонь по «Блюхеру», Битти отдал приказ: «Вести огонь по соответствующему кораблю во вражеской линии», — и забыл об этом. Он был уверен, что все его командиры понимают: раз «Индомитебл» не стреляет, его считать не следует. Но командир «Тайгера» капитан 1-го ранга Пелли начал думать и к тому же повел счет от конца немецкой колонны, а не от головы. В результате по «Зейдлицу» стреляли 2 английских корабля, зато по «Мольтке» — ни одного. Вдобавок «Тайгер» стрелял так безоб-

разно (по уже упоминавшейся причине), что его снаряды падали не ближе 3000 ярдов от «Зейдлица». Гуденаф, наблюдавший за боем со стороны, сообщил об этом по радио, но «Тайгер» радиограмму не принял.

Если не считать «Блюхера», попадания в остальные корабли были единичными. В 9.45 бронебойный снаряд с «Лайона» попал в барбет кормовой башни «Зейдлица», пробил броню и взорвался внутри. Вспыхнули пороховые заряды, огонь пошел вверх в башню и вниз в погреб. Перепуганные матросы бросились в погреб соседней башни, в результате пламя прорвалось и туда. Так обе кормовые башни были выведены из строя одним попаданием, их расчеты погибли практически мгновенно. Фильсон Янг увидел огромный столб пламени, взвившийся на корме «Зейдлица», казалось, корабль взорвется. Но его спасли капитан-лейтенант Хагедом и двое матросов, которые успели затопить погреб. В результате линейный крейсер, хотя и лишился двух башен, сохранил ход, что было самым важным в данный момент.

Хотя Хиппер оставался внешне невозмутимым, на самом деле он понимал, что столкнулся с серьезнейшими проблемами. Поэтому в 9.55 в штаб флота была отправлена радиограмма: «Крайне нужна помощь». Увы, фон Ингеноль пока что ничем не мог ему помочь.

К этому времени «Блюхер» был уже настолько поврежден, что окончательно отстал от линейных крейсеров и отклонился на север, попав под огонь легких крейсеров Гуденафа. Однако он еще сумел огрызнуться, отогнав мелкие корабли, хотя «Нью Зиленд» продолжал методично расстреливать его, нанося все новые повреждения.

Постепенно англичане настигали Хиппера, хотя, если верить справочникам, они не могли этого сделать, ведь немецкие корабли были быстроходнее. В этот период «Лайон» получил несколько попаданий, в 10.01 снаряд «Зейдлица» пробил пояс в районе ватерлинии, был затоплен отсек главного распределителя. Из-за коротких замыканий часть систем корабля вышла из строя, «Лайон» получил крен на

левый борт. Битти приказал снизить скорость до 24 узлов, однако немцы все равно не могли оторваться, судя по всему, заявленные скорости немецких кораблей в 27 и более узлов были чистой фикцией.

В 10.18 «Лайон» получил подряд еще несколько попаданий ниже ватерлинии, причем удары были настолько сильными, что командир корабля Четфилд даже подумал, что это были торпеды. В результате левая машина «Лайона» вышла из строя, и он начал быстро терять скорость, ряд отсеков был затоплен.

Битти был разочарован, бой шел уже полтора часа, а единственным результатом были тяжелые повреждения никчемного «Блюхера». «Лайон» получил еще несколько попаданий, принял 3000 тонн воды, имел крен 10 градусов, и его скорость упала до 15 узлов.

В это время произошел инцидент, который завершил бой, причем объяснения существуют самые противоречивые. «Тайгер» начал обходить флагманский корабль, теряющий скорость, и Битти поднял сигнал: «Атаковать противника, уходящего на север». Смысл так и остался неизвестным, может быть, он желал наверняка добить «Блюхера»? Но в 10.54 на мостике «Лайона» якобы увидели перископ, и адмирал тут же приказал эскадре повернуть на 90 градусов влево, чтобы обойти мифическую лодку. Существует гипотеза, что англичане увидели плавающую торпеду, которую немного раньше выпустил немецкий эсминец V-5. В 11.02, поняв, что поворот фактически поставит крест на погоне, Битти меняет приказ: «Поворот на NO» и тут же делает следующий сигнал: «Атаковать арьергард противника». Эти сигналы были подняты одновременно, и в них запутались абсолютно все, начиная со связиста Битти лейтенанта Сеймура. Так или иначе, но контр-адмирал Мур, находившийся на «Нью Зиленд», решил, что ему приказывают добить «Блюхера» (он ведь как раз отклонился в северном направлении), и занялся этим,

отказавшись от погони. Битти оставалось лишь кусать локти, ничего сделать он не мог. Рация на «Лайоне» из-за проблем с электричеством не действовала.

В результате Хиппер оторвался, пока англичане топили «Блюхер». Но на этом неприятности Битти не завершились. Из-за повреждений машины «Лайона» окончательно встали, и «Индомитеблю» пришлось тащить его на буксире. Бой завершился победой англичан, так как они потопили броненосный крейсер, не потеряв ни одного корабля, повреждения «Лайона» и «Зейдлица» уравнивали друг друга. Погибло более 950 немцев, 189 человек попали в плен, у англичан погибли всего 15 человек.

Итоги боя показали, что системы управления огнем не соответствуют возросшим дистанциям, процент попаданий продолжал неуклонно падать. Англичане выпустили 1150 тяжелых снарядов и добились 6 попаданий в немецкие линейные крейсера, немцы израсходовали 976 тяжелых снарядов, добившись 22 попаданий в «Лайон» и «Тайгер». То есть немцы имели 3 процента попаданий, а англичане — менее 2 процентов, попадания в «Блюхер» отследить невозможно.

Но главным была утерянная возможность нанести более серьезные потери Хипперу. Мечты об уничтожении всей его эскадры, разумеется, несбыточны, но еще какой-нибудь линейный крейсер англичане вполне могли прихватить, если бы не странное решение контр-адмирала Мура. В его оправдание следует сказать, что Мур был чисто паркетным адмиралом, служившим в Адмиралтействе, и в море он почти не бывал, поэтому человек просто не справился с рухнувшей на него ответственностью. В результате его потихоньку сняли, но Битти даже не подумал разобраться со своими связистами, которые хорошо помогли немцам. Постановка артиллерийского дела на британских линейных крейсерах также оказалась не на высоте, но и здесь Битти пальцем не шевельнул, чтобы хоть что-то сделать.

31 мая 1916 года стало знаковым днем во многих отношениях, в этот день в Северном море состоялась встреча двух крупнейших линейных флотов, которые были созданы в промышленную эпоху. В Ютландском сражении сошлись британский Гранд Флит и германский Флот открытого моря. Ход сражения описывался неоднократно в мельчайших деталях, поэтому мы лишь бегло расскажем о нем и в основном займемся решением вопросов: насколько линейный корабль и линейный флот соответствовали поставленным перед ними задачам и насколько оправдали возлагавшиеся на них надежды.

Как обычно, для того чтобы выманить в море британский флот, немцы наметили убийство нескольких сот ни в чем не повинных мирных жителей, запланировав обстрел Сандерленда. Шеер все еще надеялся перехватить часть британского флота и уничтожить его, хотя совершенно непонятно, как он намеревался это сделать, так как немецкие корабли уступали в скорости английским. Впрочем, все его планы были расстроены британской радиоразведкой, знаменитая Комната 40 выдала соответствующее предупреждение, и 30 мая 1916 года корабли британского флота начали покидать Скапа-Флоу, Гарвич и Кромарти-Ферт за несколько часов до того, как линейные крейсера адмирала Хиппера вышли в море.

Линейные крейсера Битти и линкоры Джеллико должны были встретиться в море на следующий день, но первым, кого обнаружил адмирал Битти, оказался не его командующий с главными силами, а главный противник адмирал Хиппер. В 14.15 дозорные корабли противников обнаружили друг друга и тут же доложили командирам. Сразу следует уточнить, что в 1916 году постановка радиосвязи мало чем отличалась от того, что имело место 10 лет назад при Цусиме. Все те же широкополосные искровые передатчики, грохотавшие на весь эфир, но неспособные пробиться сквозь помехи, коротко и точно передать информацию.

С самых первых минут выяснилось, что адмирал Битти старательно повторил все ошибки, допущенные им во время боя у Доггер-банки, не упустив буквально ни одной. Он имел 10 кораблей против 5 кораблей Хиппера, причем немцы совершенно ничего не могли противопоставить линкорам 5-й эскадры адмирала Эван-Томаса — быстроходные линкоры типа «Куин Элизабет», вооруженные 381-мм орудиями, на тот момент просто не имели аналогов во всей Европе. Если бы Битти держал свои корабли сосредоточенно, все 5 линейных крейсеров Хиппера были бы уничтожены буквально за полчаса, но вместо этого произошло прямо противоположное, адмирал Битти потерял два своих собственных корабля и оказался в численном меньшинстве — 4 корабля против 5. А все потому, что линкоры Эван-Томаса вступили в бой лишь через полчаса после его начала, причем они открыли огонь с дистанции около 100 кабельтовых, а вдобавок артиллеристы эскадры Битти в очередной раз ошиблись с распределением целей, оставив сначала линейный крейсер «Дерфлингер» необстрелянным. Кстати, это означало, что по нескольким кораблям ведут огонь 2 британских линейных крейсера, но особых дивидендов англичанам это не принесло. За год, прошедший после предыдущего сражения, адмирал Битти так и не удосужился подтянуть своих наводчиков, и они по-прежнему стреляли не как сапожники, а много хуже.

И уже первый отрезок боя, так называемый «Бег на юг», когда Хиппер старался завлечь Битти на линкоры Шеера, дает нам пищу для размышлений. Очень долго гибель английских кораблей приписывали попаданиям немецких снарядов в погреба, что было результатом слабого бронирования. Да, броня британских линейных крейсеров была слишком тонкой. Существует эмпирическое правило: броня корабля должна выдерживать попадание снаряда своего собственного главного калибра на нормальной дистанции боя (вполне понятно, что выстрела в упор не выдержит никакая броня). Так вот, сочетание 152-мм брони и 305-мм главного калибра на кораблях типа «Индефетигебл»

и 229-мм брони и 343-мм главного калибра на «Лайоне» смотрелось несколько странно, свой калибр эта броня удержать, конечно же, не могла. Не выдерживала она попадания и более легких немецких снарядов. Небольшое сравнение: при 27 000 тонн водоизмещения «Куин Мэри» имел 3900 тонн брони, а «Зейдлиц» при водоизмещении 25 000 тонн нес 5200 тонн брони.

Но главная беда англичан заключалась в другом, ведь и немецкая броня была пробита не один раз в этом сражении. Главная причина заключалась в том, что английские башни не имели надежных огнестойких захлопок, которые перекрывали бы доступ в погреба. Мало того, даже имеющиеся приспособления чаще всего снимали, чтобы увеличить скорость стрельбы. Британские артиллеристы были приучены развивать максимальную скорострельность, и этой задаче было подчинено все остальное. Ради этого в башнях и подбашенных отделениях хранились картузы с порохом и снаряды, что категорически запрещалось, ради этого снимались захлопки элеваторов. Однако артиллеристы спутали учения мирного времени, когда наградой был королевский кубок, и войну, когда проигравший расплачивался жизнью. В общем, в потерях англичан виноваты буквально все: и адмирал Битти, и конструкторы, и кораблестроители, и командиры, и старшие артиллеристы.

Бой на Доггер-банке, когда одно-единственное попадание едва не отправило на дно «Зейдлиц», многому научило немцев. Они установили дополнительные захлопки на люках между рабочим отделением и погребом. Поэтому в Ютландском сражении, несмотря на многочисленные пожары в башнях, погреба ни на одном немецком корабле не пострадали. У англичан все было наоборот, лишь флагман Битти «Лайон» пережил пожар в башне и то лишь благодаря усилиям артиллерийского содержателя, который привел свое хозяйство в надлежащий порядок, хотя получил за это несколько выговоров. Там же родилась красивая легенда о майоре морской пехоты Харви, который, уже получив смертельную рану, приказал затопить погреб и тем

самым спас корабль. Кстати, если верить воспоминаниям старшего артиллериста «Дерфлингера» фон Хазе, все эти предосторожности ничуть не снизили скорострельность немецких башен.

Тогда же родилась и легенда о несравненной меткости немецких наводчиков. Действительно, британские линейные крейсера получили заметно больше попаданий, чем немецкие, но если учесть невысокий процент попаданий даже у немцев, это объясняется отвратительной подготовкой английских наводчиков, и только ей. К тому же на первом этапе боя освещенность была в пользу немцев, их корабли находились на темной стороне горизонта. А эта легенда лопнула в самом конце «Бега на юг», когда английская разведывательная завеса — все те же крейсера Гуденафа попали под огонь головных линкоров Шеера. Одного снаряда хватило бы, чтобы остановить любой из крейсеров, после чего его гибель была лишь вопросом времени, но немцы не добились **ни единого** попадания.

После этого начался «Бег на север», теперь уже Битти старался завлечь Хиппера и Шеера под орудия дредноутов Джеллико. А немцы? Ну как могли корабли Шеера с их парадным ходом 20 узлов, да еще с привязанным к хвосту колонны броненосцами типа «Шлезинген» догнать линейные крейсера, которые могли без особого труда дать 25 узлов? Если бы не глупость адмирала Эван-Томаса и отвратительная постановка сигнальной службы на эскадре адмирала Битти, этот кусочек боя вообще не был бы примечателен ничем. Но так получилось, что немцы добились нескольких попаданий в новейшие британские линкоры, однако эти огромные корабли выдержали попадания без ущерба для своей боеспособности.

Некоторые авторы делают интересное сравнение. Цусимское сражение очень напоминало налет индейцев на караван тяжеловесных фургонов американских переселенцев, которые еле ползли. Зато Ютландский бой, несмотря на заметно более высокие скорости кораблей, больше всего напоминал позиционное артиллерийское сражение времен

Гражданской войны в США вроде Антиетама или Геттисберга, когда многочисленные батареи перемалывали еще не научившуюся окапываться пехоту.

Результатом «Бега на север» было желанное для англичан событие: Флот открытого моря с размаха уткнулся прямо в середину длиннейшей кильватерной колонны линкоров Гранд Флита. Не прилагая к тому особых усилий, Джеллико получил вожаденное «crossing-T». Однако, как легко он его получил, так же легко и потерял, потому что немцы выполнили нечто вроде поворота «все вдруг» и быстро скрылись в вечерней дымке и дымовых завесах. Теоретически возможность такого маневра учитывалась, но в то, что он может быть реализован на практике, англичане, прославленные своей отличной морской выучкой, не верили.

Германские линкоры достаточно быстро выскользнули из-под обстрела, оставив англичан в тягостном размышлении: почему многочисленные попадания, которые были отчетливо видны, не дают никакого результата? Ответ на этот вопрос был получен почти случайно через два месяца после сражения. Все-таки о такой вещи, как соблюдение военной тайны, тогда мало кто заботился. В августе 1916 года адмирал Битти устроил прием на борту «Лайона», стоявшего в Розайте, с участием иностранных офицеров. Тоже, между прочим, хороший пример незатейливых патриархальных нравов, от которых Европе помогла избавиться как раз Первая мировая война. Одним из гостей был шведский офицер, который еще недавно служил в шведском посольстве в Берлине. В приятной беседе с капитаном 1-го ранга Четфилдом он сообщил, что немецкие офицеры откровенно насмеваются над английскими снарядами, которые разлетаются на куски при ударе о броню. Четфилд пишет, что он едва сумел дожждаться, пока гости разойдутся, но уж после этого, не теряя ни минуты, он помчался к Битти. Эта информация вызвала шок в Адмиралтействе, которое немедленно приказало разработать бронебойные снаряды новой конструкции с более толстой головной частью и бо-

лее надежным взрывателем. Они были рассчитаны на то, чтобы после пробития 305-мм брони взорваться примерно в 5 метрах позади нее. Если бы англичане имели такие снаряды в Ютландском сражении, потери немцев оказались просто чудовищными. Увы, производство «зеленых колпачков», как их называли за цвет, было налажено слишком поздно, и в значительных количествах они начали поступать на корабли только в апреле 1918 года, всего за 7 месяцев до конца войны. В результате ни один из 12 000 новых снарядов так и не был использован в бою.

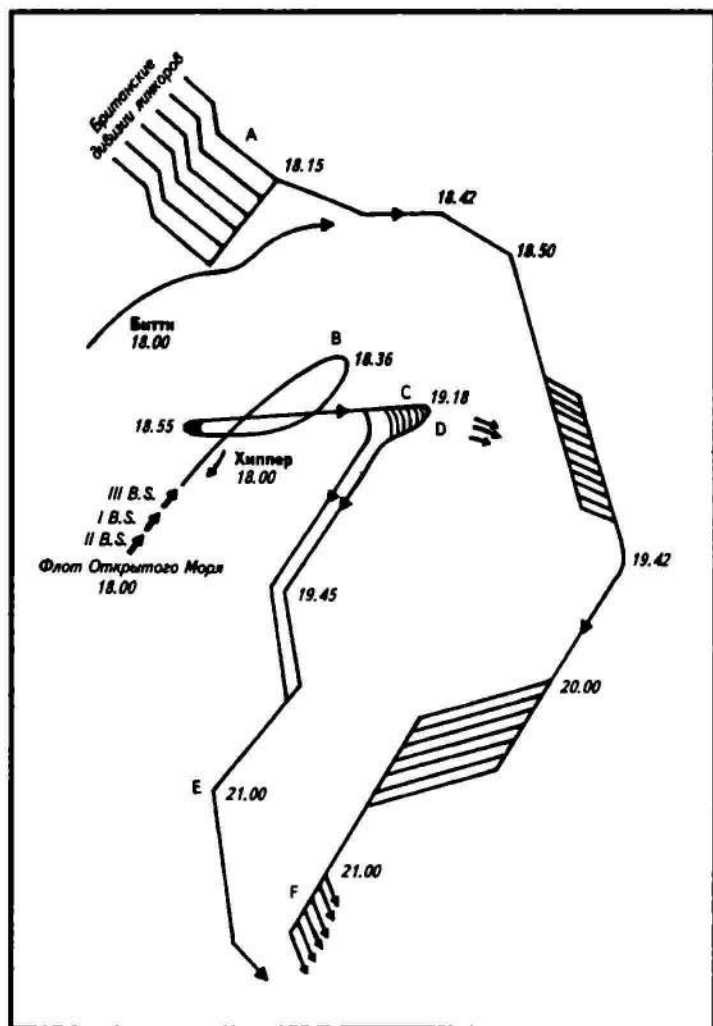
Последующие события, при всей их внешней незначительности, имеют очень важное значение. Адмирал Шеер, благополучно вывернувшись из капкана, после непродолжительного отхода на запад повернул обратно на восток. Почему он это сделал? Прежде всего потому, что не обладал всей необходимой информацией, по неизвестной причине Шеер решил, что британский флот находится южнее, чем на самом деле. Некоторые историки предполагают, что он пытался обойти британский флот с севера и прорваться к Скагерраку. В результате второй раз немецкий флот сунул голову в пасть льву и оказался в крайне невыгодном тактическом положении. Опять Джеллико имел «crossing-T» и опять не приложив к этому совершенно никаких усилий. Он просто плыл по течению, не мешая сражению развиваться самостоятельно.

Вообще Ютландский бой оказался жестким испытанием тактических способностей командиров. При этом ни один из четверых — Битти, Джеллико, Шеер и Хиппер — не оказался на высоте положения. Шеер снова налетел на Гранд Флит буквально через полчаса после того, как благополучно сбежал от него. Этот маневр похоронил его репутацию как флотоводца, и то, что позднее в составе германского флота появился карманный линкор «Адмирал Шеер», можно считать форменным недоразумением. Во всяком случае, флаг-лейтенант адмирала Эрнст фон Вайцзеккер позднее написал: «Шеер имел самое смутное представление о том, что происходило во время боя, и его

маневры ни в малейшей степени не были продиктованы какими-либо тактическими соображениями. У него имелись лишь две ясные идеи: защитить «Висбаден», а когда дела пошли плохо, как-то вырваться из боя и вернуться домой. Говоря об атаке миноносцев, следует вспомнить слова Шеера: «Миноносцы пока еще ничего не сделали, так пусть идут». Сильная сторона Шеера заключалась в способности принимать молниеносные решения, но он ничего не смыслил в тактике, хотя всегда был против отсиживания в портах и любил выводить флот в море, когда только возможно. Другими словами, Шеер походил на любого другого адмирала и ни в коем случае не был тактическим гением и суперменом, как это пытаются сегодня представить историки». Кстати, откуда-то пошла сплетня, будто Шеер был изрядно пьян в день сражения, и всю его тактику определяли две бутылки шнапса.

Для начала он приказал линейным крейсерам идти в самоубийственную атаку, приказав им чуть ли не таранить британские линкоры, во всяком случае, его сигнал допускал подобное толкование. Одновременно в атаку пошли минные флотилии. Этот выпад немцев был отбит, причем ни один из британских линкоров попаданий не получил. Однако они отвернули прочь от торпед, и стройная кильватерная колонна развалилась на кусочки, каждая дивизия линкоров теперь следовала самостоятельно. Восстановить строй Джеллико удалось только утром следующего дня, здесь сказались гипертрофированные размеры конструкции под названием «Гранд Флит», которые не позволяли командиру полностью контролировать каждую его составляющую. Мы уже не говорим о крейсерских эскадрах или флотилиях эсминцев, нет, выяснилось, что Джеллико не может держать под надежным контролем даже эскадры линкоров.

Впрочем, положение немцев было ничуть не лучше. Если первый «боевой отворот» удалось выполнить более или менее организованно, то во второй раз он получился гораздо хуже. Немецкий флот не выдержал сосредоточен-



Ютландское сражение. 31 мая—1 июня 1916 г.

ного огня англичан и в панике бросился спасаться. Немецкие историки пытаются представить это как блестяще выполненный маневр, но бортовые журналы дают совсем иную картину. На самом деле флот просто рассыпался, и корабли отворачивали каждый сам по себе. Если у англичан еще сохранились хотя бы крупные осколки в виде дивизий линкоров, у немцев не осталось даже этого. Прошло достаточно много времени, прежде чем Шееру удалось частично восстановить порядок и выстроить колонну, в которой, однако, сохранились далеко не все корабли. Во всяком случае, те же самые броненосцы с этого момента странствовали самостоятельно, подвергая себя смертельному риску.

В общем, выяснилось, что противники построили много кораблей, какие-то из них были хорошими, какие-то не очень, но линейный флот оказался не просто механической суммой двух десятков линкоров. В полном соответствии с законами диалектики количество перешло в новое качество, однако это новое качество оказалось совсем не тем, к которому стремились адмиралы Фишер и Тирпиц. И Гранд Флит, и Флот открытого ооря больше всего походили на ископаемых бронтозавров, чье огромное тело длиной в несколько десятков метров и весом в десятки тонн, управлялось крошечным мозгом, уступавшим по размерам мозгу человека. Флоты оказались такими же неуклюжими и неповоротливыми, как бронтозавры. Но не стоит обвинять в этом только адмиралов, прежде всего в начале века штабная служба находилась еще в зародышевом состоянии. Весь штаб того же адмирала Битти состоял то ли из шести, то ли из семи человек, в число которых входил писарь. Так что мозг флота действительно был крошечным. Нервные волокна, связывавшие этот мозг с мышцами, — системы связи тоже были совершенно неадекватными и не обеспечивали надежной и оперативной связи и управления отдельными эскадрами. Самым блестящим примером этого являются откровенно беспомощные действия минных флотилий в ночь после артиллерийского боя. Если у англичан

хотя бы одна флотилия еще сумела атаковать противника, то немецкие миноносцы в ночных столкновениях вообще не участвовали, хотя сам Шеер возлагал на них очень большие надежды. Ютландский бой с полным основанием можно назвать **кризисом управления**, и, как следствие, его можно считать кризисом линейного флота. Не линкора как класса кораблей, а именно линейного флота.

Анализ действий линейных кораблей во время Ютландского боя тоже дает нам несколько противоречивые выводы. С одной стороны, немецкие корабли продемонстрировали неплохую живучесть, выдержав большое количество попаданий. Но с другой — британские линейные крейсера, если они не становились жертвами роковой «золотой пули», попавшей в самое уязвимое место, тоже неплохо держали удар. Вдобавок после окончания боя они находились в явно лучшем состоянии, чем их немецкие противники, что можно объяснить относительно небольшим весом немецких снарядов. Во всяком случае, более тяжелые английские снаряды, особенно 381-мм, наносили серьезные повреждения даже при всех своих недостатках. От сильнейшего сотрясения выходили из строя корабельные системы и оборудование. Например, линейный крейсер «Фон дер Танн» в какой-то момент лишился всех своих башен главного калибра, хотя ни одна из них не была разбита прямым попаданием. То есть линейные корабли образца 1916 года оказались **несбалансированными**, хотя этот дисбаланс шел в прямо противоположные стороны. У немцев преобладали защитные качества в ущерб наступательным, у англичан все было наоборот. Принято ругать англичан за недостаточную защиту их кораблей, но ничуть не меньшего осуждения заслуживают и немецкие корабли, так как они оказались неспособны нанести решающие повреждения противнику. Нельзя же всерьез ставить в основу кораблестроительной политики расчет на «золотую пулю»!

В общем, Ютландское сражение закончилось так, как оно закончилось, и вспыхнувшие после него споры о том,

кто именно оказался победителем и кто виноват в действительных или вымышленных неудачах своего флота, продолжают полыхать и по сей день. Но их рассмотрение не входит в нашу задачу.

Беда, как известно, не приходит одна. Сразу после Ютландского сражения англичане получили новый удар, оказавший большое влияние на ход войны, поэтому мы вкратце расскажем о нем, хотя к линейным кораблям он не имеет отношения. В мае 1916 года командующий британской армией фельдмаршал лорд Китченер получил приглашение царя Николая II посетить Россию, чтобы наладить более тесное взаимодействие. 4 июня он покинул Лондон и отправился на поезде в Шотландию, а там на эсминце прибыл в Скапа Флоу. Когда он поднимался по трапу на борт флагмана Джеллико линкора «Айрон Дьюк», команда устроила ему бурную встречу с овациями. Погода, и без того скверная, продолжала быстро ухудшаться, поэтому Джеллико предложил Китченеру переждать один день. Однако фельдмаршал отказался, заявив, что живет и работает по жесткому графику, нарушать который нельзя. Тогда Джеллико лично приказал командиру броненосного крейсера «Хэмпшир» изменить курс. Обычно корабли выходили из Скапа Флоу на восток через Пентланд-Ферт, но «Хэмпшир» пошел на запад вокруг Оркнейских островов.

Предполагалось, что крейсер и 2 сопровождающих его эсминца будут держать скорость 18 узлов, однако шторм вынудил их снизить скорость и прижаться к берегу. Рано утром 5 июня в 1,5 мили от мыса Марвик Хед «Хэмпшир» подорвался на mine, это заграждение поставила подводная лодка U-75 ночью 27/28 мая. Шеер рассчитывал такими постановками ослабить Гранд Флит. Поэтому можно сказать, что гибель лорда Китченера косвенно связана с Ютландским сражением. Дальнейшее хорошо известно — из 650 человек команды только 12 добрались до берега на спасательных плотиках, Китченера среди них не было.

18 августа оба флота снова вышли в море, но на этот раз до столкновения дело не дошло. Снова Комната 40 вовремя предупредила Джеллико, и снова англичане покинули порты раньше немцев, но далее разведка подставила обоих командующих. Джеллико получил из Адмиралтейства сообщение, что немцы повернули назад, и соответственно тоже повернул обратно. А Шееру один из дирижаблей указал положение Гранд Флита далеко на юге, и немецкий адмирал пошел туда. На самом деле дирижабль обнаружил Гарвичские силы Тэрвитта, и «гениальный» Шеер даже не дал себе труда задуматься, зачем это Гранд Флит из Скапа Флоу отправился в южную часть Северного моря. Это был последний реальный шанс на генеральное сражение, потому что после него до самого конца войны Гранд Флит больше в море не выходил, а Флот открытого моря попытался было в октябре 1916 года совершить еще одну вылазку, но после атак британских подводных лодок повернул назад. Стоило ли Англии и Германии тратить столько денег и сил для достижения столь ничтожных результатов?

Наверное, символом кризиса линейного флота следует считать тот факт, что из семи линкоров, погибших за годы войны, лишь один был потоплен в ходе боевой операции. четыре линкора взорвались в собственных портах, еще один был потоплен в порту боевыми пловцами. В море погибли только два линкора, но при этом английский «Одейшиес» подорвался на mine, так ни разу и не увидев противника. Лишь австрийский линкор «Сент Иштван» был потоплен в бою, но кем?! Это можно считать злой издевкой судьбы, но владыка морей, самый большой и самый грозный корабль того времени был уничтожен крошечным торпедным катером.

Как это случилось? В июне 1918 года командующий австрийским флотом адмирал Миклош Хорти де Нагибанья решил нанести сильный удар по Отрантскому барражу. Операция была приурочена по времени к крупному наступлению австрийской армии на реке Пьяве в северной Италии. Однако армия не смогла начать наступление 10 июня,

как планировалось, из-за трудностей со снабжением. Но Хорти решил провести свою операцию в любом случае.

Хорти планировал нанести удар по линии дрейфтеров двумя группами легких крейсеров и эсминцев. Одновременно планировался обстрел базы гидросамолетов в Отранто. Он ждал, что союзники отреагируют на набег австрийцев именно так, как это они делали ранее — то есть вышлют в море из Бриндизи легкие крейсера и эсминцы. Хорти намеревался уничтожить эти корабли огнем орудий своих дредноутов. В операции должен был участвовать практически весь австрийский флот.

Союзники ничего не заподозрили. Утром 9 июня итальянские самолеты сообщили, что австрийские линкоры по-прежнему стоят в Поле. На самом деле на обычных якорных стоянках линкоров находились простые пароходы, замаскированные под линкоры.

Линкоры «Вирибус Унитис» под флагом Хорти и «Принц Ойген» вышли из Пола вечером 8 июня и направились на юг, днем отстаиваясь в портах. 9 июня из Пола вышли «Сент Иштван» и «Тегетгофф». Однако эта эскадра сразу начала выбиваться из графика. Сначала задержался выход из порта, потому что не удалось быстро развести бон на выходе из гавани. Потом на «Сент Иштване» обнаружилась поломка турбины, и скорость линкора упала до 12,5 узла. Но плохое было еще впереди.

У далматинского побережья патрулировали два итальянских торпедных катера — MAS-15 капитана 3-го ранга Луиджи Риццо и MAS-21 гардемарина Армандо Гори. Их задачей была атака австрийских транспортов, следующих под берегом из Фиуме в Каттаро. После бесплодно проведенной ночи катера направились в открытое море на встречу с ожидавшими их миноносцами 18.OS и 15.OS. Миноносцы должны были отбуксировать их в Анкону.

В этот день солнце восходило в 4.15. Встреча с миноносцами должна была произойти с 3.30 до 4.15. Но в 3.15 Риццо заметил на севере дымы, принадлежавшие двум большим кораблям. Торпедные катера немедленно повернули

навстречу противнику. Катера атаковали с правого борта. MAS-21 выпустил свои торпеды в «Тегетгофф», но промахнулся. Риццо выбрал в качестве цели «Сент Иштван», и ему повезло больше. MAS-15 выпустил торпеды в 3.25, и обе попали в цель. После этого катера бросились наутек, преследуемые австрийскими миноносцами. 76Т гнался за ними довольно долго, и катерам удалось оторваться от него, только сбрасывая глубинные бомбы себе в кильватерную струю.

После атаки офицеров на мостике «Тегетгоффа» охватила настоящая паника. Линкор покинул строй, увеличил скорость и пошел зигзагом, опасаясь новых атак **подводных лодок**. Перепуганные артиллеристы открыли бешеный огонь по воображаемым перископам. Наблюдатели «видели» их чуть ли не десятками. Наконец к 4.45 команда линкора кое-как успокоилась, и он пошел на помощь поврежденному кораблю.

Злосчастный «Сент Иштван» получил попадания в районе миделя, как раз в том месте, где переборка разделяла два котельных отделения, причем вторая торпеда попала почти рядом с первой, увеличив разрушения. Вода начала заливать кормовое котельное отделение, и линкор получил крен 10 градусов на правый борт, контрзатоплением удалось его уменьшить. Однако плохое качество постройки «Сент Иштвана», особенно ненадежность клепаных соединений, погубило линкор. Переборка между котельными отделениями не выдержала, и вода начала поступать и в носовое котельное отделение. Крен снова возрос до 10 градусов. Положение корабля стало почти безнадежным, так как действовали только два левых котла в носовом отделении. Они не могли обеспечить работу генераторов, и теперь механизмам линкора просто не хватало энергии. В последней отчаянной попытке как-то уменьшить крен командир приказал развернуть орудийные башни главного калибра на левый борт. Это прекрасно видно на всех последних снимках «Сент Иштвана». Это было довольно странное решение, так как башни были прекрасно сбалансированы.

Их поворот не вызывал никакого крена, ведь иначе стрельба была бы просто невозможна. Чтобы облегчить корабль, за борт начали выбрасывать боеприпасы.

Все попытки завести пластырь на пробойну провалились. Вода распространялась по кораблю. Так как помпы стояли из-за отсутствия электричества, а переборки сдавали одна за другой, стало ясно, что «Сент Иштван» вскоре перевернется. Крен постепенно рос, и порты казематов 150-мм орудий ушли в воду. Теперь поступление воды контролировать стало невозможно в принципе, и командир линкора капитан 1-го ранга Зейц фон Треффен приказал команде покинуть корабль. Кстати, гибель линкора не сказалась на карьере его командира, в ноябре 1918 года он получил звание контр-адмирала.

В 6.05 «Сент Иштван» перевернулся. В момент опрокидывания 305-мм башни сорвались с мест. В 6.12 линкор затонул. Из 1094 человек экипажа погибли 89 человек, в основном в машинных отделениях. Все остальные были спасены. Когда адмирал Хорти узнал о гибели линкора, он отменил операцию, опасаясь, что его план раскрыт. Это был последний выход австрийского флота в море.

После гибели «Сент Иштвана» была создана специальная комиссия для расследования причин происшедшего. К сожалению, протоколы заседания комиссии были захвачены итальянцами в 1919 году и так и не увидели света. Однако известно, что главными причинами гибели линкора были названы недостаток остойчивости и плохое качество постройки. Во время ходовых испытаний в 1915 году линкор при повороте на полной скорости получил крен более 19 градусов. Вычисления показали, что причиной этого являлись излишний верхний вес и поперечное сопротивление, которое оказывали «штаны», поддерживающие валы. Вместо обычных А-образных кронштейнов на «Сент Иштване» два вала поддерживались «штанами». Более серьезным было то, что вычисления, проведенные после ходовых испытаний корабля, показали значительные

расхождения с теоретическими расчетами, проведенными во время постройки. Вскрылось большое сокращение метacentрической высоты.

Не менее важное значение имело качество работ на верфи «Данубиус» в Фиуме. Эта верфь ранее никогда не строила линкоров, поэтому испытывала серьезные проблемы с качеством клепки. Вдобавок первый командир линкора вспомнил, что трубы вентиляторов, проходящие через водонепроницаемые переборки, не имели клапанов, которые предотвращали распространение воды. Поэтому вода свободно поступала из одного отсека в другой, даже если корабль был приведен в состояние полной боеготовности и водонепроницаемые двери были задраены. «Сент Иштван» был просто обречен от рождения. Даже непонятно, как корабль был принят флотом с такими дефектами. Австрийские кораблестроители в данном случае проявили преступную небрежность.

Жесточайший кризис в морской войне, которая превратилась в нечто вроде позиционного сидения в окопах, заставил адмиралов искать новые средства борьбы. Как нанести удар противнику, не желающему выходить из своих портов? Британское Адмиралтейство по-прежнему считало главной угрозой Флот открытого моря, а не подводные лодки, и к 1917 году было найдено Вундерваффе для уничтожения линкора. Это был самолет-торпедоносец.

Да, сначала эти неуклюжие этажерки выглядели смешно, однако уже 17 августа 1915 года британский гидросамолет «Шорт 184» потопил торпедой турецкий транспорт в Мраморном море. Вероятно, именно эта атака, совершенная там, где британские корабли не могли даже появиться, натолкнула адмирала Битти на мысль использовать торпедоносцы для атаки германских кораблей, укрывшихся в Яде. Это произошло в сентябре 1917 года, за 24 года до Пирл-Харбора! 11 сентября Битти отправил в Адмиралтейство письмо с изложением плана, адмирал честно при-

знавал, что придется столкнуться с многими проблемами, но считал их разрешимыми.

План Битти во многих отношениях предвосхитил именно план атаки Пирл-Харбора, а не английского же налета на Таранто прежде всего тем, что было решено провести масштабную атаку. Битти предложил использовать 121 самолет, действующий «со специально оборудованных кораблей в часе полета от цели. Запуск следует осуществить до или во время рассвета. Ударные самолеты следует поднимать с кораблей группами по 40 машин, они должны появляться в районе цели с минимальными промежутками времени. Их целями должны стать: 1) линейные крейсера и линкоры, в том числе старые броненосцы; 2) ворота доков и плавучие доки; 3) легкие крейсера; 4) эсминцы и подводные лодки».

Сбросив торпеды, ударные самолеты должны были пулеметным огнем подавить ПВО противника. Когда командир ударной группы решит, что атака завершена, самолеты проследуют к голландскому побережью и в районе западнее Тершеллинга авианосцы примут их на борт. К 1917 году английский флот уже имел неплохой по тем временам торпедоносец Сопвич Т.1 «Кукку» и специально созданную для него торпеду. С мая 1918 года он начал регулярную службу в составе 201-й торпедоносной эскадрильи Королевской морской авиационной службы.

Однако план был более сложным, чем простая атака торпедоносцев. Битти решил, что в налете будут также участвовать летающие лодки Н.12, несущие 230-фн бомбы. Они должны были атаковать плавучие доки, мастерские, пришвартованные друг к другу подводные лодки. То есть план Битти был более совершенным, чем план Ямамото, ведь тот не обратил никакого внимания на инфраструктуру Пирл-Харбора. Летающие лодки должны были появиться над целью одновременно с торпедоносцами, чтобы дезорганизовать ПВО базы. Для того чтобы облегчить им перелет через Северное море, предполагалось расставить

на маршруте в качестве плавучих маяков небольшие суда с прожекторами, направленными вверх.

Правда, оставался вопрос: какие корабли доставят самолеты к германскому побережью? Этот пункт был самым слабым во всем плане, но Битти уверенно заявлял: «Какие надо — такие и построим!» Предусматривалось переоборудование 8 торговых судов, каждое из которых смогло бы нести 17 самолетов, обеспечив взлет с полетной палубы. В результате удалось бы сформировать ударную группу из 121 самолета, а еще по 2 истребителя оставались на каждом авианосце для прикрытия соединения.

После недолгих споров командование Гранд Флита предложило взять вспомогательные крейсера 10-й крейсерской эскадры, которые составляли основу Северного патруля, обеспечивавшего морскую блокаду Германии в районе Оркнейских островов. Они обладали достаточной скоростью и размерами. Для повышения живучести планировалось добавить каждому були и параваны.

Тщательно продумана была и тактическая схема операции, опять же предвосхитившая действия японцев в 1941 году. Собрать авианосное соединение планировалось в заливе Уош, вне пределов видимости с берега. Чем не бухта Хитокаппу? Отсюда весь переход к точке взлета самолетов прошел бы в темное время суток, авианосцам было придано сопровождение из легких крейсеров и эсминцев. На всякий случай было решено поставить дополнительное минное заграждение на выходе из Эмдена, откуда могли выскочить германские легкие корабли, со стороны Киля прикрывать авианосцы должен был Гранд Флит. Важная деталь — вести авиаразведку категорически запрещалось, чтобы не встревожить немцев.

Пилоты должны были атаковать цели со всей решительностью, особенно подчеркивалось, что одной торпеды недостаточно для уничтожения линейного корабля, поэтому каждый должен быть атакован звеном из 5 торпедоносцев. Предполагалось, что удар будет нанесен по 24 линкорам, то

есть фактически по всему Флоту открытого моря. Ну, здесь Битти явно хватил через край со своим оптимизмом.

А что Адмиралтейство? Оно ответило Битти через две недели, и ответ был в целом положительным. При этом Их Лордства сами предложили включить в состав соединения новый авианосец «Аргус», который планировалось достроить к лету 1918 года. Более того, был специально выдан заказ на строительство 100 торпедоносцев со сроком исполнения в апреле 1918 года, также был дан заказ на изготовление 200 авиационных торпед. Казалось бы, все здорово, и тут возникло одно маленькое «но». Адмиралтейство считало, что невозможно обеспечить необходимое количество авианосцев, и ему совсем не улыбалась перспектива резкого ослабления Северного патруля. В общем, план был положен под сукно, хотя к концу 1918 года авианосное соединение было готово к проведению операции, пусть и не в первоначально намеченных масштабах. Так сказать, приготовили Таранто вместо Пирл-Харбора, однако война закончилась чуть раньше.

А вот чем все это могло закончиться, показали учения, проведенные 6 сентября 1919 года. Целью атаки была 2-я эскадра линкоров, стоящая в Портленде. Ее атаковали 11 торпедоносцев, хотя часть из них использовалась для постановки дымовых завес. Самолеты разделились на две группы, первая зашла с севера со стороны суши, а когда внимание моряков было отвлечено в ту сторону, вторая атаковала со стороны моря. Использовались учебные торпеды с песком в боеголовках. Результат шокировал командующего Атлантическим флотом адмирала Мэддена. Северная группа «торпедировала» линкоры «Барэм», «Малайя», «Имплейкебл» (2 попадания), южная — «Куин Элизабет» (2 попадания), еще 2 торпеды врезались в дно гавани. Адмирал был вынужден честно признать, что торпедоносец стал самым смертоносным оружием Королевского флота и самым опасным противником линкора. Увы, Адмиралтейство об этом быстро забыло, за что британским

линкорам пришлось расплачиваться в годы следующей войны. И вообще, если бы Битти решился провести эту атаку пусть даже в несколько меньшем масштабе, ограничившись имеющимися авианосцами, как знать, может быть, вся история морской войны пошла по другим рельсам, и на конференции в Вашингтоне началась бы ожесточенная борьба за квоты на авианосцы. А так... Учения они всегда останутся учениями и к революционным преобразованиям не приведут.



Морские битвы в Вашингтоне и Лондоне

Как это ни странно, новый этап гонки морских вооружений едва не развернулся после окончания Первой мировой войны, хотя все страны были измучены долгой и тяжелой войной, а экономика находилась в коматозном состоянии. Инициаторами этой гонки стали Соединенные Штаты, экономика которых за годы войны значительно окрепла, и Япония, амбиции которой за годы войны тоже окрепли. Девиз новой гонки с простодушием деревенского парня сформулировал какой-то американский сенатор, то ли от Арканзаса, то ли от Небраски: «Давайте построим линкоров больше, чем у кого-либо в мире, и будем делать все, что только захотим». Вдобавок американцы приложили серьезные усилия, чтобы раскрутить не только количественную, но и качественную гонку вооружений. Именно их линкоры типа «Колорадо» (4 единицы) первыми заменяли цифру 30 000 тонн стандартного водоизмещения, однако останавливаться на этом американские адмиралы не пожелали, и новая серия линкоров типа «Монтана» (6 единиц) вместе с линейными крейсерами типа «Лексингтон» (6 единиц) перескочила отметку 40 000 тонн. В то время еще ни одна страна ничего подобного не имела, лишь перепроектированные британские линейные крейсера типа «Худ» могли с ними соперничать, но при заметно более слабом вооружении. Мимоходом отметим, что один

из вариантов «Лексингтона» мог войти в Книгу рекордов Гиннесса, так как имел целых семь труб. Американская судостроительная промышленность вполне могла справиться с поставленными задачами и дать даже еще что-то сверх этих 16 тяжелых кораблей.

Японцы еще в 1910 году утвердили план 8/8, согласно которому намеревались построить 8 линкоров и 8 линейных крейсеров, однако деньги удалось наскрести только на два («Нагато» и «Муцу»), но даже их строительство началось только в 1917 году. Здесь, кстати, повторилась история с «Дредноутом» и «Мичиганом». Постройка японской пары была утверждена раньше, чем американской четверки типа «Колорадо», однако сам «Колорадо» был заложен на 4 месяца раньше «Нагато», но японский корабль вошел в строй на два года раньше. Так что первым линкором с 406-мм орудиями стал все-таки «Нагато». Дальнейшие планы вроде бы серьезных людей в адмиралских эполетах больше всего напоминают детскую игру в кораблики. Японцы планируют постройку двух еще более сильных линкоров типа «Кага», потом 4 линейных крейсеров типа «Амаги» и в завершение еще 4 огромных линкоров, которые даже не получили названий. Относиться всерьез к этому горячечному бреду, названному кораблестроительной программой, невозможно. Японская промышленность ни тогда, ни даже 20 лет спустя на подобные подвиги не была способна.

В самом сложном положении оказалась Великобритания. Остальным европейским державам было просто не до строительства флота, и интерес, скажем, Франции и Италии к подобным вопросам можно с полным основанием назвать платоническим. Но для Англии наличие сильного флота оставалось важнейшим вопросом, хотя формулировка «вопрос жизни и смерти» в 1922 году уже звучала неубедительно. Почему-то принято считать, что целостность Британской империи все еще оставалась под угрозой, но такое утверждение не выдерживает никакой критики. Последний раз подобное положение имело место где-то в кон-

це XVIII века, когда французский флот еще представлял собой реальную океанскую силу. Уже в период наполеоновских войн речь могла идти только об охране морских коммуникаций, и реформы адмирала Фишера в начале XX века, когда он сосредоточил все современные и наиболее боеспособные корабли в европейских водах, лишь подтвердили это. Первую мировую войну Англия закончила в стане победителей, но при этом безвозвратно надорвала свою экономику, бывшая «мастерская мира» превратилась всего лишь в развитую державу, причем не первую. Принятые США и Японией кораблестроительные программы выглядели угрожающе, особенно американская, потому что не приходилось сомневаться — если потребуется, США эту программу реализуют. Другой вопрос, насколько даже реализованная программа угрожала безопасности Великобритании, но инерция мышления, особенно британских адмиралов, прямо-таки кричала во весь голос: «Угрожает!» Поэтому для сохранения баланса морских сил (о каком-либо превосходстве британского флота речь уже не шла) британское Адмиралтейство запланировало строительство 4 линейных крейсеров типа G-3 и 4 линкоров типа N-3, но при этом было совершенно ясно, что построить их Англия уже не могла. Новый национальный герой адмирал Битти мог сколько угодно кричать о том, что Британия готова потратить последнюю гинею, но знала ли об этом сама Британия?

Кстати, полное название Вашингтонской конференции звучало так: «Конференция по ограничению морских вооружений и дальневосточным вопросам», и ее политическая составляющая имела не меньшее значение, чем военная. Фактически это был дальневосточный Версаль, который должен был зафиксировать на бумаге итоги войны для Тихоокеанского региона.

Конференцию открыл президент Соединенных Штатов Гардинг. «Переговоры будут словами народов, уставших от войны, — заявил он. — Мы ни в ком не подозреваем вра-

га. Ничье самолюбие не должно быть унижено, никакая национальность не должна быть подавлена, мы надеемся установить лучший порядок, который вернет спокойствие миру».

Представителем Соединенных Штатов на конференции был государственный секретарь Хьюз, он и сделал драматическое заявление о том, что США готовы отправить на слом более десятка линейных кораблей, при условии, что остальные державы сделают то же самое. Предлагалось отправить на слом линкоры общим водоизмещением более двух миллионов тонн. Это дало основание журналистам заявить, что он потопил кораблей больше, чем все адмиралы прошедшей войны, вместе взятые. Более того, Хьюз предложил установить мораторий на строительство новых линкоров и ограничить их размеры. Мотивы американцев были вполне очевидны. Даже для Соединенных Штатов строительство нового флота было делом тяжелым, кроме того, возникли бы вопросы с комплектацией команд и базированием новых кораблей. А самое главное — США постоянно имели перед собой ту же проблему, что и Россия в период Русско-японской войны — базирование флота на два отдельных театра. Перебрасывать корабли с Тихого океана в Атлантику и назад можно было через Панамский канал, что накладывало ограничения на максимальное водоизмещение кораблей. Именно этот фактор похоронил проекты сверхмощных линкоров, которые собирались строить главные морские державы. Ну, или хотя бы пугали соперников сообщениями о том, что собираются их строить.

Кстати, первым договором, подписанным в Вашингтоне 13 декабря 1921 года, был именно политический договор, касающийся будущего мироустройства Тихоокеанского региона. Это был так называемый трактат четырех держав — США, Англии, Франции и Японии. Договаривающиеся стороны соглашались уважать права каждого из поименованных государств на островные владения и островные тер-

ритории в районе Тихого океана. Возникающие споры при невозможности урегулировать их дипломатическим путем стороны обязывались разрешать на общих конференциях. Если бы островным владениям какой-либо из четырех держав грозила опасность со стороны другой державы, то все государства, подписавшие договор, обязывались войти «во взаимный, полный и откровенный обмен мнениями, для того чтобы достигнуть соглашения». Договор заключался на 10 лет. Статья 4 его знаменовала победу американской дипломатии; она гласила, что после ратификации договора теряет силу англо-японский союзный договор, возобновленный в 1911 году. Правда, английские дипломаты подчеркивали, что договор был не аннулирован, а лишь заменен соглашением четырех держав, — двусторонний пакт уступил место пакту четырех держав. Однако японский делегат точнее определил истинный смысл статьи 4. «Во всяком случае, — заявил он английскому представителю на Вашингтонской конференции, — вы устроили союзу (англо-японскому) блестящие похороны».

Кстати, уже тогда в полном блеске проявились имперские амбиции новорожденной Советской России. Большевики исступленно требовали, чтобы к решению этих вопросов были допущены представители марионеточной Дальневосточной республики, хотя Москву совершенно не волновал вопрос о допуске на конференцию представителей Китая. Чьи интересы защищает ДВР, было понятно без лишних объяснений.

Этот трактат четырех держав был дополнен серией дополнительных протоколов, которые, в частности, уже тогда заложили бомбу под отношения США и Японии, сделав конфликт между ними очень вероятным.

После трех месяцев переговоров и препирательств 6 февраля 1922 года был подписан договор об ограничении морских вооружений. Он зафиксировал установление нового соотношения сил на мировой арене, Соединенные Штаты впервые заявили о себе как о ведущей мировой

державе. Напомним такой смешной факт из истории дипломатии. До начала Первой мировой войны все страны в столицах ведущих мировых держав имели полномочных послов в ранге министра, к этим столицам относились: Лондон, Париж, Берлин, Вена, Петербург и, вы будете смеяться, по инерции Мадрид. В Вашингтон отправляли всего лишь посланника, который на дипломатической лестнице стоял на две или три ступеньки ниже полномочного посла. Теперь же Вашингтон встал вровень с Лондоном, а Токио неожиданно для многих опередил Париж. Кстати, на первом заседании за центральным столом не нашлось места для французского премьер-министра Бриана, которому пришлось сидеть в сторонке, так как все места были заняты американцами и представителями Британского содружества.

Подписанный договор устанавливал между флотами Великобритании, США, Японии, Франции, Италии соотношение 5 : 5 : 3 : 1,75 : 1,75. Дольше всех упиралась Япония, настаивавшая на более выгодном для себя соотношении, но США просто пригрозили на каждый японский корабль строить четыре своих, и вопрос решился. Вдобавок Соединенным Штатам пришлось еще раз прибегнуть к шантажу, когда начались проволочки с ратификацией договора Францией и Италией. Последовало заявление, что США не разберут ни одного корабля, пока договор не будет ратифицирован.

Кстати, хотя формально самые большие потери должен был понести британский флот, на самом деле он отделался легче других. Англия слишком долго тянула со строительством новых кораблей, поэтому на слом отправлялись лишь старые, доютландские линкоры и отменялись заказы на строительство новых, а вот Соединенным Штатам и Японии приходилось жертвовать реально строящимися кораблями. Англичане были довольны, так как получили разрешение построить два новых линкора с 406-мм орудиями в виде компенсации за строящиеся в Соединенных

Штатах и Японии корабли и сохранив строящийся линейный крейсер «Худ», который по водоизмещению не вписывался в дозволенные 35 000 тонн. Но одновременно представители Англии допустили грубейшую ошибку, внося в число своих линкоров откровенно слабые линейные крейсера типа «Ринаун». Ведь они были слабыми по всем параметрам — всего 6 стволов главного калибра, всего 6 дюймов главного пояса. А согласно статьям договора разницы между линейными кораблями и линейными крейсерами больше не существовало.

Бои местного значения вокруг крейсеров и легких кораблей нас уже не интересуют, хотя именно эта конференция стала местом рождения нового класса кораблей — тяжелого крейсера.

Кстати, существует мнение, что пошедшие под нож проекты были новым словом в кораблестроении, равносильным созданию «Дредноута», так как они с легкостью могли уничтожить любой из кораблей, построенных ранее. Утверждение слишком смелое, ведь то же самое мог сделать любой линкор со своим предшественником, построенным 5 лет назад. Дуэли между «Куин Элизабет» и тем же «Дредноутом» явно не получилось бы, и сейчас превосходство новых кораблей было обеспечено всего лишь ростом водоизмещения и ростом калибра орудий. Дюютландские линкоры явно не были рассчитаны на попадания снарядов калибра 406 и тем более 457 мм. Хотя, будем справедливы, кое-какие новые черты в линкорах 1920-х годов все-таки появились.

Первую новацию предложили американцы. Они явно не опасались перспективы боя на малых дистанциях в затянутом постоянными туманами Северном море, гораздо реальнее для них выглядели дуэли на солнечных и лазурных просторах Тихого океана. То есть они предполагали дуэль на больших расстояниях, когда кораблю грозят лишь единичные попадания тяжелых снарядов. Отсюда и появилась система бронирования «все или ничего», когда жизненно

важные части корабля прикрывались максимально толстой броней, зато все остальное не имело вообще никакой защиты. Самое большое удивление европейцев вызывали противоминные батареи, не имевшие даже противоосколочной защиты.

Кое-какие новинки придумали англичане. Их новые корабли имели наклонный броневой пояс, что также повышало сопротивляемость снарядам на больших дистанциях, но при этом на тех же G-3 они убрали этот пояс внутрь корпуса. Новшество довольно сомнительной ценности, хотя его можно понять — борт с углом наклона 18 градусов выглядел бы странно. Они также переняли американскую систему «все или ничего», но при этом, стремясь защитить цитадель максимально толстой броней, постарались сократить ее размеры. Для этого им пришлось стащить все башни главного калибра в носовую часть корабля, что придавало проектируемым кораблям и построенным уже в соответствии со статьями договора линкорами типа «Нельсон» довольно интересный вид. Еще одной новинкой сомнительной ценности стала попытка встроить противоминные були в конструкцию корпуса, ведь идея булей заключалась как раз в том, чтобы максимально удалить точку взрыва торпеды от противоминной переборки, которая являлась главной защитой корабля от подводных взрывов, а встроенные були ничуть этому не способствовали. Почему мы столь уверенно называем эти новшества сомнительными? Да потому, что почти все страны испробовали их и вернулись к классическим концепциям.

Вашингтонская конференция, кроме всего прочего, вывела из тупика линейный флот, но сделала это с радикальностью гильотины. Как мы уже отмечали, в годы Первой мировой войны английский и германский флоты переросли пределы управляемости, их боеспособность совсем не соответствовала численности. После предполагаемых сокращений линейный флот плавно превратился в линейную эскадру, снова обретя гибкость и управляемость, вывести в

сражение три десятка линкоров уже не мог никто. Правда, реальность оказалась гораздо более суровой, даже эскадра линкоров участвовала в бою лишь один-единственный раз — в октябре 1944 года в проливе Суригао американцам удалось собрать целых 6 линейных кораблей.

Интересно, что точный текст статей договора породил неожиданные проблемы с классификацией новых кораблей. Куда следовало отнести построенные немцами «Дойчланды»? По калибру артиллерии они попадали в линейные корабли, по водоизмещению и бронированию — в крейсера. Сами немцы дали им название «Panzerschiff» — броненосец, а англичане повесили уничижительную кличку «карманный линкор». Впрочем, к концу войны немцы перевели их в тяжелые крейсера, что, наверное, было справедливо.

Но куда деть построенные в той же Германии корабли типа «Шарнхорст»?! Опять же, по формальным признакам это линкоры, но в 1930-х годах главный калибр 280 мм смотрелся откровенно смешно. Линейные крейсера, как их чаще всего называют? Тоже вряд ли, ведь основным постулатом адмирала Фишера было равенство калибров тяжелых орудий, а чему равнялся главный калибр «Шарнхорста»? Орудиям броненосцев начала XX века? Американские большие крейсера типа «Аляска» и то имели больше — 305 мм. Наверное, американцы поступили разумно, придумав для обозначения этих кораблей новый класс — большие крейсера. Но к «Шарнхорсту» и «Гнейзенау» прилипло определение «линейные крейсера», и ничего с этим не поделаешь.

После Вашингтона последовала целая серия новых конференций по ограничению морских вооружений: Рим, 1924 год; Женева, 1927 год; Лондон, 1930 год; Рим, 1931 год; Женева, 1932 год; снова Лондон, 1936 год. Большинство этих конференций вылилось в пустую говорильню, причем по ходу дела политики попытались превратить линкор в какого-то недомерка, предложив ограничить его водоиз-

мещение 25 000 тонн, а главный калибр — 305 мм, но адмиралы встали на дыбы. В результате всех этих перипетий родился новый договорный линкор, он имел водоизмещение 35 000 тонн и орудия калибром 356 мм. Однако в тексте договора имелась одна серьезная лазейка — Япония отказалась участвовать в переговорах, поэтому Англия, США и Франция предусмотрели возможность увеличения калибра до 406 мм, если Япония к нему не присоединится. В результате в несколько гипертрофированном варианте повторилась история линейного крейсера — на свет появились несбалансированные проекты, в которых наступательные характеристики превосходили оборонительные. Италия тоже отсутствовала на переговорах, что показывает, какой жестокой была морская битва в Лондоне.

Однако она принесла свои плоды — на свет появился действительно качественно новый линейный корабль, причем дело не в том, что улучшение какой-то отдельно взятой характеристики дало ему превосходство над более старыми линкорами. Изменилось буквально все, и естественно, что количество изменений перешло в новое качество.

Прежде всего, новые линкоры имели скорость, которой раньше обладали только линейные крейсера, но эта скорость не была куплена ценой ослабления бронирования. Новые котлы и турбины весили гораздо меньше, что позволило не сокращать вес бронирования. Другое дело, что прекратился рост толщины броневых поясов, так как еще в годы прошлой войны стало понятно — абсолютной защиты от тяжелых снарядов не существует, в результате даже «лондонские» линкоры не имели поясов толще 14 дюймов, или 356 мм. Зато резко возросла толщина горизонтального бронирования, теперь палубы приходилось рассчитывать на попадания снарядов с больших дистанций, а также авиационных бомб.

Качественные изменения произошли в составе зенитного вооружения. Если ранее оно являлось необязательным довеском (можно вспомнить хотя бы орудия, расстав-

ленные на крышах башен), то теперь это был органичный компонент систем вооружения, причем не имело значения, были это универсальные орудия или более легкие зенитки. Их количество как минимум удвоилось по сравнению с модернизированными старыми линкорами. Кстати, как мы только что сказали, появились качественно новые орудия — универсальные, способные с одинаковым эффектом вести огонь по морским и воздушным целям.

Изменилась и артиллерия главного калибра. Вот простой пример — если в 1914 году дальность немецких 280-мм орудий достигала примерно 100 кабельтовых, то орудия «Шарнхорста», вошедшего в строй в 1939 году, стреляли вдвое дальше. Но главным был рост калибра и рост веса снаряда. Ушла в прошлое концепция боя на малых дистанциях, которая требовала легкого снаряда и его высокой начальной скорости, хотя немцы упрямо пытались за нее цепляться. Например, снаряд к новым американским 406-мм орудиям весил на четверть больше, чем, скажем, снаряд «Нельсона» или «Муцу». И этим снарядам уже не могла противостоять никакая броня, в рамках договорных ограничений оказалось невозможным создать сбалансированный корабль.

Отчасти поэтому многие страны пошли на мелкие нарушения договорных ограничений, а Германия и на достаточно серьезные, и уж совершенно точно поэтому перед самой войной Англия и Соединенные Штаты начали разработку проектов линкоров в 45 000 тонн водоизмещения. Но это снова был путь количественного наращивания отдельных характеристик, нового качества эти линкоры собой не представляли.

Совершенно иным путем пошли тоталитарные государства, которые начали резко наращивать водоизмещение линкоров, полагая добиться таким путем решающего преимущества. Если в годы Первой мировой существовали супердредноуты, то теперь появились все основания использовать термин суперлинкор. Но единственными предста-

вителями этого класса оказались японские корабли типа «Ямато», все остальные так и остались на чертежных досках, хотя немцы даже попытались воплотить свою розовую мечту в жизнь. В рамках кораблестроительной программы «Z» они даже заложили 2 линкора типа Н-39 (стандартное водоизмещение 52 000 тонн) из 6 запланированных, ничуть не смущаясь тем, что в Германии просто не было стапелей для них. Было принято соломоново решение — кормовую часть корпуса линкора строить на временных подпорках. Вообще-то интересно было бы посмотреть на подобное чудо. Самое странное, что ожидаемого качественного скачка явно не наблюдалось, можно было лишь предположить, что он довольно хорошо держал бы попадания торпед, ведь ширина корпуса нового корабля даже превосходила ширину корпуса «Ямато» с его 66 000 тонн.

А дальше начинается полная фантазмагория, разрабатываются проекты один чуднее другого. Для начала появляется вариант линкора «Н», известный как проект Н-41, его водоизмещение подсакивает уже до 76 000 тонн. Увеличение водоизмещения позволяло наконец-таки усилить горизонтальное бронирование. При этом рассматривается вариант рассверливания стволов 406-мм орудий до 420 мм, чтобы увеличить вес снаряда и дальность стрельбы, однако сохраняется пояс умеренной толщины 300 мм.

А затем рождаются уже совершенные химеры — проекты Н-42, Н-43 и Н-44. Полное водоизмещение линкора проекта Н-42 достигает 98 000 тонн. Здесь впору сделать небольшое отступление. Небезызвестный Суворов-Резун совершенно справедливо высмеивал немецких танкостроителей, создавших сверхтяжелый танк «Маус» весом 180 тонн. Как выяснилось после постройки этого монстра, он не в состоянии пройти ни по одной дороге и его не выдержит ни один мост. Но позвольте, а почему **после**, задает резонный вопрос историк. Что, еще во время проектирования не было известно, что ни один мост в Германии не в состоянии выдержать подобную нагрузку?

Точно так же обстояло дело с новыми линкорами. Уже при постройке сравнительно скромных «Н» и «J» выяснилось, что в Германии нет верфей с достаточно длинными стапелями, и придется ставить специальные подпорки под оконечности... Как будут строиться корабли Н-42 и далее, никто не задумывался. Вооружение Н-42 составляли все те же 8 420-мм орудий. Наконец-то до 380 мм выросла толщина главного пояса, увеличилась толщина горизонтального бронирования. Но опять-таки, что крайне странно, количество и качество вспомогательной артиллерии осталось тем же самым, что и на «Бисмарке», имевшем вдвое меньшее водоизмещение: 12 150-мм и 16 105-мм орудий.

Дальше — больше. На свет появляется проект Н-43 — 120 000 тонн. Резко, скачком увеличивается ширина — до 48 метров, что уже вполне сопоставимо с шириной полетной палубы авианосцев. Но это мера вынужденная — все-таки немецкие гавани мелководны, и рост водоизмещения идет не за счет увеличения осадки, а за счет увеличения ширины. Главное отличие этого корабля от Н-42 — орудия главного калибра. Теперь он возрастает до 508 мм, однако этих орудий по-прежнему остается 8 штук.

Логичным завершением всего этого безумия стал проект Н-44 — 141 500 тонн. Отметим, что его вооружение по сравнению с Н-43 не увеличилось ни на одно орудие. Как можно всерьез рассматривать подобные проекты, я не знаю. Но этим занималась специально созданная комиссия по новым проектам под руководством адмирала Карла Топпа, кстати, первого командира «Тирпица». Так что, я полагаю, вполне можно сказать, что германские адмиралы занимались игрой в кораблики. Ведь больше ни в одной стране не появилось подобных проектов. Даже японские линкоры проекта 798, которые предполагалось вооружить 510-мм орудиями, были заметно меньше — всего около 70 000 тонн.

На фоне всего этого даже японские изыски выглядят довольно скромными, хотя японцы и воплотили свои фан-

тазии в металле. В декабре 1941 года в строй вошел линкор «Ямато», представлявший собой очередной шаг по пути линейного увеличения договорного линкора, причем в отличие от немцев японцы поступили более логично. Был увеличен не только калибр орудий («Ямато» оказался одним из тех немногих кораблей, которые получили 18-дюймовые орудия), но и толщина брони, хотя принцип эквивалентности не был соблюден. Толщина пояса была увеличена до 410 мм, а лобовая броня башен имела рекордную толщину — 650 мм, хотя даже такой пояс не выдержал бы попадания собственных полуторатонных снарядов.

Получилось так, что японцы при строительстве этих кораблей обманули сами себя. Изначально «Ямато» задумывался как корабль, способный уничтожить любой американский линкор — давайте назовем кошку кошкой, японский флот строился только и исключительно для борьбы с американцами. Появление Великобритании в числе врагов Японии было не вполне обязательным, и на борьбу против Королевского флота японцы изначально не настраивались. Однако строительство этих кораблей было окружено слишком плотной завесой секретности, поэтому американцы даже не подозревали, что им следует бояться «Ямато». Они воспринимали этот корабль как обычный большой линкор, лишь немного превосходящий постдоговорные линкоры в 45 000 тонн.

Японцы планировали построить четыре таких линкора, но достроили только два из них, а третий еще на стапелях был перестроен в авианосец. Знаковое событие! Вместо самого мощного в мире линкора японцы предпочли получить посредственный авианосец... Разговоры о строительстве пятого корабля этого типа так и остались разговорами.

Японские конструкторы предложили усовершенствованный вариант «Ямато», так называемый линкор 798, его водоизмещение увеличивалось до 72 000 тонн, а в качестве вооружения предусматривались 508-мм орудия, проектирование которых даже не начиналось.

Не менее увлекательной игрой в кораблики занялись советские адмиралы. Приведем небольшую цитату из второго издания «Большой советской энциклопедии», чтобы не быть обвиненными в голословных фальсификациях, направленных в ущерб интересам.

«АНГЛО-СОВЕТСКОЕ МОРСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ 1937 — соглашение между правительством СССР и правительством Великобритании, подписанное 17 июля 1937 в Лондоне, устанавливавшее известное качественное ограничение тоннажа и вооружения для основных категорий военно-морских судов и предусматривавшее взаимный обмен информацией о военно-морском строительстве. Соглашение в основных чертах воспроизводило постановления Лондонского морского договора от 25 марта 1936, заключенного между Великобританией, США и Францией (см. Лондонская морская конференция 1935—1936). По этому договору индивидуальный тоннаж линкора не должен был превышать 35 тыс. т, а калибр его орудий — 14 дюймов (356 мм). Предельный тоннаж для авианосца устанавливался в 23 тыс. т, калибр орудий — 6,1 дюйма (155 мм); предельный тоннаж для крейсера — 8 тыс. т, калибр орудий — 6,1 дюйма (155 мм).

Переговоры о заключении А.-с. м. с. начались 13 мая 1936 по инициативе Великобритании. Английское правительство, вступая в переговоры с правительством СССР, стремилось создать видимость того, что оно проводит политику ограничения вооружений, и тем самым прикрыть осуществлявшуюся им на деле политику усиления своих вооружений и поощрения гонки вооружений гитлеровской Германии».

Вся пикантность ситуации заключается в том, что СССР подписывал этот договор, не собираясь его выполнять **в принципе**. Если Германия все-таки втиснула свои корабли типа «Шарнхорст» в договорные статьи и приступила к нарушениям уже при строительстве «Бисмарка», то все перспективные советские разработки уже в день

подписания договора даже близко не соответствовали его ограничениям. Для этого достаточно посмотреть фундаментальную работу А. Васильева «Линейные корабли типа «Советский Союз».

31 июля, всего через две недели после подписания договора, был заложен «Советский Союз», имевший стандартное водоизмещение около 59 000 тонн, что там твой «Бисмарк», щенок, да и только! Уже после окончания войны начались работы над проектом 24, который должен был иметь водоизмещение 72 000 тонн, и так далее.

Но дело в том, что все это было именно игрой в кораблики, и ничем иным. Индустриализация, которая обошлась стране в миллионы жизней, оказалась неспособна обеспечить строительство кораблей, и многие изделия пришлось заказывать за границей, у тех самых империалистов, которых большевики намеревались уничтожить. Шаровые опоры башен, валы, турбины, часть брони — все это пришлось закупать за рубежом. Ну, а о качестве работ говорит тот факт, что вскоре после закладки линкор «Советская Белоруссия» пришлось разбирать обратно — при клепке были использованы заклепки из мягкой конструкционной стали, поэтому существовала вероятность того, что сразу после спуска на воду у линкора просто вывалится днище.

В общем, к сентябрю 1939 года, когда началась война, не был достроен ни один из линкоров нового поколения, они начали входить в строй лишь осенью 1940 года. А до тех пор приходилось отдуваться модернизированным и немодernизированным старичкам.

В это время линейный корабль еще считался главной силой флота, а имеющиеся авианосцы должны были лишь обеспечивать его действия. Англичане так прямо — предполагали, что палубные торпедоносцы атакуют вражескую эскадру, несколько попаданий снизят скорость вражеских линкоров, после чего подойдут свои линкоры и уничтожат супостата. Нечто подобное предусматривали и американ-

цы, которые находились в еще более сложном положении — все их линкоры отличались завидной тихоходностью. Часто пишут, будто японцы делали ставку на авианосцы, но те же самые авторы четко указывают — в японском флоте они считались уравниателем сил, ведь японский флот заметно уступал американскому в количестве линкоров. То есть это было нечто вроде английской доктрины, только в более крупных масштабах.

Все адмиралы с оптимизмом смотрели в будущее. Кризис управления остался позади, размеры линейных флотов сократились в несколько раз, появилась волшебная палочка-выручалочка в виде УКВ-станций, обеспечивавших надежную и оперативную связь, поэтому кризис управления, превративший Гранд Флот в бессмысленного и небоеспособного бронтозавра, был преодолен. Впереди их ждали красивые генеральные сражения — артиллерийская дуэль на дальних дистанциях, которая с помощью современных систем управления огнем и самолетов-корректировщиков должна была принести победу. Неважно кому, но победу. Правда, англичане, получив жестокий урок Ютландского сражения, на всякий случай готовились к ночным боям, то же самое делали и японцы. Но это считалось чем-то второстепенным, аварийной мерой на тот случай, если не сработает основная тактическая схема.

И тем более жестоким оказалось разочарование, реальность никак не вписывалась в прокрустово ложе теорий. «Владение морем» превратилось в форменный мираж; артиллерийские дуэли, даже если они и случались, никак не походили на классический бой кильватерных колонн; линкоры были вынуждены сражаться ночью на дистанции пистолетного выстрела, когда серьезным фактором становилось наличие зенитных автоматов. Совершенно неожиданно линейный корабль превратился в рейдер, занимающийся уничтожением вражеских конвоев, что также не предусматривали никакие теории. А тут еще появился новый противник — самолет из вспомогательной силы не-

ожиданно стал главной опасностью, авиабомбы и торпеды оказались способны отправить на дно любой линкор, даже огромный «Ямато», и при этом авианосным самолетам совсем не требовалась помощь чудовищных орудий собственных линкоров. Вот об этом и пойдет далее речь.

Кстати, считается, что Вторая мировая война началась с залпа германского учебного корабля «Шлезвиг-Гольштейн» по польским укреплениям Вестерплатте. Так, казалось бы, безнадежно сошедший со сцены эскадренный броненосец начал новую мировую войну.



Рейдеры, зато очень большие

Вторая мировая война опрокинула практически все старые представления о предназначении линейного корабля, на каждом театре военных действий появлялась своя специфика, но практически нигде не было того, ради чего линкоры строились — артиллерийского боя двух эскадр на параллельных курсах. Более того, как-то неожиданно выяснилось, что, несмотря на все разговоры господ адмиралов, они не очень склонны рисковать драгоценными линкорами. Причина была совершенно очевидной, теперь даже ведущие морские державы имели не более полутора десятков линкоров, и потеря каждого из них была бы слишком ощутимым ударом. Линейный корабль больше не мог считаться расходной единицей, в этом качестве его заменил крейсер, и во всех боях линейная «эскадра» из пары единиц обязательно дополнялась быстроходным крылом из нескольких крейсеров, которые не слишком успешно пытались изобразить линейные крейсера. Если вспомнить бои Первой мировой, то мы сразу увидим, что ни один крейсер не рисковал ввязаться в перестрелку с линкором, а сейчас это стало обычным делом. Конечно, крейсера старались по возможности не подставляться под тяжелые снаряды, однако они отнюдь не уклонялись от боя, ничего подобного бою у Ла-Платы, Новоготнему бою или Второму бою в заливе Сирт в 1916 году произойти не могло в принципе.

Вот и события в Северной Атлантике никак не вписывались в рамки классической теории владения морем и генерального сражения. Линкоры выступали в непривычной роли рейдеров и охранения конвоев, с чем ранее вполне справлялись фрегаты, а потом крейсера. Бомбу под основания классических теорий подложили немцы, сами того не желая. Они хотели всего лишь построить мощные корабли в рамках ограничений Версальского договора, ну или почти в рамках, в результате чего на свет появились карманные линкоры. Правда, линкорами их можно было назвать лишь с точки зрения 1905 года, для 1930-х годов 280 мм главного калибра были слишком малы, однако они поставили под сомнение способность вашингтонских крейсеров защитить конвой, хотя те создавались именно для этой цели. Дальше — больше, и корабли типа «Шарнхорст» (по той же самой причине мы остережемся называть их линкорами), да и самые настоящие линкоры типа «Бисмарк» также рассматривались прежде всего как рейдеры. Не знаю, насколько серьезными были разговоры о том, что после исполнения плана Z германский флот сможет дать бой британскому, но пока что иное применение своим тяжелым кораблям немцы найти просто не сумели бы. Не может одна отдельно взятая **единица**, какой бы сильной она ни была, сражаться с целым флотом, определенные проблемы создать сумеет, но не более того.

Вдобавок ко всему прочему немцы в основу проектов своих кораблей заложили совершенно ошибочные принципы, причем ошибочные с любой точки зрения. Мы не будем вдаваться в подробности, лишь напомним, что буквально все историки сходятся в одном — Германия построила идеальные корабли для Ютландского боя-2, беда лишь в том, что этот бой в эпоху авиации и подводных лодок уже не мог состояться ни при каких обстоятельствах. Система бронирования и «Шарнхорста», и «Бисмарка» предназначалась для артиллерийского боя на умеренных дистанциях, но ведь не для этого все страны лихорадочно наращивали дальность стрельбы тяжелых орудий, и генеральное сраже-

ние будущего виделось боем на **больших** дистанциях. Противостоять авиационным бомбам тонкие броневые палубы немецких кораблей также не могли. Вот и получается, что ни как корабль генерального артиллерийского сражения, ни как рейдер, могущий нарваться на удар авианосных самолетов, «Бисмарк» не смотрелся. И все-таки немцы были просто вынуждены использовать свои линкоры в качестве рейдеров, а что им еще оставалось?

Боевые действия начались широко известным боем у Ла-Платы 13 декабря 1939 года (потопление вспомогательного крейсера «Равалпинди» — это не бой), результаты которого должны были заставить задуматься обоих противников. А чего вы еще хотите от **тринадцатого** числа? Карманный линкор «Граф Шпее» сцепился с крейсерской эскадрой коммодора Харвуда. В результате боя тяжелый крейсер «Эксетер» получил тяжелые повреждения, и от гибели его спасли только ошибки командира «Шпее» Лангсдорфа, был также поврежден легкий крейсер «Аякс». Однако и рейдер получил ряд попаданий, которые хотя и не угрожали гибелью, но в то же время делали более чем сомнительным прорыв из Южной Атлантики домой в Германию. Детально описывать мы этот бой не станем, потому что его скорее следует отнести к сражениям крейсеров, нежели линкоров, но вот выводы следовало сделать всем.

Со всей очевидностью подтвердилось, что немцы построили корабль, который может уничтожить любой британский крейсер. Конечно, знаменитые британские «Графства» без труда потопили несколько вспомогательных крейсеров, но против карманных линкоров они оказались совершенно беспомощны. И в то же самое время подтвердилась еще одна очевидная истина — любой серьезный бой смертельно опасен для рейдера, так как несколько случайных снарядов могут так повлиять на мореходность, что дальнейшая его судьба будет незавидной. Именно это следует иметь в виду, когда мы будем рассматривать все последующие бои германских линкоров.

В самом начале Норвежской операции в районе Лофотенских островов произошла встреча линейных крейсеров, завершившаяся перестрелкой. Именно ее следует считать первым боем линейных кораблей в годы Второй мировой войны, и во многих отношениях она была типичной для боев английских и германских кораблей.

8 апреля 1940 года эскадра вице-адмирала Уитворта в составе линейного крейсера «Ринаун» и 9 эсминцев патрулировала на подходах к Вест-фиорду, ведущему к Нарвику. Уитворт имел приказ не допустить высадки немцев, но почему-то решил, что в условиях шторма и снегопада те не решатся проводить операцию. Поэтому британский адмирал на ночь увел свою эскадру подальше в море, что вполне разумно в штормовую погоду, а в результате немецкая эскадра вице-адмирала Лютьенса в составе линейных крейсеров «Шарнхорст», «Гнейзенау» и 9 эсминцев прошла через точку, которую 2,5 часа назад покинули британские корабли. В оправдание Уитворта можно сказать, что он получил от Адмиралтейства крайне путанные и невнятные приказы, а вдобавок находившаяся под его командованием 2-я флотилия эсминцев подчинялась непосредственно Лондону, в обход Уитворта и командующего Флотом Метрополии адмирала Форбса.

Тем временем германские эсминцы вошли в фиорд, а линейные крейсера остались в море, двигаясь чуть ли не в кильватер англичанам. 9 апреля в 2.40 Уитворт повернул обратно, чтобы возобновить патрулирование у Вест-фиорда, эскадра следовала с умеренной скоростью 12 узлов, не ожидая никаких неприятностей. В 3.37 с «Ринауна» увидели немецкие корабли, вынырнувшие из снежного заряда в 10 милях слева по носу, они двигались контркурсом с такой же небольшой скоростью. Через 10 минут «Ринаун» повернул влево навстречу немцам и увеличил скорость до 20 узлов. Эсминцы, с трудом преодолевая штормовую волну, старались удержаться за ним. Уитворт полагал, что встретил линейный крейсер типа «Шарнхорст» и тяжелый крейсер типа «Хиппер».

В 3.50 с флагманского «Гнейзенау» заметили какие-то неясные тени на западе. Пока немцы старались разобраться, что происходит, «Ринаун» лег на параллельный курс, в 4.00 на «Гнейзенау» решили, что встретили линкор типа «Нельсон», и сыграли боевую тревогу. На «Шарнхорсте» вообще ничего не подозревали до того, как в 4.05 «Ринаун» дал первый залп с дистанции 18 600 ярдов. Снаряды легли недолетами. Агрессивный командир 2-й флотилии эсминцев капитан 1-го ранга Уобертон-Ли, позднее прославившийся и погибший в Первом бою у Нарвика, приказал своим эсминцам открыть огонь, но это было бесполезно и лишь открыло противнику присутствие эсминцев.

«Гнейзенау» увеличил скорость и чуть отвернул вправо, «Шарнхорст» повторил этот маневр. Участникам этого боя сильно мешала высокая встречная волна, однако более новые немецкие корабли страдали от нее заметно больше, чем английский старичок — «Ринаун» был на 20 с лишним лет старше «немцев». Те набрали скорость 24 узла, и «Ринаун» с трудом удерживался за ними. «Шарнхорст» открыл ответный огонь в 4.10, правильно определив, с кем имеет дело, «Гнейзенау» задержался на одну минуту. В течение 10 минут противники никак не могли нащупать дистанцию. Немцы испытывали заметные трудности, им пришлось развернуть носовые башни назад, поэтому встречная волна захлестывала люки для выброса гильз. Нежная проводка систем управления огнем отказала, и башням пришлось стрелять самостоятельно, отказавшись от центральной наводки. Тем не менее немцы добились двух попаданий в «Ринаун», хотя оба снаряда не взорвались. Один снаряд попал в корму в районе башни «У», второй пробил опору треногой фок-мачты.

«Ринаун» добился попадания в «Гнейзенау» своим шестнадцатым залпом в 4.17, и этот снаряд изменил ход боя. Он попал в верхнюю часть башневидной надстройки, осколки вывели из строя главный КДП и повредили пост управления огнем среднего калибра. «Гнейзенау» немедленно повернул вправо, «Шарнхорст» прошел у него за кормой,

поставил дымовую завесу и повернул следом. «Ринаун» повторил поворот и перенес огонь на «Шарнхорст», но при этом ему пришлось снизить скорость до 23 узлов. Британские эсминцы не могли дать и этого и постепенно отставали от тяжелых кораблей, однако их присутствие нервировало адмирала Лютьенса, он понимал: любое серьезное повреждение его кораблей может стать роковым, так как эсминцы смогут пустить в ход свои торпеды. В этот период «Ринаун» добился двух попаданий в «Гнейзенау» 114-мм снарядами, как это ни странно, одно из них имело достаточно серьезное значение. Снаряд угодил в колпак, прикрывающий дальномер башни «А», и вода начала хлестать в башню еще и через это отверстие. Но тут немцам не повезло — на «Шарнхорсте» начались проблемы в котельном отделении, и он был вынужден снизить скорость, хотя неполадки довольно быстро исправили. В 4.56 «Ринаун» потерял немцев в дождевом шквале, и бой временно прекратился. К этому времени он еще больше снизил скорость, а немцы увеличили ее до 27 узлов, дистанция начала расти.

Казалось, все этим и кончится, однако на «Шарнхорсте» снова возникли проблемы, теперь с правой турбиной, ему пришлось временно снизить скорость до 15 узлов. В это же время Уитворт пошел на риск и увеличил скорость до 25 узлов. В 5.15 немцы снова были обнаружены, и «Ринаун» открыл огонь. Начался самый нудный и неприятный вид боя — «висение на хвосте». На залпы англичан отвечала только кормовая башня «Шарнхорста», но sporadическая стрельба велась на предельных дистанциях, и попаданий больше не было. Машинная команда «Ринауна» совершила настоящий подвиг, в какой-то момент доведя скорость старого корабля до 29 узлов, но это было лишь разовое усилие. Дистанция постепенно увеличивалась, в 5.41 «Ринаун» прекратил огонь, а в 6.15 потерял немцев из вида. И хотя адмирал Уитворт еще почти два часа вел погоню вслепую, бой завершился.

«Ринаун» израсходовал 230 381-мм снарядов, в основном из башен «А» и «В», и 1065 — 114-мм. «Шарнхорст» вы-

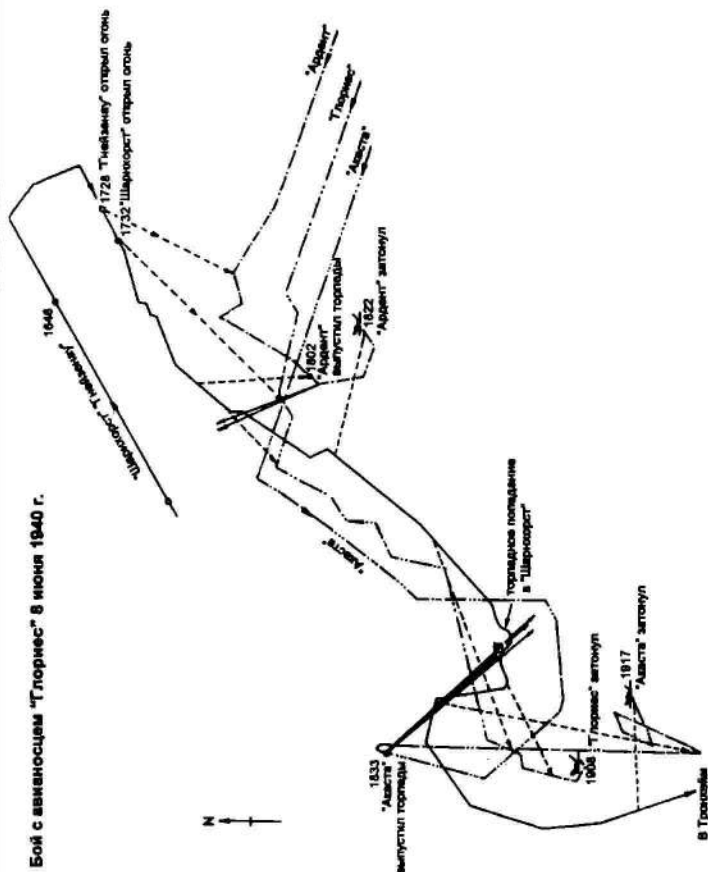
пустил 195 280-мм снарядов (из них 145 башня «Цезарь») и 91 150-мм. «Гнейзенау» выпустил всего лишь 51 280-мм снаряд. Процент попаданий вы можете посчитать сами, однако он был разочаровывающим. Ни о каких 5 процентах Русско-японской или 3 процентах Первой мировой войн не приходилось и мечтать.

Следующий эпизод, в котором участвовали «Шарнхорст» и «Гнейзенау», не просто нетипичен, он уникален. Это первый и единственный случай, когда артиллерийским кораблям, более того, кораблям, претендующим на зачисление в класс линейных, удалось потопить эскадренный авианосец. Разумеется, речь идет о том, как эта сладкая парочка во время эвакуации союзников из Норвегии потопила английский авианосец «Глориес». Можно, конечно, вспомнить и гибель эскортного авианосца «Гэмбир Бей» в бою у острова Самар, но, во-первых, авианосец был все-таки эскортным, а во-вторых, его потопили японские тяжелые крейсера. Вроде бы имело место одно попадание 356-мм снаряда с какого-то японского линкора, но железных доказательств не имеется.

Однако при всей своей уникальности этот случай имеет совершенно четкое объяснение и конкретные причины, можно даже утверждать, что авианосец «Глориес» был обречен изначально. Принято писать, что корабль погиб в результате нескольких грубейших ошибок, допущенных его командиром капитаном 1-го ранга Гаем д'Ойли-Хьюзом. Это совершенно справедливо, но дело в том, что «Глориесом» командовал человек, который просто не мог действовать адекватно, попросту говоря, Гай д'Ойли-Хьюз был сумасшедшим. Однако он был старшим офицером, и отрешить его от командования было очень и очень сложно.

Заявление резкое, но буквально все свидетельствует об этом. Обстановка на борту создавалась совершенно ненормальная, команда не верила командиру, командир не верил команде. Д'Ойли-Хьюз насаждал атмосферу наушниче-

Бой с авианосцем "Горнес" 8 июня 1940 г.



ства и тотального шпионажа, любое сомнение в своих приказах и даже попытку советов воспринимал как покушение на власть капитана. По количеству дезертиров «Глориес» был рекордсменом Флота Метрополии. Командир считал не только возможной, но и нормальной матерную ругань в адрес офицеров в присутствии матросов, дошло до того, что он гонялся по мостику за собственным штурманом с пистолетом в руке и вопил, что застрелит его за ошибки в прокладке. Офицеры авианосца даже обратились к корабельному врачу с просьбой провести обследование командира. Существует версия, что «Глориес» отделился от эскадры только потому, что д'Ойли-Хьюз желал как можно быстрее отдать под трибунал командира боевой авиационной части капитана 2-го ранга Хита за несогласие со своими решениями. Во всяком случае, командующий авианосными силами вице-адмирал Лайонел Уэллс никогда не сказал ни слова, почему «Глориес» получил разрешение следовать в сопровождении всего лишь двух эсминцев. Короче, повторю: авианосец был обречен.

Он был обречен, несмотря на то что немецкие корабли оказались в море почти случайно. Как мы видели, и «Шарнхорст», и «Гнейзенау» испытывали серьезные проблемы в начале Норвежской операции, однако со временем положение германского флота стало таким, что их пришлось 4 июня снова вывести в море, едва был закончен спешный ремонт. Впрочем, обстоятельства сложились так, что операция «Юно», предпринятая немцами от отчаяния, неожиданно увенчалась серьезным успехом. Адмирал Редер намеревался хоть как-то помочь немецкому десанту в Нарвике, положение которого было критическим, и отправил в море эскадру вице-адмирала Маршалля, хотя собственная разведка предупреждала его о присутствии в этом районе крупных сил британского флота, в том числе нескольких линкоров и авианосцев. Маршалль был против операции, но подчинился приказу. Хотя начавшаяся эвакуация англичан просто ошарашила немцев, они использовали представившиеся возможности по максимуму.

Утром 6 июня немецкие корабли потопили несколько британских транспортов, а потом Маршалль отправил тяжелый крейсер «Хиппер» и эсминцы в Нарвик для дозаправки, а сам остался с линейными крейсерами. В 15.46 наблюдатели «Шарнхорста» заметили на горизонте дым, а вскоре на расстоянии около 44 000 ярдов появились и мачты. Линейные крейсера повернули в ту сторону, и стало понятно, что они столкнулись с авианосцем. «Глориес» безмятежно следовал юго-западным курсом в охранении эсминцев «Акаста» и «Ардент», держа скорость 17 узлов. Воздушный патруль поднят не был, не было даже наблюдателей в «вороньем гнезде», словно бы кто-то отменил войну. Собственно, об этом позднее писал адмирал Дадли Паунд: «Казалось, на «Глориесе» забыли, что это военный корабль». Когда на западе показались два неизвестных корабля, д'Ойли-Хьюз отправил «Ардент» проверить, кто это, но тем и ограничился.

Лишь в 16.20, когда стала понятна неприятная истина, д'Ойли-Хьюз начал шевелиться. Он приказал поднять на палубу и вооружить 6 «Суордфишей» и увеличить скорость. Переданный сигнал бедствия был принят крейсером «Девоншир», который находился в 70 милях от места событий, но командир крейсера предпочел соблюдать радиомолчание, так как у него на борту находился король Норвегии. Непонятно, чем он рисковал, ведь вряд ли хоть какой-то немецкий корабль сумел догнать «Девоншир», даже если бы крейсер и был обнаружен. Впрочем, это пустопорожние рассуждения, так как на помощь «Глориесу» все равно прийти никто не успевал.

Немецкие корабли к этому времени уже делали 29 узлов, и в 16.27 они открыли огонь — но обратите внимание! — только средним калибром по эсминцу «Ардент». Лишь в 16.32 «Шарнхорст» дал первый залп по авианосцу, добившись попаданий третьим залпом. Снаряды пробили полетную палубу и взорвались в ангаре.

Эсминцы попытались сделать все, что было в их невеликих силах: поставили дымзавесу, открыли огонь. «Ар-

дент» в 16.42 выпустил торпеды, но «Шарнхорст», обнаружив их приближение с помощью гидрофона, уклонился. «Гнейзенау» вступил в бой с некоторым опозданием, так как ему пришлось обходить «Шарнхорст». Однако он имел скорость на 1,5 узла больше, чем систер-шип, из-за не до совсем отремонтированных котлов, и, выйдя вперед, «Гнейзенау» тоже открыл огонь. В 16.56 его снаряд попал в мостик «Глориеса», убив незадачливого капитана и многих офицеров.

В 17.02 «Ардент», выскочив из дымовой завесы, дал второй торпедный залп, который оказался также неудачным, но теперь «Шарнхорст» расстрелял его, пустив в ход даже 105-мм орудия. В 17.22 эсmineц перевернулся и затонул, причем перед гибелью успел всадить в линейный крейсер один 120-мм снаряд.

Стрельба по «Глориесу» временно прекратилась, так как он был полностью укрыт дымовыми завесами, но это была минутная передышка. В 17.20 снаряд «Гнейзенау» попал в машинное отделение авианосца, он начал быстро терять ход и получил крен на правый борт.

Однако в этот момент с самой лучшей стороны показал себя командир «Акасты» Гласфорд. Авианосец явно был обречен, «Ардент» потоплен, и вряд ли кто серьезно упрекнул бы его, если бы «Акаста» ушел, однако, укрывшись дымзавесой, обошел немецкие корабли и вышел на правый траверз «Шарнхорста», после чего произвел две торпедные атаки. С «Шарнхорста» обнаружили отходящий эсmineц и обстреляли его, но при этом не заметили торпед, и в 17.39 одна из них попала в корму «Шарнхорста», причинив серьезные повреждения.

Сразу после этого немцы прекратили огонь по авианосцам и перенесли его на «Акасту». Уже тонущий эсmineц успел попасть 120-мм снарядом в башню главного калибра «Шарнхорста», после чего он получил добавочную порцию снарядов. В 18.10 затонул «Глориес», а через пару минут — «Акаста». Немцы, опасаясь появления английских линкоров, поспешно ушли. С трех кораблей спаслись все-

го 47 человек, погибли более 1500. Однако повреждения «Шарнхорста» помешали немцам продолжать операцию, и это, вполне вероятно, спасло находящиеся поблизости войсковые конвои. Корабль ремонтировался до конца декабря.

После этого и было решено использовать линейные крейсера в качестве рейдеров на атлантических коммуникациях. Но первая попытка прорыва в океан завершилась провалом — корабли получили серьезные повреждения в шторм и были вынуждены вернуться назад для ремонта. Ремонт был проведен ударными темпами, и 22 января 1941 года «Шарнхорст» и «Гнейзенау» отправились в новый поход, началась операция «Берлин», самая успешная операция немецких линкоров. Честное слово, Мэхен в гробу бы перевернулся, если бы узнал о таком надругательстве над оплотом морской мощи. Описывать этот поход нет особой необходимости, так как он не сопровождался боями с противником, немцы не желали рисковать. Например, 8 февраля они обнаружили конвой НХ-106, следующий из Галифакса, но тут же выяснилось, что его сопровождает линкор «Рэмиллис» — англичане тоже были вынуждены использовать линкоры не по назначению. Адмирал Лютьенс отказался атаковать конвой, ведь пример «Графа Шпее» показал, чем чреват для рейдера бой даже с не самым сильным противником. Атаки нескольких конвоев были успешными, но от SL-63 пришлось уходить, так как его сопровождал линкор «Малайя». После многих приключений линейные крейсера прибыли во французский порт Брест, потопив и захватив за 2 месяца похода 22 торговых судна. Это было здорово, но ведь линкоры строят для других целей.

Следующий выход в океан в мае 1941 года совершил новейший линейный корабль «Бисмарк», и операция «Рейньюбунг», не столь успешная, как «Берлин», получи-

ла куда более широкую известность. Планом предусматривались совместные действия «Бисмарка» и тяжелого крейсера «Принц Ойген» из Германии и линейных крейсеров из Бреста. Но постоянные проблемы с котлами на «Шарнхорсте» и случайное попадание авиационной торпеды в «Гнейзенау» уполовинили намеченные силы. И все-таки «Бисмарк» отправился в рейд, причем Редер дал адмиралу Лютьенсу разрешение атаковать защищенные конвои, но при этом избегая всяческого риска. Линкор должен был связать боем эскорт, а крейсер — топить транспорты, внешне логично, но вот с этого момента начинают возникать некие сомнения. С каким именно эскортом должен был бороться «Бисмарк»? Чтобы разогнать по углам крейсера, вполне хватило бы того же «Гнейзенау», а бой с британскими линкорами не входил в планы германских адмиралов. Зачем же было использовать заведомо избыточные силы? Но что было сделано, то было сделано.

Дальнейшие события опрокинули все постулаты теории вероятности. Одна «золотая пуля» в бою — это вполне приемлемо, но когда на протяжении недели эти самые пули вышибают один за другим два лучших линкора двух разных флотов, это как-то многовато. Немцы перед началом операции постарались организовать систему разведки для обеспечения действий рейдовой группы, но, увы, англичане сработали лучше, хотя приложили заметно меньше усилий. В результате состоялась именно та встреча, которой немцы хотели избежать, — с британскими линкорами, причем не из охранения конвоя, а с ударной группой, направленной на перехват рейдеров. Англичане бросили на охоту за «Бисмарком» целый флот, причем это не метафора, на охоту Флот Метрополии отправился практически в полном составе.

Система разведки у англичан была организована не лучшим образом, и все-таки вечером 23 мая немецкие корабли были обнаружены. Этот первый контакт тоже вызывает вопросы. Согласно отчетам, тяжелый крейсер «Саффолк» **визуально** обнаружил немецкие корабли на расстоянии

около 7 миль, немцы практически в это же время засекли его с помощью гидрофонов и радара. Крейсер пропустил немецкую эскадру и, укрывшись в тумане, начал следить за ней с помощью радара. Через час немцы налетели на крейсер «Норфолк» под флагом контр-адмирала Уэйк-Уокера, который выскочил из тумана на расстоянии всего 6 миль от «Бисмарка», линкор успел дать по нему 5 залпов главным калибром, после чего «Норфолк» тоже скрылся в тумане. А сейчас вопрос: почему технические средства обоих противников обнаруживают корабли только на расстоянии прямой видимости? Почему радар «Саффолка», который имел дальность действия около 13 миль, не сделал этого раньше? Ведь в дальнейшем крейсер следил за немцами именно с этого расстояния.

Кстати, о радарх. Собственные залпы повредили на «Бисмарке» радар обзора носовых курсовых углов, и Лютьенс пропустил вперед «Принца Ойгена», на котором радар был исправлен. Это решение буквально через несколько часов создало большие проблемы англичанам.

А далее произошел еще один мелкий инцидент с большими последствиями, во всяком случае, так полагают некоторые английские историки. Радиogramму «Норфолка» об обнаружении германских кораблей получил вице-адмирал Холланд, который сразу повел свою эскадру (линейный крейсер «Худ» и линкор «Принс оф Уэлс») навстречу немцам. Он рассчитывал встретить противника на рассвете, причем сразу в позиции вождеденного «crossing-T», не особо задумываясь, сколько минут потребуется двум кораблям, чтобы парировать этот самый кроссинг. Однако крейсера Уэйк-Уокера на некоторое время потеряли немцев, и Холланд начал дергаться, меняя курс и варьируя скорость, чтобы постараться найти Лютьенса самостоятельно. В результате к утру он оказался совсем не там по отношению к противнику, где предполагал находиться.

24 мая в 5.15 «Принц Ойген» установил гидроакустический контакт с неизвестными кораблями, в 5.35 англичане обнаружили противника визуально, а в 5.45 — немцы, при-

чем обе стороны испытали серьезные проблемы с опознанием целей. И снова никто не говорит ни единого слова об использовании радаров.

В 5.52 «Худ» дал первый залп, за ним последовал «Принс оф Уэлс», при этом «Худ» ошибочно начал стрелять по немецкому крейсеру, идущему первым, и перенес огонь на «Бисмарк» лишь некоторое время спустя. «Бисмарк» начал стрелять только через 3 минуты, при этом на его мостике произошла достаточно типичная для немцев сцена. Приказ открыть огонь попытался отдать адмирал Лютенс, но капитан 1-го ранга Линдемман резко оборвал его: «Я не позволю выдернуть мой корабль у меня из-под задницы!» — и отдал приказ сам. Английские корабли находились в невыгодном положении, так как могли стрелять только из носовых башен — вот он, результат ночных ошибок и просчетов. Но, судя по всему, британский адмирал не считал это серьезной проблемой, ведь по опыту сражений предыдущей войны эти несколько минут просто не могли сыграть никакой серьезной роли, и в 6.00 он приказал повернуть влево, чтобы ввести в действие кормовые башни. За это время все корабли успели дать по 6—8 залпов, однако «Принс оф Уэлс» успел добиться 3 попаданий в «Бисмарк», хотя его «сырые» башни то и дело давали пропуски и залпы получались трехорудийными. «Худ» стрелял неточно, что вполне объясняется сменой целей.

Но завершить маневр англичане не успели, в 6.01 «Бисмарк» дал пятый залп, и бой фактически закончился. Один или несколько тяжелых снарядов попали в районе готмачты «Худа», произошел взрыв, и гордость Королевского флота, символ морского могущества Британии линейный крейсер «Худ» исчез под водой. Разбору причин его гибели посвящены несколько книг, пересказывать которые нет необходимости, все завершилось детонацией кормовых погребов главного калибра. «Принс оф Уэлс» был вынужден резко отвернуть, чтобы не протаранить обломки.

Кстати, описываемая практически всеми очевидцами сцена героического залпа носовых башен уже тонущего ли-

нейного крейсера была поставлена под сомнение экспедицией Балларда. При осмотре останков «Худа», покоящихся на дне океана, выяснилось, что у него отломлена носовая часть, что могло быть следствием еще одного взрыва погребов, и такую вспышку вполне можно было принять за пламя последнего залпа. Но категорически утверждать что-то здесь нельзя, так как в отличие от обломков «Бисмарка» и «Ямато» были лишь поверхности осмотрены, но не детально обследованы.

Разумеется, командир «Принс оф Уэлса» капитан 1-го ранга Лич не собирался сдаваться даже после гибели адмирала. Он продолжал бой, но в результате сокращения дистанции немцы начали использовать сначала 150-мм, а потом даже 105-мм орудия. Линкор получил несколько попаданий, хотя большинство немецких снарядов не взорвалось, их попадания даже не замечали. Например, 381-мм снаряд, пробивший обшивку в 8,5 метра ниже ватерлинии, воткнулся в противоторпедную переборку и мирно упокоился там. Его обнаружили только при осмотре в сухом доке. Из трех 203-мм снарядов взорвался тоже только один. А о снаряде, пронизавшем компасный мостик, в ходовой рубке узнали, лишь когда из переговорных труб полилась кровь.

В общем, капитан 1-го ранга Лич решил дальше не испытывать судьбу, и в 6.06 «Принс оф Уэлс» резко отвернул от противника и начал отход, поставив дымовую завесу. Немцы по инерции дали еще пару залпов, но на этом все завершилось. Обратите внимание: огонь был открыт через 17 минут после установления визуального контакта, а сам бой линейных кораблей длился всего 14 минут, таким теперь стал темп развития событий.

Собственно, из-за скоротечности боя его и анализировать сложно, весь анализ, как правило, сводится к решению вопроса: а почему «Бисмарк» так и не добил поврежденный британский линкор? Ответ был довольно простым: повреждения «Бисмарка». Хотя в него попали всего три 356-мм снаряда, из которых два тоже не взорвались, повреждения корабля оказались очень неприятными, еще

раз продемонстрировав, чем рискует рейдер при бое с равным по силе противником. Первый снаряд попал в носовую часть и пробил ее насквозь, не взорвавшись, однако в пробойну начала поступать вода, вдобавок был разрушен трубопровод от носовой группы цистерн. Другой снаряд попал под броневым поясом и взорвался при ударе о противоторпедную переборку, в результате были выведены из строя два котла. «Бисмарк» получил дифферент на нос и крен 9 градусов на левый борт, скорость упала, и погоня за «Принс оф Уэлсом» превращалась в занятие довольно сомнительное. Как рейдер, «Бисмарк» потерял свою ценность, теперь ему оставалось лишь возвращаться домой.

Дальнейшие события, при всей их кажущейся незначительности, заслуживают внимания. Англичане не желали отпускать от себя «Бисмарк», крейсера Уэйк-Уокера и «Принс оф Уэлс» упорно держались поблизости. В 18.39 «Бисмарк», неожиданно выскочив из дождевого шквала, с дистанции 10 миль обстрелял «Саффолк». Попаданий не было. «Принс оф Уэлс», видя опасность, грозящую товарищу, поспешил на помощь и дал несколько залпов с дальней дистанции, «Бисмарк» ответил, попаданий не было. 25 мая в 1.30 состоялась очередная короткая перестрелка — и снова безрезультатно! Так настолько ли хороши были немецкие артиллеристы, как это принято изображать в современной литературе?!

Дальнейшие события отлично известны, и мы остановимся лишь на завершении боевого пути «Бисмарка». После повреждения рулей авиаторпедой поздно вечером 26 мая поход самого большого в мире рейдера можно было считать завершенным. Можно было дожидаться подхода линейных кораблей адмирала Тови, но англичане решили поторопить события, и следивший за «Бисмарком» крейсер «Шеффилд» навел на него флотилию эсминцев. В течение всей ночи эти маленькие кораблики кружили вокруг поврежденного линкора, обстреливая его из орудий и пуская торпеды. Всего английские корабли израсходовали 16 торпед, но не добились ни одного попадания, принимая

за взрывы вспышки выстрелов немецких орудий. Лишь один осветительный снаряд, вероятно с эсминца «Маори», упал на полубак линкора и вызвал небольшой пожар, который был быстро потушен. Ответный огонь линкора, использовавшего все калибры, также был неудачен — лишь несколько осколочных пробойн от близких разрывов.

К утру 27 мая стальное кольцо вокруг «Бисмарка» окончательно затянулось. На горизонте болтались эсминцы, а примерно в 8.00 с севера подошел «Норфолк» — адмирал Уэйк-Уокер явно хотел реабилитироваться за предыдущие события, хотя всерьез упрекнуть его в чем-то сложно. Забегая вперед, скажем, что чутье не обмануло адмирала — Черчилль попытался затеять разбирательство по поводу «недостаточной агрессивности». А вскоре появились и британские линкоры, это были флагман командующего Флотом Метрополии адмирала Тови новый линкор «Кинг Джордж V» и ветеран «Родней». Тови внес одно новшество в свою тактику — разрешил «Роднею» маневрировать самостоятельно. Но мало кто знает, что это было прямым нарушением боевых инструкций британского флота, и если бы бой кончился как-то иначе, вполне вероятно, мы бы стали свидетелями «второго процесса адмирала Бинга».

Бой начался в 8.47 залпом «Роднея» с дистанции 25 000 ярдов. Рысканье «Бисмарка» на курсе заметно мешало немецким артиллеристам, и максимум чего они сумели добиться — несколько раз накрыть «Родней», но все ограничилось попаданиями осколков. Англичане стреляли хуже, для начала артиллеристы «Кинг Джорджа V» спутали свои всплески с роднеевскими и исправились только в 8.53. Различные источники расходятся относительно времени первого попадания в «Бисмарк» — часть указывает, что первого попадания добился «Родней» в 8.58 в район башни «Антон», часть — что это был снаряд «Кинга», попавший в 8.54 под основание носовой надстройки «Бисмарка».

В 8.54 в бой вступил «Норфолк», обстреливавший германский линкор с другого борта, причем именно он до-

бился первого серьезного успеха, прямым попаданием уничтожив главный КДП «Бисмарка». После этого меткость стрельбы немецкого линкора окончательно упала, теоретически носовой и кормовой КДП могли обеспечить наводку башен, на практике они с этим не справились. Не улучшали положение и постоянные переносы огня с «Роднея» на «Кинг Джордж V» и обратно. В 9.01 огонь открыл подошедший «Дорсетшир», и практически тут же тяжелые снаряды «Роднея» вывели из строя носовые башни «Бисмарка», и бой окончательно превратился в избиение. Все три линкора пустили в ход среднюю артиллерию, хотя это было совершенно необязательно.

К 9.08 «Родней» сблизился до расстояния 11 000 ярдов и выпустил 6 торпед. Это был первый и последний случай во Второй мировой войне, когда линейный корабль использовал торпеды. Кстати, всего в этом бою «Родней» израсходовал 12 торпед, **вроде бы** — но не более! — добившись одного попадания. Если это так, это было первым и последним попаданием в цель торпеды, выпущенной линейным кораблем. Полвека конструкторы ослабляли корпуса бронированных гигантов подводными торпедными аппаратами, и все их усилия увенчались одним-единственным сомнительным попаданием...

Стрельба англичан тоже была не слишком меткой, может быть, это объяснялось их причудливым маневрированием, которое не имело особого смысла, так как сопротивление «Бисмарка» было чисто символическим. Он потерял все посты управления огнем, а самостоятельная наводка башен не гарантировала никакого результата. В 9.13 из-за сотрясений на «Кинг Георг V» вышел из строя радар типа 284, пришлось использовать для измерения дистанции радар 279, и стрельба английского флагмана стала совсем скверной, недаром адмирал Тови накричал на свое артиллериста. А тут еще испортился механизм заряжания в башне «А», и она замолчала на 30 минут, «Кингу» пришлось перейти на двухорудийные залпы, что при наличии 10 орудий главного калибра было даже смешно. В 9.31 орудия

«Бисмарка» дали последний выстрел, и начался расстрел обреченного корабля. И вот здесь англичане допустили понятную, но грубую ошибку, их линкоры подошли к «Бисмарку» почти вплотную, поэтому снаряды шли почти горизонтально и разрушали борт и надстройки немецкого линкора, но не затрагивали подводную часть. Поэтому финальная часть боя затянулась до неимоверности, и расход снарядов был просто чудовищным.

«Родней» прекратил стрельбу в 10.14, выпустив 375 406-мм и 716 152-мм снарядов, «Кинг Георг V» прекратил огонь в 10.21, израсходовав 339 356-мм и 660 133-мм снарядов. Свой вклад внесли и тяжелые крейсера: «Норфолк» израсходовал 527 203-мм снарядов, а «Дорсетшир» — 254. Общее количество попаданий в «Бисмарк» может достигать до 400, однако большинство из них пришлось в надстройки и опасности потопления не создали. В конце концов адмирал Тови приказал крейсерам добить немецкий линкор торпедами, что было сделано также достаточно неумело. В 10.25 «Дорсетшир» выпустил 2 торпеды в правый борт «Бисмарка», которые только спрямили имеющийся крен на левый борт, и лишь после торпеды, выпущенной в 10.36 в левый борт, «Бисмарк» начал быстро крениться, одновременно погружаясь кормой.

Впрочем, немцы утверждают, что корабль затонул после того, как были приведены в действие подрывные заряды. Несомненно, заряды были подорваны, но «Бисмарк» к этому времени уже все равно тонул. Масла в огонь этого бессмысленного спора подлили результаты осмотра линкора, лежащего на дне океана. Камеры спускаемых аппаратов **не увидели** ни одной торпедной пробоины, что естественно, ведь корпус «Бисмарка» довольно глубоко погрузился в ил. Но из этого был сделан сенсационный вывод — торпедных попаданий не было вообще! И лет через 50 очередные конспирологи, потрясая снятыми фильмами, будут это выдавать за непреложный факт.

Кстати, результаты этого боя (и боев на Средиземном море) позволяют утверждать, что процент попаданий в

Датском проливе был невероятно высоким, и весь тот бой можно считать набором совершенно невозможных случайностей.

Дальнейшая карьера немецких тяжелых кораблей катилась по нисходящей, хотя эта кривая имела несколько резких изломов. Второй настоящий немецкий линкор «Тирпиц» всю свою недолгую жизнь притворялся «fleet in being», хотя получалось это далеко не всегда. Базируясь в Норвегии он, словно дамоклов меч, нависал над маршрутами полярных конвоев, но подействовать у него получилось ровно один раз — угроза атаки (или слишком горячее желание заманить германский линкор в ловушку) помогла немцам разгромить конвой PQ-17. Все остальное время этот грозный корабль представлял собой заманчивую цель для британских самолетов, подводных лодок и всего остального, что способен придумать изобретательный человеческий ум. Более показательна для истории «Тирпица» не слишком удачная попытка атаки конвоя PQ-12.

А дальше было совсем плохо. Дальше был знаменитый Новогодний бой, происшедший 31 декабря 1942 года, в котором корабли Оси, на сей раз немецкие, встали на один уровень с итальянскими в не менее знаменитом Втором бою в заливе Сирт. Правда, сами линкоры в этом бою не участвовали, но после того, как 4 британских эсминца сумели защитить конвой от нападения карманного линкора, тяжелого крейсера и шести гораздо более сильных немецких эсминцев, Гитлер пришел в бешенство и приказал разоружить все корабли германского ВМФ, одновременно отправив в отставку его главнокомандующего гросс-адмирала Редера. Сменивший Редера гросс-адмирал Дениц сумел кое-что спасти, но самой громкой операцией, которую после этого провели германские линкоры, стал разгром шахтерского поселка на Шпицбергене. А примерно через год, 26 декабря 1943 года, после этих событий линейный крейсер «Шарнхорст» принял свой последний бой.

20 декабря из Лох Ю в Шотландии вышел в море конвой JW-55B, он направлялся в Россию. Для англичан это был лишь один из многих конвоев, но, учитывая потенциальную угрозу со стороны немецких кораблей, базирующихся в Норвегии, он, как и все полярные конвои, получил достаточно мощное сопровождение. Обратите внимание на тонкость: не непосредственное сопровождение, которое было совершенно стандартным, а именно прикрытие. Совсем недалеко от конвоя держалась эскадра вице-адмирала Барнетта: тяжелый крейсер «Норфолк» (между прочим, участник охоты на «Бисмарк»!) и легкие крейсера «Белфаст» и «Шеффилд» (и этот был там!). А на почтительном расстоянии, чтобы не быть обнаруженным немецкими самолетами, следовал линкор «Дьюк оф Йорк» под флагом командующего Флотом Метрополии адмирала Фрезера в сопровождении легкого крейсера «Ямайка» и 4 эсминцев.

После того как немецкие подводные лодки обнаружили конвой, адмирал Дениц приказал линкору «Шарнхорст» и эсминцам 4-й флотилии перехватить его и уничтожить. 25 декабря 1943 года началась операция «Остфронт». Гросс-адмирал, похоже, не подумал, что накануне нового, 1944 года это далеко не самое удачное название. Ведь к этому времени немецкие войска на всем протяжении Восточного фронта откатывались назад, уже потерпев несколько тяжелых поражений, и такое название вполне можно было бы счесть дурным предзнаменованием. Приказ Деница гласил: «Действовать агрессивно», — но при этом сопровождался стандартными для командования немецкого флота оговорками, разрешающими контр-адмиралу Бею, командовавшему немецкой эскадрой, отойти, если вдруг будут встречены английские тяжелые корабли. Но, как во время операции «Рейньюбунг», авиаразведка подвела моряков, Бей не подозревал о том, что в море находится британский линкор.

Погода постепенно ухудшалась, и сильный ветер превратился в штормовой, эсминцы, сопровождающие «Шарнхорст», начали испытывать серьезные трудности. В очеред-

ной раз подтвердилась старая истина: германские корабли не обладают достаточной мореходностью, ведь британские эсминцы, сопровождающие конвой, тоже столкнулись с проблемами, но сумели их преодолеть. Утром 26 декабря немецкая эскадра вышла в намеченную точку в 40 милях к юго-востоку от острова Медвежий и начала поиск конвоя. Адмирал Бей приказал эсминцам развернуться в поисковую завесу впереди «Шарнхорста» и начать движение на юго-запад вдоль предполагаемой линии курса конвоя. В результате шторма и проблем со связью они потеряли контакт со своим флагманом и направились в базу, «Шарнхорст» остался один, превратившись в классический рейдер.

В какой-то момент он подошел к конвою на расстояние 30 миль, но тут перед ним возникли крейсера адмирала Барнетта. В 8.34 «Белфаст» с помощью радара на дистанции 34 000 ярдов обнаружил неизвестный корабль — прошло всего три года войны, как англичане научились это делать, вспомните, какую ограниченную пользу приносили им радары в предыдущих операциях. В отличие от немецких британские адмиралы в подобных ситуациях не колебались никогда, и Барнетт пошел навстречу противнику.

В этот момент командовавший немецкими эсминцами капитан 1-го ранга Йоханнессен передал по радио, что видит противника и собирается атаковать его. Но довольно быстро выяснилось, что он намеревается обстрелять собственный эсминец Z-38, оторвавшийся от строя.

В 9.21 «Шарнхорст» был обнаружен визуально, а через три минуты «Белфаст» открыл огонь осветительными снарядами. Немцы были застигнуты врасплох и, когда «Норфолк» начал стрелять по «Шарнхорсту», даже не ответили. Первые залпы британского крейсера оказались на удивление точными для таких условий, прямыми попаданиями был уничтожен носовой радар FuMo27 и разбит левый носовой ПУАЗО. «Шарнхорст» поспешно отвернул влево и открыл огонь из кормовой башни, увеличил скорость до 30 узлов и постарался оторваться от англичан.

Ему это удалось, так как гораздо более крупный линкор меньше страдал от шторма, чем крейсера. Кстати, эсминцы Йоханнессена видели вспышки выстрелов вдали, но продолжали следовать прежним курсом на юго-запад, прочь от места боя.

В 10.14 адмирал Барнетт повернул обратно к конвою, выполнив свою задачу — отогнав противника. Вскоре к нему присоединились 4 эсминца из охранения конвоя. Тем временем адмирал Бей снова повернул «Шарнхорст» на север, чтобы все-таки попытаться найти конвой, ведь Дениц приказал «действовать агрессивно». Это решение нельзя назвать ошибкой, ведь «Дьюк оф Йорк» пока еще находился на расстоянии 160 миль. В 12.21 британские крейсера снова обнаружили линейный крейсер и открыли огонь. Перестрелка опять получилась довольно нерешительной, однако на сей раз пострадавшими оказались англичане, точнее, «Норфолк», получивший два 280-мм снаряда. Один попал в барбет башни «Х», выведя ее из строя, причем командир корабля приказал на всякий случай затопить погреб башни, вторым попаданием были выведены из строя радары «Норфолка». И как раз в тот момент, когда положение Барнетта могло стать критическим, адмирал Бей приказал повернуть на юг и прервать бой. Он опасался встречи с 7 кораблями, вооруженными торпедами. Снова, практически один в один, повторилась ситуация боя у Ла-Платы. В решающий момент у немецкого командира сдают нервы, а за такое на войне приходится платить **очень** тяжело. Так оно и получилось, «Шарнхорст» пошел прямо навстречу кораблям адмирала Фрезера, крейсера адмирала Барнетта последовали за ним.

В 16.17 радар «Дьюк оф Йорка» на дистанции 45 500 ярдов обнаружил нечто, впрочем, на борту английского флагмана никто не стал гадать, что это за корабль. Фрезер намеревался открыть огонь, когда дистанция сократится до 12 000 ярдов, эсминцы получили приказ воздержаться от торпедной атаки до особого распоряжения. Немецкий корабль оказался в капкане, вырваться из которого было

крайне сложно, единственным козырем «Шарнхорста» оставалась высокая скорость. В 16.44 «Дьюк оф Йорк» повернул немного вправо, чтобы вести огонь всем бортом, а через 3 минуты дал залп из 133-мм орудий осветительными снарядами. Одновременно это же сделал «Белфаст».

И снова немцы оказались застигнуты врасплох, к своему огромному изумлению, в мерцающем свете ракет англичане увидели, что башни немецкого корабля стоят в диаметральной плоскости, по-походному. Хотя адмирал Бей отреагировал немедленно, повернув «Шарнхорст» на север, чтобы постараться уйти от противника, его положение было почти безнадежным. Снаряд первого же залпа британского линкора в 16.52 попал в башню «Антон» и заклинил ее. В погребах начался пожар, их затопили, одновременно залив и погреба башни «Бруно». Впрочем, эти удалось быстро осушить, и башня снова начала стрелять. Один из снарядов третьего залпа «Дьюк оф Йорка» уничтожил ангар «Шарнхорста» и перебил расчеты зенитных орудий, установленных рядом. Еще один снаряд повредил систему вентиляции башни «Бруно», и та после каждого залпа заполнялась едким дымом.

В 16.57 «Шарнхорст» встретили подходившие с севера «Норфолк» и «Белфаст», которые тоже открыли огонь, поэтому адмирал Бей был вынужден повернуть на восток. В этот момент эсминцы «Сэведж» и «Сомарец» оказались недалеко от линейного крейсера, и английские же осветительные снаряды выдали их. «Шарнхорст» обстрелял эсминцы, и те отвернули, так как Фрезер не дал приказа на торпедную атаку. Снова начался самый нудный вариант сражения — бой на отходе. «Дьюк оф Йорк» стрелял из носовых башен, «Шарнхорст» отвечал из кормовой. Стрельба немцев в это время была неточной, «Шарнхорсту» удалось всего лишь перебить стойку треногой фок-мачты «Дьюк оф Йорка», «Ямайка» получила несколько осколочных пробоин — и все.

Расстояние между противниками понемногу, но увеличивалось, все-таки «Шарнхорст» имел небольшое преиму-

щество в скорости. И дальше начинается самый непонятный отрезок морского боя у Нордкапа, казалось бы, хронология событий подтверждается показаниями спасшихся моряков «Шарнхорста», но при этом все они противоречат элементарной логике.

В 18.20 из-за увеличения расстояния «Шарнхорст» **вроде** прекратил огонь, стрелять продолжал только «Дьюк оф Йорк», и немецкий корабль получил роковое попадание. В правый борт попал 356-мм снаряд, пробил цитадель и верхнюю бронепалубу, скользнул вдоль нижней и пробил 80-мм броневой гласис над котельным отделением № 1. Взрывом были выведены из строя 4 котла, и скорость «Шарнхорста» упала до 8 узлов. Великолепная работа машинной команды позволила частично исправить повреждения, и вскоре корабль снова мог развить 22 узла, но этого было слишком мало. Адмирал Бей радировал в Берлин: «Мы будем сражаться до последнего снаряда».

Судя по всему, большинство русскоязычных источников ошибаются, указывая, что это произошло в 18.00, однако это совершенно не объясняет, почему «Дьюк оф Йорк» не только не догнал «Шарнхорст», но даже в 18.24 прекратил стрельбу. Источник этого находится на странице 172 известной книги У. Гарцке и Р. Дулина «Линейные корабли. Ось и нейтральные страны». Кстати, о прекращении стрельбы английским линкором сообщают те же авторы, только в другом томе своей работы. Однако иные источники указывают, что это попадание имело место в 18.22, и английский линкор прекратил огонь в 18.24, когда расстояние достигло 21 400 ярдов, радар типа 284 вышел из строя от постоянных сотрясений, а совсем не из-за попадания в фок-мачту. В 18.40 адмирал Фрезер радировал адмиралу Барнетту: «Я почти не надеюсь догнать «Шарнхорст» и следую на поддержку конвою», — после чего приказал повернуть на юг.

Но прежде чем приказ был исполнен, пост управления огнем сообщил, что расстояние до немецкого корабля резко сокращается. Адмирал Фрезер сразу отменил

свой приказ: «Я уже решил повернуть к норвежскому берегу, надеясь, что противник тоже проследует туда и даст моим эсминцам шанс атаковать его. Однако когда я узнал о падении скорости «Шарнхорста», то повернул прямо на него».

Именно здесь свое слово сказали британские эсминцы, которые воспользовались благоприятным случаем и атаковали немецкий корабль торпедами. Точных сведений о попаданиях мы не имеем, но предполагается, что из 28 выпущенных в цель попали 4 торпеды. Скорость линейного крейсера снова упала, но теперь уже окончательно. В 19.01 «Дьюк оф Йорк» и «Ямайка» снова открыли огонь по «Шарнхорсту», тут же вмешались «Норфолк» и «Белфаст». Немецкий корабль кое-как отстреливался из кормовой башни «Цезарь», но в 19.16 замолчала и она. «Шарнхорст» имел сильный крен на правый борт, скорость снизилась до 10 узлов. Как и в случае с «Бисмарком», началось добивание обреченного корабля.

В 19.19 флагман Фрезера находился всего в 4000 ярдов от «Шарнхорста» и продолжал стрелять. Но адмиралу это надоело, и он приказал потопить его торпедами. В этом увлекательном занятии приняли участие все желающие — крейсера «Ямайка» и «Белфаст», 4 эсминца. Несмотря на ужасное положение, «Шарнхорст» продолжал отстреливаться из мелких зениток, которые кое-где еще уцелели. В 19.28 английский линкор прекратил стрельбу.

В 19.45 немецкий корабль исчез в густом облаке дыма, на английских кораблях услышали сильный взрыв, вероятно, это были погреба. «Белфаст», который намеревался произвести очередную торпедную атаку, уже ничего не обнаружил. Англичане сумели поднять из ледяной воды всего 36 человек, погибли 1932.

Британский линкор одержал свою последнюю победу, затратив на это 336 356-мм и 531 133-мм снаряд. Считается, что в «Шарнхорст» попали 33 тяжелых снаряда. Британские крейсера выпустили 161 203-мм и 974 152-мм снарядов, также были израсходованы 55 торпед. То есть

расход боеприпасов снова оказался чудовищным, но исход боя определила одна-единственная «золотая пуля». Если бы не она, глядишь, «Шарнхорст» мог бы и спастись.

Судьба остальных немецких линкоров незавидна, все они были перебиты британской авиацией в собственных портах, причем «Тирпиц» и «Лютцов» стали жертвами чудовищных 5-тонных бомб «Толлбой», которым не мог противостоять ни один корабль в принципе.



Стоя в порту

Можно без большого преувеличения сказать, что история французского военно-морского флота завершилась 21 октября 1805 года недалеко от мыса Трафальгар. Нет, разумеется, даже в эпоху наполеоновских войн морские бои продолжались до самого 1815 года, но это были, если уж говорить более точно, мелкие стычки и схватки отдельных кораблей. Более французский флот не осмеливался противостоять британскому, да и впоследствии его биография не отмечена никакими примечательными событиями. Ну и, разумеется, в тот же самый день завершилась боевая деятельность французских линкоров. Французы продолжали строить корабли, временами очень даже неплохие, иногда им удавалось даже совершить какой-то прорыв в области военного кораблестроения, как, например, с первым мореходным броненосцем «Глуар». Впрочем, броненосцем ли? Дело в том, что железные накладки на борт «Глуара» броней можно назвать лишь с огромной натяжкой, ведь они представляют собой не более чем узкие и длинные железные бруски, прокованные паровым молотом, а полноценной броней во все времена могли считаться только катаные широкие плиты. Во всяком случае, пробный обстрел своей «брони» французы так и не рискнули провести. Далее французский линейный корабль прошел положенный путь эволюции, интересной вехой на котором стали двухдечные парусные броненосцы типа «Маджен-

та», больше ни одна страна не рискнула создавать подобные конструкции. Однако этот флот не может занести себе в актив ни одной победы в морских сражениях, даже во время Франко-прусской войны 1870 года, когда французы обладали абсолютным превосходством в силах, не было сделано совершенно ничего. Разумеется, объяснения этому были найдены, ведь кто хочет, тот всегда найдет повод.

Переход к эпохе стандартных броненосцев был памятен тем, что французы снова выдвинули несколько оригинальных концепций. Прежде всего их корабли отличались чрезмерно развитыми надстройками, за что первый из таких броненосцев «Гюш» получил прозвище «Гранд Отель». Он и все последующие броненосцы были защищены толстым броневым поясом по ватерлинии, но этот пояс был слишком узким, и весь надводный борт и величественные надстройки оставались уязвимы для попадания даже самого мелкого снаряда. И уж совершенно непонятным выглядит ромбическое размещение орудий главного калибра в одноорудийных башнях. Оно было бы вполне оправданным для крейсера, который ведет бой в одиночку, так как позволяет при любых курсовых углах держать противника под огнем трех орудий, но ведь речь-то идет о линейном корабле! Он должен сражаться в составе эскадры, находясь в кильватерной колонне, где это преимущество не имеет решительно никакого значения. Зато на первый план выходит недостаток ромбической схемы — никогда корабль не будет стрелять по противнику из всех четырех орудий. К тому же по неизвестной причине бортовые орудия имели калибр всего лишь 274 мм, что было явно недостаточно. Впрочем, к середине 1880-х годов французы успокоились и перешли к броненосцам привычной схемы с двумя двухорудийными 305-мм башнями в оконечностях. Однако они изменили бы сами себе, если бы и здесь не проявили оригинальность — большинство средней артиллерии на французских кораблях располагалось в башенных установках, тогда как все остальные флоты оставались приверженцами казематной схемы, к тому же, если так можно сказать,

были построены шесть броненосцев семи различных типов. Но этого было мало, и французы предложили нечто из ряда вон... Так в 1903 году появился броненосец береговой обороны «Анри IV», имевший линейно-возвышенное расположение башен. К счастью для себя, французы так и не сумели испытать свои кораблестроительные принципы в бою, а вот русские дорого заплатили в Цусиме за просчеты инженера Лаганя. Для скорострельных орудий и фугасных снарядов сложно было найти более заманчивую цель, чем эти египетские пирамиды, разгуливающие по морю. Пожары и разрушения погубили броненосцы типа «Бородино» даже без пробития сплошного броневоего пояса.

Далее все пошло по накатанной колее: типовой броненосец «Республик», на котором были исправлены все упомянутые недостатки, усиление средней артиллерии — броненосец «Либерте», переходный полудредноут «Дантон» и, наконец, дредноуты типа «Курбе». Но долго такое терпеть было просто невозможно, и французские конструкторы снова начинают странные эксперименты — главный калибр супердредноутов «Бретань» имеет дальность стрельбы всего лишь 97 кабельтовых, непозволительно мало для 340-мм орудий. Дальше — больше, в 1913 году закладываются дредноуты типа «Норманди» с четырехорудийными 340-мм башнями. В первоначальном варианте проекта маячат еще и спаренные казематные установки, эксперимент так уж эксперимент. Но проверить в деле эти странные корабли французам не привелось, через год началась Первая мировая война, после которой стране стало уже не до дредноутов.

В годы Великой войны, как ее тогда называли, французские линкоры оставались пассивными созерцателями и не приняли участия ни в одном сражении. Правда, имело место одно боевое столкновение, которым французские моряки вряд ли гордятся.

16 августа 1914 года примерно в 8.30 старый австрийский крейсер «Цента», патрулировавший у побережья

Черногории, имел несчастье налететь на главные силы французского флота под командованием адмирала Буэ де Лапейрера, который имел под своим командованием дредноуты «Курбе» и «Жан Бар», 8 броненосцев, 6 броненосных и один бронепалубный крейсера и 36 миноносцев. Кроме того, неподалеку находились 2 английских броненосных крейсера и 12 эсминцев. Вряд ли все французские корабли участвовали в бою, но тем не менее сил было более чем достаточно.

Сопровождавший «Центу» миноносец «Улан» сразу начал уходить, бронепалубный крейсер «Жюрьен де ла Гравьер» вместе с французскими миноносцами бросился в погоню, но не догнал «Улана», который ускользнул в бухту Каттаро. В 9.00, когда дистанция сократилась до 12 000 метров, французские корабли открыли огонь, «Цента» не могла отвечать, так как дистанция была слишком велика для ее 120-мм орудий. Только когда расстояние сократилось до 9000 метров, австрийцы смогли отвечать, но исход столкновения был предreshен.

Вскоре крейсер получил попадание в машинное отделение, был перебит правый паропровод, корабль начал терять ход. Потом последовали несколько попаданий в носовую часть, но «Цента» продолжала отстреливаться из орудий левого борта до последней возможности. Был разрушен мостик, вода через пробоины хлынула в котельные отделения, и крейсер начал тонуть. Пожары стали неконтролируемыми, после чего командир крейсера капитан 2-го ранга Пахнер отдал приказ покинуть корабль. Видя все это, адмирал де Лапейрер в 9.20 приказал прекратить огонь. На «Центе» произошло еще несколько взрывов, и в 9.40 крейсер затонул. Французы даже не попытались спасти команду, объясняя это близостью батарей Каттаро. На корабле погибли 174 человека, 139 сумели добраться до берега.

У немцев есть поговорка: «Чем сильнее враг, тем больше чести», маленький австрийский крейсер вполне заслужил уважение. Уже после войны французский адмирал

Бьенаме писал: «Уничтожение этого маленького крейсера водоизмещением 2500 тонн потребовало беспорядочной стрельбы всей артиллерии флота в течение 20 минут, причем были израсходованы более 500 тяжелых снарядов, а два 240-мм и одно 190-мм орудие вышли из строя. Такого же результата мог бы добиться один наш броненосный крейсер всего за 5 минут несколькими меткими выстрелами. Полученный результат совершенно не соответствует потраченным усилиям». Кстати, австрийцы утверждают, что эти две башни на французских броненосцах были выведены из строя меткими попаданиями крошечных снарядов крейсера, но оставим это на их совести.

Вот так завершился **первый и последний** «морской бой», в котором участвовали французские линкоры. Конечно, броненосцы в рамках общей тенденции использования кораблей второй линии для решения второстепенных задач занимались обстрелами берега во время Дарданелльской операции, причем «Буве» погиб, подорвавшись на турецкой мине, но все это происходило где-то на задворках большой войны. Понятно, что это описание не совсем на своем месте, но куда его еще приткнуть? Единственным знаменательным событием для французских дредноутов стала торпеда австрийской подводной лодки U-12, которую 31 декабря 1914 года поймал «Жан Бар», причем прямо в винный склад, находящийся рядом с носовыми артпогребами. Любопытная деталь, не правда ли?

Новый этап «линкорной гонки» запустили именно французы, заложившие в 1932 году «Дюнкерк» — специальный корабль для борьбы с немецкими карманными линкорами. Здесь французские кораблестроители снова обратились к излюбленным четырехствольным установкам. И если для главного калибра это еще имело какие-то оправдания, то объединение 130-мм орудий по четыре ствола в башне объяснить крайне сложно. В размещении обеих башен главного калибра в носовой части корпуса нет ничего нового, путь проложили англичане со своими

«Нельсонами». А вот с классификацией этих кораблей возникают определенные проблемы. По чисто формальным признакам их следует отнести к линкорам или хотя бы к линейным крейсерам, если учитывать их скорость, так требуют статьи Вашингтонского договора, именно так поступают и все историки. Однако вспомним постулат родоначальника класса линейных крейсеров адмирала Фишера: корабль имеет орудия калибра, равного калибру современных ему линкоров, хотя число орудий может быть меньше. К этому времени все ведущие морские державы имели линкоры, вооруженные 381-мм и даже 406-мм орудиями, на фоне которых французские 330-мм орудия выглядели совершенно неубедительно. По тем же самым формальным признакам (главный калибр более 203 мм) мы ведь должны и немецкие «Дойчланды» отнести к настоящим линкорам, хотя сами немцы сначала называли их броненосцами, а потом переклассифицировали в тяжелые крейсера. Прodelать то же самое с французскими «Дюнкерками» и немецкими «Шарнхорстами» никто не решился, оставив их среди линейных крейсеров, это было грубой ошибкой, что и доказали события следующей войны.

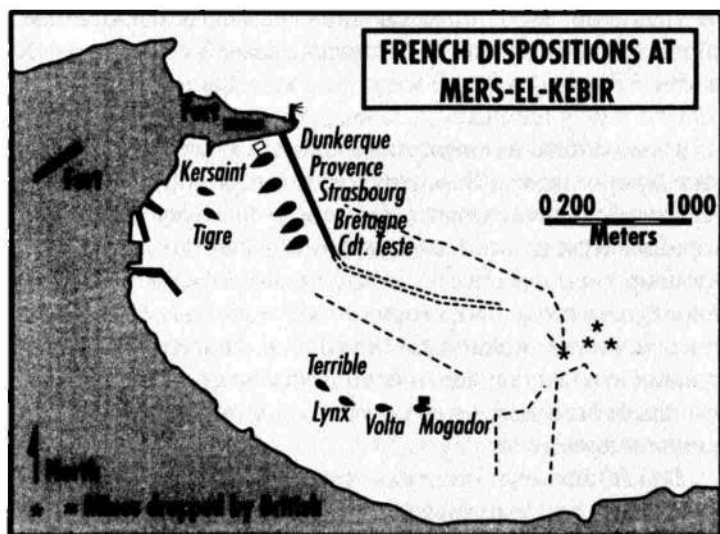
После этого французы перешли к строительству уже настоящих договорных линкоров типа «Ришелье», сохранив характерные особенности, проявившиеся при постройке «Дюнкерков» — четырехорудийные башни главного калибра, установленные в носовой части корпуса. Правда, судя по всему, сами новаторы так и не были до конца уверены в справедливости подобного решения, потому что последний, четвертый корабль — «Гасконь» — был перепроектирован, и одна башня уехала на корму. Тем не менее получились изящные и достаточно сильные линкоры, на которые французский флот возлагал серьезные надежды. Увы, им не суждено было оправдаться. И дело даже не в том, что корабли так и не успели полностью ввести в строй, злая ирония судьбы заключалась в том, что новые французские линкоры не сделали ни одного выстрела по своим противникам, но ожесточенно сражались с бывшими союзника-

ми. Мало того, все последующие бои французские линкоры вели, **стоя в гавани**, что, согласитесь, совсем не типично для морской войны.

В наши задачи не входит анализ политической подоплеку операции «Катапульта» и всех последующих столкновений между англичанами и французами. Только напомним, что французский флот, не сделав ни единого выстрела по немцам, героически отстаивал право нации на позорную капитуляцию от посягательств так называемых союзников. Увы, первый результативный бой линкоров (короткую стычку немецких и английских кораблей у берегов Норвегии всерьез можно не принимать) произошел между бывшими союзниками.

После подписания так называемого «перемирия» в Компьене Англии пришлось спешно затыкать образовавшийся вакуум, для чего 28 июня 1940 года в Гибралтаре в срочном порядке было сформировано Соединение Н под командованием вице-адмирала Сомервилла. Оно и сыграло главную роль в трагических событиях. Утром 3 июля британские корабли подошли к Мерс-эль-Кебиру, где находились главные силы французского флота, Сомервилл имел линейный крейсер «Худ», линкоры «Резолюшн» и «Вэлиант», авианосец «Арк Ройял», 2 легких крейсера и 11 эсминцев. Им противостояло Рейдовое соединение вице-адмирала Марселя Женсуля, в которое входили линкоры «Дюнкерк», «Страсбург», «Прованс», «Бретань», 6 лидеров, 9 эсминцев. В гавани также находился гидроавианосец «Коммандан Тест», то есть силы были примерно равны, если учесть французскую базовую авиацию. Кстати, советую обратить внимание на то, что англичан совершенно не интересовали стоящие в Алжире крейсера и находящиеся в Оране эсминцы и миноносцы. Британское Адмиралтейство желало любой ценой нейтрализовать линкоры, в которых видело главную угрозу.

Адмирал Сомервилл предложил французскому адмиралу несколько различных вариантов демилитаризации



Французская диспозиция в Мерс-эль-Кебире
(операция «Катапульта» 3 июля 1940 г.)

его эскадры, но Женсульт уперся, и начались вялотекущие переговоры. Мотивы французского командира так и останутся неизвестными, он просто тянул время, не информируя даже собственное командование, на него не повлияли даже известия из Александрии, где подобный кризис был благополучно разрешен совместными усилиями адмиралов Каннингхэма и Годфруа. В результате он, что называется, дождался. В 13.50 Женсульт получил радиogramму из штаба французского флота: «Вам известно, что главнокомандующий отдал приказ всем силам Средиземного моря присоединиться к вам. Вы отвечаете силой на силу...» Однако об этом стало известно и адмиралу Сомервиллу, хотя и с некоторым запозданием. В 16.20 он получил радиogramму от своего Адмиралтейства с известием, что французам на помощь идет подкрепления, бой стал неизбежен.

Между прочим, мало кто обращает внимание на очевидный факт: Мерс-эль-Кебир стал первым **результативным**

боем линкоров во Второй мировой войне. В нем проявилась еще одна характерная особенность новых боев — скоротечность. Ушли в прошлое многочасовые дуэли бронированных гигантов на параллельных курсах, теперь все решали минуты, что было следствием резкого улучшения систем управления огнем. Заметно возросли дистанции боя, что привело к одному принципиальному изменению — углы падения снарядов стали заметно больше. Именно поэтому, собственно, и стал возможен данный бой, ведь раньше французские корабли, стоящие за каменным молом, могли считать себя в полной безопасности. Прежде в силу настильности огня на малых дистанциях снаряды неизбежно попадали бы в мол, а сейчас он лишь прикрывал борт, никак не защищая палубу.

В 17.30 адмирал Женсульт приказал эсминцам и подводным лодкам в Ороне выходить в море. Сомервилл в ответ приказал своим самолетам поставить мины на выходе из гавани. Короче, английская эскадра легла на боевой курс, она следовала на ОНО со скоростью 20 узлов, и в 17.54 линкор «Резолюшн» дал первый залп с дистанции 17 500 ярдов (по другим источникам, дистанция была меньше, всего 15 500 ярдов). Адмирал Женсульт, стоявший на мостике «Дюнкерка», приказал открыть ответный огонь, но французские линкоры все еще были пришвартованы кормой к молу и не могли отвечать из всех орудий. Хуже того, особенность конструкции «Дюнкерков» не позволяла им вообще стрелять, ведь они стояли кормой к неприятелю, поэтому Женсульт приказал своим линкорам выходить в море и выстроиться в колонну в следующем порядке: «Страсбург», «Дюнкерк», «Прованс», «Бретань».

Первый английский залп лег недолетом, хотя прицел был взят правильный, а вот разрывы второго залпа сильно встряхнули «Страсбург», засыпав его осколками. «Дюнкерк» в этот момент отдавал швартовы, и снаряд, попавший в мол, засыпал линкор битым камнем. «Прованс» открыл огонь в 17.58, причем ему пришлось стрелять через корму «Дюнкерка». Англичане признали, что несколько 340-мм

снарядов легли в неприятной близости от их линкоров. В этот момент в бой вступили французские береговые батареи, самой опасной из которых была батарея Канастель, имевшая три 240-мм орудия.

«Дюнкерк» дал ход в 17.59 и как раз в этот момент был накрыт третьим английским залпом. За первым попаданием 381-мм снаряда последовали еще три, причем стрелял по «Дюнкерку» его бывший товарищ по охоте за немецкими рейдерами флагман Сомервилла линейный крейсер «Худ», они причинили кораблю серьезные повреждения. Снаряд, попавший в крышу башни № 2, хотя и не пробил ее, вызвал взрыв боеприпасов в правой части башни, выведя из строя два орудия. Другой снаряд вызвал взрыв 130-мм снарядов на элеваторе правой двухорудийной башни, огонь и дым через вентиляционную систему проникли в носовое машинное отделение, где погибли почти все люди. Была также повреждена система управления огнем. То есть буквально одним залпом этот малый линкор был полностью выведен из строя, что бы ни писали восторженные почитатели французского кораблестроения, он оказался беззащитным против тяжелых снарядов более старых британских кораблей. «Дюнкерку» повезло в том отношении, что он успел приткнуться к отмели, что спасло его от потопления. К 18.10 линкор успел выпустить 40 330-мм снарядов, но непонятно, может ли это служить утешением.

Тот же самый снаряд, который рикошетировал от башни «Дюнкерка», мимоходом снес дальномер на стоящем рядом линкоре «Прованс», сильно затруднив ему стрельбу. В 18.03 «Прованс» получил прямое попадание, и на корабле начались сильнейшие пожары. Линкор начал тонуть — это после **единственного** попадания! Факт, с лучшей стороны характеризующий и французские корабли, и французские команды. К счастью, все это происходило в гавани, и потому до конца «Прованс» не утонул.

Хуже всего пришлось линкору «Бретань». Он также получил одно или два попадания и начал погружаться кормой. Вдобавок пожары на нем моментально вышли из-под

контроля и охватили весь корабль. Командир «Страсбурга» писал: «Вся корма «Бретани» содрогнулась, человеческие тела и различные металлические обломки полетели в воздух. Густое черное облако поднялось до мостика. Задняя труба извергнула смесь красного дыма, пара, искр, а потом и пламени». В 18.09 последовал страшный взрыв, и линкор перевернулся и затонул, унеся с собой 977 моряков. Предположительно этот снаряд был выпущен линкором «Резолюшн».

Но пострадали не одни только линкоры. Четыре французских лидера, которые шли по фарватеру, быстро набирая ход, привлекли к себе внимание британских артиллеристов. Судя по всему, они намеревались атаковать британский эсминец «Рестлер», крутившийся недалеко от сетевого заграждения. Однако в 17.50 в корму «Могадора» попал тяжелый снаряд, который вызвал взрыв глубинных бомб, корма лидера была оторвана, и «Могадор» был вынужден бросить якорь. Лейтенант Безар, служивший на лидере «Вольга», вспоминал: «Нас окружали всплески и разрывы снарядов, сыпались осколки и камни, вырванные из причала», но остальные лидеры сумели выскочить из гавани. К ним присоединился «Страсбург».

Тем временем снаряды береговых батарей начали падать все ближе и ближе к британским линкорам, поэтому в 18.18 Сомервилл прекратил огонь и повернул на запад, поставив дымовую завесу. Всего британские линкоры дали 36 залпов, один «Худ» израсходовал 94 381-мм снаряда. Этот курс уводил его от выхода из порта, но Сомервилл полагал, что сопротивление французов подавлено и следует дать им время покинуть корабли. Почему-то он был уверен, что французы не попытаются выйти в море.

В 18.20 британский адмирал получил сообщение, что несколько французских кораблей покинули гавань, но не обратил на него внимания. Через 10 минут пришла следующая радиограмма, которая встревожила британского адмирала. Сомервилл приказал крейсерам и эсминцам выдвинуться в авангард и последовал за ними на «Худе», раз-

вив скорость 28 узлов, которая оказалась недостаточной. Два старых линкора остались без сопровождения, что было несколько рискованно. Попытка остановить «Страсбург» с помощью самолетов была, скажем деликатно, не слишком продуманной, ведь 6 поднятых в воздух «Суордфишей» были вооружены всего лишь 250-фн бомбами.

Впрочем, точно такой же странной выглядит и попытка торпедной атаки французских лидеров. В 18.40 с дистанции 11 миль два лидера выпустили торпеды по английским кораблям, а через 20 минут то же самое сделали еще два лидера. Всего французы выбросили в воду 22 торпеды, которым можно было найти применение получше. А далее имел место эпизод, который во многом объясняет результаты этого боя. На пути французского отряда оказались два старых британских миноносца — заслуженные ветераны типа «W». Французы обрушили на них шквал огня — 12 тяжелых снарядов и почти 450 средних. Тот же Безар уверенно писал, что огнем лидеров был поврежден британский эсминец с бортовым номером Н.10 — «Энкаунтер», который в этом бою не участвовал. Короче — ни одного попадания! Британские эсминцы благоразумно убрались с пути «Страсбурга», и французы не стали их преследовать.

Тем временем самолеты «Арк Ройяла» сообщили, что из Орана вышли еще 7 эсминцев и присоединились к уходящему отряду. А далее произошел полуанекдотический случай. Отряд Сомервилла отставал от французов примерно на 18 миль, и шансы догнать «Страсбург» были довольно призрачными, но в 19.33 на пути англичан неожиданно оказался колониальный шлюп «Риго де Жемуиль». Соединение Н приняло его за эсминец, выходящий в торпедную атаку, и встретило плотным огнем, стреляли все — от «Худа» до эсминцев, но преуспел лишь крейсер «Энтерпрайз». Французский корабль был поврежден и повернул обратно в Оран, добивать его у Сомервилла не было времени. На следующий день этот злосчастный корабль также по ошибке был атакован британской подводной лодкой «Пандора», которая приняла его за вражеский крейсер.

Вот так для несчастного шлюпа комедия ошибок в конце концов обернулась трагедией.

Сомервилл преследовал французов до 20.25, не проявляя особой настойчивости, ввязываться в ночной бой с противником, который сейчас был сильнее его отряда, адмирал не собирался. В 21.55 «Суордфиши» провели последнюю атаку, причем на сей раз они использовали торпеды, но попаданий опять не добились. Наверное, столь вялое преследование во многом объясняется отношением Сомервилла и других офицеров на кораблях к полученному приказу. Адмирал писал своей жене: «Я не удивлюсь, если в результате меня отстранят от командования. Я не жалею об этом, так как это было поганое дело — расстреливать несчастных французов, которые выказали столько отваги. Мое сердце не лежало к этому, но на войне тебе не разрешено иметь сердце».

Увы, через пару дней Сомервилл получил приказ завершить «поганое дело» — были получены сведения, что повреждения «Дюнкерка» не столь велики, как казалось сначала. На самом деле к этому времени корабль уже сидел на мели у берега и выгружал боеприпасы. Однако утром 6 июля Соединение Н снова находилось возле Мерс-эль-Кебира, только теперь Сомервилл решил не ввязываться в артиллерийскую дуэль, а использовать самолеты «Арк Ройяла». Авианосец поднял в воздух 12 торпедоносцев в сопровождении 12 истребителей.

Французы были застигнуты врасплох, и британские самолеты атаковали практически в идеальных условиях. Если верить рапортам британских пилотов, они добились нескольких торпедных попаданий в «Дюнкерк», хотя в действительности в линкор не попало ни одной. Одна торпеда разнесла в пыль буксир «Эстрел», стоящий неподалеку от «Дюнкерка», а две угодили в сторожевик «Тер Нев», находящийся прямо у борта линкора. На «Тер Неве» сдетонировали 42 глубинные бомбы, ужасный взрыв разворотил борт «Дюнкерка», образовав пробоину длиной около 40 метров. Несколько плит броневых пояса были сорваны

с места, множество переборок были разорваны, как бумажные. После этого «Дюнкерку» требовался долгий и серьезный ремонт, угроза со стороны французского флота была ликвидирована.

Этот бой стоил французскому флоту 1300 человек убитыми и около 350 ранеными.

Буквально через несколько дней англичане нейтрализовали более новый, более сильный и потому более опасный линкор «Ришелье». Он успел улизнуть из Франции и 23 июня прибыл в Дакар, где в это время находился английский авианосец «Гермес». После того как обстановка накалилась, авианосец покинул порт и 5 июля встретился в море с тяжелыми крейсерами «Аустралия» и «Дорсетшир». Англичане сначала и здесь пытались уладить дело миром, но французский адмирал Плансон отказался вступать в переговоры с англичанами, поэтому у англичан не осталось выбора, и они перешли к силовым методам. Понятно, что эти корабли никак не могли вступить в артиллерийскую дуэль с линкором, пусть даже не приведенным в состояние полной боевой готовности, пришлось идти другим путем.

Сначала командир авианосца капитан 1-го ранга Онслоу выбрал чисто авантюрный вариант. Ночью 7/8 июля катер с авианосца под командованием капитан-лейтенанта Бристоу пробрался в порт, преодолев боновое заграждение, и сбросил 6 глубинных бомб рядом с линкором. Увы, неправильная установка гидростатов и малая глубина привели к тому, что бомбы не взорвались.

После этого авианосец использовал свое нормальное оружие — торпедоносцы «Суордфиш». В утренних сумерках 6 самолетов атаковали «Ришелье» и застигли французов врасплох, те даже не успели открыть огонь. Прямых попаданий они не добились, но одна из торпед с магнитным взрывателем взорвалась под кормой «Ришелье». Есть основания предполагать, что при этом сдетонировала одна из глубинных бомб, потому что взрыв буквально подбросил линкор. Корабль получил очень серьезные поврежде-

ния, треснули кронштейны гребных валов, в результате оба вала правого борта вышли из строя. Отремонтировать такие повреждения можно было лишь в сухом доке, но скорость «Ришелье» упала до 20 узлов, и попытка вернуться во Францию была бы чистым самоубийством. Англичане достигли своей цели — «Ришелье» превратился в стационарную батарею в порту Дакар, его участие в европейской войне было абсолютно исключено. Учтя плачевный опыт Мерс-эль-Кебира, французы заранее поставили его носом в сторону моря, чтобы могли действовать башни главного калибра. Кстати, достаточно быстро англичанам пришлось пожалеть о своем успехе.

Однако мы должны отметить еще одну деталь, мимо которой обычно проходят историки. Глубина акватории порта составляла около 15 метров, и тем не менее атака торпедоносцев оказалась успешной, точно так же, как и атака «Дюнкерка». Эти операции никто специально не готовил, никакими особыми приспособлениями торпеды не оснащались. Между прочим, вполне возможно, что именно эти события могли придать уверенность адмиралу Каннингхэму, когда тот планировал свою атаку Таранто. Можно также вспомнить, что именно для таких атак британский флот и обзавелся в свое время торпедоносцами — требовалось наносить удары по вражеским линкорам, прячущимся в портах.

Ответная атака французских самолетов провалилась, попытки подводных лодок «Ле Глорье» и «Ле Эро» тоже сорвались. Но с учетом этого решение английского командования оставить тяжелый крейсер «Дорсетшир» наблюдать за портом выглядит более чем рискованным, ведь ему пришлось патрулировать там до конца июля.

Так вот, пожалели англичане о своем успехе уже в сентябре того же самого 1940 года, когда попытались совместно с силами Свободной Франции провести операцию «Менейс» — захват Дакара. Впрочем, вряд ли она имела серьезные шансы на успех, так как готовилась в страшной

спешке, и политические соображения снова были поставлены выше военных.

Для проведения операции было создано Соединение М вице-адмирала Джона Каннингхэма, в состав которого вошли линкоры «Барэм» и «Резолюшн», 3 тяжелых и 2 легких крейсера, 10 эсминцев. Им противостояли довольно крупные силы французов: 1 линкор, 2 легких крейсера, 3 лидера, 1 эсминец и 3 подводные лодки, а кроме того, береговые батареи, которые в данном сражении сыграли заметную роль. Правда, на линкоре действовала только одна башня главного калибра, но этого оказалось достаточно.

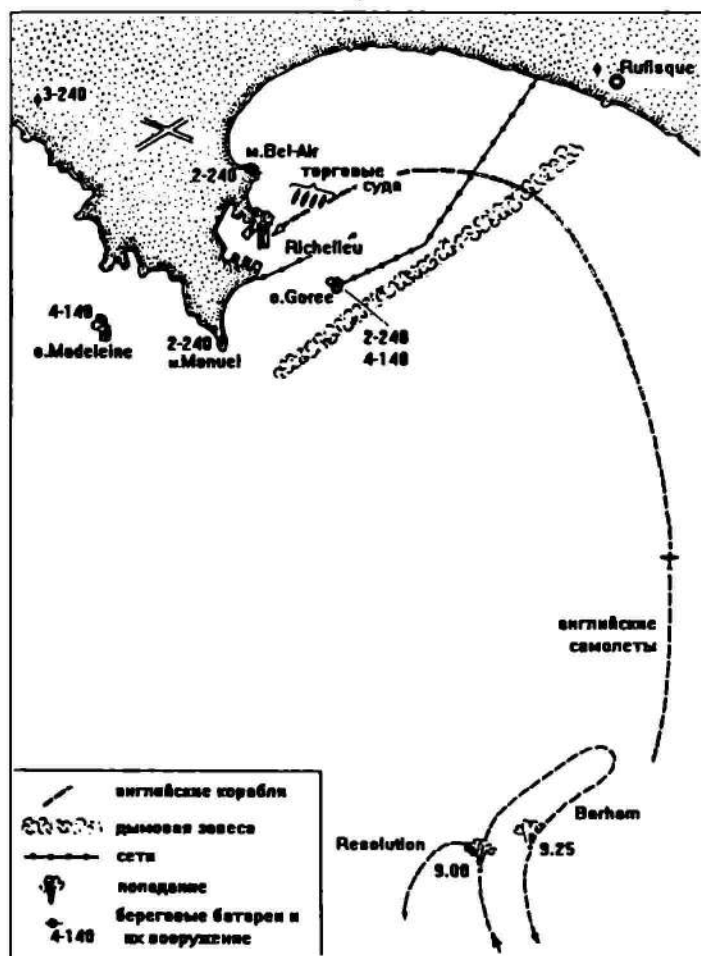
23 сентября эскадра прибыла к Дакару, и, как обычно, англичане сначала попытались решить дело миром, но вишистские власти категорически отказались иметь дело с представителями де Голля. Губернатор Дакара генерал Буассон пообещал защищать Дакар до конца от кого бы то ни было. После этого береговые батареи открыли огонь по британскому эсминцу, неосторожно подошедшему к берегу, в 11.05 английские корабли открыли ответный огонь, и завязался настоящий бой. Если в Мерс-эль-Кебире тот же «Резолюшн» стрелял вполне прилично, на сей раз стрельба англичан была просто отвратительной, было выпущено более 100 тяжелых снарядов при нулевых результатах. Правда, следует сказать, что в значительной мере англичанам мешал густой туман, затянувший берег. Единственным результатом их стрельбы стало повреждение транспорта «Портос».

Вообще сражение приняло какой-то хаотичный и бестолковый характер. Французские подводные лодки «Аякс» и «Персей» попытались атаковать британские корабли почему-то в надводном положении, их тут же обстреляли, причем «Барэм» добился попадания 152-мм снарядом в «Персей». Наверное, это единственный случай в истории, когда линкор попытался потопить подводную лодку артиллерией. «Персей» был серьезно поврежден, и в 11.37 английские эсминцы добились его, но при этом они подошли слишком близко к берегу и сами попали под огонь береговых батарей, получив некоторые повреждения.

Не менее сумбурной получилась попытка атаки французских лидеров, хотя часть источников утверждает, что это была разведка. Собственно, непонятно, какие причины вообще подтолкнули французов предпринять попытку самоубийства, но так или иначе, около 13.00 «Фантаск» и «Одасье» попытались выйти из порта. Два корабля против эскадры из 15 выпелов, в том числе 2 линкоров! Результат был известен заранее, «Одасье» получил залп с тяжелого крейсера «Аустралия», на нем вспыхнул пожар. Две трети команды были убиты и ранены, корабль вылетел на берег и горел почти двое суток. Хотя позднее он был снят с мели и отбуксирован в Бизерту, восстановить его французы так и не сумели.

Но пострадали и англичане, около 11.30 тяжелый крейсер «Камберленд» получил в борт 240-мм снаряд с батареи Горэ. Он взорвался в машинном отделении, перебив паропровод и выведя из строя систему электропитания. Хорошо еще крейсер сумел уползти подальше в море, выйдя из-под обстрела. Можно было бы сказать, что в очередной раз сказалось картонное бронирование вашингтонских крейсеров, но будем справедливы — на попадание снаряда такого калибра не был рассчитан ни один крейсер в мире.

В общем, первый день операции «Менейс» завершился взаимным разочарованием. День второй начался точно так же — с попытки де Голля и англичан уговорить противника; как и накануне, попытка была совершенно безуспешной. На этот раз англичане взялись за дело всерьез, «Барэм» и «Резолюшн» открыли огонь по «Ришелье», одновременно его атаковали самолеты «Арк Ройяла». Французы попытались ответить, но при первом же залпе оба правых орудия вышли из строя, внутреннее просто разорвало, а на внешнем образовалось вздутие. Таким образом, в этот день «Ришелье» мог отстреливаться только из 152-мм орудий, и всю тяжесть боя вынесли на себе береговые батареи. Их огонь оказался достаточно метким, «Барэм» несколько раз накрывали залпы 240-мм орудий. Видный историк Р. Бэрт пишет, что линкор получил четыре попадания, но все повреждения ограничи-



Дакарская операция. 25 сентября 1940 г.

лись затоплением булей правого борта в средней части корпуса. В «Ришелье» попал один снаряд, но также повреждения оказались совершенно незначительными. Короче, и на второй день дуэли линкоров не получилось. Единственным событием дня стало уничтожение подводной лодки «Аякс» британским эсминцем. Результаты второго дня операции

привели в бешенство Черчилля, который радировал Каннингхэму: «Прекратить бестолочь».

Третий день начался сразу со стрельбы, больше переговоров уже никто не вел. Адмирал Каннингхэм решил, что линкор «Резолюшн» будет обстреливать «Ришелье», «Барэм» и тяжелый крейсер «Девоншир» постараются подавить батареи, а «Аустралия» займется легкими крейсерами, стоящими в гавани Дакара. Но сказать это оказалось гораздо легче, чем сделать, ночью французским инженерам удалось ввести в строй первую башню «Ришелье», и англичан встретил ответный огонь. Французские снаряды оставляли после себя на воде разноцветные пятна, что облегчало корректировку. В итоге «Барэм» получил 381-мм снаряд в правый борт, но все ограничилось пробойной диаметром 1,2 метра в булях. Кстати, это заставляет заподозрить, что снаряд просто не разорвался, иначе разрушения были бы гораздо обширнее.

Пострадал и крейсер «Аустралия», получивший два попадания 152-мм снарядами. Один из них врезался чуть не в корму от башни «Х», которая в это время была развернута вперед. Если бы не это, снаряд попал бы прямо в башню, 25-мм броня которой не выдержала бы удара. Последствия взрыва внутри башни представить можно без труда.

Но хуже всех пришлось линкору «Резолюшн», который был атакован третьей и последней французской подводной лодкой. Следы 4 торпед были замечены на британских кораблях, и они попытались уклониться, «Барэму» это удалось, а вот его товарищу нет. Торпеда попала в левый борт, разорвав топливные цистерны и повредив переборки котельного отделения, которое в результате было затоплено, скорость линкора упала до 12 узлов, появился крен 12 градусов. Если бы «Ришелье» в этот момент не стоял без хода, «Резолюшну» пришлось бы совсем плохо, а так англичанам удалось спасти его, хотя и с огромным трудом. В конце концов он добрался до Фритауна, хотя часть пути ему пришлось проделать на буксире, а ремонт затянулся на целых 11 месяцев.

Таким образом рухнул тщательно выстроенный план Каннингхэма, хотя «Барэм» и попытался вести перестрелку с «Ришелье», однако она продолжалась всего 20 минут. Хотя некоторые авторы пишут, что в очередной раз была доказана старая истина: корабли не могут сражаться с береговыми батареями, на самом деле исход боя решили одна-единственная торпеда подводной лодки и совершенно безобразная стрельба британских линкоров. И если «Барэм» еще имеет какие-то оправдания — линкор только что вышел из ремонта и артиллеристы не имели времени для тренировок, то «Резолюшн» совсем недавно сражался в Мерс-эль-Кебире, где, кстати, тоже имелись береговые батареи. Но там британские линкоры за 15 минут добились просто потрясающих результатов, тогда как в Дакаре они безрезультатно провозились три дня. Так что у Черчилля имелись все основания назвать эту операцию не «Угрозой» (Menace), а полной бестолочью.

Свой третий и последний бой французские линкоры, точнее, опять один линкор также провел стоя в гавани, пришвартованным к причалу, и опять-таки против союзников, а не против фашистов. Вообще просматривается любопытная закономерность: все до единого французские линкоры, оставшиеся в руках марионеток из Виши, поучаствовали в «морских боях», а вот на долю «Лоррена», интернированного англичанами в Александрии, этого счастья не выпало. Этого боя пришлось ждать более двух лет, он состоялся 8 ноября 1942 года в Касабланке во время операции «Торч». Недостроенному линкору «Жан Бар», который имел всего лишь одну башню главного калибра, противостоял гораздо более грозный противник, чем старые британские линкоры, — новейший американский корабль «Массачусетс». Этот бой был неравным во всех отношениях, однако его результаты поставили под сомнение выбранную всеми европейскими державами концепцию договорного линкора.

Касабланка была главным французским портом в Африке и крупнейшей военно-морской базой после Тулона. Там находились «Жан Бар», 1 легкий крейсер, 2 лидера, 7 эсминцев и 11 подводных лодок под командованием вице-адмирала Фрица Мишелье, однако береговые батареи были слабее, чем в Дакаре. Самая сильная из них — Эль-Ханк — имела четыре 194-мм и четыре 138-мм орудия. Союзники сосредоточили подавляющие силы, одно только американское Оперативное Соединение 34 состояло из 1 авианосца, 4 эскортных авианосцев, 3 линкоров, 7 крейсеров и 38 эсминцев под командованием контр-адмирала Хьюитта, непосредственно против французских кораблей в Касабланке должна была действовать Оперативная Группа 34.1 контр-адмирала Гиффена — линкор «Массачусетс», 2 тяжелых крейсера и 4 эсминца.

8 ноября вскоре после рассвета ОЛГ 34.1 подошла к берегу, и батарея Эль-Ханк начала бой, дав первый залп. Если у американцев и оставались еще какие-то иллюзии насчет высадки без помех, они разлетелись вдребезги, через 3 минуты «Массачусетс» и тяжелый крейсер «Тускалуза» открыли огонь по «Жан Бару», а «Уичита» начала обстрел Эль-Ханка.

В 7.08 «Жан Бар» дал первый ответный залп, и в 600 метрах от «Массачусетса» взлетели красивые желтые фонтаны. Кстати, вся эта красота, которой так любят восхищаться историки, означает одно: отсутствие артиллерийских радаров и вынужденное использование оптики, то есть вчерашний день. Однако ничего лучше накрытий французские артиллеристы не добились, а вот американский линкор в 7.13 всадил первый снаряд в корму «Жан Бара». Он пробил две броневые палубы и взорвался в кормовом погребе 152-мм снарядов, который был, по счастью, пуст. В 7.25 следующий снаряд пробил уже три палубы, влетел в кормовой пост управления, но не взорвался.

После этого «Тускалуза» перенесла огонь на стоянку подводных лодок, а «Уичита» начала обстрел доков, было очевидно, что помощь «Массачусетсу» не требуется. Фран-

пузские снаряды ложились вплотную к борту американского линкора, однако он не получил ни царапины, добившись еще нескольких попаданий в «Жан Бар». «Массачусетс» прекратил стрельбу в 7.40, успев дать 13 залпов, то есть рекордной скорострельности он не показал. Орудия «Жан Бара» замолчали, но американские корректировщики не могли точно оценить размер повреждений из-за пожаров и дыма, затянувшего порт. Но в 7.48, когда было получено сообщение, что французский линкор цел, «Массачусетс» возобновил обстрел. В 8.06 рикошетирующий снаряд заклинил единственную действующую башню «Жан Бара», а второй снаряд того же залпа попал в барбет второй башни и тоже не взорвался. Вообще количество невзорвавшихся 406-мм снарядов оказалось выше нормы. Через 4 минуты очередной снаряд упал в двух метрах перед правой катапультной, пробил несколько переборок и 100-мм броневую палубу и взорвался в балластном отсеке, полностью разрушив кормовой пост управления. Осколки снаряда пробили днище корабля.

Французские береговые батареи продолжали исправно стрелять, но попаданий не добились. Может быть, этому помешал обстрел с американских крейсеров, ведь только «Уичита» выпустила 316 снарядов по батареям Эль-Ханк и Табль д'Укаша. Еще 278 снарядов крейсер выпустил по порту, который одновременно бомбили пикировщики с авианосца «Рейнджер». Были потоплены 3 подводные лодки и 10 транспортных и пассажирских судов. Адмирал Гиффен получил сообщение от армейских офицеров, что сопротивление закончилось и гибнут мирные люди, поэтому в 8.35 он приказал прекратить огонь.

В этот момент американский адмирал допустил небольшую небрежность. Одной из его задач был контроль за французскими кораблями в гавани Касабланки, однако он во время обстрела держался на слишком большом расстоянии и курсировал слишком широкими галсами, поэтому в 8.15 под прикрытием дыма 2 французских лидера и 5 эсминцев выскользнули из порта. Адмирал Жерве де

Лафонд намеревался атаковать транспорты, находившиеся чуть далее к востоку. Истребители «Рейнджера», кружившие над портом, немедленно атаковали отряд и сообщили о нем Гиффену. Пулеметный обстрел был очень сильным, и ранение получил даже сам адмирал де Лафонд. Тем не менее в 8.28 лидер «Милан» начал обстреливать десантные катера и потопил несколько штук. Адмирал Хьюитт, отвечавший за прикрытие десанта, был застигнут врасплох, он поспешно приказал крейсерам «Огаста» и «Бруклин» остановить французов, однако они находились на противоположном фланге участка высадки. Между кораблями де Лафонда и транспортами находились только 3 американских эсминца, которые обстреливали позиции французов у Федалы и израсходовали значительную часть боеприпасов. К тому же они приняли французские лидеры за легкие крейсера и бросились наутек.

Судьба операции повисла на волоске, но у французов было слишком мало сил, к тому же в 8.40 в игру наконец вступили американские крейсера. Адмирал де Лафонд повернул на обратный курс, надеясь завлечь их под огонь береговых батарей, но американцы на его уловку не поддались.

А где в это время находился «Массачусетс»? Где-то вдали, лишь в 8.55, после сообщения Хьюитта, адмирал Гиффен на скорости 27 узлов бросился на выручку десанта. В 9.18 линкор открыл огонь по французским кораблям с дистанции 19 400 ярдов, вскоре в бой вступили и сопровождавшие его тяжелые крейсера. Положение французов сразу стало безнадежным, ситуацию совершенно не изменил даже выход в море легкого крейсера «Примоге». Теперь бой шел на дистанции 11 400 ярдов, что сразу сказалось. Эсминец «Фуже» получил попадание 406-мм снарядом и спустя некоторое время взорвался и затонул, став таким образом первым кораблем, записанным на счет американских линкоров. Получили повреждения еще несколько французских кораблей.

Американские историки из всех сил пытаются доказать героизм своих моряков, живописуя «вражеские снаряды,

падающие с обоих бортов», и «настоящий град снарядов», но бой был явно односторонним, слишком велико было неравенство сил. Это доказывает и тот факт, что «Массачусетс» одновременно успел дать еще несколько залпов по гавани, всадив снаряд в лидер «Мален». Правда, в линкор даже попал 194-мм снаряд, который нанес небольшие повреждения, но этим все и закончилось. При этом Гиффен снова повернул свои корабли на запад, открыв де Лафонду дорогу к транспортам. Действиям американских адмиралов в этом бою не хватало даже элементарной координации. В итоге Хьюитту пришлось снова объявить аврал. В результате дошло до того, что пара французских эсминцев даже сумела выпустить торпеды по «Бруклину», но превосходство американцев в артиллерии сказалось, и атака была отбита. Определенное беспокойство доставили французские подводные лодки, но все их торпеды также прошли мимо.

В 10.30 в бой снова вмешался «Массачусетс», который дал залп по французским кораблям с дистанции 30 000 ярдов. Через полчаса линкор стрельбу прекратил, дав за это время 23 залпа главным калибром, к этому времени он уже израсходовал около 60 процентов боекомплекта. В результате сражаться с кораблями де Лафонда пришлось крейсерам «Тускалуза» и «Уичита». Они израсходовали огромное количество боеприпасов, но ничего не добились, положение изменилось лишь когда в очередной раз в бой вступили «Огаста» и «Бруклин». Буквально за 15 минут они серьезно повредили крейсер «Примоге» и несколько эсминцев. Французы отступили.

И все-таки последние 3 французских эсминца, оставшиеся целыми, попытались атаковать американские крейсера, но результат был предсказуем, атака была отбита, а эсминец «Фрондер» получил такие повреждения, что, вернувшись в гавань, вскоре перевернулся и затонул. В это время самолеты «Рейнджера» продолжали наносить удары по кораблям в гавани, «Массачусетс» также успел дать несколько залпов по берегу. В общем, этот хаотичный бой завершился полным уничтожением французской эскадры.

«Жан Бар» получил еще несколько попаданий 1000-фн бомбами, принял много воды, на нем вспыхнули сильные пожары. Погибли легкий крейсер «Примоге», 2 лидера и 4 эсминца, часть из них просто выбросилась на берег.

Хотя бой тянулся почти целый день, дуэль линкоров была не слишком продолжительной и достаточно вялой. «Массачусетс» сумел вывести из строя «Жан Бар», но его влияние на общий ход событий было скорее отрицательным. Имея за спиной такую силу, адмиралы Гиффен и Хьюитт действовали слишком небрежно, самоуверенно и нескоординированно, если бы не откровенная слабость французов, высадка могла и сорваться.

Главным же выводом из этого боя стало окончательное подтверждение невозможности создать сбалансированный линкор в рамках ограничений Лондонских договоров. В очередной раз снаряд взял верх в споре с броней. Французские линкоры типа «Ришелье» считались чуть ли не наиболее удачными европейскими кораблями этого периода, но даже они не могли выдержать попаданий американских 406-мм снарядов. А ведь этот калибр был разрешен договором, но только американцы решились его установить на своих кораблях, решились — и выиграли!

При всех своих странностях эти столкновения уже летом 1940 года определили будущий характер всех боев, в которых участвовали линкоры. Прежде всего, резко сократилось число кораблей, самыми крупными боями оказались как раз Мерс-эль-Кебир (7 линкоров) и пролив Суригао (8 линкоров). Бои стали скоротечными — примерно 15—20 минут, многочасовые дуэли на параллельных курсах безвозвратно ушли в прошлое. Даже если бой затягивался, это был уже расстрел обреченного корабля, упрямо не желающего тонуть. Практически всегда исход сражения и судьбу корабля теперь решало одно-единственное меткое попадание.



Линкоров много не бывает

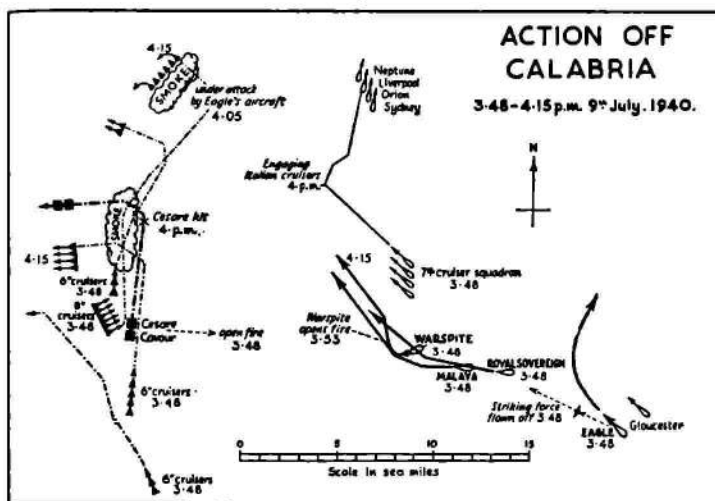
Прошло 35 лет, прежде чем второй раз сложилась ситуация, когда господство на море стало ключевым фактором, обеспечившим победу в войне. Это произошло в годы Второй мировой войны на Средиземном море. Разумеется, имелись и другие театры, где флот играл существенную роль, например Тихий океан. Но разве кто-то рискнет утверждать, что американский флот, при всем своем подавляющем превосходстве в силах, установил там твердое господство? Нет. Ну, американцы в этом не виноваты, просто сам океан был слишком велик, чтобы кто-то мог его контролировать, японцы до самого последнего момента имели возможность проводить какие-то операции. Зато на Средиземном море после нескольких столкновений Реджиа Марина не смела носа в море высунуть, что катастрофически сказалось на положении армий Оси в Северной Африке.

На лидера нации Бенито Муссолини произвели огромное впечатление успехи вермахта, и после 9 месяцев проволочек он решил вступить в войну, потому что был уверен: «Чтобы участвовать в мире, необходимо поучаствовать в войне». Или, попросту говоря, он боялся опоздать к де-лежу пирога. Именно поэтому 10 июня 1940 года Италия объявила войну уже разгромленной Франции и практически разгромленной Англии, во всяком случае, Муссолини считал ее таковой. Главным вопросом становился контроль над центральной частью Средиземного моря, через

которую проходили коммуникации, связывающие итальянскую метрополию и Северную Африку. Казалось бы, этот район уверенно контролируют итальянцы, имеющие большое количество аэродромов на побережье и крупный флот. На Средиземноморском театре произошло много боев и мелких столкновений, но определяющими стали три события, в каждом из которых важную роль сыграли линейные корабли, правда, каждый раз совершенно иную. Речь идет о бое у Пунта Стило, атаке Таранто и бое у мыса Матапан. Такие события, как бой у мыса Теулада или два боя в заливе Сирт, сыграли заметно меньшую роль.

Как-то неожиданно выяснилось, что итальянские вооруженные силы оказались совершенно не готовы к войне, во всяком случае, состояние флота было именно таким. Дело в том, что из 6 числящихся в списках линкоров к боевым действиям были готовы только 2, причем самых слабых. Им противостояли 4 британских линкора Средиземноморского флота и французский «Лоррен», также стоявший в Александрии, и 4 французских линкора в Тулоне. Но 22 июня Франция капитулировала, и англичанам пришлось спешно заполнять вакуум, образовавшийся на западе, в Гибралтар были переброшены линейный крейсер «Худ» и 2 линкора, а также авианосец «Арк Ройял». Увы, первой жертвой британских линкоров стали бывшие союзники-французы в Мерс-эль-Кебире, но долго ждать встречи с настоящим противником не пришлось. Итальянцы подготовили конвой в Африку, с подкреплениями для своей армии (2200 солдат, 72 танка и другие грузы), а адмирал Каннингхэм, командовавший Средиземноморским флотом, организовал проводку двух конвоев с Мальты, чтобы вывезти оттуда лишних людей и оборудование. В результате 9 июля флоты встретились недалеко от мыса Пунта Стило.

Итальянский адмирал Кампиони имел линкоры «Кавур» и «Чезаре», 6 тяжелых и 8 легких крейсеров, 20 эсминцев. У адмирала Каннингхэма были линкоры «Уорспайт»,



Бой у побережья Калабрии. 9 июля 1940 г.

«Ройял Соверен», «Малайя», авианосец «Игл», 5 легких крейсеров, 16 эсминцев. Казалось, вполне может состояться нечто грандиозное вроде Ютландского боя, хотя линкоров было заметно меньше, однако судьбе было угодно распорядиться иначе. Дело в том, что накануне самолеты-разведчики обоих противников пересчитали находящиеся в море корабли, но при этом итальянские летчики увидели целых 4 линкора, что вызвало тревогу командования. В морские дела вмешался даже маршал Бадольо, который обратился к командованию флота с предложением отправить в море новейшие линкоры «Литторио» и «Витторио Венето», однако они еще не считались боеготовыми и к тому же просто не успевали к месту событий, поэтому предложение отклонили.

Утром 9 июля летающие лодки «Сандерленд» с Мальты обнаружили итальянский флот и начали следить за ним, а вот итальянские разведчики промахнулись. Итальянцы не могли предположить, что Каннингхэм пойдет прямо к берегам Италии, и искали его южнее. Каннингхэм приказал

«Иглу» отправить торпедоносцы для атаки итальянских линкоров, но «Суордфиши» в 13.15 нашли только тяжелые крейсера, которые безуспешно атаквали. Адмирал Паладини писал, что англичане атаквали хорошо, но итальянские корабли маневрировали просто великолепно.

Эта неприятность подсказала адмиралу Кампиони, что следует делать, и его крейсера подняли на поиски 6 гидросамолетов, в результате англичане были обнаружены в 80 милях на северо-запад, то есть они могли отрезать Кампиони от баз. Пока что такой поворот событий итальянского командира не пугал, он сам жаждал боя и взял курс на противника. Каннингхэм, отрезав итальянцев от Таранто, в 14.15 тоже пошел навстречу итальянцам. Английские корабли шли тремя группами: впереди крейсера адмирала Тови, в 8 милях позади них сам Каннингхэм на «Уорспайте» с 5 эсминцами, и еще в 8 милях позади остальные 2 линкора, авианосец и 10 эсминцев.

В 14.47 легкий крейсер «Орион» заметил дым на горизонте, а немного погодя англичане увидели в 15 милях к западу итальянские линкоры. Адмирал Тови повернул назад, итальянские легкие крейсера погнались за ним, и в 15.15 Каннингхэм приказал своему авангарду принять бой. В 15.20 крейсера начали перестрелку на дистанции 22 300 ярдов, что было слишком много для 152-мм орудий, стрелять на такое расстояние они могли, попадать — лишь при большом везении. Впрочем, объяснение этому нашлось незамедлительно. Один из офицеров английского крейсера «Нептун» уверенно заявил, что погода, разумеется, была идеальной, но дымовые завесы и всплески от вражеских снарядов, а также вынужденные переносы огня не позволяли поражать цель. Это не помешало крейсеру за 10 минут расстрелять 136 снарядов.

В 15.26 «Уорспайт» открыл огонь по итальянским легким крейсерам, и те начали отходить. Поэтому в 15.42 линкоры и тяжелые крейсера адмирала Кампиони повернули на северо-восток, чтобы помочь своим легким крейсерам. Первыми по «Уорспайту» начали стрелять тяжелые крей-

сера, а в 15.53 началась дуэль линкоров. При этом Каннингхэм, хотя и очень рвался начать бой, все-таки не потерял трезвости. Он предупредил Тови, чтобы тот не отрывался слишком сильно от него, так как «Уорспайт» постарается соединиться с остальными линкорами.

Итальянский адмирал сразу принял более чем сомнительное решение. Его флагман «Чезаре» стрелял по «Уорспайту» с дистанции 29 000 ярдов, «Кавур» получил приказ обстрелять «Малайю», расстояние до которой было уже совсем фантастическим. Во всяком случае, британский линкор дал два пробных залпа, но получил такие недолеты, что сразу прекратил стрельбу. «Уорспайт» взял на прицел «Чезаре», причем англичане определили дистанцию как 26 000 ярдов. Попаданий пока не было, но итальянские перелеты ложились в неприятной близости от британских эсминцев, которые предпочли убраться подальше.

Воспользовавшись тем, что внимание артиллеристов «Уорспайта» было отвлечено, итальянские тяжелые крейсера снова приблизились, чтобы обстрелять его, и в 15.55 «Тренто» дал по британскому флагману три залпа. Остальные корабли адмирала Паладини завязали перестрелку с крейсерами Тови, но безуспешно.

Внезапно итальянские наблюдатели увидели на борту «Уорспайта» небольшую вспышку и решили, что это свидетельство попадания, хотя на самом деле это был небольшой пожар на самолете-разведчике после залпа башни «Х». Самолет просто сбросили за борт. А вот сам «Уорспайт» в 15.59 добился попадания в «Чезаре». Снаряд ударил в заднюю дымовую трубу, проделал в ней дыру диаметром около 6 метров, а его головная часть пролетела в глубь корпуса, где остановилась, ударившись в бортовую броню с внутренней стороны. Сами повреждения оказались невелики, но дым и пламя взрыва вентиляторы погнали в котельные отделения, и 4 котла вышли из строя. Скорость «Чезаре» упала до 18 узлов. Каннингхэм с гордостью заявлял, что «Уорспайт» добился попадания с рекордной дистанции

13 миль, и это было сущей правдой: больше ни один линкор с такой дистанции в цель не попадал.

Адмирал Кампиони решил, что его флагман серьезно пострадал и сразу приказал отвернуть влево, прервав бой. Бой линкоров завершился, и длился он всего лишь 7 минут. Снова мы видим ту же самую скоротечность, о которой уже упоминали, хотя здесь ее можно объяснить не достигнутыми результатами, а только робостью итальянского адмирала — он по-прежнему считал, что столкнулся с 4 британскими линкорами. Впрочем, к 16.45 повреждения «Чезаре» были почти исправлены, и корабль снова набрал ход. Перестрелка крейсеров продолжалась еще некоторое время, но потом «Больцано» получил с «Нептуна» 3 попадания, причем одно пришлось ниже ватерлинии. Крейсер принял около 3000 тонн воды и тоже временно потерял ход, после этого адмирал Паладини повторил маневр своего начальника, то есть отвернул и вышел из боя.

Итальянские эсминцы прикрыли отход тяжелых кораблей дымовыми завесами и провели нечто вроде торпедной атаки. Но стреляли они с дистанции от 5 до 8 миль, поэтому англичане имели все основания назвать эту атаку нерешительной, хотя итальянцы и потратили 32 торпеды. Ответная атака британских эсминцев была подавлена огнем итальянских крейсеров в зародыше. В общем, второй Ютландский бой явно не получился. Всего за время боя британский линкор дал 17 залпов главным калибром, «Чезаре» израсходовал 74 тяжелых снаряда, «Кавур» — 41. Британские крейсера также расходовали снаряды, совершенно не экономя: «Сидней» — 411, «Нептун» — 512.

Так как англичане блокировали путь к Таранто, итальянцы вынужденно отправились к Мессинскому проливу, что их не особенно огорчило. Каннингхэм решил было обойти итальянскую дымовую завесу с севера, чтобы возобновить артиллерийский бой, но, когда в 17.35 он это сделал, единственное, что было видно с мостика «Уорспайта» — берега Калабрии. Наверное, это было рискованно, но Черчилль любил обвинять своих адмиралов в чрезмерной осторож-

ности, из поместья Чекерс это делать очень удобно, туда снаряды весом в тонну не долетают, и адмирал зашел чуть дальше, чем диктует здравый смысл. Но Каннингхэму пришлось отказаться от бесполезных попыток догнать более быстрого противника, и он направился назад в Александрию.

И тут к месту событий прибыли итальянские самолеты, после чего началась форменная комедия, потому что пилоты бомбили все подряд, не разбирая, чьи корабли внизу. С 16.40 до 19.00 в общей сложности 76 бомбардировщиков сбросили свой груз на британские корабли, 50 — на итальянские с высоты 12 000 футов, но попаданий не было. Здесь сказался один существенный недостаток итальянской авиации — отсутствие тяжелых бомб, из примерно 500 бомб лишь 8 весили 500 кг, остальные были 250 и 100 кг, которые явно не могли всерьез повредить линкорам. Вечером итальянские корабли укрылись в Аугусте и Мессине, а Каннингхэм спокойно отправился на Мальту.

На следующий день Каннингхэм отправился обратно в Александрию, но перед этим успел проверить еще одну старую теоретическую разработку. Поздно вечером 10 июля 9 «Суордфишей» с «Игла» атаковали итальянские корабли в гавани Аугусты, они повредили танкер и потопили эсминец «Леоне Панкальдо». Эту атаку можно считать прямым предшественником налета на Таранто, хотя сам старичок «Игл» в этой операции не смог участвовать.

Итальянская пропаганда попыталась объявить бой у Пунта Стило своей победой, для чего в газетах был опубликован снимок «Малайи» с явными повреждениями — разбиты 102-мм установка и два 152-мм орудия. Однако очень быстро выяснилось, что этот снимок был сделан еще в 1936 году после столкновения линкора с торговым судном.

Соединение Н адмирала постаралось поддержать Средиземноморский флот, Каннингхэм предложил Сомервиллу обстрелять какой-нибудь итальянский порт, тот же Не-

аполь, например. Однако Сомервилл решил быть скромнее и совершил демонстративный выход к берегам Сардинии. Там 9 июля Соединение Н подверглось атакам многочисленных итальянских самолетов с теми же результатами — то есть нулевыми. Но идея обстрела итальянских портов запомнилась британским адмиралам.

Этот бой при всей своей видимой безрезультативности на самом деле нанес тяжелейшие удары двум довоенным теориям. Все адмиралы в то время полагали, что генеральное сражение выльется в артиллерийскую дуэль на большой дистанции. Теоретики скрупулезно высчитывали зоны свободного маневрирования линкоров под огнем вражеских орудий, выдавали рекомендации вроде «вести бои на дистанциях от 22 180 до 24 115 ярдов на курсовых углах от 15,7 до 23,4 градуса правого борта». На деле эти рекомендации, как оказалось, не стоили бумаги, на которой были написаны. Тонны снарядов бессмысленно выкидывались в воду ради одного-двух попаданий, которые мало что давали. Выяснилось, что адмиралы фактически рассчитывают на улыбку госпожи Удачи, на пресловутую «золотую пулю». Несмотря на значительное усовершенствование систем управления огнем, даже линкоры не могли эффективно стрелять на расстояния, превышающие 100 кабельтовых, не говоря уже о крейсерах. Новыми подтверждениями краха этой теории стала дневная часть боя в Яванском море в 1942 году и бой у Командорских островов в 1943 году.

Несколько больших пробоин получила и теория Билли Митчелла, хотя назвать это неожиданностью было сложно. Еще во время его первых опытов моряки честно предупреждали: бомбить корабли на ходу в открытом море — это совсем не то же самое, что топить неподвижные мишени. Так оно и оказалось: горизонтальные бомбардировщики ничего не сумели добиться в борьбе против маневрирующих кораблей.

Много лет спустя после окончания войны вспыхнули новые бои вокруг Пунта Стило. Дело в том, что в своем рапорте Адмиралтейству адмирал Каннингхэм уверенно заявил, что британский флот после этого боя получил заметное моральное превосходство, и английские историки начали с удовольствием повторять эту фразу. Итальянский историк Марк-Антонио Брагадин уверен в обратном: «Англичане вышли в море, чтобы нанести решительное поражение итальянцам, это им совершенно не удалось». Красиво сказано! Они нас не разгромили, значит, они потерпели полную неудачу... Некоторое время эти точки зрения сосуществовали рядом, но теперь апологеты итальянского флота взялись рьяно опровергать мнение англичан. В качестве доказательств используются высказывания итальянских офицеров и адмиралов. Но мы-то помним о том, что факты — вещь упрямая, и постараемся посмотреть, что же было дальше.

А дальше 17 августа 3 линкора Средиземноморского флота провели массированный обстрел порта Бардия в Ливии, помешать которому итальянцы не сумели. 30 августа британский флот предпринял крупную операцию по проводке подкреплений из Гибралтара в Александрию через Сицилийский пролив, который считался «наглухо заблокированным» итальянскими флотом и авиацией. На восток проследовали линкор «Вэлиант», новый бронированный авианосец «Илластриес», 2 крейсера ПВО и 4 эсминца. Итальянцы в первый раз вывели в море практически весь флот — 5 линкоров, 10 крейсеров и 34 эсминца. «В этот момент итальянский флот находился в великолепном состоянии по своей эффективности, боеготовности и боевому духу», — пишет тот же Брагадин. Однако по неизвестным причинам адмирал Кампиони так и не посмел встретиться с Каннингхэмом, который имел всего лишь 2 линкора — «Уорспайт» и «Малайю». К этому моменту машины «Ройял Соверена» находились в таком плачевном состоянии, что он даже не вышел в море. Кстати, именно это было причиной того, что Каннингхэм просил

подкрепления, а совсем не недостаток сил, как пытаются утверждать некоторые историки, взгляды которых мы рассмотрим чуть ниже. Более того, 5 линкоров адмирала Кампиони, среди которых были только что вошедшие в строй новейшие «Витторио Венето» и «Литторио», даже не посмели остановить два транспорта, которые торжественно прибыли на Мальту из Александрии. Так кто имел моральное превосходство?

В ноябре 1940 года итальянский флот получил две оглушительные зуботычины, которые окончательно расставили все по местам. Мы говорим о знаменитом налете на Таранто ночью 11/12 ноября и менее известном, но также довольно показательном бое у мыса Теулада 28 ноября.

Всем любителям истории прекрасно известна история удара английской авианосной авиации по итальянским линкорам, и оценка этой операции всегда была совершенно однозначной. Даже итальянский историк Брагадин признавал: «Атака Таранто имела временные, но серьезные стратегические последствия, потому что у итальянского флота остались в строю всего 2 линкора». Антонио Тиццино соглашается с ним: «Поражение, которое потерпел без боя итальянский флот ночью 11/12 ноября, определило характер будущей войны между Великобританией и Италией. Таранто стал итальянским Трафальгаром». Английские историки, например Стефен Роскилл, с ними не спорят: «Успех операции был потрясающим, особенно с учетом малого числа задействованных самолетов». Джек Грин и Алессандро Массиньяни пишут: «Атака была блестяще задумана и блестяще исполнена». По мнению Джеффри Тилла, Таранто полностью изменил стратегическую ситуацию.

Однако имеется группа историков, которых можно условно назвать италоревизионистами, которые пытаются доказать, что в Таранто англичане потерпели крупнейшую неудачу. Известный своими проитальянскими взглядами

Джеймс Садкович утверждает, что «атака Таранто снова не сумела установить британское моральное превосходство, и не вполне ясно, установила она или нет британское превосходство в восточном и западном бассейнах». Но и его взгляды кажутся очень умеренными на фоне иных высказываний.

Широко распространенное мнение, что британская атака Таранто стала решающей победой со стратегическими результатами, в корне неверно. Неспособность использовать благоприятные возможности, созданные этой атакой, имела значительные последствия, так как повлияла на дислокацию сил британского флота буквально на всех театрах. Неспособность англичан нанести решающий удар в Таранто вынудила их держать на Средиземном море множество кораблей, которые были нужны в других местах.

Идея торпедной атаки флота, стоящего в Таранто, родилась в 1935 году во время Абиссинского кризиса, правда, это было лишь развитием старых идей адмирала Битти, который еще в 1918 году готовился с помощью корабельных торпедоносцев атаковать Флот открытого моря, укрывшийся в Киле. В 1938 году командир авианосца «Глориес» капитан 1-го ранга Листер начал отрабатывать практически и в 1940 году представил доработанный план адмиралу Каннингхэму.

План Листера предусматривал ночную атаку при лунном свете, торпедоносцы наносили удар по линкорам, стоящим на внешнем рейде, а бомбардировщики — по кораблям на внутреннем и портовым сооружениям. Атакующая группа состояла из двух волн по 15 самолетов в каждой: 9 торпедоносцев и 6 бомбардировщиков. Но план Листера имел одно существенное дополнение — на следующую ночь предусматривалась повторная атака силами 15 самолетов: 6 торпедоносцев, 7 пикировщиков и 2 осветителя. Торпедоносцы должны были заходить с запада навстречу восходящей луне, поэтому дата атаки ставилась в зависимость от фазы луны и времени восхода ночного светила.

Вообще англичане затеяли слишком сложную стратегическую игру, увязав налет на Таранто с одновременной проводкой нескольких конвоев и рядом других операций. Это были конвои AN-6, MW-3, ME-3, операции «Коут» и «Крэк», переход крейсера «Орион» в Пирей с личным составом Королевских ВВС на борту и, наконец, рейд крейсеров в Отрантский пролив, в море вышли 5 линкоров, 2 авианосца, 10 крейсеров, 30 эсминцев и несколько транспортов. Из всего этого видно, что атака Таранто была вполне рядовым мероприятием.

Итальянцы уповали на малые глубины в гавани Таранто, которые якобы не позволяли противнику использовать торпеды. Однако они не учли, что англичане уже имеют такой опыт: атака линкора «Ришелье» в Дакаре, атака «Дюнкерка» в Марс-эль-Кебире, атаки итальянских кораблей в различных портах. Парадоксально, но во многом успешные действия «Суордфишей» были обусловлены их низкими летными характеристиками, торпеды сбрасывались с малой высоты и на малой скорости, поэтому первичный «нырок» после сброса был незначительным. Экспериментальным путем англичанам удалось выяснить, что, если установить торпеду Mk XII на скорость 27 узлов, вместо обычных 40, «нырок» будет минимальным. Глубину хода установили 33 фута, что было достаточно для Таранто, где глубины составляли 42 фута.

Еще до начала операции англичане лишили авианосца «Игл», который вынужден был ремонтировать повреждения, полученные от близких разрывов бомб во время атак итальянской авиации. И хотя часть его самолетов была переведена на «Илластриес», ударная группа выглядела неубедительно, тем более что англичане понесли дополнительные небоевые потери — 3 «Суордфиша» разбились из-за загрязненного топлива. В результате первая волна состояла из 6 торпедоносцев и 6 бомбардировщиков, а вторая — из 5 торпедоносцев и 4 бомбардировщиков, всего 21 самолет. Из 11 сброшенных торпед в цель попали пять: три в «Литторио» и по одной в «Кавур» и «Дуилио». Не-

сколько торпед все-таки завязли в илистом дне. Из 60 сброшенных бомб четверть не взорвалась, в том числе бомбы, попавшие в крейсер «Тренто» и эсминец «Либеччио». Англичане потеряли всего 2 самолета, пилоты, вернувшиеся на «Илластриес», были готовы повторить атаку, но Каннингхэм не решился на это и увел свой флот.

А сейчас мы займемся разоблачением английских фальсификаторов, хуже того, заговорщиков. Тот же Джеймс Садкович в создании мифа о британской победе и некоем «моральном превосходстве» усматривает наличие прямого англо-американского заговора против Реджиа Марина, ведь итальянский флот не погиб в Таранто и даже не потерял ни одного линкора безвозвратно. «Кавур» просто не успели отремонтировать, война закончилась слишком быстро.

По мнению ряда историков, адмирал Каннингхэм допустил несколько грубых ошибок при планировании и проведении операции. Например, любая нормальная военная операция предполагает развитие успеха, так почему англичане не нанесли повторный удар на следующий день? Еще одна ошибка состояла в том, что для атаки «Витторио Венто» были выделены всего 2 самолета, что было совершенно недостаточно. Повреждение обоих современных линкоров поставило бы итальянский флот в **действительно** сложное положение, а так это был полууспех. Предлагается интересный вариант участия в атаке «Арк Ройяла». Авианосец мог поспешно прибыть на рандеву с флотом Каннингхэма, пройдя через Сицилийский пролив, и действовать совместно с «Илластриесом». Более опытные пилоты «Илластриеса» должны были выступать в роли лидеров групп. Другим вариантом использования «Арк Ройяла» могла стать попытка перехватить уцелевшие линкоры в Мессинском проливе, так как отход в безопасные базы на западном побережье Италии был совершенно очевиден.

Даже имеющиеся силы Каннингхэм мог использовать гораздо лучше, ему следовало использовать все «Суордфиши» в качестве торпедоносцев, не отвлекая их для решения

второстепенных задач, которые все равно были провалены. Словом, Каннингхэм не предусмотрел, не понял, не догадался, не организовал, не сумел, не использовал...

Великолепным доказательством неудачи налета на Таранто стал тот факт, что англичане по-прежнему не могли проводить конвои через Средиземное море и были вынуждены тащить их вокруг мыса Доброй Надежды. Из 21 транспорта, отправившегося из Англии на Средний Восток до 18 декабря, только пять рискнули показаться в Средиземном море. Угроза со стороны итальянских линкоров сковывала все действия англичан даже после Таранто.

Еще одним свидетельством провала английских замыслов стало резкое увеличение перевозок в Ливию, которые обеспечили успешное наступление армии Роммеля. С октября 1940 года к июню 1941 года количество доставленных грузов удвоилось, и если их все равно не хватало для полного обеспечения Африканского корпуса, то виноват в этом отнюдь не итальянский флот.

Англичане открыто боялись итальянского флота, потому что к лету 1941 года сосредоточили на Средиземном море 5 своих линкоров (в Гибралтаре, 4 в Александрии), тогда как в составе Флота Метрополии осталось только 3 корабля этого класса.

В общем, атака Таранто лишь еще раз доказала то, что и так было очевидно: английские пилоты — мужественные люди. В целом операцию следует считать неудачной, потому что британское командование и адмирал Каннингхэм в частности не сумели решить три важнейшие задачи. Они так и не сумели завершить уничтожение итальянских линкоров. Они не сумели разрушить инфраструктуру баз, обеспечивавших действия линейного флота, в частности сухих доков в Генуе. Они не сумели обеспечить свободный проход своих конвоев через Средиземное море.

Вот такое объяснение событий в Таранто предлагают нам италоревизионисты. Соглашаться с ними или нет — пусть каждый решает сам.

В конце ноября Соединение Н вышло из Гибралтара, чтобы провести 3 транспорта на Мальту, одновременно планировалось провести через Сицилийский пролив несколько кораблей Средиземноморского флота, отправляющихся в Англию на ремонт. Обратите внимание на уверенность, с которой англичане действовали в центре Средиземного моря, то есть в районе, теоретически находящемся под полным контролем итальянцев. В Соединение Н адмирала Сомервилла входили линейный крейсер «Ринаун», авианосец «Арк Ройял», 4 легких крейсера и 9 эсминцев, ему навстречу двигалось Соединение D — линкор «Рэмиллис», 3 крейсера, 5 эсминцев. Адмирал Каннингхэм холодно сообщает, что его флагман «Уорспайт», сопровождавший Соединение D, несколько дней крейсировал неподалеку от Сицилии, **не сделав ни единого выстрела.**

Итальянцы обнаружили британские корабли, и 26 ноября из Неаполя вышли линкоры «Витторио Венето» и «Джулио Чезаре», 6 тяжелых крейсеров и 14 эсминцев под командованием адмирала Кампиони, на рассвете 27 ноября они крутились возле южной оконечности Сардинии, ожидая новых сведений от самолетов-разведчиков. Они сообщили, что Сомервилл не имеет авианосцев, и Кампиони пошел навстречу Соединению Н. Однако он имел приказ: «Избегать боя с противником, если тот имеет явное превосходство... Каждый раз проявлять агрессивный дух и помнить, что трудности восполнения потерь в военных кораблях во время войны требуют от нас спокойного анализа выгодности каждого боя. Однако возможность потерь не является оправданием отказа от боя или его прекращения сразу после начала». Словом, как хочешь, так и читай.

Кампиони знал, что какие-то британские корабли следуют через Сицилийский пролив, но надеялся перехватить Соединение Н до встречи двух английских отрядов. Но ошибки в донесениях спутали планы обоим адмиралам. «Суордфиши» «Арк Ройяла» в 8.52 сообщили, что видят 5 крейсеров и 5 эсминцев в 65 милях к северо-востоку, однако эта радиограмма опоздала на целый час. В 10.15 дру-

гой самолет обнаружил итальянские линкоры, «Ринаун» увеличил скорость до 28 узлов и пошел на них, оставив с авианосцем только пару эсминцев.

Донесения итальянских самолетов тоже были запоздалыми и неточными. Адмирал Кампиони вспоминал: «Количество кораблей, обнаруженных самолетом «Больцано», совпало с тем, что видел ночью миноносец у мыса Бон. Однако они находились гораздо дальше к западу, чем это было возможно, исходя из донесения миноносца, даже если английское соединение повернуло обратно через несколько минут после контакта». И все-таки в 10.45 он повернул на юг и увеличил скорость до 18 узлов, не подозревая о присутствии Соединения D. Английские эскадры встретились в 11.30, и после некоторой заминки Сомервилл отобрал наиболее боеспособные корабли и повернул на север. Впрочем, у итальянцев тоже началась суматоха, так как Кампиони пришлось собирать свои рассыпавшиеся отряды, но сделать это толком он не успел, в 12.20 его тяжелые крейсера открыли огонь по английским крейсерам, хотя Кампиони только что передал по радио строжайший приказ: «Не вступать, повторяю, не вступать в бой».

Буквально через две минуты крейсер «Бервик» получил шальной снаряд в барбет башни «У», а в 12.24 «Ринаун» открыл огонь по итальянцам с дистанции 26 500 ярдов. «Рэмиллис» пущего страха ради тоже дал два залпа, но, как и «Малайя» в бою у Пунта Стило, он мог лишь наблюдать за боем издали. Доктрина дневного боя на больших дистанциях подверглась новому жестокому испытанию и снова его не выдержала. Примерно 20 минут крейсера обменивались залпами, но единственным успехом стало попадание еще одного снаряда в «Бервик», уничтожившее кормовой распределитель. Увы, даже «Ринаун» не успевал за своими крейсерами и уже тем более за итальянскими. Правда, он еще успел в 12.45 дать залп по крейсеру «Тренто», но так как дистанция уже увеличилась до 30 700 ярдов, это было бессмысленно по определению.

В 12.40 в бой вмешались британские самолеты — 11 «Суордфишей» атаковали «Витторио Венето». Хотя они сбрасывали торпеды с дистанции не более 800 ярдов, попаданий не было. Эта неудача тоже стала хорошей традицией средиземноморских столкновений. Хотя итальянцы очень боялись британских торпедоносцев, те показывали отличные результаты лишь в борьбе против кораблей, стоящих в порту, в открытом море их успехи были более чем скромными.

Тем временем «Ринаун» едва не расстрелял два французских лайнера, оказавшихся в неправильное время в неправильном месте, и наконец-то в 12.50 заметил итальянские линкоры. Перспектива такого боя его не обрадовала, и он повернул обратно на юг, навстречу «Рэмиллису», однако заметив, что итальянцы сами повернули назад, Сомервилл устремился в погоню, английские крейсера сделали то же самое.

Странная игра в кошки-мышки продолжалась. «Витторио Венето», уходя на север, все-таки сумел дать пару залпов по крейсерам противника, боевой дебют нового линкора состоялся. Снова обратимся к воспоминаниям адмирала Кампиони: «Когда дистанция сократилась до 32 000 ярдов, я открыл огонь из кормовой башни и следовал прежним курсом, чтобы приблизиться к крейсерам. Если бы дистанция сократилась до 28 000 ярдов (максимальная дистанция для орудий «Чезаре»), я бы повернул вправо, чтобы стрелять всем бортом». Короче, если бы только они меня догнали, то я бы им... Но британские крейсера вполне резонно не стали испытывать судьбу и отвернули прочь, дистанция моментально увеличилась до 40 000 ярдов, и бой заглох сам собой.

В общем, как писал один средневековый восточный историк: «Непобедимая армия великого владыки доблестно подняла знамя отступления. Гнусный враг, закутавшись в плащ трусости, подло преследовал ее до стен нашей столицы».

Дальнейшие действия свелись к взаимным бесплодным воздушным атакам. В 15.30 «Суордфиши» атаковали итальянские крейсера, в 15.35 то же самое сделали пикировщики «Скуа», затем итальянские бомбардировщики S-79 попытались накрыть «Арк Ройял». Взрывы бомб были очень эффектными и совершенно неэффективными.

Какими были результаты этого боя? Итальянские крейсера израсходовали 660 203-мм снарядов, добившись целых 2 попаданий, то есть 0,3 процента. «Витторио Венето» дал 19 залпов главным калибром, «Ринаун» — только 16, попаданий не было. Дневной артиллерийский бой на дальней дистанции все отчетливее превращался в откровенную химеру. Ах да, чуть не забыл, еще одним результатом боя стало следствие по делу адмирала Сомервилла, которое инициировал Черчилль. По его мнению, Сомервилл не проявил достаточной агрессивности и настойчивости. Итальянцы же в очередной раз упустили прекрасную возможность нанести поражение слабому британскому отряду, за что вскоре дорого заплатили. В феврале 1941 года британский флот нанес противнику уже совершенно оскорбительную пощечину, и снова главную роль в событиях сыграл старый и слабый линейный крейсер «Ринаун».

После жестокого нагоняя, последовавшего из Лондона, адмирал Сомервилл решил проявить запредельную активность, продемонстрировав, на что способно его соединение. Было принято решение обстрелять Геную и близлежащую военно-морскую базу Ливорно. Уже один этот замысел показывал, что англичане ни в грош не ставят итальянский флот, ведь даже оставшегося неповрежденным «Витторио Венето» хватило бы, чтобы уничтожить соединение Сомервилла.

8 февраля итальянское командование узнало, что где-то южнее Балеарских островов замечен британский авианосец. Итальянцы решили, что готовится очередная операция по переброске самолетов на Мальту, однако вскоре

получили пренеприятный сюрприз. 9 февраля в 7.14 на Геную посыпались тяжелые снаряды. «Ринаун», «Малайя» и легкий крейсер «Шеффилд» выпустили по городу и порту 273 снаряда калибром 381-мм и 782 152-мм снарядов с расстояния от 18 000 до 21 000 ярдов. Им удалось потопить 5 транспортов, повреждения получили еще 18 судов. Ремонтировавшийся на верфи линкор «Кайо Дуилио» не пострадал. Итальянские береговые батареи выглядели очень внушительно: 2 — 381-мм, 2 — 190-мм и 8 — 152-мм орудий, однако они ничего не смогли сделать, оправдание нашлось немедленно — утренний туман. Правда, часть снарядов попала в город, где погибли 144 человека. Но Сомервилл был совершенно прав, когда заявил: «По всем отчетам, Генуя получила чертовски хорошую трепку».

Теперь перед Соединением Н стояла другая, не менее сложная задача — улизнуть, не получив «чертовски хорошую трепку». Дело в том, что южнее Сардинии крейсировал флот вице-адмирала Иакино (он сменил неудачливого и робкого адмирала Кампиони) в составе линкоров «Витторио Венето», «Дория» и «Чезаре», 3 тяжелых крейсеров и 10 эсминцев. Как только было получено известие об обстреле Генуи, Иакино немедленно пошел на север, однако тут его подвело собственное командование. Штаб флота дал ему неправильные координаты цели, перепутав британскую эскадру и ни в чем не повинный французский конвой. В результате противники так и не увидели один другого, хотя в какой-то момент расстояние между двумя флотами не превышало 90 миль.

11 февраля Соединение Н торжественно вернулось в Гибралтар, не получив ни единой царапины. Англичане снова блестяще доказали, что именно им принадлежит полное и безоговорочное господство на Средиземном море, оспорить которое итальянский флот не в состоянии. Правда, сам Сомервилл по этому поводу высказался так: «Ангел-хранитель, к которому я всегда относился с большим уважением, очевидно, был в хорошем настроении».

Теперь мы плавно переходим к третьему знаковому событию на Средиземноморском театре, а именно к бою у мыса Матапан. Кстати, если принимать итальянскую точку зрения, то нам придется признать, что на самом деле это было не одно, а целых два сражения, ведь книга одного из главных действующих лиц адмирала Анджело Иакино так и называется — «Gaudi e Matapan», то есть «Сражения у Гавдоса и Матапана». Интересно также, что все правоверные италоревизионисты дружно обвиняют в этом сражении (нет-нет, не **поражении**, если вы так подумали) немцев, которые потребовали от итальянского флота хотя бы каких-то действий, тем более что повод подвернулся самый подходящий. Британская армия в Греции терпела одно поражение за другим, и появилась возможность отрезать ее, завершив дело полным уничтожением. Для этого от итальянцев требовалось совершить вылазку в район Крита и разгромить подвернувшие британские силы. Немцы даже пообещали помощь своих самолетов-разведчиков. И уговорили-таки!

Вечером 26 марта из Неаполя вышел линкор «Витторио Венето», на котором держал флаг адмирал Анджело Иакино. Уже в море к нему присоединились несколько дивизий крейсеров и эсминцы, всего в распоряжении итальянского адмирала оказались 1 линкор, 6 тяжелых и 2 легких крейсера, 13 эсминцев. Планом операции предполагалось, что две дивизии крейсеров проведут поиск вдоль северного берега Крита, в то время как «Витторио Венето» вместе с кораблями сопровождения будет крейсировать возле острова Гавдос, у юго-западной оконечности Крита.

Но радиоразведка англичан оказалась на высоте, работала знаменитая «Энигма», и адмирал Каннингхэм узнал, что противник что-то затевает, поэтому вечером 27 марта из Александрии в море вышло Соединение А — линкоры «Уорспайт», «Барэм», «Вэлиант», новый авианосец «Формидебл» и 4 эсминца. Через несколько часов порт покинуло Соединение С — еще 5 эсминцев. Таким способом англичане надеялись ввести в заблуждение агентов Оси,

которыми буквально кишела Александрия. В море уже находилась эскадра вице-адмирала Придхэм-Уиппела — 4 легких крейсера и 4 эсминца.

Днем 27 марта британские самолеты обнаружили эскадру Иакино, но сами тоже были замечены. После некоторых колебаний итальянское командование приказало продолжать операцию, потому что авиаразведка донесла, что британские линкоры спокойно стоят на якорях, однако план операции был все-таки изменен. Рейд крейсеров к северному берегу Крита отменили, и вся эскадра должна была совместно следовать к острову Гавдос.

В 6.00 «Витторио Венето» и крейсер «Больцано» подняли в разведку гидросамолеты Ro-43, и уже через полчаса они заметили британские крейсера примерно в 40 милях к юго-западу от итальянской эскадры. Итальянцам в очередной раз представилась хорошая возможность добиться успеха, и адмирал Иакино приказал 3-й дивизии крейсеров адмирала Сансонетти догнать англичан, «Витторио Венето» увеличил скорость до 28 узлов, чтобы поддержать их. Самолеты «Формидебла» обнаружили итальянские крейсера, но Придхэм-Уиппел усомнился в их донесении, так как решил, что летчики видят его собственные корабли. Однако в 8.00 все сомнения рассеялись, когда на севере были замечены итальянские крейсера.

Придхэм-Уиппел немедленно развернулся и на скорости 30 узлов помчался на соединение с главными силами, которые находились в 90 милях позади них. В 8.12 итальянские тяжелые крейсера открыли огонь, но дистанция была слишком велика — более 26 000 ярдов, — и снаряды ложились недолетами. Превосходство итальянцев в скорости было минимальным, и хоть они и догоняли англичан, это происходило слишком медленно. В 8.29 британский крейсер «Глостер» дал три залпа, однако его 152-мм снаряды тем более не долетели до противника. Итальянцы продолжали безрезультатную пальбу, израсходовав 445 203-мм снарядов, пока в 8.55 Иакино не отдал прямой приказ прекратить погоню. В очередной раз бой на даль-

них дистанциях обернулся бессмысленной тратой боеприпасов.

Адмирал Каннингхэм в это время пытался разобраться в ворохе противоречивой информации, поступавшей к нему, но в конце концов махнул на все рукой и в 9.39 приказал «Формидеблу» поднять самолеты для атаки итальянских крейсеров. Авианосец представлял собой грозную силу, в его ангаре находилось целых 27 самолетов (при том что корабли этого типа даже по проекту могли принимать до 36 машин). В 10.00 они были в пути — 6 торпедоносцев «Альбакор», разведчик «Суордфиш» и 2 истребителя «Фулмар». По меркам Тихоокеанской войны, это было смехотворно, но в Средиземном море и англичане, и итальянцы верили, что это много и страшно.

Адмирал Иакино в это время разгадывал примерно такие же загадки. Авиаразведка в 9.13 сообщила ему, что 1 авианосец, 2 линкора, 9 крейсеров и 14 эсминцев противника находятся в точке, которую он сам прошел полтора часа назад! Адмирал решил не обращать внимания на такой вздор и попытаться зажать английские крейсера в клещи. Для этого он приказал Сансонетти следовать прежним курсом, а сам на «Витторио Венето» попытался отрезать Придхэм-Уиппелу отход. План был хорош, однако он не сработал, потому что англичане находились гораздо севернее, чем предполагал Иакино.

И все-таки британские крейсера были застигнуты врасплох, когда «Витторио Венето» появился на горизонте, один из офицеров штаба Придхэм-Уиппела наивно спросил: «А это что за линкор? Я думал, что наши где-то далеко». В 10.55 последовал недвусмысленный ответ в виде залпа 381-мм орудий. Английские крейсера снова повернули на обратный курс и полным ходом пошли навстречу Каннингхэму.

И тут на сцене появились самолеты. Увидев линкор, летчики сразу забыли о крейсерах, и в 11.18 ударная группа оказалась на левом траверзе «Витторио Венето». Проблемы, которые испытывали английские пилоты, были

неведомы летчикам других стран. «Он шел со скоростью 30 узлов, на нашей высоте был встречный ветер силой 30 узлов, поэтому мы, имея скорость 90 узлов, сближались с ним на относительной скорости 30 узлов». То есть британские торпедоносцы выходили в атаку чуть медленнее торпедных катеров. Все торпеды прошли мимо, но эта атака покончила с агрессивными настроениями итальянских адмиралов, Иакино повернул домой. Однако он почему-то был уверен, что англичане находятся гораздо дальше, чем на самом деле, поэтому не особенно спешил. В результате до наступления темноты британские самолеты успели провести еще 8 атак, причем к авианосным самолетам подключились бомбардировщики и торпедоносцы с береговых аэродромов, всего в этих атаках приняли участие 48 самолетов, что хорошо показывает немоощь британской авиации. Повторюсь, на Тихом океане такие силы действовали в составе одной ударной волны.

Большинство атак было безрезультатными, но раз в год и палка стреляет, поэтому в 15.10 одна торпеда попала в корму «Витторио Венето», повредив левые винты. Линкор ненадолго потерял ход, но потом достаточно быстро на одних правых винтах дал 19 узлов. Каннингхэм, обманутый сверхоптимистичными донесениями пилотов, бросился в погоню.

Впрочем, он достаточно быстро понял, что это пустое занятие, и в 16.44 приказал Придхэм-Уиппелу догнать и уничтожить поврежденный итальянский линкор, придав его крейсерам 9 эсминцев. Впрочем, это тоже было бесполезно, если бы не счастливое для англичан стечение обстоятельств. В ходе последней атаки торпедоносцев один из них выпустил ту самую «золотую пулю», которая весной 1941 года решила исход нескольких морских боев. Тяжелый крейсер «Пола» получил попадание торпеды и потерял ход.

В этот момент ни один из адмиралов обеих сторон не представлял себе точно сложившуюся обстановку. Англичане совершенно неправильно оценивали курс и скорость

итальянских отрядов, а итальянцы понятия не имели, где находятся английские линкоры. Когда Иакино узнал об этом, он отправил на помощь «Поле» 1-ю дивизию крейсеров вице-адмирала Каттанео, в которую и входил пострадавший корабль. Он полагал, что обнаруженные самолетами британские корабли — это крейсера Придхэм-Уиппела, с которыми тяжелые крейсера Каттанео справятся без труда. Сам Каттанео заикнулся было, что лучше бы послать к «Поле» 2 эсминца, но Иакино приказал адмиралу следовать туда самому.

Далее комедия ошибок продолжилась. В 8.15 радар «Ориона» обнаружил стоящий без хода крейсер, но Придхэм-Уиппел решил, что это пресловутый линкор, и оставил его эсминцам, а сам с крейсерами пошел на северо-запад искать другие итальянские корабли. Однако командовавший эсминцами капитан 1-го ранга Мак этого приказа не получил и продолжал следовать прежним курсом. Парадоксально, но неподвижный крейсер получил шанс уцелеть! Ну, про «Витторио Венето» мы уже и не говорим, он находился совсем не там, где его рассчитывали найти англичане, и уже был в полной безопасности. Итак, завершился бой у острова Гавдос, впереди был бой у мыса Матапан.

Тем временем адмирал Каттанео в 21.50 отправил последнюю радиограмму: «Дальность хода, оставшаяся у дивизиона «Альфиери», очень ограничена и не позволяет вести бой, который, я думаю, будет почти наверняка». Адмирал полагал, что бой состоится на следующий день, когда он будет тащить «Полу» на буксире. В это же время радар «Аякса» засек корабли Каттанео, но Придхэм-Уиппел почему-то решил, что видит эсминцы Мака и даже отвернул еще дальше на север, чтобы не вступить в бой со «своими». Мак, перехватив сообщение «Аякса», тоже решил, что крейсер видит его, в результате Каттанео спокойно проскользнул между двумя английскими отрядами!

Как видите, знаменитое сражение оказывается цепью взаимных грубых ошибок.

В 22.10 радар «Вэлианта» обнаружил цель, стоящую без хода в 6 милях к юго-западу. В это же самое время к «Поле» подходили и крейсера Каттанео, причем экипаж «Фиуме» готовился взять своего товарища на буксир. Ночь была безлунной и облачной, поэтому видимость не превышала 5000 ярдов. Когда с «Полы» заметили на севере неясные силуэты, то решили, что это свои и выпустили красную ракету, с «Зары» заметили эту ракету слева по курсу и повернули в ту сторону. И в этот момент адмирал Каннингхэм совершил тот маневр, на который способен только гений. Нарушая все традиции и инструкции, он повернул свои тяжелые корабли на противника. Учитывая наличие радара у англичан и его отсутствие у итальянцев, он мало чем рисковал, неприятным было лишь то, что «Формидебл» шел в общей колонне между «Вэлиантом» и «Барэмом».

Пока еще англичане не видели корабли Каттанео, но, когда они были замечены, Каннингхэм, не теряя ни секунды, перестроил свои линкоры обратно в кильватерную колонну. Кстати, тут возникает ехидный вопрос: а при чем тут британский радар? Ведь крейсера адмирала Каттанео были обнаружены **визуально**. «Формидебл» поспешно покинул строй, чтобы не оказаться вовлеченным в неприятный для себя артиллерийский бой.

Итальянцы ничего не подозревали, их башни стояли по-походному. В 22.28 эсmineц «Грейхаунд» включил прожектор и навел его на крейсер «Зара». По свидетельству очевидцев, командир крейсера был настолько ошарашен, что даже воскликнул: «Почему он использует прожектор? Он что, спятил?!» Ответ последовал незамедлительно, британские линкоры дали первый залп с дистанции 3400 ярдов. С дистанции пистолетного выстрела промахнуться было невозможно, тут же открыла огонь и средняя артиллерия. Командир «Зары» капитан 1-го ранга Корси приказал дать полный вперед и повернуть вправо, но было поздно. Прямыми попаданиями были уничтожены два ко-

тельных отделения, пропала электроэнергия, поэтому навести орудия итальянцы не сумели. Крейсеру «Фиуме» пришлось ничуть не легче, первым же залпом «Уорспайта» с него была снесена четвертая башня, пожары запылали буквально от носа до кормы. На «Витторио Венето», наверное, с немалым удовлетворением видели вспышки выстрелов в 45 милях за кормой.

В очередной раз бой оказался очень скоротечным — британские линкоры стреляли всего 4,5 минуты. Крейсера не могли противостоять 381-мм снарядам, горящий «Фиуме» быстро затонул, «Зара» продержалась немного дольше, но торпеды эсминца «Стюарт» и собственные подрывные заряды отправили его на дно. Вместе с кораблем погиб и вице-адмирал Карло Каттанео. На стоявшем без хода «Поле» тем временем разгорелся спор, старший помощник капитан 2-го ранга Бренгола рвался открыть огонь, так как 100-мм орудия еще могли стрелять, но командир капитан 1-го ранга Де Пиза мужественно не поддался на провокацию, он даже приказал погасить единственный работающий котел № 8. В 23.15 он приказал покинуть корабль, так как выяснилось, что почти все 100-мм снаряды выкинуты за борт во избежание пожаров и взрывов.

Когда крейсер уже был покинут, на него натолкнулся эсминец «Хэйвок» и открыл по нему огонь. Добить корабль он не мог, так как уже израсходовал все торпеды. Потом прибыли остальные эсминцы, которые сняли с «Пола» остатки команды, а на «Джервис» перетасили даже пару зенитных автоматов. Немного поразмыслив над тем, не попытаться ли утащить трофей на буксире, англичане все-таки добились крейсера торпедами. Самой любопытной добычей стал матерящийся американец, которого сняли со спасательного плотика. Оказалось, что после начала войны итальянцы насильно заставили его служить на флоте. Кстати, под раздачу попали еще и 2 итальянских эсминца, погибли 2303 человека, 1411 попали в плен.

Кстати, итальянцы долгое время считали этот разгром следствием измены. Дескать, некий агент выдал планы про-

тивнику, причем итальянцы обвиняли немцев, а те соответственно итальянцев. Немцы даже предложили передать командование итальянским флотом немецкому адмиралу. Вот таким странным результатом завершился последний бой, в котором участвовали линкоры обеих сторон, хотя при этом они ухитрились не сделать ни единого выстрела друг в друга.

После этого для британского флота наступили тяжелые дни — немцы высадили воздушный десант на остров Крит и захватили его. При попытках перебросить туда подкрепления и во время эвакуации разгромленного гарнизона Средиземноморский флот понес тяжелые потери, но при этом гибли только крейсера и эсминцы. Грозные немецкие пикировщики оказались не в состоянии причинить серьезный вред линкорам, хотя и нанесли им некоторые повреждения.

18 декабря 1941 года боевые пловцы итальянской Х флотилии МАС сумели пробраться в гавань Александрии и с помощью подрывных зарядов тяжело повредили линкоры «Вэлиант» и «Куин Элизабет». Кстати, очень интересный вопрос: а как они сумели из-под воды отличить французский линкор «Лоррен», который стоял неподалеку, от английских? Казалось бы, теперь баланс сил полностью изменился в пользу итальянцев, ведь у адмирала Каннингхэма не осталось ни одного линкора. Однако уже в марте 1942 года состоялся последний морской бой с участием линкоров, в котором итальянцы вписали очередную вполне логичную страницу в историю своего флота. Речь идет о Втором бое в заливе Сирт.

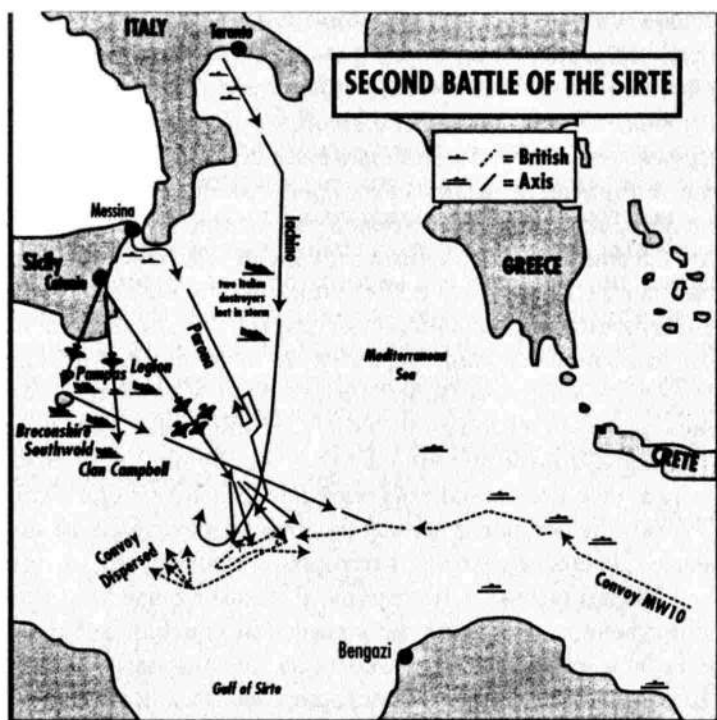
20 марта из Александрии на Мальту отправился конвой MW-10 из 4 транспортов. Его сопровождали 3 легких крейсера, крейсер ПВО, 10 эсминцев и 7 эскортных миноносцев. С Мальты ему навстречу должен был выйти маленький отряд из одного легкого крейсера и одного эсминца, больше у англичан в восточной части Средиземного моря в этот момент не имелось решительно ничего. Правда, положение

конвой могла облегчить операция «Пикет I», которую проводило Соединение Н из Гибралтара — очередная переброска истребителей на Мальту.

Днем 21 марта конвой был обнаружен итальянской подводной лодкой, и командование итальянского флота приняло решение отправить на перехват свои корабли. Сначала в море вышла эскадра адмирала Пароны — 2 тяжелых и 1 легкий крейсер и 4 эсминца. Утром 22 марта они встретились с эскадрой адмирала Иакино, в которую вошли линкор «Литторио» и 4 эсминца. Все складывалось в пользу итальянцев, ведь линкоров англичане не имели, а их крейсера были слабее итальянских кораблей. Вдобавок немецкая авиация обрушила на конвой серию атак, которые задержали его продвижение.

Когда стало понятно, что встреча с противником неизбежна, адмирал Вайэн, командовавший английской операцией, разделил свою эскадру на 6 отрядов. Крейсер ПВО «Карлайл» вместе с эскортным миноносцем получил задание ставить дымовые завесы, пока остальные эскортные миноносцы прикрывают транспорты. Остальные корабли должны были сдерживать итальянцев артиллерией и угрозой торпедных атак, потому что угроза всегда страшнее ее исполнения.

В 14.10 легкий крейсер «Юриалес» заметил противника, пока это были итальянские крейсера. Впрочем, даже 203-мм орудий вполне хватило бы, чтобы снести с поверхности моря и конвой, и его эскорт. Сами итальянцы заметили противника лишь 15 минут спустя на дистанции 26 000 ярдов, и адмирал Парона, видя дымовые завесы, почему-то повернул обратно на север. После этого его крейсера крутились на месте, не рискуя приближаться, лишь в 14.56 итальянский адмирал отдал приказ открыть огонь. Но перестрелка велась на слишком большой дистанции, поэтому никто никаких повреждений не получил. В 15.15 итальянцы прекратили бой, и торжествующий Вайэн отправил радиogramму Каннингхэму: «Противник отогнан».



Второй бой в заливе Сирт, 22 марта 1942 г.

Однако он несколько поторопился, в 16.37 итальянцы снова появились, но теперь следом за крейсерами шел «Литторио». Иакино намеревался отрезать Вайэна от Мальты и уничтожить конвой. Снова завязалась перестрелка, но теперь в ней участвовал и линейный корабль. Положение англичан было просто отчаянным, например, флагман Вайэна крейсер «Клеопатра» тремя носовыми башнями стрелял по итальянским кораблям, в то время как две кормовые вели огонь по самолетам, атакующим конвой. Кстати, именно «Клеопатра» получила 152-мм снаряд с итальянского крейсера «Банде Нере», но повреждения оказались небольшими.

Британские эсминцы выполнили несколько ложных атак, угрожая пуском торпед, и в 17.00 попали под огонь «Литторио». «Хэйвок» получил несколько осколков от разорвавшегося поблизости снаряда, но тем все и закончилось. Видя отчаянное положение эсминцев, Вайэн повел в торпедную атаку свои крейсера. Казалось, им не уцелеть, ведь для пуска торпед они подошли на расстояние 6,5 мили. Вслед за ними атаковали эсминцы, которые выпустили 23 торпеды с дистанции около 5000 ярдов, но единственным попаданием стал разрыв 120-мм снаряда на юте итальянского линкора, который не причинил никаких повреждений. Впрочем, итальянцы тоже мало чего добились, эсминец «Кингстон» получил попадание тяжелого снаряда, который пробил насквозь надстройку и не разорвался, еще несколько кораблей пострадали от осколков. Почему мы останавливаемся на этом незначительном моменте? Да потому, что часть историков утверждают, что это был 381-мм снаряд «Литторио». В таком случае это было единственное попадание во вражеский корабль, которого добились итальянские линкоры за две мировых войны. Правда, в последнее время историки высказали предположение, что это был 203-мм снаряд с крейсера «Гориция». Тогда за итальянскими линкорами не числится даже столь скромного достижения.

Расход снарядов в этом бою был значительным, «Литторио» выпустил 181 381-мм снаряд и 445 152-мм, итальянские крейсера расстреляли 580 203-мм и 112 152-мм снарядов. Британские крейсера израсходовали в общей сложности около 1700 снарядов, эсминцы — 1300. И все это ради того, чтобы добиться трех попаданий.

В 18.41 адмирал Иакино получил приказ прервать бой и уходить, что он и сделал. Второй бой в заливе Сирт завершился, а вместе с ним закончилась боевая история итальянского линейного флота. Последней операцией, в которой им привелось участвовать, стал прорыв с боем на Мальту в сентябре 1943 года для капитуляции.

Как мы видим, вся история боевых действий на Средиземном море самым тесным образом связана с линейными кораблями. Британские авианосцы оказались почти бесполезны, их удачу в бою у Матапана можно считать той самой палкой, которая раз в год выстрелила. Итальянцы полагались на базовую авиацию, что помогло им еще меньше. В результате все зависело от того, какой флот в данный момент имеет больше действующих линкоров, кто захватил господство на море. Причем это господство использовалось в классической манере — обеспечение собственных коммуникаций и нарушение вражеских. Обе стороны постоянно жаловались, что им не хватает тех самых кораблей, которые образуют становой хребет флота, даже в те моменты, когда имели двукратное превосходство. Отсюда и вывод: линкоров много не бывает.



Два с половиной боя

7 декабря 1941 года пламя войны вспыхнуло на Тихом океане, японское авианосное соединение нанесло удар по главной базе американского Тихоокеанского флота Пирл-Харбору. Результат оказался чудовищным — 5 американских линкоров пошли на дно, а еще 3 получили различные повреждения. Главная цель операции была достигнута — американский флот оказался не в состоянии помешать продвижению японцев в район так называемых Южных морей, к вожделенным стратегическим ресурсам и в первую очередь к нефти. Но вот беда — в Пирл-Харборе не оказалось ни одного американского авианосца, поэтому они не пострадали. За американцев сыграл Его Величество Случай — совершенно непредвиденный шторм задержал в море оперативную группу, в состав которой входил «Энтерпрайз», и к разгрому успели только его эскадрильи, но не сам корабль. Мицуо Футида рассказывает красивую историю об отчаянном крике одного из главных идеологов этого удара Минору Гэнды: «Пусть там не будет хоть всех линкоров, если окажется хоть один авианосец!» Впрочем, сию историю Футида рассказывает 10 лет спустя после окончания войны, да вместе с американским журналистом, так что у нас имеются все основания усомниться в ее реальности, слишком уж красиво выглядит эта сцена. Однако, произнесенная или нет, но эта фраза во многом определила характер будущих действий американского флота:

за неимением линкоров, считавшихся главной ударной силой, американцы были просто вынуждены поставить на авианосцы. В результате характер Тихоокеанской войны оказался совсем не таким, как его видели теоретики. Если в Европе линейные корабли продолжали играть определенную роль, иногда даже решающую, то на Тихом океане они сразу оказались оттесненными на обочину. В титанической борьбе, затянувшейся почти на 4 года, участвовали громадные флоты, в состав которых входили лучшие линкоры своего времени, но за все это время произошли только два с половиной боя, в которых встретились американские и японские линкоры. То есть отнюдь не артиллерийская дуэль линейных флотов определила исход конфликта, главным действующим лицом морской войны стал авианосец, ранее рассматривавшийся лишь как необязательный придаток к линейной эскадре. При этом даже имевшие место бои происходили совсем не так, как это представлялось адмиралам до начала войны. Например, все эти бои имели место исключительно ночью, что никак не предусматривалось довоенными теориями, причем эти ночные бои происходили на малых и очень малых дистанциях. Ну кому в здравом уме могло представиться, что линкор будет вести бой на дистанции 3 кабельтова, а главные потери в личном составе понесет от огня ничтожных 20-мм зенитных автоматов?!

Кстати, у вас может возникнуть вполне законный вопрос: что это за странное определение — два с половиной боя? Дело в том, что японские линкоры участвовали в трех боях, зато американские — только в двух, хотя тот самый третий тоже закончился гибелью линейного корабля. Разумеется, речь идет о боях 12/13 и 14/15 ноября 1942 года возле Гуадалканала и бое 24/25 октября в проливе Суригао. Уже сами даты этих сражений указывают на первое отклонение от канонов — все они происходили ночью. В годы Первой мировой войны это могло привидеться тем же Шееру и Желлико разве что в кошмарном сне, и ведь виной тому опять стала все та же проклятая авиация.

В бою 12/13 ноября участвовали только японские линкоры «Хиэй» и «Кирисима», их противниками стали американские крейсера, поэтому мы имеем законные основания считать это столкновение за половину боя. Впрочем, если говорить строго, 25/26 июля 1943 года имел место один анекдотический эпизод, в котором участвовали американские линкоры, но боем его назвать крайне сложно, хотя мы все-таки расскажем об этом случае. Еще небольшое уточнение, бой 14/15 ноября 1942 года оказался только **вторым**, в котором участвовали американские линкоры, на неделю ранее произошел бой в Атлантике, точнее, в Касабланке, где «Массачусетс» имел перестрелку с французским линкором «Жан Бар».

Осенью 1942 года японцы ввязались в заведомо проигрышную для себя борьбу на истощение на Соломоновых островах, эпицентром ее стал Гуадалканал. Бои шли с переменным успехом, что для японцев, обладавших заметно меньшими ресурсами, было совершенно неприемлемо, однако остановиться они уже не могли. При этом японское командование никак не могло решиться нанести сильный удар, который позволил бы сломить сопротивление американцев, и перебрасывало подкрепления, что называется, по капле. «Чтобы провести армейскую операцию, следует перевезти 30 000 солдат, 300 артиллерийских орудий и 30 000 тонн военных грузов», — но сделать это японцы даже не пытались. В результате японские войска несли потери на суше, японский флот нес потери на море, и конца этому не было видно. В ноябре было решено перебросить на остров 38-ю пехотную дивизию, для чего был сформирован конвой из 11 транспортов в сопровождении 12 эсминцев 2-й ЭЭМ адмирала Танаки. Но требовалось нейтрализовать американскую авиацию на Гуадалканале, аэродром Гендерсон стал настоящим проклятием для Императорского флота. Эту задачу пришлось возложить на линкоры, так как все попытки базовой авиации из Рабаула результата не дали, тем более что в октябре линкоры «Конго» и «Харуна» успешно обстреляли аэродром, уни-

чтожив большое количество самолетов. На самом деле это были старые линейные крейсера, однако они имели большое преимущество перед «настоящими» линкорами — высокую скорость, которая позволяла им быстро выйти из района действия американской базовой авиации.

Сейчас эта задача была возложена на линкоры «Хизэй» и «Кирисима» под командованием вице-адмирала Хироаки Абэ. Они должны были нанести удар по аэродрому в ночь с 12 на 13 ноября, после чего предполагалось, что конвой с войсками и тяжелым оружием беспрепятственно проследует к цели. Утром 12 ноября в районе Шортленда к его линкорам присоединились корабли сопровождения, и теперь Абэ имел 2 линкора, 1 легкий крейсер и 11 эсминцев. Но в это же утро «Летающая крепость» обнаружила японскую эскадру и передала сообщение, которое позволило американцам подготовиться к встрече. Увы, хотя контр-адмирал Каллахэн собрал все, какие только мог, силы, они явно уступали японцам — 2 тяжелых и 3 легких крейсера и 8 эсминцев. Днем эта эскадра не имела никаких шансов в бою с линкорами, но ведь японцы сами намеревались обстрелять аэродром Гендерсон ночью, поэтому у американцев появлялась определенная надежда.

При этом адмирал Абэ совершенно не желал сражения и не готовился к нему. Его эскадра двигалась к цели в сложном ордере ПЛО, и адмирал так и не удосужился его изменить. Тяжелые корабли шли кильватерной колонной с интервалами 2000 ярдов: легкий крейсер «Нагара», линкоры «Хизэй» и «Кирисима». В 9000 ярдов впереди них были развернуты по дуге 5 эсминцев, а на траверзах «Нагары» шли по 3 эсминца с каждой стороны. В 16.00, когда японское соединение находилось в 200 милях от Гуадалканала, «Хизэй» катапультировал самолет-разведчик, но это мало помогло японцам. Единственное полученное сообщение гласило: «Вижу около дюжины вражеских кораблей в районе Лунга». Офицер связи, находившийся на Гуадалканале, вскоре передал, что американские транспорты поки-

нули стоянку. Может, именно поэтому адмирал Абэ решил, что боя не будет, и никак к нему не готовился?

Однако тут вмешалась погода. Японская эскадра вошла в зону шторма, настолько сильного, что даже встал вопрос об отмене обстрела, но адмирал Абэ приказал следовать прежним курсом, и даже увеличил скорость до 23 узлов. Однако 13 ноября в 0.05, когда он приказал своим кораблям повернуть влево «все вдруг», чтобы выйти из зоны плохой погоды, результат получился вполне предсказуемым — японский строй, и без того нарушенный, окончательно развалился. Эсминцы «Асагумо», «Мурасамэ» и «Самидарэ», которые должны были прикрывать линкоры спереди, на самом деле оказались позади них. Два остальных эсминца этой же эскадры — «Юдати» и «Харусамэ» — вместо положенных 9000 ярдов шли буквально вплотную к «Нагаре», оба дивизиона, которые должны были держаться на траверзах крейсера, отстали и шли рядом с линкорами.

Примерно в 1.30 адмирал Абэ получил сообщение с берега, что американские корабли ушли, и приказал начать обстрел в 1.38. Орудия «Хиэя» и «Кирисимы» были заряжены зажигательными снарядами Тип 3, совершенно непригодными для борьбы с кораблями. Адмирал был абсолютно уверен, что события развиваются почти по плану и даже не подозревал, что эсминцы авангарда на самом деле тащатся позади линкоров, и все последующее стало для него полнейшей неожиданностью.

Тем временем американская эскадра шла навстречу японцам. Ею командовал контр-адмирал Каллахэн, который еще пару недель назад был начальником штаба адмирала Гормли, поэтому вполне естественно, что он не справился со сложной задачей. По идее командование можно было передать контр-адмиралу Скотту, уже имевшему боевой опыт и недавно одержавшему победу в бою у мыса Эсперанс, но Гормли имел старшинство в чине **целых 15 дней**. Гормли решил следовать проверенным образцам и выстроил свои корабли в длинную кильватерную колонну (5 эсминцев, за ними 5 крейсеров и снова 4 эсминца), как

это сделал Скотт в упомянутом бою, однако не учел нескольких серьезных различий. Прежде всего, Скотт изначально имел «crossing-T» по отношению к японцам, и ему не требовалось маневрировать. Кстати, даже в бою у Тассафаронга маневры американской эскадры привели к тому, что эсминец «Дункан» был успешно расстрелян общими усилиями обоих противников. Вдобавок эскадра Скотта маневрировала фактически в открытом море, а сейчас Каллахен находился в знаменитом проливе «Железное Дно», где следовало соблюдать осторожность, чтобы не вылететь на берег. Кстати, первыми это ощутили японские корабли, которым пришлось обходить остров Саво.

Радар крейсера «Хелена» обнаружил противника в 1.24 на расстоянии около 30 000 ярдов, о чем японцы пока еще не подозревали. И здесь Каллахен сплосховал, он не разобрался в потоке сообщений, хлынувших по УКВ, и допустил первую из своих ошибок — промедлил. Первую, но далеко не последнюю. Только в 1.37 он приказал возглавляющему колонну эсминцу «Кашинг» повернуть точно на север, чтобы сделать японцам вожаделенный «crossing-T», но было уже слишком поздно. В 1.41 эминцы «Кашинг» и «Юдати» заметили друг друга на расстоянии всего лишь 3000 ярдов, им даже пришлось поворачивать, чтобы не столкнуться. Командир «Юдати» капитан 2-го ранга Кикава сообщил адмиралу, что видит противника, но этим лишь окончательно запутал адмирала Абэ, который понятия не имел, где же, собственно, находится эсминец. А тут еще наблюдатели «Хизэя» заметили какие-то силуэты в 10 000 ярдов прямо по курсу.

В результате соединения противников столкнулись, корабли смешались в общую беспорядочную кучу, причем никто так и не успел открыть огонь. Строй рассыпался, и корабли старались любой ценой избежать столкновений. Именно в этот момент «Атланта» на запрос Каллахена, чем она занимается, дала знаменитый ответ: «Уклоняюсь от собственных эминцев». В общем, головные американские эминцы врезались в колонну японцев между «Нага-

рой» и «Хизем», ведь, как мы помним, головные эсминцы японцев оказались в арьергарде. Адмирал Абэ в это же время приказал своей эскадре повернуть на северо-запад и подготовиться к бою с кораблями противника, для чего на линкорах пришлось перезаряжать орудия бронебойными снарядами вместо зажигательных. Так ли это было на самом деле — сказать сложно, ведь американцы уверенно утверждают, что в их корабли попало несколько явно не бронебойных снарядов, да и перезарядка орудия калибром 356 мм то еще удовольствие, гораздо проще выстрелить и подать следующим нужный снаряд. Поэтому скорее всего и суматоха имела место лишь в подбашенных рабочих и перегрузочных отделениях, но не в самих башнях.

Хотя видимость была плохой, все-таки стрелять без использования прожекторов было вполне можно, однако адмирал Абэ приказал включить прожектора «Хизэя», то же самое сделали крейсер «Нагара» и эсминец «Акацуки». Об этом опрометчивом решении японцы пожалели очень быстро. Луч прожектора «Хизэя» пробежал по американской колонне и остановился на высоких надстройках «Атланты», но японский флагман не успел открыть огонь. Командир «Атланты» капитан 1-го ранга Дженкинс опередил его и, не дожидаясь приказа Каллахена, обрушил шквал 127-мм снарядов на японцев. Буквально через считанные секунды по «Атланте» открыли огонь «Нагара», «Хизэй» и эсминцы «Инадзума», «Икадзути» и «Акацуки».

Лишь после этого прозвучала еще одна историческая фраза: «Нечетным кораблям стрелять направо, четным — налево», именно такой приказ в 1.48 отдал наконец адмирал Каллахен. Точно описать все происходившее далее вряд ли кому удастся в принципе, слишком запутанным и хаотичным был этот бой, хотя длился он всего лишь полчаса. Причем для японских линейных кораблей этот бой был совсем не тем, ради которого их проектировали и строили, ведь ни один конструктор в здравом уме не станет готовить линкор к бою на дистанциях менее 5 кабельтовых, ведь не торпедный же катер, в конце концов.

Ночь взорвалась сотнями вспышек, но кто стрелял по кому, сказать сложно. Американские тяжелые крейсера, ориентируясь на включенный прожектор, сначала обрушились на эсминец «Юдати», а вот «Атланта», кажется, выбрала «Хиэй». Заявление американских историков, будто замыкавший колонну «Флетчер» стрелял по эминцу «Инадзума», следует считать по меньшей мере сомнительным. Во всяком случае, в обзоре, подготовленном штабом Тихоокеанского флота еще в годы войны на основе бортовых журналов кораблей, говорится, что огонь был открыт по тяжелому крейсеру «Майя», который взорвался и исчез.

В первые минуты боя, судя по всему, главной целью японцев стала «Атланта». По крайней мере, ее командир капитан 1-го ранга Дженкинс утверждал, что для крейсера бой длился всего минуту или две. В корабль попало более 30 снарядов, мостик был совершенно разрушен, погиб адмирал Скотт, вдобавок в 1.53 в левый борт «Атланты» ударила торпеда. Другие американские корабли пока что пострадали меньше.

Из японских кораблей первым был выведен из строя эсминец «Акацуки», который заплатил за включенный прожектор, но, какой именно американский корабль нанес ему повреждения, сказать сложно. Говорят, что это могла быть «Атланта», но правда ли это? За одну минуту обстрелять «Хиэй», перенести огонь на эсминец и вывести его из строя — «многовато будет». Но в любом случае несколькими попаданиями мостик «Акацуки» был разрушен, на корабле вспыхнул пожар, после чего его принялись расстреливать как минимум 5 американских кораблей. Эсминец еще успел прорезать американскую колонну впереди «Атланты», но тут же потерял ход, следовавшие за ним «Икадзути» и «Инадзума» успели повернуть на северо-запад и затесались среди кораблей развалившегося американского авангарда. При этом «Икадзути» получил несколько 203-мм снарядов, непонятно сколько именно и непонятно от кого именно, к ним добавились 127-мм. Носовая башня была уничтожена, огонь пошел вниз по элеватору, и коман-

дир приказал подготовиться покинуть корабль. Однако с пожаром все-таки удалось справиться.

Как мы помним, «Хиэй» тоже включил прожектор, и началось... «В тот самый момент, когда он включил свои прожектора, мелкие орудия и пулеметы сосредоточили огонь на «Хизе», сметая все на верхней палубе. Фок-мачта немедленно вспыхнула, и все мелкие зенитные орудия были уничтожены, электричество в башнях главного калибра пропало, КДП для вспомогательного калибра также были уничтожены. На некоторое время он потерял способность управлять огнем и держать связь как по радио, так и прожекторами».

Однако 4 американских эсминца, которые обстреливали «Хиэй», также серьезно пострадали. «Кашинг» обстрелял его надстройки из эрликонов и даже успел выпустить одну торпеду, но тут 152-мм снаряд линкора уничтожил расчет торпедного аппарата. Проскочив мимо грозного противника, «Кашинг» ввязался в перестрелку с японским эсминцем, но получил около десятка попаданий, причем часть снарядов была явно американскими. На нем были разбиты несколько орудий и вышел из строя топливный насос.

Тем временем «Лэффи» ожесточенно расстреливал «Акацуки», но, когда из темноты внезапно вынырнул «Хиэй», эсминец перенес огонь на него. Он даже успел развернуть торпедный аппарат с правого на левый борт и выпустить 5 торпед, но дистанция 450 ярдов была слишком мала, и торпеды не успели встать на боевой взвод. Две ударили в борт японского корабля и не взорвались. Интересно, кто зафиксировал этот факт столь точно? Потом «Лэффи» проскочил под самым форштевнем «Хизы», едва избежав тарана, причем линкор даже не мог стрелять по нему, так как дистанция была слишком мала. Зато эсминец пострелял в свое удовольствие, именно в этот период пострадало командование японской эскадры, стоявшее на мостике. Адмирал Абэ и командир линкора капитан 1-го ранга Нисида были ранены, начальник штаба Абэ капитан 2-го ранга Судзуки погиб. Вся носовая надстройка линко-

ра была охвачена пламенем, людям, чтобы не сгореть, приходилось спускаться на палубу по тросам.

Конечно же, мы не можем обойти вниманием рассказ японского Мюнхгаузена капитана 2-го ранга Хары «О том, как эсминец «Амацукадзэ» всех американцев победил». Сначала он шел на траверзе «Хиэя», но потом, когда японский строй окончательно рассыпался, повернул на юго-восток и в 1.54 дал торпедный залп по концевым американским эсминцам.

Впрочем, бардак, который творился у американцев, оказался гораздо хуже японского беспорядка. «Сан Франциско» уже приготовился открыть огонь по эсминцу «Харусамэ», как на линию огня выплыла потерявшая ход «Атланта». Артиллеристы тяжелого крейсера, не слишком размышляя, всадили в нее полный залп. Несколько снарядов попали в мостик, вполне вероятно, что адмирал Скотт был убит американским же снарядом. Следующий залп пришелся в корму «Атланты», уничтожив башни № 5 и № 6. Третий залп дал несколько пробоин, через которые начала поступать вода. И только пожар, вспыхнувший на «Акацуки», который находился позади «Атланты», открыл американцам глаза, иначе они вполне могли потопить собственный крейсер. Только после этого адмирал Каллахэн отдал запоздавшую команду: «Прекратить огонь по своим кораблям!» Кто-то исправно повиновался, но «Портленд» капитана 1-го ранга ДюБоуза запросил, чего же хочет адмирал. После этого Каллахэн отдал свой последний приказ: «Задайте им! Нам нужны большие! Бейте сначала больших!»

Американский и японский флагманские корабли разошлись на контркурсах на расстоянии всего 500 метров, успев дать несколько залпов по противнику. В «Сан Франциско» попали 3 снаряда Тип 3. Да-да, тех самых, то ли зенитных, то ли противозаэродромных, хотя на корню подрывает рассказ о смене боеприпасов в башнях японских линкоров. С другой стороны, американские историки резонно отмечают, что снаряд, попавший в лобовую броню

башни № 2 «Сан Франциско», просто не может быть никаким иным, попадания бронебойного снаряда или даже простого «коммона» с такого расстояния 127-мм броня не выдержит. Одновременно американский флагман получил несколько залпов с левого борта от «Кирисимы» и «Нагары», при этом погибли контр-адмирал Каллахэн и командир крейсера капитан 1-го ранга Янг.

Вообще следует отметить как закономерность очень большое количество старших офицеров, погибших в ночных боях. Объяснение этому предельно простое — из боевой рубки плохо видно даже днем, а ночью обзор просто нулевой, поэтому командиры кораблей и адмиралы предпочитали находиться на ходовом мостике или где-то еще наверху, а не за броней.

Постепенно кавардак становился всеобщим. Японский эсминец «Юдати» в 1.55 дал торпедный залп по американской колонне, именно его торпеда разворотила корму тяжелого крейсера «Портленд». А затем эсминец прорезал американскую колонну между крейсером «Джюно» и эминцем «Аарон Уорд», заставив смять строй и арьергард американцев.

К этому времени «Хиэй» получил множество попаданий, по различным оценкам до 38 203-мм снарядов и 74 127-мм, хотя чуть ли не треть из них не взорвалась. Примерно в 1.54 два крупных снаряда, скорее всего с «Сан Франциско», попали в корму «Хиэя» с правого борта и сделали пробоину диаметром 2 метра. Линкор шел полным ходом, и вода под большим давлением хлынула в отсек рулевой машины. Она замкнула генераторы, и «Хиэй» внезапно потерял управление.

Линкор покатился в сторону, но капитан 1-го ранга Нисиды быстро перешел на ручное управление. Отважная рулевая команда оставалась на посту, хотя отсек постепенно заливало. Они удерживали руль прямо, пока «Хиэй» двигался, управляясь машинами. Задача еще более осложнялась тем, что все системы связи были уничтожены, осталась только одна линия с мостика в машинное отделение.

Пожары освещали надстройку линкора, языки пламени поднимались выше мачт. «Хиэй» развернулся и медленно пошел на север, покинув место боя, где японские и американские корабли продолжали вести ожесточенную дуэль.

Адмирал Абэ потерял самообладание, столкнувшись с неожиданно ожесточенным сопротивлением американцев. В результате он отменил обстрел и приказал всем кораблям отходить на север, что было совершенно необъяснимо, ведь «Кирисима» к этому моменту оставался практически невредим. Этот линкор получил всего одно попадание 203-мм снарядом, плюс зенитные автоматы поцарапали ему надстройки, убив нескольких человек. «Кирисима» израсходовал 59 356-мм снарядов (из которых 22 были Тип 3) и 313 152-мм. Вот вам еще один факт, заставляющий усомниться в замене снарядов.

В дальнейших столкновениях линейные корабли участия не принимали, поэтому они нас интересуют мало. Мы ограничимся лишь кратким подведением итогов. Японцы потеряли эсминцы «Акацуки» и «Юдати», причем последний был брошен командой, и уже утром его добил парой залпов крейсер «Портленд». Американцы потеряли легкий крейсер «Атланта», он пережил ночь, но повреждения оказались слишком велики, и к вечеру 13 ноября крейсер затонул. Были также потоплены эсминцы «Бартон», «Лэффи», «Кашинг», «Монссен». Оба тяжелых крейсера были выведены из строя, получили повреждения оба уцелевших легких крейсера и один эсминец. Этот эсминец «Аарон Уорд» американцы утром отбуксировали в Тулаги, и в 6.27 линкор «Хиэй» проводил его парой залпов, но промахнулся. Однако, как говорится, от судьбы не уйдешь. После ремонта «Аарон Уорд» вернулся к Гуадалканалу и 7 апреля 1943 года получил тяжелые повреждения при налете японской авиации. Вторая попытка отбуксировать его в Тулаги не удалась, эсминец затонул во время буксировки. Кстати, для американцев неприятности на этом не закончились, во время отхода в тот же день поврежденный легкий крейсер «Джюно» был торпедирован и потоплен подводной лодкой

I-26. Американцы не сумели организовать спасение команды, и погибли около 700 человек, причем почти 100 из них были просто съедены акулами.

В общем, эскадра адмирала Каллахэна фактически перестала существовать, так что японцы имели некоторые основания заявлять о своей победе. Но эта победа имела вполне ощутимый привкус горечи — японский флот потерял свой первый линейный корабль.

Как раз в тот момент, когда «Хиэй» обстреливал «Аарон Уорд», появились американские самолеты с аэродрома Гендерсон. На линкоре к этому времени был окончательно затоплен отсек рулевой машины, и он мог лишь беспомощно описывать круги чуть севернее острова Саво, с ним оставались несколько эсминцев.

Первыми линкор атаковали 6 пикировщиков «Доунтлесс», которые не добились попаданий, ответный зенитный огонь был также неточен. Следующую атаку провели 4 торпедоносца «Авенджер» — опять безрезультатно. В 8.00 адмирал Абэ перешел на эсминец «Юкикадзэ», так как из всех средств связи на линкоре остались одни сигнальщики. Очередные бомбы сбросили три «Летающие крепости», опять только промахи. Адмирал Абэ приказал было «Кирисиме» вернуться и взять «Хиэй» на буксир, но этот линкор был атакован американской подводной лодкой и получил два попадания торпедами, которые, к счастью, не взорвались. Однако от мысли о буксировке японцы сразу отказались.

В 10.20 «Хиэй» атаковали 9 «Авенджеров» с авианосца «Энтерпрайз», державшегося далеко к югу от Гуадалканала, а сразу вслед за ними появились самолеты с аэродрома Гендерсон. Вроде бы они добились одного торпедного попадания в носовую часть линкора, но повреждения оказались незначительными. Здесь нервы адмирала Абэ не выдержали второй раз, он приказал было покинуть корабль, но воспротивился капитан 1-го ранга Нисида. После некоторых споров было решено продолжить попытки спасти

корабль, однако воздушные атаки американцев стали непрерывными.

В 11.10 прилетели еще 14 «Летающих крепостей» из Эспириту-Санто. В 11.20 атаковали 6 пикировщиков с аэродрома Гендерсон, а еще через 10 минут — 6 торпедоносцев. Линкор получил 2 торпеды в левый борт, но упрямо держался на плаву. Временная передышка наступила в 12.30, когда прилетели 6 японских истребителей «Зеро», они патрулировали над линкором до 14.00. За это время удалось соорудить импровизированный руль, и Нисида отказался исполнять приказ адмирала, который потребовал выбросить линкор на берег Гуадалканала.

В 14.00 последовала очередная атака — 8 пикировщиков и 6 торпедоносцев с Гуадалканала, линкор получил 2 попадания в правый борт, но при попытках уклониться от торпед потерял импровизированный руль. Появился крен на правый борт, корабль начал садиться кормой. В 14.35 линкор атаковали еще 4 торпедоносца с «Энтерпрайза», новое попадание в правый борт. К 15.30 «Хиэй» в общей сложности атаковали уже 70 американских самолетов (включая истребители, которые старались подавить зенитные установки), и адмирал Абэ в очередной раз приказывает оставить корабль. Капитан 1-го ранга Нисида в очередной раз приказ не исполняет, но при этом требует от адмирала письменного приказа. Абэ такой приказ пишет, однако Нисида рвет бумагу в клочья.

В 17.45 очередная атака пикировщиков с Гуадалканала, и Нисида наконец-то капитулирует. Команда «Хиэя» переходит на эсминцы, на нем погибли 188 человек, 151 был ранен. Японские эсминцы поспешно уходят, бросив тонущий линкор, поэтому никто не может точно сказать, где и когда затонул «Хиэй». Адмирал Ямамото в 18.38 посылает радиогранму с приказом не бросать линкор, но опаздывает. В 1.00 адмирал Абэ на «Юкикадзэ» возвращается на место боя, но ничего найти не может — «Хиэй» все-таки затонул.

Эти атаки показали, насколько сложно потопить линейный корабль авиацией, если команда хорошо подготовлена и борется за живучесть, даже такой старый и слабый линкор, каким был «Хиэй». Но при этом все-таки было ясно доказано — выжить после атаки торпедоносцев у линкора шансов нет. Американцы провозились так долго лишь потому, что их атаки были слабыми и разрозненными, если бы воздушный налет был массированным, все могло закончиться гораздо раньше, что позднее было доказано при потоплении «Мусаси» и «Ямато».

Итоги первого сражения у Гуадалканала еще можно назвать сомнительными, хотя линейный корабль, даже довольно старый, вряд ли является эквивалентом двух крейсеров ПВО. И все-таки они внушали японскому командованию некоторый оптимизм, особенно с учетом преувеличенных заявлений командиров, которые докладывали о потоплении 9 крейсеров и 9 эсминцев, и все-таки японские летчики сообщили, что еще 2 крейсера и 4 эсминца болтаются севернее острова Саво. К тому же стратегическая ситуация складывалась так, что требовалось либо предпринять решительное усилие и выбить американцев с Гуадалканала, либо самим убираться оттуда. Выбор был совершенно очевидным, но для доставки подкреплений на остров требовалось любой ценой нейтрализовать аэродром Гендерсон. Первая попытка обстрела закончилась гибелью линкора «Хиэй», ночью 14 ноября тяжелые крейсера «Судзуй» и «Майя» выпустили по аэродрому около 1000 снарядов, но особых успехов не добились. Во всяком случае, днем отходящая японская эскадра была атакована пикировщиками с Гендерсона, которые потопили тяжелый крейсер «Кинугаса». После этого летчики занялись конвоем и потопили 6 транспортов с войсками и снаряжением. Кстати, использовать стандартную фразу «с войсками и техникой» в приложении к японским конвоям периода Второй мировой войны неприменимо просто за отсутстви-

ем упомянутой техники. Бульдозеры, тягачи, танки — все это у японцев практически отсутствовало.

В результате командование Объединенного флота приказало адмиралу Кондо обстрелять аэродром Гендерсон, одновременно помешав американцам атаковать конвой. Увы, эта задача была вряд ли выполнима, потому что пресловутыми «крейсерами» были два новейших американских линкора «Вашингтон» и «Саут Дакота», вооруженных мощными 406-мм орудиями. Их уже опробовал на себе новейший французский линкор «Жан Бар», а сейчас в распоряжении Кондо оставался старый и слабый эскадренный крейсер «Кири-sama».

Обе стороны ожидали боя и готовились к нему. Адмирал Ли выстроил свои корабли в кильватерную колонну — впереди 4 эсминца, за ними 2 линкора. Адмирал Кондо поступил немного хитрее. Он выслал вперед так называемое Соединение поиска из легкого крейсера и 3 эсминцев, которое должно было предупредить его обо всех ловушках, поставленных американцами. Соединение прикрытия из 1 легкого крейсера и 6 эсминцев должно было уничтожить все, что будет уничтожено, и лишь потом в дело вступало Соединение обстрела: 1 линкор, 2 тяжелых крейсера.

Первый сюрприз получили американцы, когда их торпедные катера едва не атаковали собственные линкоры. В 23.32 адмирал Ли поспешно передал по УКВ открытым текстом: «Передайте вашему боссу, что это Чинг Ли, китаец, врубился? Отзовите своих парней».

Американская эскадра обошла с севера остров Саво, повернула на юго-восток, а в 0.01, находясь в 13,5 мили юго-восточнее острова Саво, повернула на запад. Именно в этот момент радар «Вашингтона» обнаружил неизвестные корабли на дистанции 18 000 ярдов к северу. Это было Соединение поиска контр-адмирала Хасимото, шедшее восточнее Саво. В это же время Соединение прикрытия контр-адмирала Кимуры появилось западнее Саво. Адмирал Кондо предпочел задержаться, дожидаясь, пока ему расчистят путь.

Американский радар следил за японскими кораблями, хотя ему очень сильно мешала близость гористого острова Саво, который выдавал на экран паразитное эхо. И все-таки в 0.14 адмирал Ли решил, что видит главные силы японцев и приказал открыть по ним огонь. В 0.17 «Вашингтон» дал первый залп. Увидев гигантские столбы воды, корабли Хасимото шарахнулись в сторону, поставив густую дымовую завесу. Попытки эсминца «Гвин» стрелять осветительными снарядами из-за большого расстояния и дыма пользы не принесли. В 0.20 «Вашингтон» прекратил стрельбу, израсходовав 42 тяжелых снаряда и около сотни легких, но не добившись ни одного попадания. «Саут Дакота» дала 8 залпов и бодро сообщила адмиралу, что наблюдатели видят вражеский линкор, весь охваченный пламенем. Что это было — неизвестно по сей день, но флагман холодно ответил, что густой дым — это почти наверняка дымзавеса.

В этот момент радар эсминца «Уок» обнаружил корабль, который полным ходом мчался навстречу американцам. Это был японский эсминец «Аянами», командир которого решил совершить героический подвиг, в одиночку атаковав вражескую эскадру. В 0.22 «Уок» открыл по нему огонь, к нему присоединился эсминец «Бенхэм», а чуть позже — 127-мм орудия «Вашингтона», и судьба безумца была решена.

Но тут из-за острова Саво выскочили корабли адмирала Кимуры. Эсминец «Престон» встретил их огнем с дистанции 9000 ярдов, но это было уже непозволительно близко, учитывая характеристики страшных японских торпед. «Уок» и «Гвин» также перенесли огонь на нового противника. Американцы увидели какие-то вспышки и приняли их за разрывы собственных снарядов, но на самом деле это были выстрелы японцев. В считанные минуты «Престон» получил несколько попаданий и загорелся, а тут еще поврежденный «Аянами» выпустил 8 торпед, после чего потерял ход и остановился. Но «Престону» это уже не понадобилось, от пожара в 0.32 сдетонировали его собственные торпеды, и эсминец начал тонуть. «Гвин» повернул вправо,

чтобы обойти его, и тут же получил снаряд в машинное отделение, а потом еще 2 снаряда взорвались на корме.

А что линкоры? «Саут Дакота» дала 5 залпов по кораблям Хасимото, после чего из-за короткого замыкания пропала электроэнергия на всем корабле. На 3 минуты замолчали орудия, отказал радар, что, по свидетельству командира линкора капитана 1-го ранга Гэтча вызвало нечто вроде легкой паники среди экипажа. «Вашингтон» тем временем обошел тонущий «Престон» и лег на курс WNW, на экране его радара SG появилась большая отметка.

«Саут Дакота» тем временем оторвалась от адмирала и обошла «Престон» с другой стороны, что было большой ошибкой. Линкор стал ясно виден на фоне пожаров. В этот момент прибыли к цели торпеды, выпущенные кораблями адмирала Кимуры. В 0.37 взрывом оторвало нос эсминцу «Бенхэм», потом взрывом эсминец «Уок» просто разорвало пополам. Адмирал Ли остался без эсминцев, но это его не смутило.

«Вашингтон» уже был готов открыть огонь по «Кири-симе», но адмирал колебался, не зная, где находится «Саут Дакота». Адмирал Кондо, обнаружив американские линкоры, приказал своим кораблям идти прямо на них, зато адмирал Кимура отвел свой отряд, чтобы перезарядить торпедные аппараты. Расстояние до японцев сократилось до 14 000 ярдов, но Ли все никак не мог решиться, он повторял ошибку Каллахэна и медлил. Дело в том, что «Саут Дакота» попала в мертвую зону радара «Вашингтона» и потому оставалась невидимой.

В 0.54 адмирал Кондо, получив бодрый рапорт с горящего «Аянами», решил, что может действовать свободно, и пошел прямо к Лунга Пойнт, не обращая внимания ни на что. Холодным душем оказалась для него радиограмма адмирала Кимуры, который сообщил о присутствии двух новых американских линкоров к северу от Гуадалканала. Но человек верит тому, чему хочет, и Кондо решил, что это преувеличение. Тут луна, проглянувшая на секунду сквозь тучи, осветила «Саут Дакоту», и минный офицер крейсера

«Атаго» поспешно приказал дать торпедный залп, даже не успев сменить установку глубины торпед, рассчитанных на эсминец.

В 0.59 радар «Саут Дакоты» вновь заработал после очередной поломки, и внезапно справа по носу, всего в 5800 ярдах, обнаружили 4 корабля. После этого «Атаго» включил прожектор и осветил надстройки американского линкора, японцы незамедлительно открыли по нему огонь. Их тяжелые крейсера стреляли довольно метко, чего нельзя сказать о линкоре. Впрочем, японцы, как обычно, смотрели на это с прямо противоположной стороны, рапорт «Кирисимы» гласил: «Открыли огонь по линкору типа «Норт Каролина» и добились попадания первым же залпом главного калибра, снеся КДП и надстройку выше него. Потом добились множества попаданий главным и противоминным калибром, сделав потопление корабля неизбежным».

Адмирал Ли продолжал тянуть резину даже после того, как точно выяснилось, где находится «Саут Дакота», а потом принял довольно странное решение. Две 127-мм башни «Вашингтона» были наведены на крейсер «Атаго», две — на «Кирисиму», еще одна получила приказ стрелять осветительными снарядами. Слава богу, хотя бы все три башни главного калибра нацелились на японский линкор. С учетом всего этого становится совершенно непонятно — за что же контр-адмирал все-таки получил Военно-морской крест?

В общем, в 01.00 «Вашингтон» все-таки открыл огонь по «Кирисиме», а через 2,5 минуты прекратил его, выпустив 39 тяжелых снарядов. Но старому линейному крейсеру этого хватило, были разбиты обе носовые башни, сам корабль получил серьезные повреждения. Но японцы не сдавались, использовав полученную передышку, они с новой энергией обрушились на «Саут Дакоту». Этот линкор получил 18 попаданий 203-мм снарядами и 6 попаданий 152-мм снарядами плюс два более мелких. Но это утверждение вызывает определенные сомнения: неужели вспомогатель-

ная батарея «Кирисимы» стреляла так здорово? Особенно с учетом того, что зафиксировано одно-единственное попадание 356-мм снаряда в барбет кормовой башни «Саут Дакоты», которое не причинило особых повреждений, если не считать дыры в верхней палубе. Может, американцы не слишком точно определили, где были 152-мм снаряды линкора, а где 140-мм снаряды крейсеров?

Но парадокс заключается в том, что эти попадания, которые абсолютно не угрожали потопить линкор, полностью вывели из строя современный корабль, слишком зависимый от всякой хрупкой электроники. Адмирал Ли писал: «В считанные минуты плотный огонь с малой дистанции орудий среднего калибра сделал один из наших новых линкоров глухим, немым и слепым, выведя из строя радар, радио и системы управления огнем». Вот что значит вести не тот бой, ради которого создавался корабль! Хорошо еще японские торпеды прошли мимо и безвредно взорвались в кильватерной струе «Саут Дакоты», хотя эти взрывы ввели в заблуждение японцев.

После этого «Вашингтон» возобновил стрельбу и добился еще нескольких попаданий. Адмирал Кондо повернул свои крейсера вправо, чтобы дать еще один торпедный залп, но «Кирисима» уже не мог последовать за ним, так как из-за поврежденного рулевого управления описывал циркуляции. Японские отчеты говорят, что корабль получил 9 406-мм снарядов и 40 127-мм, но мы к этому еще вернемся. В 1.07 адмирал Ли приказал снова прекратить стрельбу, так как опять потерял «Саут Дакоту». Но командир этого линкора капитан 1-го ранга Гэтч решил, что с него хватит приключений, и в 1.10 повернул назад, выходя из боя. Всего на «Саут Дакоте» погибли 39 человек, были ранены еще 59. Надстройки линкора были изрешечены, во многих местах горели небольшие пожары, хотя в рапорте отмечалось слабое разрывное действие японских снарядов. Судя по всему, японцы вели стрельбу не бронебойными, а какими-то другими снарядами. Гэтч остался уверен, что нанес серьезные повреждения кораблям, по которым стрелял,

но на самом деле просто выкинул 115 406-мм и 305 127-мм снарядов в воду. Между прочим, ирония ситуации заключается в том, что «Саут Дакота» израсходовала снарядов больше, чем «Вашингтон»!

В 1.13 японские тяжелые крейсера выпустили по «Вашингтону» 8 торпед с дистанции всего лишь 4000 ярдов. Через 5 минут послышалось несколько взрывов, но торпеды опять рвались в кильватерной струе. В 1.20, намереваясь найти конвой, адмирал Ли приказал повернуть на север, что позволило «Атаго» выпустить еще 3 торпеды. Но американцам продолжало везти, как... Известно, кому везет. Тем более что, видя японские крейсера на экранах радаров, адмирал Ли запретил стрелять по ним, опасаясь вспышками выстрелов выдать свое местоположение.

Но у японцев также царил бардак. Разбросанные на большом пространстве отряды действовали кто в лес, кто по дрова. Адмирал Хасимото прибыл к Лунга Пойнт, не нашел там никаких американских кораблей и бодро передал адмиралу Кондо, что можно спокойно заняться обстрелом аэродрома, не подозревая, что «Кирисиме» уже не до обстрелов. Адмирал Кимура продолжал перезаряжать свои торпедные аппараты, каковой процесс завершился в 1.30. Адмирал Танака, командовавший охранением конвоя, отправил два своих эсминца навстречу приближающимся американцам, не зная, что на него идет очень одинокий линкор.

Тем временем адмирал Кондо увеличил скорость до 30 узлов и развернулся на тот же курс, что и «Вашингтон». Он решил больше не использовать артиллерию из тех же соображений, что и Ли, предпочитая положиться на торпеды. В 1.32 Кондо отменил обстрел аэродрома Гендерсон, и японскую операцию можно было считать провалившейся. Американцы же просто растерялись, радар «Вашингтона» обнаружил три отдельные группы кораблей на северо-востоке, северо-западе и юго-востоке, и адмирал Ли просто не мог решить, что ему делать. А ведь одного хорошо нацеленного залпа хватило бы, чтобы уничтожить любой

японский корабль в поле зрения, тем более что предотвратить стрельбу торпедами так и не удалось.

Сначала дал залп флагман Кимуры легкий крейсер «Нагара», следом за ним один из эсминцев Танаки, потом эсминцы Кимуры. Но все торпеды прошли мимо, а если и взрывались, то опять же в кильватерной струе «Вашингтона».

Тем временем выяснилось, что «Кирисима» не отвечает, и адмирал Кондо отправил на поиски линкора 3 эсминца. В 2.43 они нашли линкор всего в 5 милях от острова Саво в таком же отчаянном положении, в каком был накануне «Хизэй». Машины и котлы «Кирисимы» действовали, но рулевое управление было выведено из строя, вдобавок корабль имел крен 10 градусов на правый борт, причем затопление никак не удавалось остановить. Крейсер «Нагара» попытался взять поврежденный линкор на буксир, но линкор продолжал садиться все глубже. Попытка контрзатопления на какое-то время выправила крен, но потом линкор снова начал валиться на правый борт. В конце концов командир «Кирисимы» капитан 1-го ранга Ивабути приказал покинуть корабль, в 4.25 линкор перевернулся и затонул. Эсминцы спасли почти всю команду корабля.

Адмирал Кондо потерял американцев из вида, но еще около часа оставался в районе острова Саво, чтобы прикрыть конвой. Адмирал Кимура преследовал «Вашингтон» до 02.40 после чего бросил это бесполезное и рискованное занятие. В 4.00 адмирал Танака приказал 6 уцелевшим транспортам следовать к Гуадалканалу и выброситься там на берег, чтобы разгрузиться. На рассвете американская авиация превратила их в пылающие руины, уничтожив значительную часть грузов.

Японцы были убеждены, что адмирал Кондо одержал блестящую победу, потопив 1 линкор, 2 тяжелых крейсера и 2 эсминца и повредив еще 2 линкора и 2 крейсера. Американцы тоже были уверены в своей победе, что было заметно ближе к истине. Но страшно подумать, что могло случиться, если бы хоть одна из многочисленных японских

торпед попала в «Вашингтон», что показал состоявшийся в ноябре бой у мыса Тассафаронга. Просто данный конкретный бой стал одним из самых заметных провалов японского торпедного оружия. Всего японские крейсера и эсминцы выпустили 51 торпеду, причем отнюдь не с запредельных дистанций, но добились всего лишь двух попаданий в эсминцы «Престон» и «Уок». В общем, адмирал Ли совершил массу грубейших ошибок и все-таки вышел победителем.

А сейчас уделим немного внимания повреждениям кораблей. Уже много лет гуляют по свету «совершенно достоверные» цифры количества попаданий в «Кирисиму»: 9 тяжелых снарядов и 40 легких. Источником этих сведений являются показания капитан-лейтенанта Хориси, одного из командиров 152-мм батареи. С учетом того, что «Вашингтон» выпустил по «Кирисиме» 75 406-мм и 107 127-мм снарядов, это дает 12% и 37% попаданий, что представляется маловероятным, особенно удивляет то, что тяжелые орудия добились меньшего числа попаданий, чем легкие. Однако попытки анализа приводят к еще более странным результатам.

Детальные рапорты «Кирисимы» были утрачены во время войны, поэтому все дальнейшие рассуждения строились на показаниях еще трех капитан-лейтенантов: Есино, Икеда и Хаяси, причем Икеда был непосредственным начальником Хориси. В результате анализа американский исследователь Роберт Лундгрэн приходит к еще более странному заключению: несчастный корабль получил 20 тяжелых снарядов и 17 легких. Это более правдоподобно с точки зрения процентного соотношения попаданий, но совершенно невероятно с точки зрения живучести старого корабля. 20 попаданий 406-мм снарядов, каждый из которых весит более тонны, должны были разнести несчастный линейный крейсер на куски, а он еще продержался на воде 3,5 часа. Вспомните, в каком состоянии находились германские линейные крейсера после Ютландского сражения, получив примерно такое же количество попаданий гораздо более легких британских снарядов.

Не внесла ясности и экспедиция знаменитого доктора Балларда, который в 1992 году нашел обломки «Кирисимы» на дне. Корабль лежит вверх дном, причем носовая часть отломилась и носит следы сильнейшего взрыва. Вероятно, он произошел в момент удара корабля о морское дно. Однако ил помешал детальному обследованию корпуса, хотя Балларду и удалось обнаружить три пробоины в тех местах, о которых говорили японцы. Еще он подтвердил, что правый руль повернут на 10 градусов, вот, собственно, и все, что ему удалось выяснить. Поэтому вопрос о количестве попаданий в «Кирисиму» нельзя считать окончательно закрытым.

Несколько проще обстоит дело с попаданиями в «Саут Дакоту». Они пересчитаны, их оказалось 27 штук, но мы позволим себе усомниться в точной идентификации попаданий по причине, которую уже указали — слишком много 152-мм снарядов и ни одного 140-мм.

После этих двух сражений следующего боевого столкновения с участием линкоров пришлось ждать довольно долго. Оно состоялось летом 1943 года на севере Тихого океана, далеко от Гуадалканала, и носило совершенно анекдотический характер.

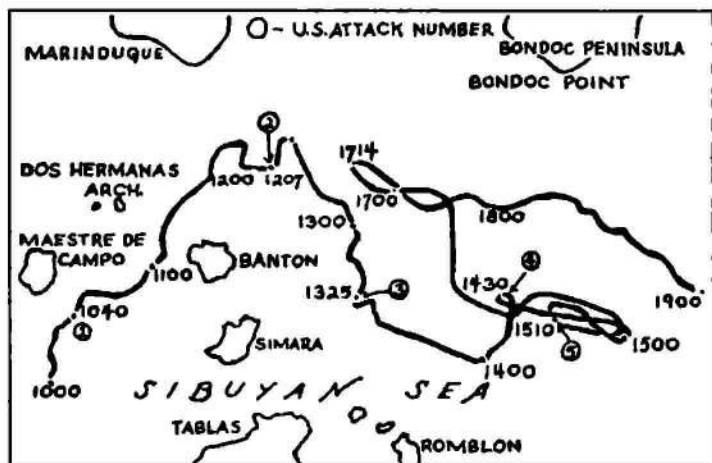
Американский флот занимался систематическим выдавливанием японцев с Алеутских островов, операция развивалась весьма неспешно, что подтверждает откровенно второстепенный характер этого театра. В мае 1943 года американцы отбили остров Атту, и высадка на второй оккупированный японцами остров Кыска была назначена на 15 августа. Они приступили к бомбежкам с воздуха и обстрелам с моря, в конце июля юго-западнее острова постоянно патрулировали два мощных соединения, каждое из которых было сильнее японского 5-го Флота, действовавшего в северных водах.

22 июля американцы обстреляли остров и оба соединения встретились в зоне патрулирования к юго-западу от

Кыски. Это были ОГ 16.12 контр-адмирала Роберта Гиффена в составе линкоров «Миссисипи» и «Айдахо» в сопровождении 3 эсминцев, а также ОГ 16.7 контр-адмирала Роберта Гиффена — 4 тяжелых и 1 легкий крейсера, а также 5 эсминцев. Разведка предупредила адмирала Гиффена, командовавшего всем соединением, что японцы, вероятно, попытаются ночью 25/26 июля эвакуировать гарнизон острова. Тут же, весьма кстати, патрульная «Каталина» заметила целых 7 неопознанных кораблей примерно в 300 милях от острова, поэтому вполне понятно, что обстановка на кораблях была довольно нервная.

26 июля оба соединения находились в 80 милях южнее острова Кыска, ночь была ясной, в небе виднелось множество звезд. И вот совершенно неожиданно в 0.45 радар линкора «Миссисипи» обнаружил неизвестную цель по пеленгу 60° на расстоянии 15 миль. «Нью Мексико», «Портленд» и «Уичита» подтвердили контакт, после чего адмирал Гиффен начал действовать. Сыграли боевую тревогу, корабли увеличили скорость до 20 узлов, линкоры шли впереди и чуть левее колонны крейсеров. Вскоре «Айдахо» сообщил, что наблюдает на экране радара 6 кораблей. Гиффен, не теряя ни секунды, приказал открыть огонь, что было исполнено в 01.13 крейсерами «Уичита», «Луисвилл» и «Портленд», через минуту к ним присоединились линкоры. Огонь велся по целям на расстоянии 24 000 ярдов. Но вот что странно — крейсера «Сан Франциско» и «Санта Фе» не стреляли, так как не видели целей, хотя ясно наблюдали отметки от всплесков.

Гиффен, опасаясь японских торпед, не желал сближаться более чем до 20 000 ярдов, вел жаркую артиллерийскую дуэль с призрачным противником. Впрочем, моряки «Сан Франциско» утверждали, что почувствовали сильный толчок от попадания торпеды, которая не взорвалась. Еще больше нервозности посеяли преждевременные разрывы нескольких осветительных снарядов, после чего американцы окончательно уверились, что японцы ведут ответный огонь. Гиффен приказал эсминцам провести торпедную



Сражение в море Сибуйан. 24 октября 1944 г.

атаку, но тем не удалось обнаружить противника. А потом, так же совершенно внезапно отметки исчезли с экранов. Вzbешенный и озадаченный Гиффен в 1.44 приказал прекратить стрельбу, бой продолжался полчаса. Американская эскадра начала прочесывать район, но не нашла ничего и ничего, хотя корабли истратили 518 снарядов калибра 356 мм и 487 снарядов калибра 203 мм.

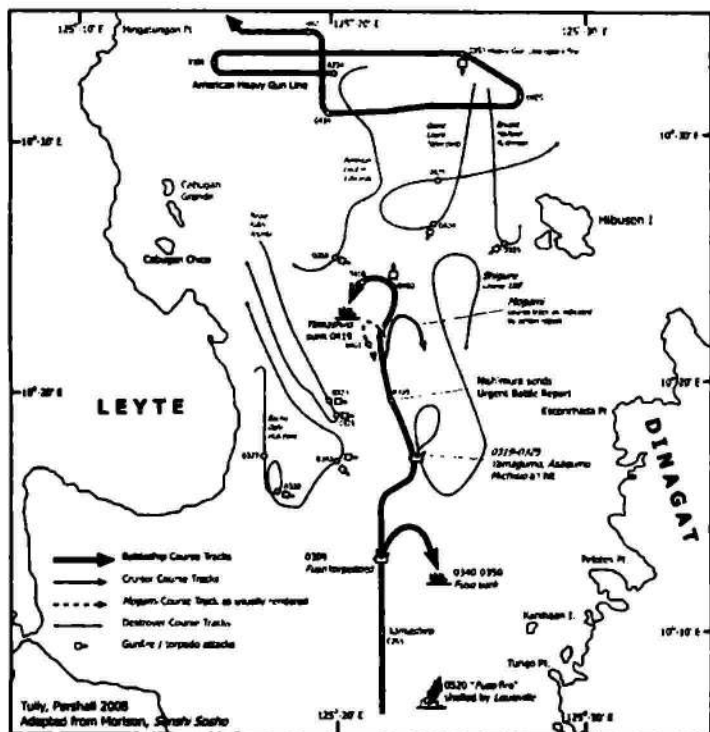
Что именно обнаружили американские радары, до сих пор остается неизвестным. Выдвигаются самые различные гипотезы, но все они так и остаются гипотезами. Были это острова Амчитка или Горелый, находящиеся далеко за пределами дальности действия радаров? Стая птиц? Или вообще какой-то необъяснимый атмосферный феномен — мы можем лишь гадать. Но американские линкоры вполне могут записать себе участие еще в одном бою.

Последний бой линкоров на Тихоокеанском театре состоялся 25 октября 1944 года в проливе Суригао. Как выяснилось позднее, это был вообще самый последний бой линейных кораблей в истории. Он был частью самого

масштабного (в отношении географии) и самого крупного (если просуммировать **абсолютно все** участвовавшие корабли) морского сражения XX века — битвы за Лейте. Она превосходит Ютландское сражение по многим параметрам, но, если учесть «плотность событий» — термин, конечно, совершенно условный, — все-таки первенство следует оставить за Ютландом. Слишком много кораблей крутились на крошечном пятачке Северного моря, и слишком многие из них погибли буквально за 7 или 8 часов, битва за Лейте в этом плане смотрится более размыто, скажем так.

Когда в конце октября 1944 года американцы высадили первый десант на Филиппинах, избрав для этого остров Лейте в центральной части архипелага, японцы решили нанести удар по десанту всеми оставшимися в их распоряжении силами. План операции выглядел так: авианосное соединение адмирала Одзавы постарается оттянуть как можно дальше на север авианосцы американцев, пусть даже и ценой собственной гибели. В это время линейные корабли прорвутся к зоне высадки с севера (через пролив Сан-Бернардино соединение адмирала Куриты) и с юга (через пролив Суригао соединение адмирала Нисимуры) и постараются уничтожить десантную армаду. Не от хорошей жизни японцы снова сделали ставку на линкоры, вернув им статус главной ударной силы флота, просто к этому времени некогда грозное авианосное соединение Объединенного флота находилось в коматозном состоянии. То есть оно еще не умерло, но и жизнью назвать такое состояние тоже было нельзя.

Американцы заблаговременно обнаружили все японские соединения, их подводные лодки и авиация нанесли по приближающемуся противнику несколько ударов, потопив ряд ценных кораблей. В частности, пошел на дно линейный корабль «Мусаси». Вы удивитесь, но это был **первый** линкор, потопленный в море авианосной авиацией за все годы войны, все остальные жертвы авианосцев мирно



Бой при Суригао. 25 октября 1944 г.

стояли в собственных портах. Как ни странно, больше линкоров потопила даже базовая авиация.

Японцы в этом сражении остались верны себе и раздробили оставшиеся у них невеликие силы на несколько отрядов, поэтому через пролив Суригао должны были прорываться две эскадры: вице-адмирала Нисимуры и вице-адмирала Симы. Мы так и будем называть их для краткости, не пытаясь разобраться со сложной официальной японской системой, использующей длинные титулы вроде «2-е диверсионное соединение ночного боя». При этом еще на стадии планирования японское командование допусти-

ло грубую ошибку, предложив адмиралам «координировать действия». Обычно такое положение ничего, кроме неприятностей не дает, обязательно нужно установить жесткую структуру подчинения. Так произошло и на этот раз.

Адмирал Нисимура имел в своем распоряжении линкоры «Фусо» и «Ямасиро», 1 тяжелый крейсер, 4 эсминца, адмирал Сима — 2 тяжелых и 1 легкий крейсера, 4 эсминца. Как мы уже говорили, на переходе японские корабли попали под удар самолетов американского Оперативного соединения 38, но эти отряды пострадали сравнительно мало, попадание бомбы получил линкор «Фусо», но все ограничилось поврежденной катапультой. Главный удар пришелся по кораблям адмирала Куриты. Кстати, отчасти это объясняется грубейшими промахами американских пилотов, которые сообщили о потоплении маленького крейсера (предположительно типа «Катори») и повреждении сопровождавших его 2 эсминцев.

Особых поводов для волнений у американцев не было, ведь подходы с этой стороны прикрывали корабли огневой поддержки десанта, соединение адмирала Олдендорфа. Оно имело просто подавляющее превосходство над японцами, так как против перечисленных выше кораблей американский адмирал мог выставить 6 линкоров, 4 тяжелых и 4 легких крейсера, 26 эсминцев и 39 торпедных катеров. Почти все линкоры были ветеранами Пирл-Харбора, но от этого японцам пришлось только хуже, так как экипажи горели желанием отомстить.

Координация действий японских соединений была налажена очень плохо, неизвестно, получил ли Нисимура хоть какую-то информацию о действиях Куриты, в особенности о том, что под ударами американской авиации Курита временно отошел назад и снова повернул к заливу Лейте с большим отставанием от графика. Но, так или иначе, Нисимура продолжал двигаться намеченным курсом. Есть основания полагать, что адмирал не рассчитывал на какой-либо успех, но был полон решимости помочь Курите прорваться к транспортам даже ценой собственной гибели.

ли. Как ни странно, оба вспомогательных японских отряда (Одзава и Нисимура) со своей задачей справились, а вот Курита, ради которого они пошли на колоссальные жертвы, свое дело не сумел сделать.

24 октября в 20.30 адмирал Нисимура передал по радио Курите: «Я намерен прибыть в залив Лейте 25 октября в 4.00». Курита ответил, что он задерживается, но неизвестно, получил ли Нисимура эту радиogramму. В любом случае вскоре ему стало не до болтовни в эфире. В 22.36 его эскадру, проходящую мимо острова Бохол, заметили американские торпедные катера и начали свои атаки, хотя пока они были неудачными. Однако главным достижением катеров было то, что они регулярно сообщали адмиралу Олдендорфу о продвижении японцев, он мог спокойно готовить встречу. Олдендорф решил не дать японцам ни малейшего шанса и разделил свое соединение на три группы. Линейные корабли перекрывали узкий пролив, а справа и слева находились крейсерские отряды, поддержанные эсминцами. Сама география помогла ему организовать не просто «crossing-T», а настоящий огневой мешок, выскользнуть из которого было немыслимо. Единственный вариант, оставшийся у Нисимуры, — повернуть назад, но ведь японский адмирал должен был любой ценой прорваться в залив Лейте.

Наверное, есть нечто символическое в том, что в основу тактического плана последнего боя линейных кораблей была заложена одна из основных идей классического артиллерийского боя, появившаяся на свет около полувека назад. Хотя имелось одно принципиальное отличие — в то время, да и много позже, никто не стал бы рассматривать предложение вести решающий бой ночью. Однако радар рассеял ночной мрак.

В 2.56 наблюдатели японского эсминца «Сигурэ» заметили неизвестные корабли на расстоянии 9000 ярдов, это были передовые американские эсминцы. Через пару минут прожекторный луч пробежал по воде, зацепив несколько эсминцев. Командир 54-й эскадры эсминцев капи-

тан 1-го ранга Кауард отреагировал немедленно, приказав своим кораблям идти в торпедную атаку, однако в спешке американцы плохо рассчитали, и из 27 торпед в цель попала только одна. В 3.01 флагман Нисимуры линкор «Ямасиро» снова включил прожектор и дал первый залп, и почти в этот же момент взорвалась торпеда, попавшая в линкор «Фусо».

После этого в атаку пошла вторая группа американских эсминцев. Адмирал Нисимура приказал своим кораблям повернуть на 90 градусов вправо «все вдруг», чтобы уйти от торпед, но это решение оказалось ошибочным, так как фактически компенсировало ошибки американцев в расчетах. Три торпеды попали в эсминец «Ямагумо», который взорвался и мгновенно затонул, эсминцы «Митисио» и «Асагумо» получили по одному попаданию и были серьезно повреждены. Все эти торпеды были выпущены эсминцем «МакДермотт», вероятно, это был самый удачный торпедный залп эсминца за всю войну. Еще одна торпеда попала в «Фусо».

В общем, первые полчаса сражения прошли в непрерывных атаках американских эсминцев с разных направлений, что мешало японцам вести сосредоточенный огонь. Несгибаемый Нисимура в 3.30 отправил очередную радиogramму: «Вражеские эсминцы и торпедные катера по обе стороны северного входа в пролив Суригао. Два наших эсминца торпедированы и дрейфуют. «Ямасиро» получил одно торпедное попадание, однако оно не мешает вести бой». Он немного поспешил, в 3.34 еще одна торпеда попала в «Ямасиро», временно снизив скорость линкора до 5 узлов. В общем, уже все было понятно, однако Нисимура упрямо шел вперед.

Адмирал Сима шел в 40 милях позади него и столкнулся со своими проблемами. Прежде всего он не имел никакого представления, где находится Нисимура, затем его подвели штурманы и плохая видимость — эскадра едва не вылетела в полном составе на берег острова Панаон. И наконец, появились американские торпедные катера, которые все-

таки добились успеха. В 3.25 РТ-137 торпедировал легкий крейсер «Абукума», попадание пришлось в левый борт напротив котельного отделения № 1, и адмиралу пришлось бросить его, чтобы не снизить скорость эскадры.

Тем временем американские эсминцы начали артиллерийский бой с тем, что осталось от эсминцев Нисимуры, но на их огонь ответил даже «Ямасиро», правда, неточно. Олдендорф, который опасался, что японцы начали отход, приказал еще одному дивизиону эсминцев атаковать тяжелые корабли противника.

В 3.44 один за другим прогремели три страшных взрыва, в ночное небо поднялся столб пламени, который был виден на много миль вокруг. Его заметил даже адмирал Сима, который находился на мостике «Нати» далеко на юге, это походило на «ослепительно-яркий цветок, который заполнил весь пролив». Судя по всему, пожары добрались до погребов «Фусо», потому что линкор переломился пополам. Обе его части, охваченные огнем, продолжали дрейфовать по течению.

В 3.49 эсминец «Хатчинс» выпустил 5 торпед в «Асагумо», но промахнулся. Однако, как ни странно, залп все-таки оказался удачным, так как одна из торпед попала в другой поврежденный японский эсминец «Митисио», который взорвался и затонул.

Линкор «Ямасиро» продолжал двигаться на север со скоростью 15 узлов, хотя уже получил 2 попадания торпедами. Эсминец «Сигурэ» находился у него на правой раковине, но крейсер «Могами» заметно отстал. В это время адмирал Сима вошел в пролив, и с его кораблей увидели ярко горящие обломки «Фусо», но на эскадре решили, что это **оба** линкора Нисимуры, что совсем не придало бодрости.

Наконец в 3.51 заговорила артиллерия, но первыми открыли огонь американские крейсера левой группы, которой командовал сам Олдендорф. В 3.52 начали стрелять крейсера правой группы, и американские эсминцы, выходившие в атаку, сразу оказались в крайне неприятном положении. Однако это не остановило их, не прекращая

расстрел поврежденного «Асагири», они также взялись за крейсер «Могами». Дистанция была совсем небольшой, около 6500 ярдов, но эта выходка американцев осталась безнаказанной. Это хорошо говорит о состоянии японского флота к осени 1944 года, пару лет назад японский тяжелый крейсер парой залпов уничтожил бы наглецов, но сейчас он ничего не сумел сделать с мелкими противниками.

В 3.53 первый залп дал линкор «Вест Вирджиния», один из покойников Пирл-Харбора. Расстояние чуть превышало 11 миль, что было достаточно далеко и для дневного боя, но стрельба с помощью радара давно стала более меткой, чем с помощью оптических прицелов. Американские линкоры медленно двигались на восток чуть севернее острова Хибусон: «Вест Вирджиния», «Мэриленд», «Миссисипи», «Тенесси», «Калифорния», «Пенсильвания». Однако лишь на трех был установлен современный радар Mark VIII, тогда как остальные имели старый и не такой точный радар Mark III.

Линкоры, которыми командовал контр-адмирал Уэйлер, следили за противником уже полчаса, однако он ждал, пока японцы подойдут поближе. Олдендорф приказал им держать скорость всего 5 узлов, но эти неуклюжие корабли просто не могли держать строй в проливе с сильным течением, фактически всего лишь подрабатывая машинами, чтобы удержаться на месте. Уэйлер приказал увеличить скорость до 15 узлов, что скомкало все предварительные расчеты. Линкоры пересекли пролив раньше, чем успели открыть огонь, поэтому Уэйлеру пришлось повернуть свою эскадру «все вдруг» вправо, и лишь после этого другие линкоры сумели вступить в бой.

Но все равно положение было таким, что японцам не могло помочь никакое чудо, хотя «Ямасиро» и открыл ответный огонь. Австралийский крейсер «Шропшир» видел несколько всплесков, но на том все и закончилось. Гораздо больше неприятностей американцам доставили собственные эсминцы, но при этом и сами эсминцы пережили несколько крайне тяжелых минут. Дело в том, что они, вы-

ходя в атаку, попали под перекрестный обстрел, причем особенно пострадал эсминец «Альберт У. Грант», названный в честь ничем не примечательного американского адмирала начала XX века. Он получил 22 попадания 127-мм и 152-мм снарядами, причем первые были выпущены крейсерами «Луисвилл» и «Миннеаполис», а вторые — крейсером «Денвер». Попытки американских историков приписать хотя бы часть этих попаданий японцам выглядят неубедительно, особенно с учетом того, что по американским эсминцам японские корабли не стреляли вообще. В результате пострадала чуть ли не половина команды эсминца — 38 убитых и 104 раненых. Но корабль удалось спасти и отремонтировать.

Тем временем у американцев возникли новые проблемы. Линкор «Миссисипи» неправильно разобрал приказ о повороте, вместо 150 градусов повернул только на 15 и в результате едва не столкнулся с «Калифорнией». Столкновения удалось избежать, но стрелять временно не смогли три линкора, так как эта парочка перекрыла линию огня «Теннеси».

Наконец в 4.09 Олдендорф приказал линкорам прекратить огонь. Оказалось, что они сделали совершенно разное количество выстрелов: «Вест Вирджиния» — 93, «Теннеси» — 69, «Калифорния» — 63, «Мэриленд» — 48, «Миссисипи» — 9, а «Пенсильвания» вообще не сумела сделать ни одного выстрела.

Но этого вполне хватило, особенно если учесть, что в последний японский линкор попала еще одна торпеда. «Ямасиро» даже успел увеличить скорость до 16 узлов, но в 4.19 перевернулся и быстро затонул почти со всем экипажем. После этого наступила тишина. Японские крейсера еще дали наугад несколько торпедных залпов, целясь куда-то в темноту, прежде чем отойти. На следующий день американская авиация добила поврежденные корабли, на том бой в проливе Суригао и завершился.

Казалось бы, все ясно, классическая теория еще раз доказала свою справедливость, ну и снова подтвердились

подмеченные нами закономерности боев Второй мировой войны — обратите внимание, как мало стреляли американские линкоры. И все-таки бой заслуживает более подробного рассмотрения, прежде всего с точки зрения несоответствия созданному американскими историками мифу. Да, это действительно был последний артиллерийский бой линейных кораблей, однако его никак нельзя назвать боем **одних только** линейных кораблей. Как и два года назад в бою 13 ноября у Гуадалканала, самое активное участие в бою принимали американские эсминцы и крейсера. Более того, беспристрастный анализ наталкивает на очевидный вывод — именно эсминцы выиграли этот бой, американские линкоры только добились уже обреченный японский линкор. Именно американские эсминцы потопили «Фусо» и 3 эсминца из состава эскадры Нисимуры. Они же добились 3 попаданий в «Ямасиро», после чего линкор мог считаться в лучшем случае ограниченно боеспособным и вряд ли сыграл какую-то роль в будущих столкновениях. История описала извилистый круг и вернулась к исходной точке — снова торпедные корабли нанесли свой удар **до начала** артиллерийской дуэли, а не **после нее**, как предполагалось в годы предыдущей мировой войны.

Кроме того, бой в проливе Суригао примечателен кое-какими особенностями, весьма характерными для ночных боев. Прежде всего, речь идет о совершенно необъяснимом столкновении японских крейсеров «Могами» и «Нати».

В период с 4.00 до 4.30 «Могами» получил множество попаданий с американских крейсеров, на нем начались сильные пожары, погиб командир корабля, и сейчас крейсер медленно отходил на юг по проливу. Дальнейшее известный историк Сэмюэль Морисон описывает примерно так. На флагманском крейсере второго отряда «Нати», который в это время шел со скоростью 26 узлов, заметили горящий корабль и повернули вправо, чтобы обойти его. Маневр был рассчитан на то, что «Могами» полностью

потерял ход. Однако, когда корабли оказались рядом, на мостике «Нати» с ужасом увидели бурун под форштевнем «Могами», оказалось, тот все-таки двигался со скоростью 8 узлов. В результате форштевень «Могами» с грохотом врезался в корму «Нати», причинив крейсеру серьезные повреждения. Скорость «Нати» упала до 18 узлов, был затоплен отсек рулевых машин, хотя потом с затоплением удалось справиться, и крейсер снова мог дать 2 узла. Безотносительно к дальнейшему обсуждению следует отметить — это стало еще одним свидетельством падения уровня подготовки японского флота, о чем мы уже упоминали.

Однако другие источники столь же уверенно пишут, что все происходило совсем наоборот — это «Нати» ударил «Могами». Это подтверждают все показания пленных японских офицеров, правда, они вносят довольно существенное уточнение: это был не настоящий таран, а скорее скользящее касание борта, причем пострадал больше «Нати», на котором были затоплены несколько носовых отсеков. После недолгой перепалки командиров, крейсера сумели расцепиться и проследовали далее на юг по проливу.

Почему-то никто из историков не пытался согласовать эти противоречивые сведения, просто каждый выбирал понравившуюся ему версию. В конце концов Энтони Тулли, **кажется**, удалось найти разгадку. Морисон, а следом за ним и другие, основывался на обзоре, подготовленном разведывательной службой. Тулли предположил, что все объясняется простой опечаткой: слово «stem», то есть «форштевень», превратилось в «stern», то есть «корма». Объяснение простое и изящное, однако, можно ли ему доверять безоговорочно?



Король и его наследник

Как известно, в ходе Второй мировой войны линейный корабль, несколько веков безраздельно господствовавший на морях, уступил свой трон Его Величеству Авианосцу. Но, как это десятки раз бывало в истории, замена одной правящей династии на другую происходила в жестокой борьбе и сопровождалась жестоким кровопролитием, причем первое столкновение завершилось не в пользу авианосца. Конечно, на судьбу «Глориеса» повлияли многие субъективные факторы, однако поражает та легкость, с которой немецкие корабли уничтожили его.

Впрочем, печальная судьба этого авианосца не сразу повлияла на воззрения британских адмиралов. Они по-прежнему упрямо включали авианосцы в состав линейных эскадр, что не раз ставило их в сложное положение. Во всех боях на Средиземном море забота о безопасности авианосца создавала дополнительную головную боль адмиралам Сомервиллу и Канингхэму. Конечно, в бою у мыса Матапан могла получиться картина, достойная кисти гения: «Авианосец «Формидебл» вместе с линкорами расстреливает итальянские крейсера», однако буквально за минуту до начала артиллерийского боя он получил приказание покинуть линию кордебаталии.

До 1942 года включительно авианосец считался серьезным, но не смертельно опасным врагом линейного корабля, потому что никаких особых побед за авианосной авиацией

не числилось. В общем, оно понятно, в первую очередь авианосные самолеты охотились за авианосцами противника, но, когда они переключались на артиллерийские корабли, результаты получались не вполне убедительные. Вспомните хотя бы атаки группы японских крейсеров при Мидуэе. «Микуму» удалось потопить, но изуродованный «Могами» и 2 эсминца благополучно ушли.

На счету авианосных самолетов числилось несколько потопленных линкоров, но все они были уничтожены в собственных портах внезапными ударами. Чаще всего линкоры даже не были приведены в состояние боевой готовности, поэтому линкорные адмиралы с гневом отвергали все выпады в свой адрес, утверждая, что это была нечестная борьба.

Все это понятно, потому что повторилась ситуация с «Дредноутом». И тогда, и сейчас корабль нового поколения мог создать неприятности флоту более старых кораблей, но настоящей угрозой авианосец стал лишь после появления авианосных **соединений**, то есть в 1943 году. А истинные размеры этой угрозы стали ясны осенью 1944 года, во время крупнейшей морской битвы вокруг Филиппинских островов.

Как мы помним, к этому времени от грозного Кидо Бутай — японского авианосного соединения — остались лишь жалкие обломки, поэтому японское командование было просто вынуждено сделать главной ударной силой в этой операции свои линкоры. Но при этом оно не сумело обеспечить им даже прикрытие базовой авиацией, поэтому битва вылилась в дуэль между самолетами Быстроходного авианосного соединения адмирала Хэлси и несколькими группами японских кораблей, самой крупной из которых была эскадра адмирала Куриты.

По пути к Филиппинам Курита уже понес потери от атак американских подводных лодок, однако утром 24 октября его соединение все еще представляло собой грозную силу:

5 линкоров, 7 тяжелых и 2 легких крейсера, 13 эсминцев. При этом самому адмиралу пришлось перебраться на линкор «Ямато» с тяжелого крейсера «Атаго», который был потоплен подводной лодкой «Дартер».

Особые надежды японцы возлагали на огромные линкоры «Ямато» и «Мусаси», для которых это сражение должно было стать настоящим боевым дебютом. Во время авианосной битвы у Марианских островов они играли скорее роль статистов, чем полноправных участников. Конечно, адмирал Курита был расстроен полным отсутствием воздушной поддержки, однако его корабли имели неслыханное доселе количество зенитных орудий — «Ямато», помимо 127-мм универсальных, нес 152 25-мм автомата, «Мусаси» — 130 таких же автоматов, тяжелые крейсера могли иметь более 50 стволов. Увы, в ходе сражения выяснилось, что количество — это еще далеко не все, требуется еще и качество, то есть адекватная система управления огнем. Кстати, в воспоминаниях офицера штаба 2-го Воздушного флота капитана 2-го ранга Ямагути говорится, что задачей флота являлось уничтожение американских авианосцев и десантных сил, соединение Куриты при этом даже не упоминалось!

Адмирал Хэлси еще 23 октября получил радиogramмы с подводных лодок об обнаружении соединения Куриты и начал готовиться к встрече. Конечно, американское командование испытывало тревогу за судьбу десанта, но общее превосходство в силах было так велико, что эта тревога имела некий академически-штабной характер. Кое-кто из американских командиров вообще сомневался, что японцы отважатся на какие-то решительные действия, предполагалась некая демонстрация с целью затяжки времени.

На рассвете 24 октября авианосец «Интрепид» поднял на поиск пикировщики «Хеллдайвер», и вскоре возле острова Миндоро летчики обнаружили соединение Куриты. В 8.22 адмирал Хэлси получил сообщение разведчика, который достаточно точно пересчитал японские корабли и донес, что видит 4 линкора, 8 крейсеров и 13 эсминцев.

Первым импульсом Хэлси, когда он узнал об этом контакте, было немедленно бросить свой флот в пролив Сан-Бернардино, чтобы в артиллерийском бою полностью уничтожить японцев. И если бы не сообщение разведки, что японцы густо усеяли эти воды минами, Хэлси наверняка так бы и поступил, этот адмирал всегда демонстрировал повышенную агрессивность и пониженный интеллект. (В скобках заметим, что именно во время битвы за Лейте он продемонстрировал эти свои качества в полном блеске, более подробно вы можете прочитать об этом в книге «Дуэли авианосцев».) В результате Хэлси пришлось ограничиться ударами авианосных самолетов по приближающемуся противнику. Положение Хэлси тоже было не совсем удовлетворительным, самая сильная его группа ОГ 38.1 контр-адмирала МакКейна была отправлена на Улити для дозаправки; ОГ 38.3 контр-адмирала Шермана потеряла легкий авианосец «Принстон», потопленный японским самолетом; ОГ 38.2 контр-адмирала Богана отправила авианосец «Банкер Хилл» на остров Манус, а «Индепенденс» находился в резерве, так как имел ночную авиагруппу. ОГ 38.4 контр-адмирала Дэвисона отошла немного на юг, так как обнаружила и атаковала второе японское соединение — эскадру Нисимуры. В результате у Хэлси осталось не так уж много сил для атаки линкоров Куриты, что следует иметь в виду при анализе результатов боя.

Японское соединение было разделено на две группы, шедшие на расстоянии 6,5 мили, каждая из них была выстроена в круговой ордер. В первую группу входили более мощные линкоры «Ямато», «Мусаси» и «Нагато», именно она и подверглась наиболее ожесточенным атакам американцев.

Первый удар нанесла ОГ 38.2 силами 42 самолетов с авианосцев «Интрепид» и «Кэбот». Когда Боган сообщил Хэлси, что обнаружил японские корабли, ответом был нервный вопль: «Атакуйте! Повторяю: атакуйте!»

В 10.26 координатор атаки (американцы теперь считали обязательным иметь специально назначенного командира

ударной группы) капитан-лейтенант Эллис заметил японские корабли, но японцы увидели противника в тот же самый момент, и линкор «Ямато» дал первый залп из своих чудовищных 460-мм орудий специальными шрапнельными снарядами Тип 3. Использование этих снарядов приводило к быстрому износу ствола, и японские командиры неохотно пускали их в ход, но сейчас выбора не было.

Первыми японцев атаковали американские истребители, которые огнем пулеметов старались заставить замолчать зенитки. Потом «Мусаси», который развил скорость 24 узла, чтобы уклоняться от торпед, был атакован 8 пикировщиками с «Интрепида». Их бомбы разорвались в воде, вызвав небольшую течь, одна 500-фн бомба попала в крышу башни № 1, но повреждений, разумеется, не причинила. Однако уже через пару минут на цель вышли 3 торпедоносца, и одна торпеда попала в правый борт чуть позади мостика. Взрыв серьезно повредил противоторпедную переборку, и линкор принял 3000 тонн воды, получив крен 5,5 градуса, который был быстро спрямлен.

Однако этот же взрыв имел более серьезные последствия — от сотрясения заклинило КДП главного калибра. Это вызвало некоторое замешательство японцев, но ведь в строю оставался еще кормовой КДП! В любом случае, во время этой атаки линкор не использовал свой главный калибр в отличие от «Ямато».

Следующую атаку провели 33 самолета «Интрепида». На этот раз уже и «Мусаси» пустил в ход тяжелые орудия, хотя это особой пользы не принесло. Линкор получил два попадания бомбами. Совершенно непонятно, как это случилось, но говорят, что осколки одной бомбы перебили паропровод в отсеке внутренней турбины левого борта. Объяснений этому японцы не дают, но ни теоретически, ни практически 500-фн бомба не могла пробить 200-мм броневую палубу. Скорее всего паропровод лопнул от сотрясения. Турбина вышла из строя, и скорость линкора снизилась до 22 узлов, адмирал Курита приказал всему соединению снизить скорость, чтобы «Мусаси» не отставал.

тон». Сначала «Мусаси» подвергся атаке истребителей и пикировщиков, линкор получил 2 попадания бомбами в районе башни № 3, расчеты зенитных орудий понесли потери. Потом в атаку пошли торпедоносцы, которые добились нескольких попаданий. С правого борта около башни № 1 был замечен сильный взрыв, и тут же сбросила бомбы еще одна группа пикировщиков, которая добилась новых попаданий. Впрочем, американские пилоты утверждали, что был атакован также неповрежденный линкор типа «Конго», который получил попадание торпеды.

Почти тут же появилась очередная группа из 20 самолетов с «Эссекса», которая обрушилась на «Ямато» и «Мусаси». Поврежденный линкор начал постепенно отставать, так как его скорость снизилась до 20 узлов.

Тем временем к главным силам Хэлси подтянулась ОГ 38.4, которая присоединилась к атакам соединения Куриты. Наверное, именно это временно спасло соединение Нисимуры, которое больше не подвергалось воздушным атакам. «Энтерпрайз» и «Франклин» подняли 69 самолетов, и те в 14.55 атаковали японцев. Между прочим, пикировщики «Энтерпрайза» использовали 1000-фн бронебойные бомбы и добились еще нескольких попаданий в носовую часть «Мусаси». Во время этой атаки разрывом бомбы, попавшей в надстройку линкора, был тяжело ранен его командир контр-адмирал Иногути, который временно передал командование старшему помощнику капитану 1-го ранга Като. В корабль также попали 3 торпеды, и когда пилоты улетали, «Мусаси» имел ход не более 8 узлов и сильно сел носом. Однако отчаянными усилиями аварийные партии, которые понесли тяжелые потери, сумели кое-как спрятать корабль, и он даже набрал ход в 13 узлов. Но «Мусаси» был обречен, так как в 15.25 появилась сводная группа самолетов ОГ 38.2 и 38.4 — 75 машин. Последовали множественные попадания бомб и торпед, выдержать которые даже превосходная броня этого корабля не могла. Было затоплено левое внешнее турбинное отделение, «Мусаси» получил крен 10 градусов на левый борт, скорость упала до

6 узлов. И все-таки тонущий корабль продолжал тащиться вперед.

Однако все эти атаки убедили адмирала Куриту, что выполнить свою задачу ему не удастся, и в 15.30 он повернул свое соединение на обратный курс. Положение «Мусаси» к этому времени стало безнадежным. Если увеличение крена на левый борт еще удалось остановить, то дифферент на нос продолжал увеличиваться, хотя он уже достигал 8 м. В 16.21 соединение Куриты проходило мимо гибнущего «Мусаси», и адмирал мог все увидеть собственными глазами. Он отправил на помощь линкору крейсер «Тонэ» и 2 эсминца.

Контр-адмирал Ямагути решил выбросить корабль на берег ближайшего острова в попытке все-таки спасти корабль. Он приказал затопить внешнее турбинное отделение правого борта, чтобы выправить крен, теперь на линкоре остался всего один работающий вал. К 19.15 стало понятно, что «Мусаси» затонет в ближайшие минуты, крен на левый борт нарастал, вода начала заливать последнее турбинное отделение. В 19.30 корабль начал валиться на борт, и был отдан приказ команде спасаться. В 19.36 линкор перевернулся и вскоре затонул. Эсминцы спасли 1023 человека плюс еще 625 человек из команды потопленного ранее тяжелого крейсера «Майя», погибли 1400 человек. Принято считать, что «Мусаси» получил 19 торпедных попаданий (10 в левый, 9 в правый борт), 17 бомбовых попаданий, еще 18 бомб легли вплотную к борту. Скрупулезный анализ дает основания усомниться в этих цифрах, но все равно количество попаданий было очень велико. Любой другой линкор затонул бы гораздо раньше.

Адмирал Угаки записал в своем дневнике: «Я словно потерял часть самого себя. Я не могу сказать ничего, что оправдало бы эту потерю. Однако «Мусаси» стал искупительной жертвой за «Ямато». Раньше или позже оба корабля обречены погибнуть под массированными атаками противника. Моя жалость о потере «Мусаси» беспредельна, но, когда ты ведешь столь бескомпромиссную битву,

потери неизбежны. Если «Ямато» завтра постигнет та же судьба, что «Мусаси» сегодня, у меня еще останется «Нагато», но мое соединение перестанет существовать и мой пост командира дивизии линкоров станет бессмысленным. Я уже решил для себя, что «Ямато» станет моей могилой, я твердо решил разделить судьбу корабля».

Но на этом злоключения экипажа «Мусаси» не закончились. Около 300 человек были отправлены в Манилу, где их включили в состав 31-го базового соединения контр-адмирала Ивабути (бывший командир «Кирисимы»). Почти все они погибли при защите города.

Во время атаки второй волны торпедное попадание получил «Ямато», который тоже принял около 3000 тонн воды, но крен удалось выправить. 5 попаданий бомбами особого вреда не принесли, разрушения были скорее эффективными, чем эффективными.

При атаке третьей волны два попадания бомбами получил линкор «Нагато». Один взрыв произошел прямо в воздуховоде котельного отделения № 1, временно выведя котлы из строя. Скорость линкора упала до 22 узлов. Этот же самый взрыв уничтожил 2 средних орудия в батарее и 3 вывел из строя, заклинил одну 127-мм зенитную установку.

Линкор «Харуна» был слегка поврежден близкими разрывами, линкор «Конго» остался невредим. В ходе первой же атаки в 10.29 тяжелый крейсер «Мьёко» получил попадание торпеды в корму с правого борта. Оба правых винта вышли из строя, скорость корабля упала до 15 узлов. Крейсер в сопровождении эсминца сразу был отправлен назад. Небольшие повреждения получили также 2 эсминца.

Так завершилось это сражение между линейным флотом и авианосным соединением. Практически ничем не рискуя, авианосцы нанесли серьезное поражение линкорам, причем приходится снова подчеркнуть — адмирал Хэлси не использовал и половины своих сил. По два вылета успели совершить самолеты только ОГ 38.2 адмирала Богана. То есть если бы американцы проявили больше настойчи-

ности, последствия для японцев могли оказаться гораздо более тяжелыми.

Всего в атаках участвовали 259 американских самолетов, из которых было сбито только 18, сотни зенитных орудий не помогли Курите, именно в этом и заключается принципиальное отличие от боев первого периода войны. Один или даже два авианосца физически не могли обеспечить такое количество вылетов. Адмирал Хэлси имел 8 эскадренных и 7 легких авианосцев, в атаках принимали участие самолеты 5 эскадренных и одного легкого авианосцев, и этого оказалось достаточно. Конечно, можно вспомнить подвиги линкора «Саут Дакота» во время боя у Санта-Крус, когда он **якобы** сбил 26 японских самолетов, но даже он не сумел бы отразить атаки той силы, которая обрушилась на соединение Куриты.

Однако, как мы сказали, адмирал Хэлси организовал атаки из рук вон плохо, а позднее он сразу и безоговорочно поверил пилоту, который видел поворот Куриты. Собственно, поворот был, но Хэлси не удосужился организовать дальнейшее слежение за японским соединением, он слишком спешил на охоту за японскими авианосцами. Поэтому он не подозревал, что в 17.15 адмирал Курита снова повернул к проливу Сан-Бернардино. Пусть с опозданием, однако он по-прежнему намеревался прорваться к заливу Лейте. К тому же через 2 часа прилетел приказ из императорской ставки: «С верой в божественное провидение атаковать всеми силами!»

После наступления темноты Курита уже не опасался атак американской авиации, вместо этого он ждал смертельной схватки на выходе из пролива. Его корабли были вынуждены следовать одной колонной против сильного 8-узлового течения, и противнику не составляло никакого труда сделать такой же «crossing-T», как и в проливе Суригао. И представьте себе изумление японцев, когда выяснилось, что их никто не ожидает. Благополучно выйдя из пролива, соединение Куриты прошло на восток еще

20 миль, а потом перестроилось в поисковый ордер и взяло курс на юг, к заливу Лейте, где его ожидала вожаделенная добыча — американские транспорты. Впереди шли стро-ем фронта с интервалами 5 км между колоннами эскадры эсминцев и крейсеров, а в 5 км позади них линкоры. К счастью для себя, японский адмирал даже не подозревал, что все его жертвы напрасны и он гоняется за призраками. Транспорты давно разгрузились, поэтому их уничтожение ничего не дало бы.

Однако на пути японцев находились три группы эскаортных авианосцев. Обычно принято считать, что они представляли собой легкую добычу для бронированных гигантов, но это было совершенно не так. На 16 эскаортных авианосцах ОГ 77.4 контр-адмирала Томаса Спрэйга базировались в общей сложности около 600 самолетов, заметно больше, чем имел адмирал Нагумо во время атаки Пирл-Харбора. Да, конечно, их сопровождение состояло всего лишь из горстки эсминцев и эскаортных миноносцев, которые, разумеется, не могли выстоять против линкоров и тяжелых крейсеров, так как их главной задачей являлась защита от подводных лодок. Но даже эти крошечные кораблики не собирались сдаваться без боя.

Взошло солнце, погода была умеренно плохой, рваная облачность, временами налетали дождевые шквалы. Японцы следовали на юг со скоростью 18 узлов, и в 6.44 адмирал Курита приказал перестроиться в круговой ордер ПВО. Как раз в этот момент японцы заметили на юге мачты, но они сильно просчитались. Дело в том, что японские моряки до сих пор ни разу не видели американские эскаортные авианосцы, более того, они даже не подозревали, что такие существуют. Поэтому они решили, что столкнулись с соединением Хэлси, адмирал Курита послал радиограну в Токио: «Благодаря дарованному небом случаю мы стремимся атаковать вражеские авианосцы. Нашей первой целью будет уничтожение авианосцев, а потом остальных кораблей соединения». Курита приказал дать полный ход

и устремился в погоню за «6 авианосцами, 3 крейсерами и 2 эсминцами».

В 6.59 огромные орудия «Ямато» в первый и последний раз дали залп по кораблям противника. За ним открыли огонь и остальные японские линкоры с дистанции около 20 миль. Взлетевший с «Ямато» гидросамолет-разведчик подтвердил, что первый же залп дал попадание, и над американским авианосцем поднялся столб дыма. Дым-то был, но вот попаданий не было. Действительно, японцы накрыли авианосец «Уайт Плейнз», но попаданий не было. Авианосец сильно встряхнуло, столбы воды поднялись, казалось, в самое небо, самолеты на палубе посрывало с мест, но этим все и закончилось. А дым был всего лишь очень вовремя поставленной завесой.

Начальник штаба Куриты контр-адмирал Коянаги писал: «Это походило на чудо. Мы не могли представить, что наш флот натолкнется на вражеские авианосцы! Мы бросились вперед, чтобы использовать эту посланную небесами возможность. «Ямато» увеличил скорость и открыл огонь с дистанции 31 километр. По нашей оценке, противник имел 4 или 5 быстроходных авианосцев под охраной 1 или 3 линкоров и, по крайней мере, 10 тяжелых крейсеров. Нет корабля более уязвимого, чем авианосец в артиллерийском бою, поэтому противник, не теряя времени, бросился наутек».

Маленькие авианосцы полным ходом бросились уходить, спешно поднимая самолеты, причем о вооружении просто не было времени заботиться. В принципе на эскортных авианосцах имелись бронебойные бомбы и торпеды, хотя и очень мало, но сейчас было не до них. Механики подвешивали ракеты, фугасные, даже противолодочные бомбы — все, что было под рукой.

Приведем небольшую справку, перечислив, с чем взлетели «Авенджеры» с авианосца «Гэмбир Бей». Да-да, того самого. 2 самолета — без бомб, 3 имели по 2 фугасные бомбы весом 500 фн, 2 самолета несли по 2 глубинные бомбы

по 350 фн, а последний взлетел даже с торпедой, но имея всего 35 галлонов бензина в баках.

Пока что японцы догоняли противника, хотя не так быстро, как хотелось бы. В 7.06 «Ямато» открыл огонь из 155-мм орудий с дистанции около 126 кабельтовых. Японцы были уверены, что в ходе погони к 8.00 потопили 2 авианосца и эсминец, хотя на самом деле к этому времени не погиб ни один американский корабль. К этому моменту дистанция между противниками сократилась примерно до 75 кабельтовых. Видимая нестыковка в арифметике объясняется просто. Около 7.30 американское соединение «Таффи-3» контр-адмирала Клифтона Спрэйга повернуло на юг, тогда как японцы до 8.00 следовали курсом на восток, поэтому сближение происходило быстрее, чем при «висении на хвосте».

Однако за время погони японский строй развалился, во всяком случае, линкоры теперь действовали каждый сам по себе. Еще больше осложняло положение то, что американские корабли сопровождения не просто старались прикрыть эскортные авианосцы дымовыми завесами, но сами атаковали японцев торпедами. Из-за рассыпавшегося строя японские эсминцы и крейсера не сумели остановить американцев, поэтому линкорам пришлось самим заботиться о себе. Это еще раз доказывает, что к осени 1944 года японский флот был уже совершенно не тот, что в начале войны.

В 7.54 эсминец «Хеерман» выпустил 3 торпеды по линкору «Харуна», но промахнулся. Зато эти торпеды пошли прямо на «Ямато», флагман Куриты повернул на север, чтобы уклониться от них и около 10 минут следовал курсом **от противника**. «Конго» уклонился далеко на восток и долгое время не участвовал в бою. Погоня на юг продолжалась примерно до 9.10, после чего Курита совершенно необъяснимо повернул на север.

Вот что говорит об этом адмирал Коянаги: «Наши линкоры следовали за быстроходными крейсерами, находящимися в авангарде, и никто не пытался координировать

действия. Так как противник очень умело укрывался шквалами и дымзавесами, его корабли были видны с «Ямато» лишь на короткие интервалы времени. Вражеские эсминцы были многотрудными, с высоким бортом. Их силуэт и методы торпедной стрельбы убедили нас, что перед нами крейсера. Мы гнались 2 часа на полной скорости, но не сумели сократить расстояние, на взгляд, оно даже увеличилось. Мы оценили скорость противника примерно в 30 узлов, считая авианосцы обычными большими кораблями этого типа. В результате погоня могла стать просто бесконечной, и мы не смогли бы нанести решающий удар. При следовании полным ходом топливо расходовалось с ужасающей быстротой. Поэтому в 9.10 адмирал Курита приостановил погоню и приказал всем кораблям собраться. После войны я с удивлением узнал, что нашими противниками были 6 эскортных авианосцев, 3 эсминца и 4 эскортных миноносца. Максимальная скорость этих авианосцев составляла всего лишь 18 узлов».

Но если японские линкоры действовали вяло и невнятно, то крейсера, имевшие к тому же более высокую скорость, сблизилась с американцами, и появилась реальная опасность, что они отрежут Таффи-3 от двух других групп эскортных авианосцев, маневрировавших южнее. Именно они добились единственного серьезного успеха японцев в этот день.

Ближе всех к японским крейсерам оказался левофланговый авианосец «Гэмбир Бей», который безуспешно пытался отстреливаться из своего кормового 127-мм орудия. Правда, американцы утверждают, что он добился нескольких попаданий в какой-то из крейсеров. Первое попадание 203-мм снаряда авианосец получил в 8.10, снаряд взорвался на полетной палубе позади кормового элеватора. Через 7 минут последовало второе попадание, а в 8.20 — третье, которое и стало для него роковым. Точнее, как говорят американцы, он получил «near miss» — близкий разрыв. Тяжелый снаряд — наконец-то какой-то из линкоров сказал свое веское слово! — взорвался под водой по левому

борт. Гидравлический удар разорвал обшивку, и вода хлынула в переднее машинное отделение. Скорость авианосца упала до 11 узлов, и японские крейсера быстро догнали его. Через 4 минуты в «Гэмбир Бей» попал еще один снаряд, чуть позади этой пробоины, появился крен на левый борт, а дальше попадания последовали одно за другим. В 8.50 командир авианосца капитан 1-го ранга Вьюиг приказал покинуть корабль. Японские крейсера — «Тикума» и еще какой-то — продолжали расстреливать корабль в упор. В 9.07 он перевернулся и через 4 минуты затонул. За период с 8.10 до 8.50 он получил 15 попаданий снарядами различных калибров.

Остальные авианосцы также пострадали от артогня, но гораздо меньше. Японцы стреляли бронебойными снарядами, которые пробивали легкие корпуса авианосцев насквозь, взрываясь далеко не всегда. Во всяком случае, их повреждения не угрожали гибелью и серьезно не повлияли на боеспособность кораблей. А вот японские крейсера за свою активность заплатили.

Крейсер «Кумано» в 7.25 получил попадание в носовую часть торпедой, которую выпустил эсминец «Джонстон». Ряд отсеков был затоплен, однако корабль сохранил скорость около 15 узлов и получил временную отсрочку гибели. Он сразу пошел к проливу Сан-Бернардино и, несмотря на атаки американской авиации на следующий день, сумел покинуть район боя.

Другим кораблям повезло меньше. В 8.54 тяжелый крейсер «Тикума», который расстреливал «Гэмбир Бей», был атакован группой из 4 торпедоносцев, взлетевших с авианосца «Некома Бей» из Таффи-2. Торпеда попала в правый борт и затопила машинное отделение. Крейсер повернул на север и попытался уйти, держа скорость 9 узлов, но был атакован новыми самолетами. Сначала в 11.10 «Авенджер» с авианосца «Киткен Бей» всадили ему 2 торпеды в левый борт, а затем в 14.15 торпедоносцы с «Оммани Бей» добились еще 3 попаданий в «Тикуму». После этого эсминец «Новаки», присланный Куритой на помощь крейсеру,

снял команду и добил корабль торпедами. В этой истории поражает количество попаданий, который выдержал (или не выдержал?) крейсер. Самые большие сомнения вызывает то, что все эти сведения практически не имеют подтверждения. Дело в том, что 26 октября «Новаки» был перехвачен американскими кораблями и потоплен артиллерийским огнем со всей командой, погибли и все спасенные с «Тикумы». Все эти сведения рассказаны единственным унтер-офицером, который отказался переходить на эсминец и был позднее спасен американцами.

Крейсер «Текай» был атакован в 9.05 «Авенджерками» с авианосца «Киткен Бей», однако они несли не торпеды, а 500-фн бомбы. Зайдя со стороны солнца в пологом пике, самолеты сбросили бомбы, которые попали в районе переднего машинного отделения. На корабле вспыхнули сильнейшие пожары, он потерял ход, поэтому, когда через час на помощь ему подошел эсминец, единственное, что оставалось сделать, — снять команду и добить крейсер торпедами.

Крейсер «Судзуя» в 10.50 был атакован группой из примерно 30 самолетов Таффи-3. Бомба взорвалась рядом с правым бортом в районе миделя. Осколки попали в торпедный аппарат № 1 правого борта, который тут же вспыхнул. Торпеды сдетонировали, разворотив борт крейсера, повторилась история «Микумы» при Мидуэе. В 11.00 начали рваться запасные торпеды, и положение крейсера сразу стало безнадежным, так как были разрушены машинные и котельные отделения. Поэтому в 11.50 был отдан приказ покинуть корабль, эсминец снял команду и добил его торпедами. Правда, американцы иногда любят рассказывать историю о том, как роковой пожар был вызван 127-мм снарядом эскортного миноносца «Робертс».

Вот так «несчастные и беспомощные» эскортные авианосцы отомстили преследователям. Есть основания полагать, что, имеясь на них побольше бронебойных бомб и торпед, японцам этот бой обошелся бы гораздо дороже.

Курита потерял целый час, приводя в порядок свое соединение, и в 10.20 снова повернул на юг. Он полагал, что потопил 2 авианосца типа «Энтерпрайз», 2 тяжелых крейсера и несколько эсминцев. Хотя его собственное соединение тоже понесло потери, адмирал все-таки надеялся довершить разгром американцев. Но в результате он просто потерял время и упустил противника. В 11.40 Курита лично увидел линкор типа «Пенсильвания», которого у острова Самар, разумеется, не было и быть не могло. В 12.05 он отправил очередную радиограмму в Токио: «Мы решили выполнить план прорыва в залив Лейте, несмотря на вражеские воздушные атаки, которые можем встретить». Однако уже через полчаса он повернул на север и ушел. Что же стряслось за эти полчаса? Похоже, адмирал просто сломался, так как данное им объяснение не выдерживает критики. На «Ямато» приняли сообщение, что еще одно большое соединение американских авианосцев ведет бой на севере с кораблями адмирала Одзавы, и Курита решил искать их.

Вот что писал после войны он сам: «Мое соединение было атаковано группой вражеских бомбардировщиков, которая развалила наш строй, так как каждый корабль был вынужден уклоняться самостоятельно. Я не помню точное время этой атаки, но сразу после нее мы снова повернули к заливу Лейте. Это произошло в точке, где плавало множество моряков с потопленного вражеского авианосца. В отличие от спорадических атак, которым мы подвергались утром, этот налет был гораздо более сильным и показался мне более организованным. Я решил, что к атакам подключилась новая авианосная группа противника. Незадолго до этого мы перехватили радиограмму, из которой узнали, что вражеские силы в заливе Лейте запросили подкрепления и те прибудут в залив не ранее чем через 2 часа. Из Манилы пришло сообщение, в котором было указано положение вражеского оперативного соединения на 9.45. На основании этих разрозненных обрывков информации мы решили, что подходит крупное вражеское соединение. Мы

оказались бы в невыгодном положении, отбивая вражеские воздушные атаки в узком заливе. Я подумал, что нам следует стремиться к бою в открытом море, если это возможно, так как мы будем располагать свободой маневра. После того как я принял это решение, начались систематические воздушные налеты, поэтому я сразу согласился с предложением моего штаба искать вражеское соединение, а не пытаться прорваться в залив Лейте». Верить ему или нет — решайте сами.

Свой последний бой японские линкоры проиграли. Соединение Куриты потопило эскортный авианосец «Гэмбир Бей», 2 эсминца и эскортный миноносец. Японцы потеряли 3 тяжелых крейсера, а еще несколько кораблей погибли немного позднее, что можно считать прямым следствием боя у острова Самар.

«Ямато» за 2 часа боя израсходовал 104 снаряда главного калибра, «Нагато» — всего лишь 45! «Конго» за день расстрелял 310 снарядов главного калибра (99 снарядов Тип 3 и 211 — Тип 1). Единственное серьезное повреждение в этом бою «Ямато» получил от 203-мм снаряда, то есть в него попал какой-то из собственных крейсеров.

Вечером расстроенные японцы прошли обратно через пролив Сан-Бернардино. На следующий день они снова были атакованы самолетами авианосцев Хэлси, «Ямато» получил новые повреждения, погиб легкий крейсер.

Вероятно, сейчас вы ждете описания последнего похода линкора «Ямато», ведь это тоже было явным доказательством превосходства авианосцев над линкором. Нет, мы лишь приведем несколько цифр, которые покажут, что происходит, если начинается массированная авиационная атака **одного** линкора.

Во время боев за Окинаву японцы решили использовать этот корабль в качестве гигантского морского камикадзе. Он должен был отвлечь на себя самолеты американских авианосцев, чтобы позволить воздушным камикадзе нанести удар без помех. 7 апреля 1945 года он был атакован са-

молетами ОС 58 юго-западнее острова Кюсю. Американцы выслали 280 самолетов, но цель нашли только 227 машин, атаки начались примерно в 12.35. К 14.17 все было закончено, линкор получил 10 торпедных попаданий и 13 бомбовых. «Ямато» повалился на левый борт, опрокинулся и взорвался. Единственной интересной деталью стали неслыханные размеры столба дыма, который поднялся на месте гибели линкора. Он поднялся на высоту около 6 километров и очень напоминал ядерный гриб. Кроме «Ямато», погибли легкий крейсер и 4 эсминца, сопровождавших его. Выяснилось, что против 100, а еще лучше против 200 самолетов бессилён даже самый большой линкор. Какие еще доказательства требуются?



Второе, третье, четвертое пришествие

После войны на волне общих сокращений вооружений линейные корабли пошли под нож, потому что содержать такой колоссальный флот было не по карману даже Соединенным Штатам, не говоря уже о разоренной Великобритании. Практически сразу после окончания войны на слом пошли старые корабли, а следом за ними и новые. Англичане примерно в 1950 году вывели в резерв все линкоры военной постройки, а в 1955 году отправили туда же «Вэнгард», который не прослужил и 10 лет. К 1960 году все они пошли на слом, о чем британские адмиралы потом горько пожалели. Франция продержалась немногим дольше, «Ришелье» и «Жан Бар» отправились в резерв в конце 1950-х годов. Так же поступили и американцы, причем они-то свои линкоры перевели в резерв даже раньше европейских держав — в конце 1940-х годов, просто старички из резерва сразу пошли на разделку, а новые корабли простояли на консервации около 10 лет. Однако к активной службе вернулась только четверка самых сильных и самых новых линкоров типа «Айова», хотя история их послевоенной службы оказалась довольно причудливой.

Сначала американские адмиралы решили, что линкоры им больше не нужны вообще. Первые проекты переоборудования линкоров типа «Айова» возникли еще в 1942 году, когда американский флот решал задачу срочного увеличения количества авианосцев. Рассматривался вопрос о пере-

стройке крейсеров типа «Бостон» и «Кливленд», но также линкоров. Авианосцы типа CVBB должны были сохранить броню и системы защиты, став самыми защищенными авианосцами, если не считать «Синано», разумеется.

Сразу после окончания войны командование американского флота начало размышлять, куда ему пристроить свои новые линкоры, в особенности — недостроенные. Но даже достроенные модернизировались не совсем так, как остальные корабли, замена мелкокалиберных зениток 76-мм автоматами была запланирована, но не осуществлена, а вот электронику меняли обязательно. Но в остальном американские конструкторы проявили незаурядную фантазию.

Первым родился проект линкора ПВО — BB(AA). В 1946 году с этих кораблей предложили снять башни главного калибра и заменить их трех- или четырехствольными гладкоствольными 203-мм установками под снаряды «Зевс» — оперенный управляемый активно-реактивный снаряд. Вместо имеющихся 127-мм установок планировалось поставить 10 одиночных 127/54-мм орудий. Но в 1948 году проект «Зевс» закрылся, и проект модернизации соответственно накрылся.

В 1954 году было предложено достроить линкор BB-66 «Кентукки» как ракетный линкор BBG. Проект был практически аналогичен осуществленной модернизации крейсеров типа «Бостон» — замена кормовой башни главного калибра двумя установками ракет «Терьер». Проект был утвержден, и «Кентукки» даже получил обозначение BBG-1, но на том все и закончилось.

1950-е годы характерны попытками американских адмиралов втиснуть надводный флот в рамки постулатов ракетно-ядерной войны. Отсюда титанические усилия по созданию атомных бомбардировщиков для авианосцев, которые привели к рождению столь странного самолета, как AJ «Сзведж» с комбинированной двигательной установкой, и не менее странного авианосца «Юнайтед Стейтс», который так и остался непостроенным. Но адмиралы не

забыли и про линейные корабли, примерно в 1955 году появилась идея установить баллистические и зенитные ракеты с ЖРД на все тот же «Кентукки». Правда, в этом случае от линкора в нем не осталось бы решительно ничего, он проделал бы тот путь, по которому прошли многие более старые линкоры, превратившись в корабль для действий против берега. Даже его официальную классификацию намеревались сменить на BBMG — монитор с баллистическими ракетами. В качестве вооружения предполагалось установить 4 спаренные установки ЗУРС «Талос» — по две на носу и на корме, и 12 установок ракет «Тартар» — по 6 на борт. В средней части корабля следовало разместить 16 баллистических ракет «Поларис», на горизонтальных стеллажах и подавать их к двум вертикальным стартовым шахтам. Самое интересное, что, как и на «Юнайтед Стейтс» после модернизации дымоходы предполагалось разместить в японском стиле: горизонтально по бортам. Другая предложенная схема предусматривала вертикальный старт ракет, но для этого пришлось бы снять половину машинной установки, снизив скорость линкоров до 27,5 узла. Наверное, еще одной причиной столь радикальных переделок стало отсутствие даже теоретических противников у американских линкоров. К середине 1950-х годов советские крейсера проекта 82 окончательно ушли в небытие, кроме «Айов» пока еще плавали 1 британский и 2 французских линкора.

Кстати, одно время даже без всяких переоборудований «Айовы» превратились в очень опасного противника. В середине 1950-х годов, как пандемия, распространилась всеобщая уверенность, что ядерными боеголовками можно швыряться налево и направо, а любая война будет исключительно ядерной. На флоте стремились сделать ядерной буквально любую систему оружия, американцы обзавелись атомной глубинной бомбой Mark 101 «Лулу», атомной торпедой Mark 45, атомными зенитными ракетами и так далее. Например, первые американские ракетные фрегаты планировалось строить без орудий на том основании, что в

ракету «Терьер» можно всунуть атомную боеголовку, и все проблемы решатся сами собой. Причем ничего подобного советской торпеде Т-15 диаметром 1550 мм с термоядерной боеголовкой, сконструированной нашими борцами за мир, проклятые империалисты так и не создали.

Ну, а 406-мм орудия просто идеально подходили для таких боеголовок, это вам не жалкие армейские пушечники, где урановый заряд приходится втискивать в жалкие 203 мм. Логика, конечно, странная. Одному кораблю артиллерия не нужна, потому что есть боеголовка, зато второму нужна именно ради боеголовки... Так или иначе, но в 1956 году «Айовы» прошли незаметную модернизацию, которая позволила им хранить в погребе башни № 2 девять ядерных снарядов Mark 23 «Кэти». Впрочем, при желании можно было разместить и побольше, но штатный комплект был именно таким. По монорельсу вдоль третьей палубы снаряды подавались в погреба двух остальных башен, где их готовили к выстрелу. Официальная доктрина американского флота до 1961 года предусматривала обработку плацдарма перед высадкой десанта с помощью ядерных боеприпасов. Единственное, что так и осталось неизвестным, имели линкоры ядерное орудие на борту во время своих походов или нет. Но могли — это безусловно.

Следующий проект перестройки «Айов» решили назвать ракетным линкором — BBG, хотя в принципе он не отличался от ракетного монитора, разве что более слабым вооружением. «Талосов» осталось бы только 2 установки, а «Тартаров» — 4, число баллистических ракет также сокращалось до 12. Снова машинная установка уполовинивалась с соответственным снижением скорости, и внешне корабль снова бы стал походить на ракетный крейсер, только теперь на «Олбани». Совершенно экстравагантной деталью стало бы размещение на линкоре противолодочного оружия — ракетной системы «Асрок» и трехтрубных торпедных аппаратов Mk 32.

Но существовали еще более странные проекты. Например, какое-то время обсуждался вариант превраще-

ния линкоров в корабли снабжения АОЕ. По одному из них планировалось снять все вооружение, оставив только 4 спаренные 76-мм установки и половину машин, даже внешне они должны были напоминать эскадренные танкеры американского флота. Снятые машины предполагалось поставить на корабли снабжения типа «Сакраменто».

В 1962 году появилось предложение переоборудовать в десантный штурмовой корабль. Однако это не был простой десантный вертолетоносец, в которые переоборудовались авианосцы, или транспорт-док. Перестроенный линкор должен был сочетать в себе одновременно черты десантного корабля, корабля огневой поддержки и корабля управления, причем даже новое обозначение соответствовало именно последнему — CS. Планировалось снять кормовую башню, почти все 127-мм установки, соорудить ангар на 10—12 вертолетов. Ниже полетной палубы на шлюпбалках располагалось 8 десантных барж LCM(6).

В 1964 году чуть было не решили использовать линкоры для мирных целей, перестроив их в корабли для запуска спутников AGSL. Это позволило бы запускать спутники из более выгодных экваториальных областей. По этой же программе рассматривались варианты перестройки авианосца «Эссекс» и плавбазы гидросамолетов AV-7.

Но в итоге дело кончилось ничем, и во всех будущих военных конфликтах линкоры участвовали практически в прежнем виде. Увы, теперь и эти мощные корабли проделали тот же печальный путь, по которому ранее прошли их предшественники — сначала эскадренные броненосцы, а потом дредноуты. Они превратились не более чем в огромные мониторы, вся их деятельность свелась к обстрелу берега. В этой роли в сентябре 1950 года дебютировал «Миссури», затем его у берегов Кореи поочередно сменяли однотипные «Нью Джерси», «Висконсин», «Айова». Поскольку никаких операций, подобных высадкам десантов в годы Второй мировой войны не предвиделось, командование американского флота сочло возможным использовать свои линкоры поодиночке. Пару раз они даже попадали

под огонь северокорейских батарей, но это было несерьезно. В конце концов и в 1944 году при обстреле атолла Мили «Миссури» поймал два снаряда, и что из того? Гораздо серьезнее тот же «Миссури» пострадал от халатности собственной команды, когда 17 января 1950 года сел на мель. Сняли его довольно быстро, но при осмотре в доке выяснилось, что корпус деформирован очень сильно, и полный ремонт влетит в копеечку. В результате было принято соломоново решение — просто залатать пробоины. В результате скорость корабля упала до 24 узлов, но это никого особо не волновало, морские бои «Миссури» в обозримом будущем явно не грозили, и эта авария ничуть не помешала только что упомянутому походу к берегам Кореи.

После окончания Корейской войны снова возник вопрос: а что с ними делать? Ответ был простой: ничего. Сначала в конце 1950-х линкоры вывели в резерв, а потом и вычеркнули из списков флота, но разрезать на металл не успели.

После этого в бою побывал французский линкор «Жан Бар», причем, кажется, это был первый случай, когда французский линкор действовал **в море**. Как мы помним, в годы Второй мировой войны все свои бои французы провели, стоя на якоре в порту. Но в 1956 году во время Суэцкой операции требовалось поддерживать десант, однако английские политики запретили авиации использовать бомбы весом более 250 фн, а кораблям — орудия калибром более 114 мм. Однако французы подобными комплексами не страдали, и «Ришелье» обрушил на головы англичан 381-мм снаряды. Вообще кажется, что французы в послевоенное время пытались компенсировать иные комплексы и стереть из памяти людей позорное комьпенское «перемирие», которое было гаже любой капитуляции. Поэтому они демонстрировали при каждом удобном случае истерическую воинственность, которая, впрочем, спустя годы кончилась новым достижением — Дьен-Бьен-Фу.

Кстати, именно то, что американцы не торопились с отправкой своих линкоров в доменную печь, сослужило им хорошую службу. Когда в 1964 году началась Вьетнамская война, о заслуженных ветеранах снова вспомнили, но на сей раз, опять же прикинув финансовые траты, ограничились расконсервацией всего лишь одного корабля — «Нью Джерси». И снова, исходя из конкретной ситуации, американцы провели модернизацию по минимуму. Например, сняв все 40-мм автоматы, их так и не стали менять на 76-мм. Были заменены радары и часть другого электронного оборудования, явно переоценив возможности вьетнамцев, на всякий случай на корабле установили 4 ПУ ULQ-6 для постановки помех, так как существовала гипотетическая опасность применения вьетнамцами противокорабельных ракет. Но страхи оказались напрасными. И снова, как и в Корее, линкор занимался обстрелом береговых целей, который никак не был связан с единым планом войны. Если налеты авианосной авиации на цели в Северном Вьетнаме решали конкретные задачи в рамках операций «Роллинг Танدر» и других, то линкор как бы выпал из войны. При всех несомненных достоинствах 406-мм орудий их дальности не хватало для поражения действительно важных целей, расположенных в глубине вражеской территории. И так как десантные операции не планировались, все обстрелы носили скорее демонстративный и террористический характер, хотя при этом линкор всего за 10 месяцев израсходовал снарядов чуть ли не больше, чем в годы Второй мировой войны: почти 6000 — 406-мм и 15 000 — 127-мм. Интересная деталь: о замене лейнеров ничего не говорится, хотя, может быть, орудия приводили в порядок на базе в Субик-бей на Филиппинах? Но в 1969 году «Нью Джерси» снова встал к причалу.

Весной 1980 года снова было решено вернуть ветеранов в строй. Как нам представляется, причины такого решения были несколько сложнее, чем обычно принято излагать.

Внешне все выглядело довольно просто. Резкое обострение «холодной войны», агрессия СССР в Афганистане, усиление советского ВМФ. После этого в Пентагоне возникает идея формирования боевых надводных групп SAG, построенных вокруг линейных кораблей. Мы попытаемся дать несколько иное объяснение.

Дело в том, что в конце 1970-х годов перед американским флотом совершенно неожиданно замаячила неприятная перспектива морских сражений, которая, казалось, навсегда ушла в прошлое. Командование Советского ВМФ неожиданно нашло применение безнадежно устаревшим крейсерам проекта 68. Они получили задание приклеиться к американским авианосным группам и неотступно следовать за ними. После получения приказа крейсера должны были выпустить максимально возможное количество снарядов по авианосцу. Потопить гигантский корабль водоизмещением в 60 000 тонн, как у «Форрестолла», или даже больше, как у атомных авианосцев, легкий крейсер, безусловно, не сумеет. Однако вывести авианосец из строя всерьез и надолго вполне можно, особенно если разрушить крайне уязвимый «остров» со всей его электронной начинкой. Одна беда — такая доктрина опять предусматривала неспровоцированную агрессию, только теперь уже против Соединенных Штатов, ведь громить авианосец после объявления войны и подъема авиагруппы никто крейсеру не даст. А тут еще на горизонте начали маячить более новые ракетные крейсера, заслужившие ласковое прозвище «убийцы авианосцев».

И вот американцы внезапно обнаружили, что король голый и противопоставить такой угрозе им совершенно нечего. Единственная 127-мм пушка, которую имели все современные американские корабли, была не очень подходящим орудием для борьбы с крейсерами. А свои крейсера, даже переоборудованные в ракетные, американцы пустили на слом в самом начале 1970-х годов. Единственное, что оставалось американцам, — расконсервировать линкоры. Конечно, использовать «Айову» против легких крейсе-

ров — это все равно что бить комаров кувалдой, но иных альтернатив у американцев не осталось. При этом началось то, что называется эскалацией напряженности, ведь нейтрализовать угрозу тоже можно было лишь путем внезапного нападения, той же самой неспровоцированной агрессии.

Так же неубедительно выглядит история о том, что на решение о новой модернизации «Айов» повлияли события Фолклендской войны. Да, действительно, британские адмиралы кусали себе локти из-за того, что легкомысленно порезали «Вэнгард» на иголки, ведь останься у них этот линкор, вся десантная операция заняла бы не более двух дней. Правда — вот злая ирония! — последнему линкору Королевского флота все равно пришлось бы играть роль очень большого монитора. При этом он мог бы совершенно не опасаться самого современного оружия — противокорабельных ракет, ведь те же «Эксозеты» представляли собой не более чем 250-кг бомбы с реактивным двигателем. Такое оружие было смертельно опасным для современных кораблей с их картонными корпусами, что британский «Шеффилд» и американский «Старк» наглядно доказали, но ведь попадания таких бомб в линейный корабль даже не рассматривались. Но где и когда американцы собирались высаживать десант, чтобы еще пришлось взламывать заранее подготовленную оборону? Ведь не Севастополь же они готовились штурмовать, а для полицейских операций где-то на Карибских островах линкор совершенно не нужен.

Линейные корабли вооружили противокорабельными ракетами «Гарпун» и крылатыми ракетами «Томагавк». Но зададим вопрос: а стоило ли ради 32 «Томагавков» возиться с расконсервацией линкора? У американского флота и без них хватало носителей данного оружия. Нет, похоже, единственной эвентуальной задачей очередного возрождения линейного корабля снова был артиллерийский бой, как это ни смешно звучит в ракетно-ядерную эпоху. Вообще этот вопрос тоже не столь прост, как кажется. Ведь совершенно неспроста почти все флоты постоянно разрабатывали конструкции новых 203-мм орудий, хотя до их появления на

кораблях дело и не дошло. А советские атомные ракетные крейсера проекта 1144 даже получили броневую защиту, хотя, конечно, ее толщина не сравнима с главным поясом «Ямато», но это не мешает западным справочникам относить данные корабли к линейным крейсерам.

Четвертое пришествие линкоров типа «Айова» состоялось 28 декабря 1982 года, когда был снова введен в строй «Нью Джерси». Боевое применение ему нашлось только год спустя, когда в декабре 1983 года он обстрелял сирийские позиции в Ливане. Один за другим были активированы и остальные корабли этого типа. Последним случаем участия линкоров в бою стала война против Ирака в начале 1991 года. В составе морских сил коалиции в Персидском заливе находились линкоры «Миссури» и «Висконсин». «Миссури» выпустил 28 ракет «Томагавк», что на фоне 288 не слишком много, потом в ход пошла артиллерия, и за три дня боев корабль израсходовал более 1000 тяжелых снарядов. Потом к нему присоединился «Висконсин», и до конца февраля 1991 года они обстреливали различные цели на территории Ирака. Разумеется, американские адмиралы усиленно доказывали, что их действия были очень эффективными, но что им еще оставалось делать? После войны ветераны отправились на заслуженный отдых, последним из состава флота был выведен хромой «Миссури», это произошло 31 марта 1992 года.

Состоится ли их пятое воскрешение? Вряд ли, все-таки линкор — это слишком дорогая игрушка, и утверждение министра ВМФ Дж. Лемана, что флот получает мощный корабль по цене фрегата, не совсем верно, учитывая высокие эксплуатационные расходы. И все-таки расконсервация «Айов» в 1980-х годах должна считаться оправданной, если учесть конкретную тактическую задачу, которую могли им поставить. История линейного корабля все-таки пошла к завершению.



Как они тонули?

В годы Гражданской войны в США погибли несколько бронированных кораблей, хотя боев на реках мы касаться не будем. Мониторы «Patapsco» (15.01.65) и «Tecumseh» (05.08.64) подорвались на минах, во время шторма затонули, доказав свою ничтожную мореходность, сам «Monitor» (31.12.62) и «Weehawken» (06.12.63)

Конфедераты в бою потеряли только казематный броненосец «Albatross», подорванный 28.10.64 года шестовой миной, зато несколько броненосцев были сожжены своими командами, причем в большинстве — в недостроенном состоянии. Лишь знаменитая «Virginia» была уничтожена после окончания своей боевой карьеры 11.05.62 года.

Уже после окончания войны на верфи в Филадельфии 16.12.66 года сгорел единственный относительно мореходный американский батарейный броненосец «New Ironsides».

Бой у острова Лисса 20.07.66 года стоил итальянскому флоту двух броненосцев, «Re d'Italia» был потоплен таранным ударом, а «Palestro» взорвался в результате пожара, вызванного попаданиями снарядов. 06.08.66 года в Анконе внезапно налетевшим шквалом был потоплен броненосный таран «Affondatore», который итальянцы позднее подняли и снова ввели в строй. Так был создан прецедент: относить ли к потерям безусловно погибший, но все-таки восстановленный корабль?

Далее боевых потерь было весьма немного, и почти все они приходились на гражданские войны, полыхавшие в разных частях земного шара. Испанский броненосец «Tetuan» 30.12.74 года был взорван в Картахене мятежниками опять же в ходе гражданской войны. Турецкий монитор «Lufti Djelil» 29.04.77 погиб, получив попадание снаряда русской полевой мортиры. Это вызвало большой переполох среди адмиралов, так как до сих пор защита от навесного огня не считалась необходимой, но после этого случая наличие броневой палубы стало просто обязательным. Негативным результатом одного случайного выстрела стало многолетнее увлечение русских артиллеристов мортирами. Посмотрите на состав береговых батарей Порт-Артура чуть не 30 лет спустя. Мортиры там составляют едва ли не треть всех орудий! Апофеозом же этой болезни стала попытка установить мортиры на броненосец «Петр Великий».

Бразильский броненосец «Aquidaban» сначала был потоплен во время гражданской войны 16.04.94 торпедой с торпедной канонерки «Gustavo Sampaio», потом поднят и отремонтирован, но 22.01.06 года затонул после взрыва погребов. Также торпедой с минного крейсера 23.04.91 года был потоплен чилийский броненосец «Blanco Encalada». Лишь китайский броненосец «Ting Yuan» стал жертвой уже настоящего миноносца и был потоплен японцами во время Японо-китайской войны 06.02.95 года.

Но даже в мирные годы броненосные корабли не были застрахованы от всякого рода неприятных случайностей. Тут и навигационные аварии, и столкновения, и взрывы, и пожары... Например, британский флот, ни с кем не воевавший, потерял броненосец «Vanguard», который был потаранен однотипным «Iron Duke» 01.09.75 года. Во время шторма 07.09.70 года опрокинулся и затонул броненосец «Captain», поставив крест на идее оснащать эскадренные броненосцы полноценным парусным вооружением. Вообще англичанам везло на знаменитые катастрофы. Ведь когда в результате таранного удара своего же броненосца 22.06.93 года погиб флагман Средиземноморского флота

«Victoria», это событие тоже вызвало большой резонанс, особенно потому, что пришлось проводить тщательное расследование: почему же столь большой корабль затонул так быстро? В результате англичане внесли ряд изменений в конструкцию военных кораблей. 30.05.06 года на скалы у острова Ланди вылетел броненосец «Montagu», спасти который уже не удалось.

В те годы французский флот больше страдал от другой напасти — пожаров и взрывов. Счет открыл 31.10.75 года «Magenta», и французы лишились одного из уникальных кораблей — двухдечного батарейного броненосца. 12.03.07 от внутреннего взрыва погиб броненосец «Iena», а 25.09.11 года за ним последовал броненосец «Liberte».

Не обошли стороной несчастья и русский флот. 07.09.93 года в шторм погибла броненосная канонерская лодка (бывший монитор) «Русалка», а 12.06.97 года налетел на подводную скалу и затонул броненосец «Гангут».

Немецкий флот 31.05.78 года потерял от таранного удара своего же корабля броненосец «Grosser Curfurst».

Но все эти случаи были именно несистемными случаями. Лишь в XX веке войны начали приобретать серьезный размах, и теперь броненосные корабли шли на дно десятками. Здесь уже можно было заняться систематизацией и анализом.

Русско-японская война

Hatsuse	Япн.	15.05.04	Мина
Yashima	Япн.	15.05.04	Мина
Адмирал Ушаков	Росс.	28.05.05	Артогонь
Александр III	Росс.	27.05.05	Артогонь
Бородино	Росс.	27.05.05	Артогонь
Князь Суворов	Росс.	27.05.05	Артогонь
Наварин	Росс.	28.05.05	Плав. мины
Ослябя	Росс.	27.05.05	Артогонь
Петропавловск	Росс.	13.04.04	Мина
Севастополь	Росс.	02.01.05	Затоплен командой
Сисой Великий	Росс.	28.05.05	Артогонь

Броненосец «Сисой Великий» во время Цусимского сражения получил попадание торпеды в корму, но, если вспомнить, что он имел такой дифферент на нос, что винты вышли из воды, становится понятно, что эта торпеда никак не могла служить причиной гибели корабля.

Не очень понятно, как отнестись к русским броненосцам «Полтава», «Ретвизан», «Пересвет», «Победа». Они были потоплены японской осадной артиллерией в гавани Порт-Артура, но позднее подняты и отремонтированы японцами. Они служили в составе японского флота, а «Пересвет» был позднее передан русским и погиб в годы Первой мировой войны под Андреевским флагом. Кроме них 12.09.05 года в гавани Сасэбо взорвался флагман японского флота «Mikasa», но и его японцы подняли. Впрочем, в данном случае никаких сомнений быть не могло — для них это был легендарный корабль.

Балканские войны дорого обошлись турецкому флоту, хотя гибли очень старые броненосцы. «Assari Tewfik» 25.01.13 года налетел на скалы, поддерживая провалившуюся десантную операцию в Черном море, шторм и болгарские орудия довершили дело. «Avni Illah» был потоплен 24.02.12 года в Бейруте итальянскими броненосными крейсерами. Известный русским морякам по бою с пароходом «Веста» «Fethi Bulend» 31.10.12 года был потоплен торпедами греческого миноносца.

Первая мировая война

	ЛК	ЛКр	Бр
Артиллерия	—	4	—
Торпеды кор.	1	—	3
Торпеды	ПЛ	—	10
Мины	1	—	7
Взрывы	4	—	2
Иное	1	—	41
Всего	7	4	23

А теперь рассмотрим более детально, как это происходило:

Audacious	Англ.	27.10.14	Мина
Kawachi	Япн.	12.07.18	Внутр. взрыв
Leonardo da Vinci	Итал.	02.08.16	Внутр. взрыв
Szent Istvan	Авст.	11.07.18	Торп. ТК
Vanguard	Англ.	09.07.17	Внутр. взрыв
Viribus Unitis	Авст.	01.11.18	Боевые пловцы
Императрица Мария	Росс.	20.10.16	Внутр. взрыв
Indefatigable	Англ.	31.05.16	Артогонь
Invincible	Англ.	31.05.16	Артогонь
Lutzow	Герм.	01.06.16	Артогонь
Queen Mary	Англ.	31.05.16	Артогонь
Benedetto Brin	Итал.	28.09.15	Внутр. взрыв
Bouvet	Фрн.	18.03.15	Мина
Britannia	Англ.	09.11.18	Торп. ПЛ
Bulwark	Англ.	26.11.14	Внутр. взрыв
Cornwallis	Англ.	09.01.17	Торп. ПЛ
Danton	Фрн.	19.03.17	Торп. ПЛ
Formidable	Англ.	01.01.15	Торп. ПЛ
Gaulois	Фрн.	27.12.16	Торп. ПЛ
Goliath	Англ.	13.05.15	Торп. ЭМ
Haireddin Barbarossa	Тур.	08.08.15	Торп. ПЛ
Irresistible	Англ.	18.03.15	Мина
King Edward VII	Англ.	06.01.16	Мина
Majestic	Англ.	27.04.15	Торп. ПЛ
Messoudieh	Тур.	13.12.14	Торп. ПЛ
Ocean	Англ.	18.03.15	Мина
Пересвет	Росс.	05.01.17	Мина
Pommern	Гер.	01.06.16	Торп.

ЭМ

Regina Margherita	Итал.	11.12.16	Мина
Russell	Англ.	27.04.16	Мина
Слава	Росс.	17.10.17	Затоплен командой
Suffren	Фрн.	26.11.16	Торп. ПЛ
Triumph	Англ.	25.05.15	Торп. ПЛ
Wien	Авст.	10.12.17	Торп. ТК

Интересно отметить, что в Первую мировую войну ни один из линкоров не был потоплен артиллерийским огнем, да и вообще от артогня погибло на удивление мало кораблей.

Особняком стоит великое затопление германского флота в Скапа-Флоу, когда 21.06.19 года собственными командами были затоплены интернированные линкоры «Bayern», «Prinzregent Luitpold», «Konig Albert», «Kaiser», «Kaiserin», «Friedrich der Grosse», «Markgraf», «Konig», «Grosser Kurfurst», «Kronprinz Wilhelm» и линейные крейсера «Hindenburg», «Derflinger», «Seydlitz», «Moltke», «Von der Tann». С одной стороны, военные действия уже не велись, с другой — мирный договор тоже пока еще не был подписан, так что считать это боевыми потерями или грандиозным несчастным случаем — дело вкуса.

Точно так же непонятно, куда относить затопление линкора «Императрица Екатерина/Свободная Россия» 16.06.18 года эсминцем «Керчь». Боевая это потеря или нет — сказать очень сложно.

«Мирные» годы

Межвоенный период был весьма богат на различные неприятности для линейных кораблей. Например, Испания по разным причинам потеряла все до единого линейные корабли. Наверное, это можно считать мировым рекордом.

Mirabeau	Фрн.	13.02.19	Посадка на мель
France	Фрн.	26.08.22	Посадка на мель
Espana	Исп.	26.08.23	Посадка на мель
Alfonso XIII	Исп.	30.04.37	Мина
Jaime I	Исп.	17.06.37	Внутр. взрыв
Полтава	Росс.	24.11.19	Пожар

Кстати, хотя французам и удалось стащить «Mirabeau» с камней, восстанавливать они его уже не стали. Точно так же пришлось поступить и с линкором «Полтава». После сильнейшего пожара его восстановление было признано нецелесообразным.

Вторая мировая война

Артиллерия	4
Авиация	20
Торпеды ПЛ	3
Торп. кор.	4
Комбин. возд.	2
Взрывы	1
Затоплены	9
Всего	42

Admiral Graf Spee	Герм.	17.12.39	Взорван командой
Admiral Scheer	Герм.	09.04.45	Авиация
Arizona	США	07.12.41	Авиация
Barham	Англ.	25.11.41	Торп. ПЛ
Bismark	Герм.	27.05.41	Артогонь
Bretagne	Фрн.	03.07.40	Артогонь
Conte di Cavour	Итал.	11.11.40	Авиация
Dunkerque	Фрн.	27.11.42	Затоплен командой

Eidswold	Норв.	09.04.40	Торп. ЭМ
Fuso	Япн.	25.10.44	Торп. ЭМ
Gneisenau	Герм.	27.03.45	Затоплен
Haruna	Япн.	28.07.45	Авиация
Hiei	Япн.	13.11.42	Артогонь, авиация
Hood	Англ.	24.05.41	Артогонь
Hyuga	Япн.	24.07.45	Авиация
Ilmarinen	Финл.	13.09.41	Мина
Ise	Япн.	24.07.45	Авиация
Kilkis	Грец.	23.04.41	Авиация
Kirishima	Япн.	15.11.42	Артогонь
Kongo	Япн.	21.11.44	Торп. ПЛ
Lemnos (разоруж.)	Грец.	23.04.41	Авиация
Lutzow	Герм.	04.05.45	Взорван командой
Mapar	СССР	23.09.41	Авиация
Musashi	Япн.	24.10.44	Авиация
Mutsu	Япн.	08.06.43	Внутр. взрыв
Norge	Норв.	09.04.40	Торп. ЭМ
Oklahoma	США	07.12.41	Авиация
Prince of Wales	Англ.	10.12.41	Авиация
Provence	Фрн.	27.11.42	Затоплен командой
Repulse	Англ.	10.12.41	Авиация
Roma	Итал.	09.09.43	Авиация
Royal Oak	Англ.	14.10.39	Торп. ПЛ
Scharnhorst	Герм.	26.12.43	Торп. КР и ЭМ
Schlesien	Герм.	03.05.45	Взорван командой
Schleswig-Holstein	Герм.	21.03.45	Взорван командой
Settsu (разоруж.)	Япн.	24.07.45	Авиация
Soerabaja	Голл.	18.02.42	Затопл. командой

Strasbourg	Фрн.	27.11.42	Затопл. командой
Terror	Англ.	22.02.41	Авиация
Tirpitz	Герм.	12.11.44	Авиация
Utah (разоруж.)	США	07.12.41	Авиация
Yamashiro	Япн.	25.10.44	Артогонь, торп. ЭМ
Yamato	Япн.	07.04.45	Авиация

Хотя от авиации погибло больше всего линкоров, в подавляющем большинстве случаев это происходило в портах. В море были потоплены всего 5 кораблей — 2 английских линкора в декабре 1941 года у побережья Малайи, итальянский «Roma», а также японские гиганты «Musashi» и «Yamato». Подводные лодки не сумели потопить ни одного современного линкора — все погибшие были ветеранами Первой мировой.

Мы пишем, что немецкий «Bismark» был уничтожен артиллерией, хотя формально он был добит торпедами, да и сами немцы успели открыть кингстоны, но это уже не имело никакого значения. В том состоянии, в котором находился к концу боя, он мог двигаться только в одном направлении — на дно. Фактически повторилась история с броненосцем «Суворов». Зато «Scharnhorst», хотя и получил серьезные повреждения от огня британских кораблей, потоплен был именно торпедами.

Особого упоминания заслуживает французский линкор «Provence», который достоин занесения в Книгу рекордов Гиннеса. Дело в том, что он тонул три раза, что является безусловным рекордом, и все три раза в гавани. Первый раз это произошло в Мерс-эль-Кебире, где 03.07.40 года он затонул на мелководье, получив попадания снарядов с британских линкоров, к сентябрю того же года был поднят и отремонтирован. Второй раз линкор был затоплен собственным экипажем 27.11.42 года в Тулоне, чтобы предотвратить его захват немцами. В июле 1943 года итальянские спасатели его подняли, но ремонтировать не стали. И уже

в августе 1944 года его затопили немцы на входе в гавань Тулона, в апреле 1949 года линкор в третий раз подняли со дна и разрезали на металл.

Как мы уже говорили, большой проблемой остаются корабли, потопленные и поднятые. Самыми известными, конечно, являются покойники Пирл-Харбора — «West Virginia», «California», а также «Nevada», которая выбросилась на мель, чтобы не затонуть. Вместе с «Conte di Cavour» при налете британской авиации на Таранто были потоплены «Littorio» и «Caio Duilio». В общем-то, итальянцы подняли все три корабля, но если эта пара была отремонтирована, «Conte di Cavour» в строй уже не ввели. Самой громкой операцией итальянского флота стал рейд боевых пловцов X флотилии МАС в Александрию, после которого на илистое дно гавани сели линкоры «Queen Elizabeth» и «Valiant». Однако англичане их подняли, и, хотя ремонт затянулся, эти корабли еще успели повоевать.

Как ни странно, но уже после Второй мировой войны погиб еще один корабль — 29.10.55 года в Севастополе взорвался советский линкор «Новороссийск». Он стал последним в истории погибшим линейным кораблем. Если мы не подготовили сводную таблицу, то лишь потому, что она получилась бы довольно неестественной. Странно объединять вместе потопленный таранным ударом «Re d'Italia» и «Yamato», уничтоженный авианосными самолетами сто лет спустя. Но вроде здесь перечислены все броненосные корабли, погибшие в ходе военных действий **на море** и от несчастных случаев.

Совсем экзотически погиб японский линкор «Nagato» — после войны его использовали в качестве мишени при испытании атомных бомб на атолле Бикини, где он и затонул 29.07.46, но подобные случаи, когда корабли использовались в качестве мишени при испытаниях нового орудия, мы не учитывали и упомянули этот лишь из-за совершенной необычности.



Библиография

- Брагадин М.* «Битва за Средиземное море. Взгляд побежденных». М., 2001.
- Вильсон Х.* «Броненосцы в бою». М., 2003.
- Золотарев В., Козлов И.* «Русско-японская война 1904–1905 гг. Борьба на море». М., 1990.
- «Кампании войны на Тихом океане». М., 1956.
- Кофман В.* «Японские линкоры Второй мировой». М., 2006.
- Мюлленхейм-Рехберг Б.* «Линкор «Бисмарк». М., 2006.
- Малов А., Патянин С.* «Линкоры «Бисмарк» и «Тирпиц». М., 2006.
- Морисон С.* «Американский флот во Второй мировой войне». Екатеринбург, 1998.
- Поломошнов Е.* «28 июля 1904 года». Новосибирск, 2004.
- «Русско-японская война» в 2 томах. М., 2004.
- Смит П.* «Закат владыки морей». М., 2003.
- Смит П.* «Первые залпы британского флота». М., 2004
- Сорокин А.* «Оборона Порт-Артура». М., 1948.
- Тарас А.* «Энциклопедия броненосцев и линкоров». М., 2002.
- Якобсен А.* «Линкор «Шарнхорст». М., 2006.
-
- Breyer S.* «Battleships and battlecruisers». London, 1973.
- Brown D.* «Warship losses of WWII». Annapolis, 1990.
- Burt R.* «British battleships, 1919–1939». London, 1993.
- Butler D.* «Distant victory». London, 2006.
- Cervera Pery J.* «La guerra naval del 98». Madrid, 1998.
- «Conway's All the World's Battleships: 1906 To the Present». Annapolis, 1988.
- Cutler T.* «The battle of Leyte gulf». Annapolis, 1994.
- D'Albas A.* «Death of a navy». New York, 1957.

- Frank R. «Guadalcanal». London, 1992.
- Freedman K. «Afternoon of the Rising Sun». Novato, 2001.
- Freedman K. «Morning of the Rising Sun». Novato, 2007.
- Garzke W., Dulin R. «Battleships». 3 vols. London .
- Graham G. «Schley and Santiago». Chicago, 1898.
- Grase J. «The naval battle of Guadalcanal». Annapolis, 1999.
- Greene J., Massignani A. «Ironclads at war». Conshohoken, 1998.
- Greene J., Massignani A. «The naval war in the Mediterranean». London, 1998.
- Grove E. «Big fleet actions». London, 1998.
- Hale J. «Famous sea fights». Boston, 1911.
- Hammel E. «Guadalcanal: Decision at sea». Pacifica, 1988.
- Hecstall-Smith A. «The fleet that faced both ways». London, 1963.
- Higginson J. «Naval battles in the century». London, 1906.
- Hill R. «War at sea in the ironclad age». London, 2000.
- Hore P. «Battleships». London, 2005.
- Inouye J. «The naval battle of Haiyang». Yokohama, 1895.
- Ireland B. «War at sea, 1914—1945». London, 2002.
- Keyes R. «The naval memoirs». London, 1934.
- Levy J. «The Royal Navy's Home Fleet in WWII». London, 2003.
- MacBride R. «Civil war ironclads». New York.
- Massie R. «Castles of steel». New York, 2003.
- Morison S. «The struggle for Guadalcanal». Edison, 2001.
- Morison S. «Leyte». Edison, 2001.
- O'Hara V. «The German fleet at war». Annapolis, 2004.
- O'Hara V. «The US navy against the Axis». Annapolis, 2007.
- O'Hara V. «The struggle for the Middle sea». Annapolis, 2009.
- Parker J. «Schley, Sampson and Cervera». New York, 1910.
- Rawson E. «Twenty famous naval battles». New York, 1899.
- Reynolds C. «Command of the Sea—The History and Strategy of Maritime Empires». Morrow, 1974.
- Rose L. «Power at sea». 3 vols, Missouri, 2007.
- Sandler S. «Battleships». Santa Barbara, 2004.
- Sondhaus R. «The naval policy of Austria-Hungary». 1994.
- Tully A. «Battle of Surigao strait». Bloomington, 2009.
- Vader J. «The fleet without a friend». London, 1971.
- Wilson H. «Downfall of Spain». London, 1900 .
- Winton J. «Carrier «Glorious». London, 1986.

World War II in the Pacific, Encyclopedia. New York, 2001.

Wright E. «The Chinese steam navy». London, 2000.

Wright R. «The Chinese Steam Navy 1862—1945». London, 2000.

Y'Blood W. «The little giants». Annapolis, 1987.

Young F. «With the battle cruisers». Annapolis, 1986.

Периодические издания «Морская кампания», «Морская коллекция».

«Warship». «Warship International». Различные сайты Интернета.



Содержание

Парадоксы истории	5
Не совсем броненосцы и совсем не линкоры	16
Пагубное влияние	31
Движение в потемках	48
Хрестоматийная война	77
Путь к вершине	107
Актеры второго плана	132
Все дороги ведут вниз	172
Морские битвы в Вашингтоне и Лондоне	202
Рейдеры, зато очень большие	220
Стоя в порту	248
Линкоров много не бывает	273
Два с половиной боя	304
Король и его наследник	340
Второе, третье, четвертое пришествие	359
Как они тонули?	369
Библиография	379

Научно-популярное издание

ВЕЛИКИЕ МОРСКИЕ СРАЖЕНИЯ!

Больных Александр Геннадьевич

ЛИНКОРЫ В БОЮ. ВЕЛИКИЕ И УЖАСНЫЕ



⚓ Новая книга от автора бестселлера «Дуэли авианосцев»! Лучшее исследование ведущего историка флота, которое при всем своем профессионализме читается как захватывающий авантурный роман! Невероятные приключения и превращения линейного корабля на протяжении четырех столетий – от деревянных парусников до закованных в тяжелую броню колоссов, кажущихся пришельцами из другого мира!

⚓ Почему этот класс кораблей неоднократно менялся до неузнаваемости? Отчего в XX веке линейные флоты, на создание которых были потрачены астрономические суммы, не оправдали возлагавшихся на них надежд, а ставка на генеральное артиллерийское сражение оказалась битой? Правда ли, что линкоры навсегда уступили первенство авианосцам – или ракетное оружие подарило им новую жизнь? И стоит ли в ближайшем будущем ожидать очередной «реинкарнации» линкора?

⚓ Эта книга позволит по-новому взглянуть на прошлое, настоящее и будущее самых грозных боевых кораблей в истории – наглядного олицетворения морской мощи.