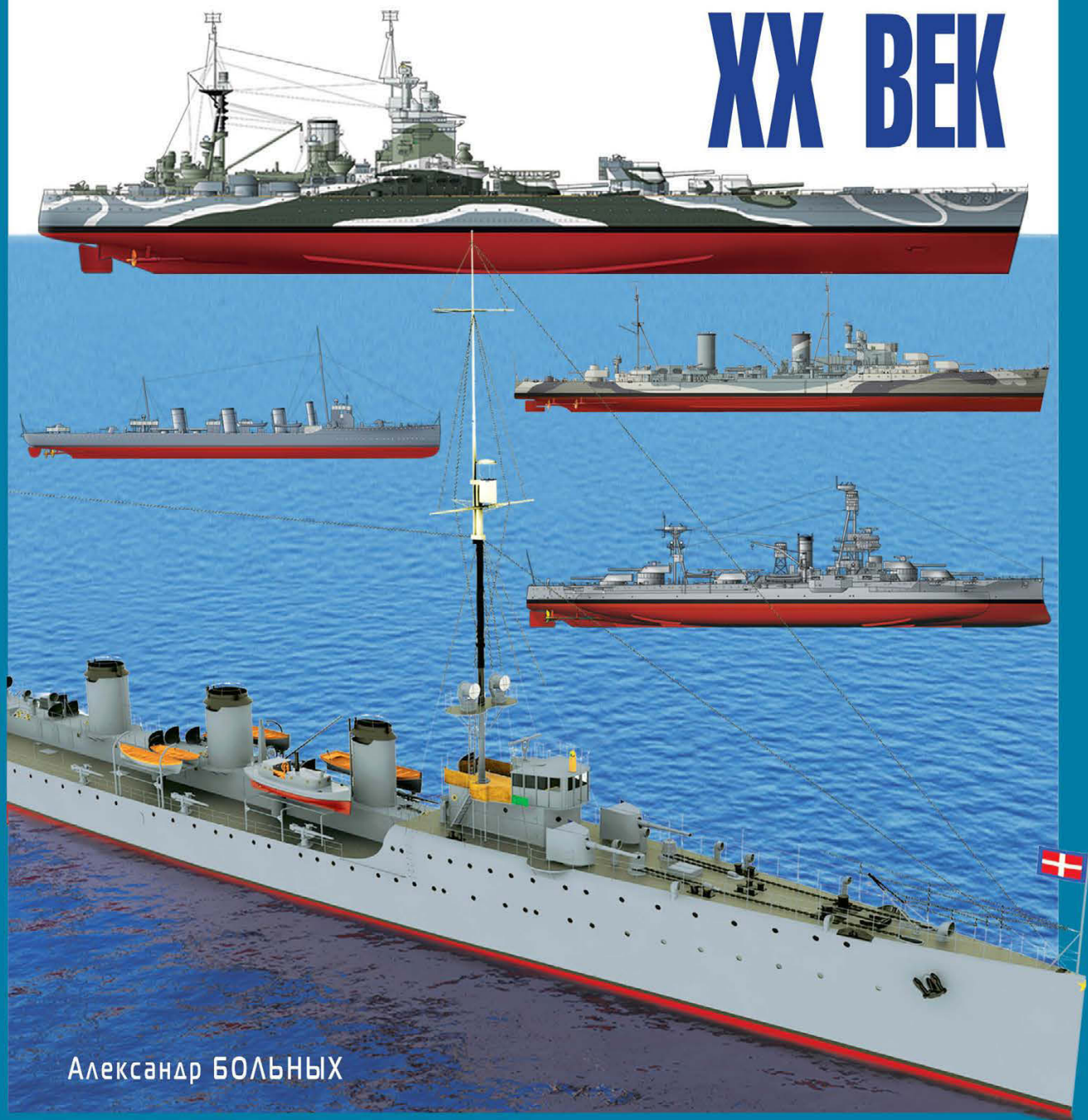


ИЛЛЮСТРИРОВАННАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ

# ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ

## XX ВЕК



Александр БОЛЬНЫХ

ББК 68  
Б 15

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована 3d иллюстрация А.Малахова

**Больных А.Г.**

**Б 15** Военно-морской флот. XX век. Иллюстрированная энциклопедия —  
М.: Яуза: ЭКСМО: 2013. — 304 с.: ил.

**ISBN 978-5-699-65602-8**

XX столетие стало не только авиакосмической эрой, но и **веком военно-морского флота** — именно ВМФ по праву считается самым высокотехнологичным видом вооруженных сил и развивался гораздо быстрее армии и даже авиации, именно моряки первыми начали использовать такие новинки, как скорострельные орудия, радары, ядерные силовые установки и т.п. Другое дело, что поговорка «генералы всегда готовятся к предыдущей войне» имеет отношение и к адмиралам, которые в минувшем столетии не раз совершали фатальные ошибки, а военно-морская тактика постоянно отставала от научно-технической революции.

Но эта книга — не просто «работа над ошибками», больше, чем разоблачение военно-исторических мифов, — это настоящая энциклопедия ВМФ XX века, глубокий анализ законов его развития и прогноз на будущее. КОЛЛЕКЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных фотографий.

**УДК 355/359  
ББК 68**

ISBN 978-5-699-65602-8

© Больных А.Г., 2013  
© ООО «Издательство «Яуза», 2013  
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2013



# СОДЕРЖАНИЕ

---

Мифы и рифы истории флота .....	4
Рождение современного флота .....	6
Русско-японская война — кризис командования .....	25
Новые корабли .....	52
Первая мировая — кризис идей .....	64
Новые корабли, старые идеи .....	88
Атлантика .....	103
Подводная война, вторая попытка .....	126
Средиземноморские проблемы .....	142
Уход линейных кораблей .....	162
Тихий океан: новые веяния .....	173
Мясорубка Гуадалканала .....	203
1943 год — большие перемены .....	222
Десантная война — новое измерение .....	230
Авианосная война .....	246
Флот в атомный век .....	258
Эпоха ракет .....	272
И снова бой! .....	287
Библиография .....	302

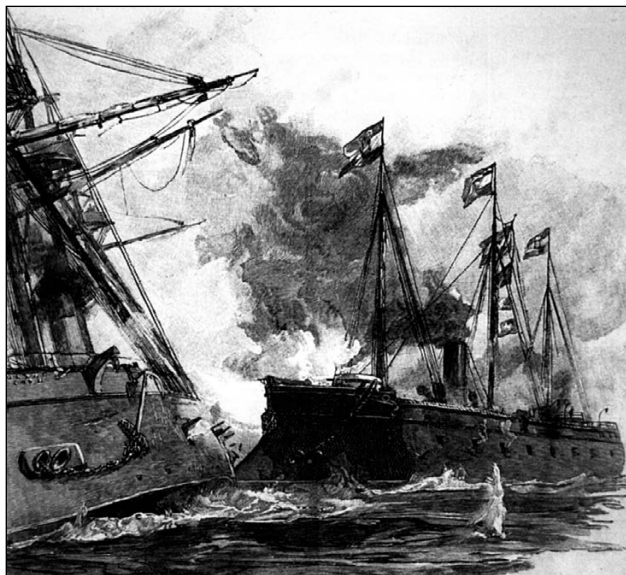
# Мифы и рифы истории флота

Морской устав Петра Великого, составленный в 1720 году, говорит: «Всякий потенант, который едино сухопутно войско имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет». Нужно только держать эти руки в надлежащей физической форме и уметь правильно ими пользоваться. Вот мы попытаемся проанализировать, как осыпанные орденами и звездами адмиралы в тяжелых золотых эполетах это делали.

Говорят, что генералы всегда готовятся к прошедшей войне, но адмиралы в этом отношении ничуть от них не отличаются. В эпоху дальнобойных скорострельных орудий они старательно отрабатывают тактику таранного удара. Авиация полностью и безраздельно господствует над полем боя, но адмиралы продолжают требовать новых тяжелых пушек. Ракеты давно доказали, что являются грозным и эффективным оружием, а моряки упрямо цепляются за авиацию, которая даже не рискует появиться над вражескими берегами.

Создается интересный парадокс. С одной стороны, Военно-морской флот всегда считался самым высокотехнологичным видом вооруженных сил и развивался гораздо быстрее армии, даже возникшая в XX веке авиация оказалась более консервативной. Моряки первыми начали использовать такие новинки, как скорострельные орудия, радары, ядерные силовые установки и многое другое. Но с другой – тактические взгляды адмиралов слишком часто оказывались покрытыми плесенью, и это приводило к трагическим последствиям.

Плавали по морям деревянные линейные корабли – адмиралы искали генерального сражения в виде артиллерийской дуэли кильватерных колонн. Появились броненосцы – и все осталось на том же месте, разве



**Сражение при Лиссе 1866 г. Флагман австрийской эскадры «Фердинанд Макс» таранит итальянский броненосец «Ре д'Италия». Этот прецедент на долгие годы вернул таран в арсенал военных флотов**



**Американская баллистическая ракета «Поларис А1» на стартовом столе перед первым пуском, 1960 г. С появлением в арсенале флота баллистических ракет и их носителей (атомных подводных лодок) он превратился в стратегическую силу**

что вынырнул из глубины веков коронный тактический прием греческих галер – таран. Появились дредноуты – и снова генеральное сражение в виде артиллерийской дуэли. Изобретен радар, но артиллерийская дуэль не сдает своих позиций. Лишь появление авианосного флота сбросило линкор и его пушки с пьедестала, но авианосец со своими самолетами предназначался все для того же, для генерального сражения. Время словно застыло! На суше появились танки, которые в корне изменили характер войны, разнеся вдребезги старые идеи. Родился блицкриг. Возникла и очень быстро развилась страшная идея тотальной войны, когда под удар попадает не только армия, но и промышленность и мирное население вражеской державы. Но для адмиралов все течет и при этом ничего не меняется.

Несоответствие оружия и тактики приводит к одной особенности морской войны, которую историки предпочитают по возможности не замечать. Морская война – это очень кровавая война. Лишь на море при взрыве корабля в считанные секунды гибнут сотни людей, и для этого не требуется никакая атомная бомба, очень часто корабль гибнет вместе со всем экипажем.

Более того, научно-техническая революция, происходившая в 1960–1970-х годах, привела к появлению

принципиально новых кораблей, но при этом она же фактически уничтожила само понятие морской войны в ее классическом смысле. Ядерный подводный флот, получив баллистические ракеты, превратился в инструмент большой политики и, как следствие, перестал быть видом вооруженных сил.

\* \* \*

Практически сразу после окончания Второй мировой войны флот начал заниматься полицейско-карательными задачами, классические морские сражения, казалось бы, остались в прошлом. Но вдруг случилась странная и трудно объяснимая флуктуация в 1982 году началась Фолклендская война. Интересно, был ли это случайный всплеск, либо все-таки еще сохраняется какая-то, пусть очень небольшая, вероятность очередной **классической** морской войны?

Многие описания морских сражений были сделаны практически сразу после окончания войны и потому грешат множеством неточностей, как мелких, так и крупных. Однако эти ошибки (вольные или невольные) со временем превращаются в гранитные догмы. Мы стараемся, опираясь на сведения, ставшие доступными в последнее время, опровергнуть некоторые из этих расхожих мифов. Ведь неожиданно выясняется что:

- японцы в Цусимском сражении стреляли **реже**, чем русские;

- германские подводные лодки в 1917 году нанесли чудовищные потери британскому торговому флоту только потому, что **английские** адмиралы упрямо отказывались принять меры безопасности;

- во всех ночных боях на Средиземном море в 1940 – 43 годах англичане **ни разу** не использовали артиллерийский радар, хотя итальянцы уверены в обратном;

- во время Фолклендской войны в 1982 году наибольшие потери британскому флоту нанесли **невзорвавшиеся** бомбы и ракеты;

- война в Заливе в 1991 году совсем **не была** войной «умного оружия».

Не меньшими, если не большими нестыковками и лакунами грешат рассказы о кораблестроительных программах. Объяснение простое – в данном случае **слишком много** скрыто под поверхность, не 90% объема, как у айсберга, а все 99. Особенно это относится к истории развития советского флота. Да, мы имеем объемистые и подробные работы В. Кузина, В. Никольского, С. Павлова, А. Соколова и других. Нет оснований сомневаться в том, что эти добросовестные исследователи писали правду, но я совершенно уверен, что всей правды они либо сами не знали, либо им элементарно не разрешали ее писать. Поэтому к подобным работам следует относиться с долей осторожности.

Впрочем, иностранные авторы грешат тем же самым, тем более что их вводят в заблуждение собственные генералы и адмиралы. Вот простой пример. Принято считать, что Советский Союз спас в 1945 году Соединенные Штаты от колоссальных потерь при запланированной высадке в Японии, ведь, по подсчетам самих американских генералов, такая операция обошлась бы в миллион погибших. И вот спустя полвека выплывает на поверхность документ, в котором говорится, что эта оценка была фальшивкой, сочиненной американским Объединенным комитетом начальников штабов. Война явно шла к концу, а господа генералы привыкли к счастливой жизни при неограниченном финансировании вооруженных сил. И вот, чтобы сохранить это финансирование, для конгресса была сочинена ужасная страшилка, предрекавшая новые жестокие бои. На самом же деле оценка была совсем иной – всего 50 тысяч человек. Да, это тоже страшная цифра, но война в Европе обошлась американцам дороже. Вот и верь после этого генералам и адмиралам и сочиненным ими официальным и полуофициальным историям войн и сражений. Потому они не терпят критического анализа своих действий, примerno такого, каким мы сейчас займемся.

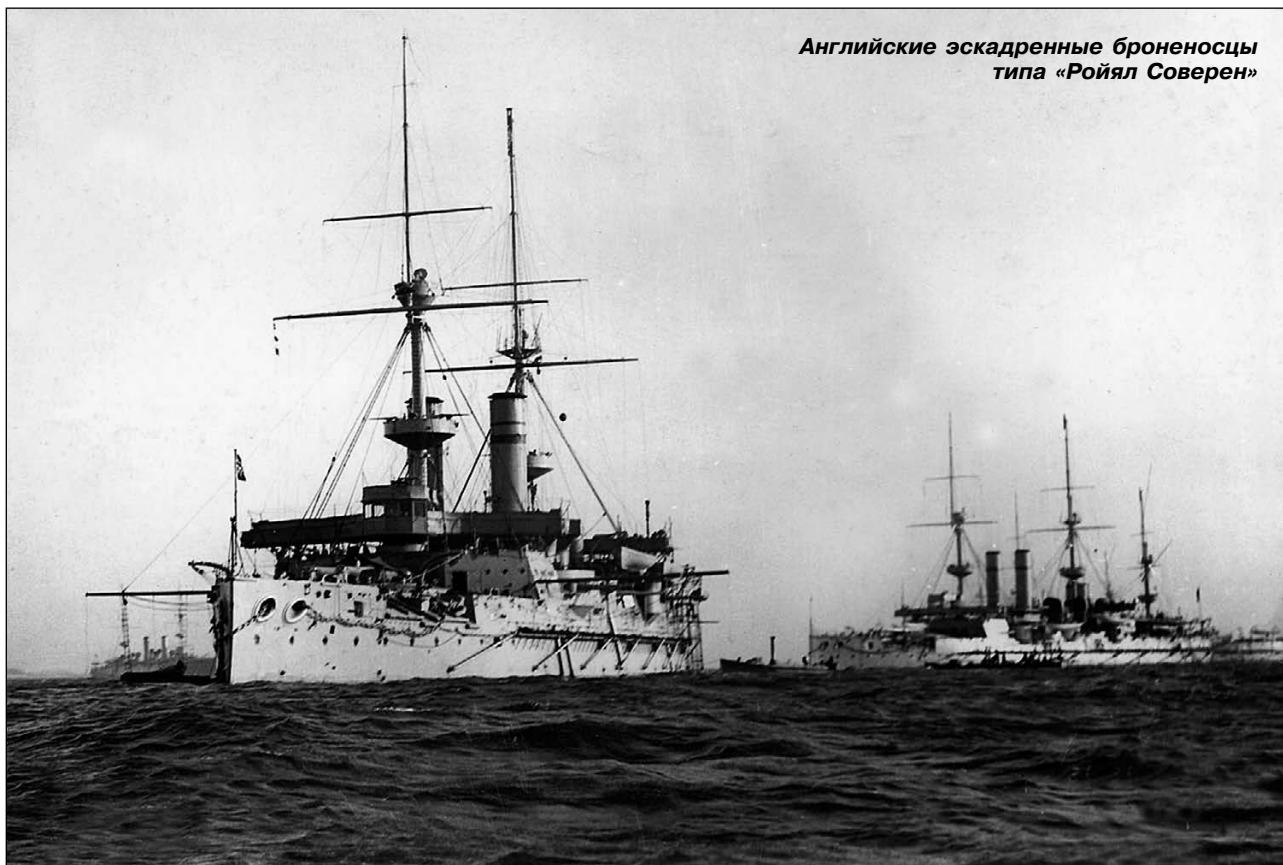


# Рождение современного флота

XX век флота начался 31 мая 1889 года. Не нужно искать здесь какие-то парадоксы или изощренные игры фантазии, это совершенно очевидный факт. Именно в этот день британский парламент принял знаменитый «Акт о морской обороне», который стал отправным пунктом создания всех современных флотов. До сих пор знаменитый Королевский флот представлял собой огромное сборище самых разномастных кораблей, которые сложно было представить себе в едином строю, настолько разными были их ходовые и маневренные качества. Этот акт предусматривал постройку 10 броненосцев, 42 крейсеров и 18 торпедных канонерских лодок и должен был окончательно закрепить превосходство Великобритании на море над любой другой державой. Главное его отличие от предыдущих программ заключалось в том, что теперь корабли строились крупными сериями. Это были 8 броненосцев 1-го класса типа «Ройял Соверен», 9 крейсеров типа «Эдгар», 8 крейсеров типа «Астрей» и 21 крейсер типа «Аполло». Британия совершенно всерьез устремилась к провозглашенной цели – двухдержавному стандарту. Еще одним важным моментом является принципиальное отрицание постулатов так называемой «Молодой школы», которой придерживался французский флот. Основой морской мощи становится линейный корабль, причем желательно – самый большой, самый быстроходный, самый вооруженный. «Ройял Соверен»

отвечал этим требованиям, так как превосходил по всем параметрам броненосцы любой другой страны.

Напомним, что к концу XIX века в результате очередной промышленной революции (мы не будем выяснять, какой по счету) появилось новое поколение кораблей и новые модели орудий. Прежде всего, окончательно ушли в прошлое композитные корабли, имевшие железный набор и деревянную обшивку, более того, прекратилось использование железа как конструкционного материала. Их полностью заменили высокопрочные стали. Уже одно это ставило корабли нового поколения на качественно новый уровень, ведь обычная обшивка, по старым меркам, вполне могла считаться броневым поясом. Резко изменилась сама броня, усовершенствование процессов легирования и закалки позволило значительно повысить ее прочность и, как следствие, снизить толщину бронирования. Полученная экономия веса позволила увеличить площадь бронирования. Появились паровые котлы новых моделей, были значительно усовершенствованы паровые машины, и скорости, ранее считавшиеся предельными, теперь стали самыми обыденными. Орудия новых моделей имели значительно более высокий темп стрельбы. Если ранее конструкторы ставили на орудия огромных калибров, вплоть до 406 мм, стрелявшие три-четыре раза в час, теперь их сменили дальнобойные орудия умеренных калибров.



**Английские эскадренные броненосцы  
типа «Ройял Соверен»**



Вот на этом моменте нам следует остановиться более подробно. Прогресс артиллерии привел к тому, что зачеркнутой оказалась концепция строительства цитадельных броненосцев. Броненосцы 1880-х годов были рассчитаны на попадания отдельных **очень** тяжелых снарядов, поэтому броневой пояс был, как правило, коротким и толстым. Он прикрывал машинное отделение и погреба, оставляя оконечности без защиты, но это не считалось особым недостатком. Редкие попадания не грозили особыми неприятностями, тем более что снаряды с черным порохом не вызывали сильных разрушений. Но были сконструированы скорострельные орудия, и оказалось, что снаряды даже скромного калибра 120 – 152 мм могут представлять смертельную угрозу для старых броненосцев. Кстати, мало кто знает, что на флоте скорострельные орудия появились раньше, чем на вооружении какой-либо из армий. Англичане начали устанавливать их на своих кораблях еще в 1889 году, а французы получили свою знаменитую 75-мм пушку только в 1897 году! Так состоялось первое из великих закрытий – патронные скорострелки зачеркнули цитадельные броненосцы как класс. Однако фраза историков Джека Грина и Алессандро Массиньяни, будто эпоха броненосцев уже завершилась, представляется слишком смелой.

Однако для понимания дальнейшего следует указать, что революция в морской артиллерии оказалась половинчатой. Системы управления огнем, точнее их полное отсутствие, не позволяли реализовать потенциал новых орудий. Когда современные критики разоблачают недалеких адмиралов, они забывают об одной крошечной, но исключительно важной детали. Усовершенствованные дальнобойные орудия имели механические прицелы, то есть прорезь и мушку. Приведем наглядный пример. Знаменитый автомат Калашникова имеет дальнобойность более 1 км, его прицельная планка даже градуирована на эту дистанцию. Но попробуйте сами попасть хоть во что-нибудь на таком расстоянии! Поэтому не следует удивляться тому, что 25 кабельтовых – то есть 4,5 км! – считались предельной дистанцией боя, а процент попаданий был мизерным.

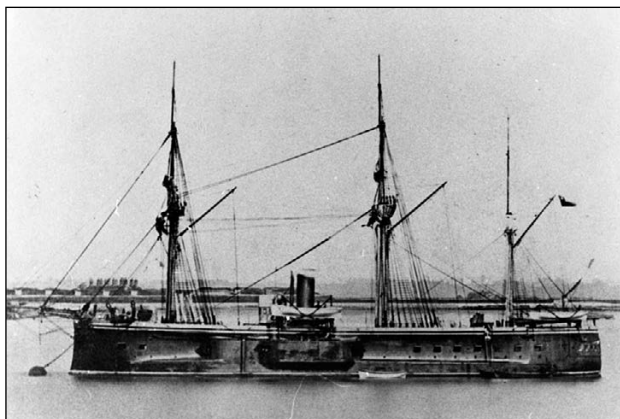
Здесь следует сказать несколько слов о постулатах «Молодой школы», ведь к ней примкнул и русский флот. Она родилась по очень простой причине: Франция (и Россия позднее) были не в состоянии соперничать с Великобританией в скорости и качестве постройки кораблей. Вот и приходилось, подобно лисице из знаменитой басни, твердить, что виноград зелен, а век линейных кораблей уже прошел. Поэтому обе континентальные державы решили попытаться нанести удар по торговому судоходству Великобритании, а потому строить только крейсеры и миноносцы для защиты своих берегов, и не только. «Когда наступит ночь, миноносец, незамеченный, подойдет к пароходу и пусти его на дно со всей командой и пассажирами, не только не испытывая сожаления, но и гордясь своим подвигом», – провозгласил один из французских адмиралов. Только вот беда: миноносцы, которые штамповали французы, никак не подходили для таких подвигов. Скорлупки водоизмещением около 50 тонн могли действовать лишь возле Шербура и Бреста, где просто не могло оказаться «парохода со всей командой и пассажирами», а дойти до Ливерпульской гавани,



**Французская «Молодая школа» сделала ставку не на гигантские броненосцы, а небольшие и дешевые миноносцы, способные нести торпеды Уайтхеда. На фото сам изобретатель с одним из первых образцов своего детища. Фиуме, 1875 г.**

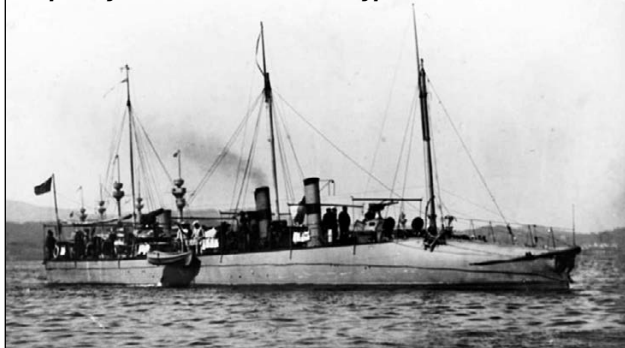
ни, откуда «по четвергам суда уходят в плавание к далеким берегам», они физически не могли.

Имелась и еще одна тонкость, о которой не следует забывать. Французы поставили на оружие, которое пока еще не доказало своей эффективности в бою. Характеристики торпед пока еще оставались более чем скромными. Ни дальность, ни скорость, не говоря уже о меткости, не позволяли рассматривать их всерьез. Но среди военных во все времена была слишком сильна вера в «вундерваффе», которое позволит одним махом одолеть проклятого супостата. Давайте обратимся к справочникам. Самые современные торпеды того времени имели дальность хода – просьба не смеяться! – целых 3 кабельтова при скорости чуть более 20 узлов. Поэтому совершенно неудивительно, что весь скудный опыт их использования ограничивался стрельбой по неподвижным мишеням, потому что в корабль на ходу попасть такая торпеда не имела вообще никаких шансов. Вспомните, что во время гражданской войны в Чили для потопления стоящего на якоре маленького броненосца «Бланко Энкалада» по-



**Чилийский броненосец «Бланко Энкалада» стал первым броненосным кораблем, потопленным с помощью торпедного оружия**

**Французский миноносец «Курье»**



требовалось пять торпед, хотя стрельба велась с дистанции менее 100 метров! Лишь в 1890 году Роберт Уайтхед начал установку на своих торпедах **относительно** надежных гироскопов, обеспечивавших **относительно** прямую траекторию движения. Но со скоростью и дальностью хода торпед дела обстояли по-прежнему скверно.

Впрочем, никакое оружие не может считаться до конца проверенным, если оно не прошло испытание в бою. Увы, европейские державы, несмотря на многочисленные политические кризисы конца XIX века, между собой не воевали, поэтому проверка была устроена на Дальнем Востоке. Впрочем, ее результаты совершенно всерьез никто не воспринял, потому что ни Япония, ни Китай первоклассными морскими державами считаться не могли. Но определенные выводы сделать все-таки пришлось.

\* \* \*

Все это следует иметь в виду, когда мы начнем рассматривать первые войны XX века **флота** – японо-китайскую и испано-американскую. Мы не будем вдаваться в политическую подоплеку обоих конфликтов, скажем кратко: в обоих случаях произошла схватка молодого, динамичного хищника с дряхлеющей империей, не способной защитить свои владения, хотя во втором случае дело обстояло не столь просто.

Итак, мы отправляемся на Дальний Восток, где и вспыхнула первая из морских войн XX века. Хотя на суше тоже велись военные действия, но, как и во всех остальных войнах Японии, ее исход зависел от успеха морской войны. Ведь без владения морем Япония не могла высадить войска на материк и снабжать их, но в пользу японцев был один фактор – им достаточно было обеспечить перевозки через Корейский пролив, где они и так обладали безоговорочным господством. У китайского флота просто не было кораблей, способных действовать там.

Хотя население Японии в 1894 году составляло 40 миллионов человек, а Китая – 370 миллионов, исход войны был предreshен еще до ее начала. Просто Китай конца XIX века представлял собой весьма специфическое государственное образование. Тем, кто считает, что известный историк Герберт Вильсон в своей знаме-

нитой книге слишком жестко характеризовал внутреннее состояние Китайской империи, мы рекомендуем прочитать книгу В. Семанова «Из жизни императрицы Цыси». И вы увидите, что Вильсон был еще слишком снисходителен к китайцам.

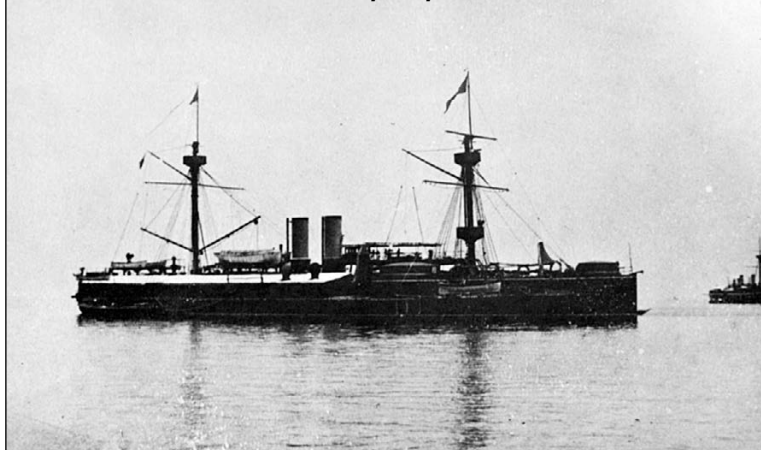
К концу XIX века Япония создала относительно бое-способные армию и флот по европейским образцам. Армию тренировали немецкие инструкторы, а флот, разумеется, английские. Но современный военный флот вещь очень дорогостоящая, и Япония не сумела построить классический броненосный флот, вынужденно ограничившись приобретением в Европе крейсеров, хотя китайцы сумели-таки построить в Германии пару броненосцев **старой** конструкции. В общем, война на море могла стать более чем интригующей, ведь была заложена основа для длительного спора: что все-таки сильнее – броненосец или отряд крейсеров? И если во времена парусного флота лишь сошедший с ума командир фрегата мог атаковать линейный корабль, то сейчас однозначный ответ на этот вопрос отсутствовал.

Главным преимуществом японского флота было то, что на его кораблях стояли скорострельные орудия Армстронга. И хотя пушки китайских кораблей были заметно крупнее, вес минутного залпа японских кораблей был выше. Но при этом относительная слабость обоих флотов вынуждала противников использовать в ходе боевых действий корабли, которые любой европейский флот считал бы устаревшими, и в лучшем случае они служили бы в качестве блокшивов.

А сейчас самое время перейти к анализу состояния китайского флота. Формально он был многочисленной и сильнее японского, однако был разделен на целых **четыре** отдельных флота, три из которых заняли позицию строгого нейтралитета в начавшейся войне. Да что там флоты! Губернатор провинции Гуандун прямо заявил, что его провинция с Японией не воюет. Увы, выглядевший единым Китай на самом деле оказался просто собранием доменов средневековых феодалов, которых мало волновали дела центрального правительства.

И все-таки японский флот не располагал полноценными броненосцами и в качестве главной ударной силы был вынужден использовать большие бронепалуб-

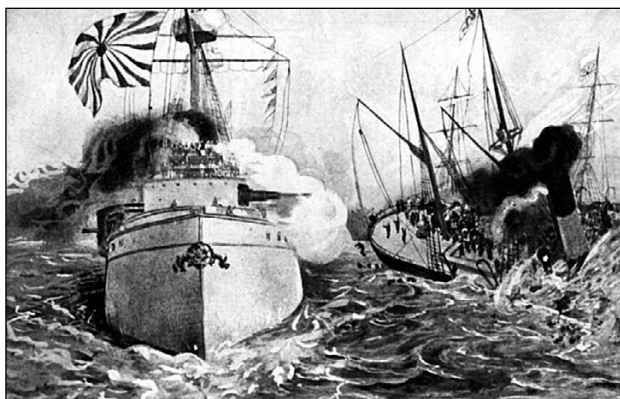
**Флагман китайской эскадры броненосец «Чжень-Юань»**



ные крейсера, а вот 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. В общем, у китайцев имелись основания называть Бейянский (Северный) флот, а именно он вел японо-китайскую войну, самым сильным в Азии. Им командовал адмирал Тинг.

Война началась событием, после которого весь мир узнал о существовании некоего Того Хейхатиро, а также Рэнго Кантай – Объединенного Флота. Еще до объявления войны 25 июля 1894 года эскадра контр-адмирала Кодзо Цубоя (4 крейсера) атаковала отряд китайских кораблей, перевозивший войска в Корею (1 крейсер, 1 канонерка, 1 посыльное судно). В результате канонерка была потоплена, посыльное судно захвачено, а крейсер «Цзи-Юань» успел удрать в Порт-Артур, пока еще называвшийся Люйшунем. В тот же день крейсер «Нанива» под командованием капитана 1-го ранга Того потопил британский пароход «Гао-Шэн» (его также называют «Коушинг»), который перевозил китайских солдат. Оказалось, что «Юнион Джек» не всегда является надежной защитой. Кстати, Япония официально объявила войну только 1 августа.

Командующий японским Объединенным Флотом – Рэнго Кантай – адмирал Юко Ито решил устроить китайцам не то Чесму, не то Синоп. Собрав буквально все, что только могло плавать, 10 августа он направился к главной базе Бейянского флота Вей-Хай-Вею, намереваясь уничтожить противника одним ударом. Однако по пути ему встретился британский пароход, и японский адмирал повернул назад, так как считал секретность важнейшим фактором. Потопить второй под-



**Потопление парохода «Коушинг» японским крейсером «Нанива». Японская гравюра времен японо-китайской войны**

ряд британский пароход было бы слишком большой наглостью.

12 сентября Бейянский флот вышел в море, сопровождая транспорты с войсками, которые предполагалось высадить в устье реки Ялу. Практически одновременно японский флот двинулся в Чемульпо, также сопровождая транспорты с войсками. Встреча была неизбежна, хотя японцы, судя по всему, не предполагали ввязываться в серьезное сражение, так как на вспомогательной канонерке «Сайкио Мару» прибыл начальник штаба флота адмирал Кабаяма, которому делать в бою было совершенно нечего.

Командующий китайским флотом адмирал Тинг намеревался заблокировать 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 вмешались политики, Тинг получил приказ из Пекина крейсировать между Люй-



**Японский крейсер «Нанива» вскоре после вступления в строй**

шунем 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.

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 дымы, 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 того, большинство китайских крейсеров было спроектировано так, что имело сильный носовой огонь. Поэтому решение Тинга можно считать обоснованным.

Китайский адмирал также 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 «Тиёда» 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 адмирала Ито, как мы уже писали, были 152-мм и 120-мм скорострельные



Китайский адмирал  
Тинг

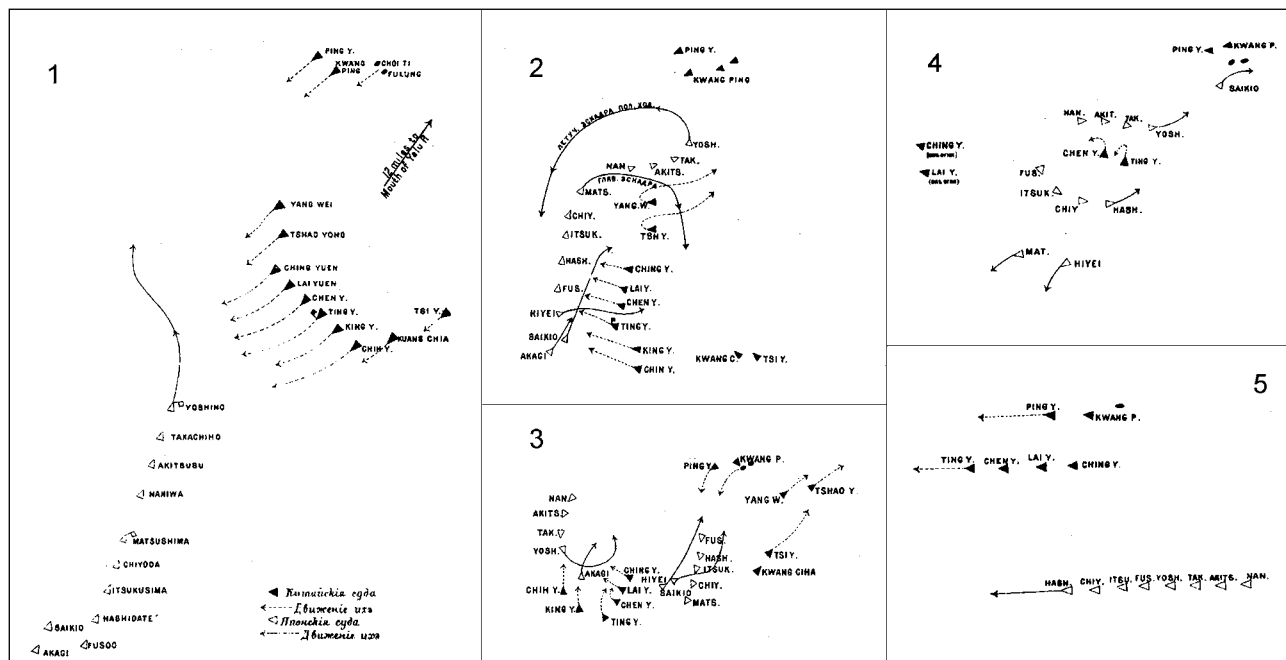


Японский адмирал  
Ито

пушки, которым предстояло дебютировать в бою. Китайские корабли были вооружены более старыми пушками Круппа, 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 именуют майором артиллерии.

Перед боем адмирал Тинг приказал однотипным кораблям держаться вместе, 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, и вода все время обильно смачивала палубу для предотвращения пожаров.

Адмирал Ито разделил свой флот на несколько отрядов, которые должны были действовать самостоятельно. Под его собственным командованием находились 3 бронепалубных крейсера типа «Мацусима», малый броненосный крейсер «Тиёда» и 2 памятника Средневековья. Все-таки наличие опыта за-





**Китайский крейсер «Кин Юань»**



менить нельзя ничем, никто из европейских адмиралов даже не подумал бы ставить в одну линию с кораблями, имеющими скорость около 17 узлов, пароходики, которые и 20 лет назад больше 13 узлов не давали, единственно ради увеличения количества вымпелов в линии кордебаталии. Быстроходная эскадра адмирала Цубоя состояла из 4 крейсеров, она имела приказ действовать самостоятельно. Некстати появившийся адмирал Кабаяма помимо «Сайкио Мару» получил под командование канонерку «Акаги» и был выведен из общего строя.

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. Но, как мы уже указали, адмирал Ито мог иметь **два** быстроходных отряда и полную свободу действий, если отдал Кабаяме «броненосец» «Фусо» и композитный, хотя и броненосный, корвет «Хизэй».

Итак, адмирал Тинг выбрал строй фронта, но дальнейшие события наглядно продемонстрировали все недостатки данного построения. Некоторые авторы утверждают, что это был клин, но на самом деле это была плохая выучка китайских команд. Хотя скорость эскадры была не более 6 узлов, фланги начали отставать, и фронт превратился в полумесяц. При этом Тинг допустил явную ошибку, поставив на фланги самые слабые корабли, чем японцы и воспользовались, хотя вряд ли это

была заслуга адмирала Ито. Просто так получилось само собой. 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 2 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.

Детально описывать ход сражения нет нужды, это было сделано многими авторами, хотя бы в выпущен-

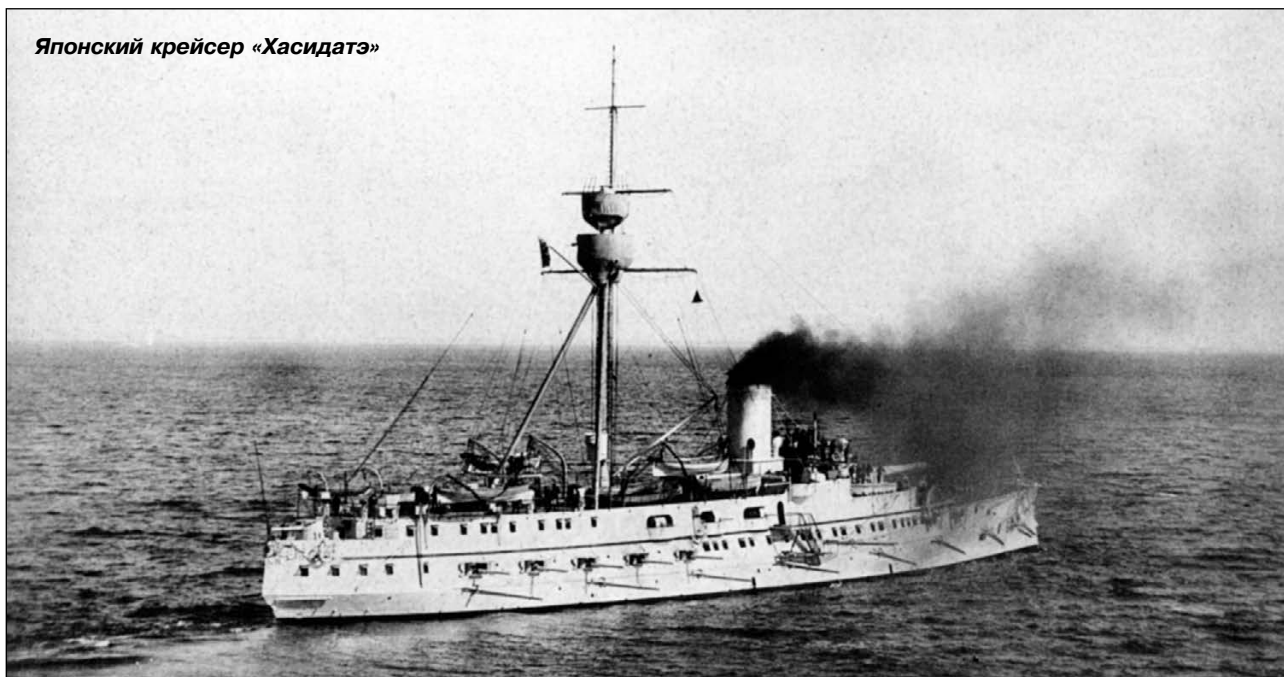
**Японский крейсер «Мацусима»**



*320-мм орудие японского крейсера «Хасидатэ»*



*Японский крейсер «Хасидатэ»*



ных издательством «Яуза» книг о линкорах. Скажем только, что начало боя очень наглядно продемонстрировало недостатки строя фронта. Летучий отряд просто съел правый фланг китайского строя, и адмирал Тинг ничего не мог противопоставить этому. Но с другой, стороны японцам в определенной степени повезло – 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. Кое-кто подвергает эти корабли, сильно напоминающие две склеенные вместе ренделовские канонерки, жестокой критике. Но сами японцы, похоже, думали иначе, ведь в том же самом 1894 году они купили у Чили однотипный крейсер «Эсмеральда». Он получил название «Идзуми», но поучаствовать в войне не успел. Кстати, адмирал Макаров называл крейсера этого типа идеальной боевой машиной.

В то же самое время нельзя преувеличивать значение везения. Дело в том, что Китай в этой войне убедительно доказал: куча кораблей и толпа моряков это еще никакой не флот и путем воровства можно уничтожить любые вооруженные силы. Ведь половина или больше тяжелых снарядов было заполнено не взрывчаткой, а цементом или угольной пылью! Кстати, в 1962 году в КНР был снят художественный фильм об адмирале Тинге, в котором есть потрясающая сцена: китайский матрос ожесточенно трясет снаряд, из которого летит цементная пыль.

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. Ошибочность решений и действий адмирала Ито показывает тот факт, что китайские корабли, державшие скорость 6 узлов или около того, всерьез угрожали японцам таранными ударами. Если бы Ито имел два быстроходных отряда, он мог бы совершенно безопасно для себя расстреливать китайцев сосредоточенным огнем, двигаясь по окружности вокруг этой кучи.

Поведение китайских капитанов заслуживает самого сурового осуждения: крейсер «Цзи-Юань» второй раз бежал с места боя. И если после инцидента с «Гаэ-Шэном» капитана Фонга пощадили, то теперь ему без лишних церемоний отрубили голову. Примеру «Цзи-Юаня» последовал таможенный крейсер «Кванг-Ча», однако ему это не помогло: в Талиенванской бухте он налетел на риф и затонул. Впрочем, не все китайские командиры вели себя так, как эти. Крейсер «Чжи-Юань», получив несколько попаданий и уже имея дифферент на нос, отважно попытался тара-

**Японский броненосец «Фузо»**



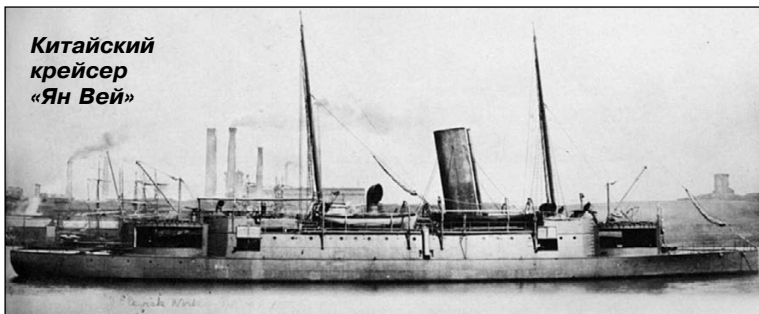
нить «Иосино». Вероятно, командир крейсера считал положение корабля безнадежным и решил захватить с собой как можно больше врагов. Увы, даже если бы он и не тонул, все равно скорость китайского корабля была слишком мала. Его встретил сосредоточенный огонь всей японской эскадры, выдержать который он не мог. Крейсер внезапно зарылся носом в воду, в воздухе мелькнули вращающиеся винты – и все.

Примерно через полтора часа после начала боя сложилось довольно странное положение. Китайские броненосцы израсходовали запас фугасных снарядов и

**Китайский крейсер «Чжи Юань»**



**Китайский крейсер «Ян Вей»**



**Китайский крейсер  
«Пинг-Юань»**



ничем не могли повредить японцам, а те, по-видимому, разочаровались в эффективности мелких снарядов и тоже не проявляли особой настойчивости. Бой как бы продолжался, хотя оба противника ждали удобного предлога, чтобы его завершить.

Ближе к вечеру адмирал Тинг построил уцелевшие корабли в кильватерную колонну и повел их в Люйшунь, адмирал Ито его не преследовал. Китайцы потерпели полное поражение, они потеряли 2 больших и 3 малых крейсера, 3 корабля были повреждены, причем крейсер «Лай-Юань» фактически был окончательно выведен из строя. Погибло 850 человек, около 500 были ранены. Японцы не потеряли ни одного корабля, хотя 4 серьезно пострадали. У них погибло 90 человек, около 200 было ранено. Тем не менее для поднятия духа Тинг объявил о своей победе, и даже заявил, что потопил несколько японских кораблей.

\*\*\*

В общем, наступило время попытаться проанализировать результаты сражения и выяснить, действительно ли оно имело такое же значение, как Трафальгар, как намекают отдельные историки. Увы, авторитетный Герберт Вильсон прямо пишет, что европейским флотам это сражение ничего не дало и не могло дать. Броненосец «Ройял Соверен» с водоизмещени-

ем 14 500 тонн никак не являлся аналогом крошечного «Дин-Юаня» с его архаичным расположением башен, а выучка европейских команд в то время стояла на две головы выше и японцев, и китайцев. Строй фронта доказал свою полную неуправляемость и уязвимость. Японцы быстро нащупали его слабое место – фланги и уничтожили их совершенно без труда. Кроме того, сражение слишком быстро превратилось в беспорядочную свалку, подозрительно напоминающая бой у Лиссы, имевший место 30 лет назад.

Словом, адмирал Тинг совершил несколько серьезных ошибок, но и адмирал Ито сделал их не меньше. Он упустил возможность полностью уничтожить китайский флот, хотя броненосцы могли и уцелеть. И здесь мы переходим к очень важным изменениям в тактике, которые для своего времени стали революционными. Однако в

этом сражении участвовали два слабых восточных флота, поэтому высокомерные европейские адмиралы просто не оценили в полной мере их значимость.

Место главного оружия твердо заняла артиллерия, торпеда превратилась в оружие вспомогательное, а таран безвозвратно ушел в прошлое, хотя при взгляде на французские броненосные крейсера типа «Амираль Шарнэ» или на немецкие крейсера типа «Фрауэнлоб», заложенные 5 лет спустя после этого боя (!), этого не скажешь. Появилась необходимость изменить расположение артиллерии, так как бой кильватерных колонн снова стал наиболее вероятным, нужно было усиливать бортовой огонь, а не носовой, считавшийся необходимым для кораблей, сконструированных из расчета на таранную тактику. И здесь даже французы отказались от красиво выглядевших, но непрактичных броненосцев с ромбическим расположением тяжелых орудий, на новых броненосцах типа «Голуа» они перешли к классической схеме: две башни – на носу и на корме. Крейсера могли сохранять старую схему потому, что они предназначались для боя в открытом океане один на один, а не для эскадренного сражения, и важным было обеспечить максимально сильный огонь на **любом** курсовом угле. Поэтому строительство таких крейсеров, как британский «Уорриор» можно считать вполне оправданным.

Во многом победа японцев была обеспечена разделением эскадры на два раздельно маневрирующих, но взаимодействующих отряда, однако не следовало делать из такой тактики фетиш, к чему вскоре пришли те же японцы. Дело в том, что в эпоху флажной сигнализации наладить взаимодействие отрядов было почти невозможно, при Ялу это **относительно** удалось, и то лишь потому, что дистанции боя были минимальными. Когда они увеличились, как это произошло при Цусиме, те же японцы столкнулись с колоссальными трудностями.

Бой стал дебютом скорострельной артиллерии, которая сразу доказала свое полное превосходство над пушками ста-

**Японский крейсер «Итцукушима»**





### Японский миноносец «Каотака»

рого образца. Во всяком случае, колебания в выборе между гладкоствольной и нарезной пушкой длились гораздо дольше. Но результаты боя оказались двойственными. С одной стороны, тот же японский крейсер «Мацусима» получил серьезные повреждения в результате попадания **одного** тяжелого снаряда и был вынужден выйти из боя. С другой – попадание-то так и осталось единственным, и ни один корабль не был потоплен тяжелой артиллерией. В отношении погибших китайских крейсеров ничего нельзя сказать с полной определенностью, историки пытаются выдать за факты собственные догадки и умозаключения.

Причин этому было несколько. Прежде всего несовершенная конструкция башен: для заряжания орудия требовалось развернуть башню в диаметрально плоскость, потом повернуть обратно и заново орудие навести. Поэтому табличный темп стрельбы тяжелых орудий был раз в 10 ниже реальной боевой скорости. Ну, а про несовершенство прицелов мы уже говорили.

Это бой доказал важнейшее значение бронирования, оба китайских броненосца выдержали большое число попаданий, но гибель не угрожала ни одному из них. Хотя утверждения о 200 попаданиях все-таки следует отнести к разряду сказок, вроде тех же 300 снарядов, попавших в «Орел» при Цусиме. 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. Кстати, эти же пожары сделали невозможным достоверный анализ полученных попаданий, даже если бы кто-то попытался такой провести.

Большой интерес, однако, представляют события, происходившие после битвы, потому что именно тогда японцы отработали тактику, использованную ими при осаде Порт-Артура и нейтрализации артурской эскадры. После сражения китайский флот ушел в Люйшунь, где приступил к ремонту поврежденных кораблей. На следующий день адмирал Ито появился перед портом, вызывая китайцев на бой! Прелестные все-таки были времена, если подобные вещи совершенно серьезно пишут маститые историки! Но адмирал Тинг в море не вышел. Не вышел он и в октябре, когда японцы начали перевозку на материк своей 2-й армии, причем теперь транспорты следовали без всякой охраны. Хороший пример использования господства на море.

Впрочем, еще до высадки японцев Бейянский флот перешел в Вей-Хай-Вей, причем броненосец «Чжень-Юань» наскочил на камень при входе в гавань, и его пришлось снова ремонтировать. Тем временем японцы заняли Люйшунь, как пишут в части книг, ускоренной атакой. Другие книги утверждают, что китайский гарнизон просто разбежался при приближении японцев, и ни штурма, ни боя вообще не было. Но зато все сходится во мнении, что после занятия города японцы устроили дикую резню гражданского населения.

В январе 1895 года в Китай была отправлена японская 3-я армия, на сей раз транспорты опять шли в



сопровождении военных кораблей, и 18 января эскадра адмирала Цубоя в первый раз обстреляла укрепления Вей-Хай-Вей. 20 января японские войска высадились неподалеку от порта, а флот адмирала Ито установил тесную блокаду Вей-Хай-Вей. 30 января японский флот снова обстрелял береговые укрепления, но ничего серьезного не добился, зато войска на суше успешно занимали один китайский флот за другим. Попытка ночной атаки японских миноносцев сорвалась, так как их обстреляли собственные войска с занятых батарей.

Китайский гарнизон после нескольких стычек бежал из города, бросив собственный флот в полной изоляции. Теперь и на берегу, и на море адмирала Тинга ждали японцы. Отчасти спасало положение то, что острова, прикрывающие вход в бухту, оставались в руках китайцев. Это зыбкое равновесие не могло длиться бесконечно. В ночь на 4 февраля японские миноносцы повторили атаку, несмотря на сильный шторм и лютый холод, – люди просто замерзли на своих боевых постах. Один из миноносцев торпедировал флагманский броненосец «Дин-Юань», который медленно сел на дно. Но так как глубина была небольшой, его башенные орудия продолжали стрелять. На следующую ночь атака была повторена, теперь был торпедирован крейсер «Лай-Юань», который перевернулся и затонул, погубив весь экипаж.

Адмирал Ито в очередной раз попытался завершить дело одним ударом и 7 февраля повел свой флот в атаку. Хотя японским кораблям удалось подавить еще пару батарей на островах, они получили некоторые повреждения. Японцам удалось уничтожить китайские миноносцы, но крупные корабли адмирала Тинга пока еще держались. Войти в гавань японцы не сумели, так как вход был перекрыт боном.

Тинг совершил последнюю отчаянную попытку как-то облегчить свое положение – он приказал броненосцу «Чжень-Юань» обстрелять восстановленные японцами батареи севернее города. Однако броненосец получил попадание тяжелого снаряда и тоже сел на дно. Было потоплено еще несколько небольших кораблей.

Положение китайцев стало безнадежным, из Пекина пришло сообщение, что никакие подкрепления посланы не будут и что Тингу следует прорываться в море. Куда?! Адмирал Тинг отправил японцам письмо, пытаясь выговорить приемлемые условия сдачи экипажей и солдат на островных батареях, после чего покончил с собой. То же самое сделали комендант крепости и командир броненосца «Дин-Юань», причем он успел подорвать башни корабля. И если «Чжень-Юань» японцы подняли и отремонтировали, то флагман адмирала Тинга им не достался. Удивительно, но победители действительно отнеслись к пленным очень снисходительно: солдат с островов перевозили на материк и от-

**Взорванный китайский броненосец «Дин-Юань» на рейде Вей-Хай-Вей**



пустили на все четыре стороны, а служивших в китайском флоте иностранцев также отпустили под честное слово.

«Чжень-Юань», поменяв название на «Тин-иен» 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...

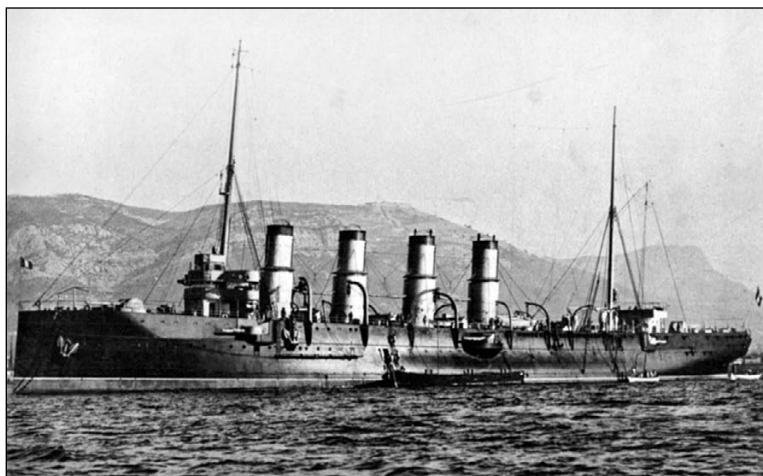
Так завершилась история Бейянского флота и морской части японо-китайской войны. Эпизод получился действительно очень любопытный, так как против одних и тех же береговых батарей поочередно сражались флоты обоих противников, но оба раза победили батареи. И как-то незаметно выяснилось, что даже в порту флот не может чувствовать себя в полной безопасности, хотя лишь во Второй мировой войне он такой безопасности лишился окончательно.

\* \* \*

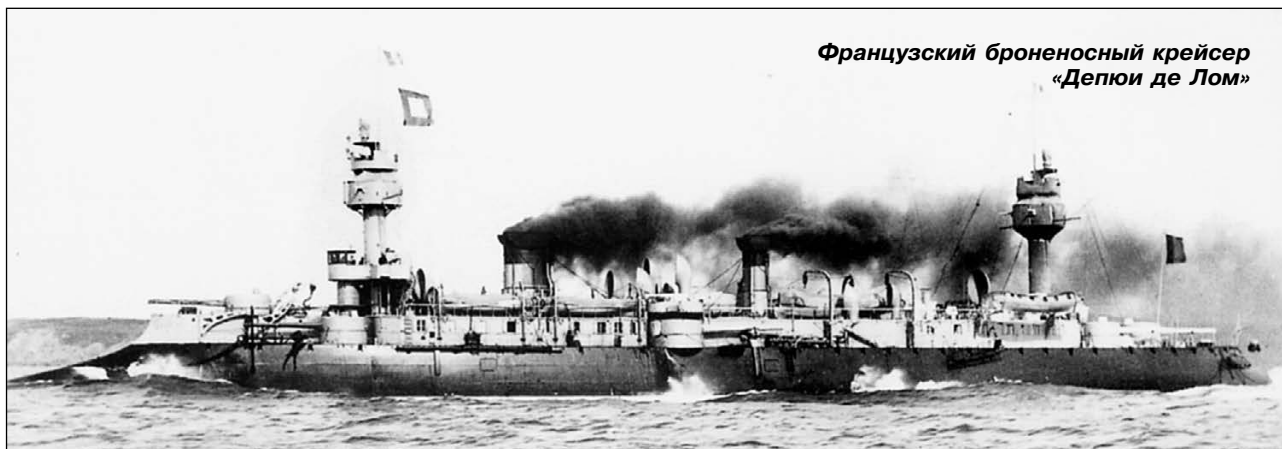
Однако «Молодая школа» не унималась. Французские адмиралы снова начали изыскивать средства борьбы с британским торговым флотом. Началась по-

стройка крейсеров, которые претендовали на звание «истребителя торговли», причем без всяких на то оснований. Как и ранее в случае с миноносцами, этим кораблям откровенно не хватало дальности плавания. Мелкие крейсера типов «Исли», «Фриан», «Декарт» явно для этого не годились. И тогда появились корабли весьма странного вида: «Шаторено», «Жюрье де ла Гравьер», «Гишен». При некотором старании на этих кораблях можно было даже отыскать пушки, правда немного. Англичане дали достойный ответ, построив серию крупных бронепалубных крейсеров типа «Диадем». Знаете, стало хорошим тоном критиковать британских кораблестроителей, которые не предусмотрели того и не увидели этого. Но критики забывают, что большинство британских кораблей строилось для решения конкретных задач. Да, эти крейсера, догнавшие по размерам броненосцы, но при этом не имевшие поясной брони, смотрелись несколько странно. Однако в бою против них французские истребители торговли были обречены, как, впрочем, и русские пароходы Добровольного флота, предполагавшиеся к превращению в рейдеры. Большое водоизмещение обеспечивало британским крейсерам большой запас угля, то есть дальность хода, и высокую мореходность, которой те же французские корабли не обладали.

А когда появился броненосный крейсер «Дюпюи де Лом», а следом за ним возник «Рюрик», англичане сразу нашли адекватный ответ. Началось строительство больших броненосных крейсеров, опять же, спроектированных для действий в океане. Кстати, здесь сразу возникает интересный вопрос: неужели русские адмиралы всерьез намеревались подорвать британскую морскую торговлю целыми **тремя** крейсерами?! И как Россия, вообще не имевшая никаких баз в Мировом океане, собиралась обеспечивать действия своих



**Французский крейсер-истребитель торговли «Шаторено»**



**Французский броненосный крейсер  
«Депюи де Лом»**



**Русский броненосный крейсер «Рюрик»**

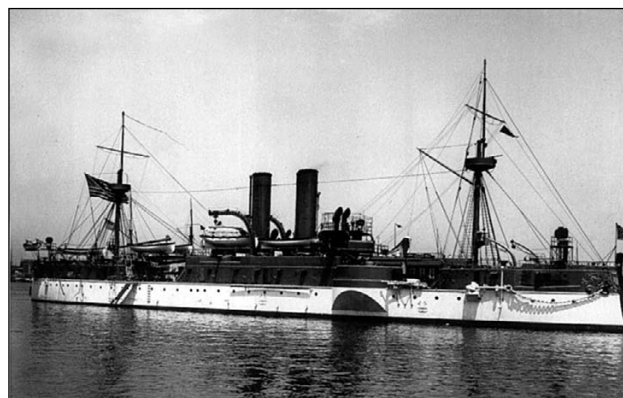
крейсеров. Рассчитывать на благожелательное отношение других держав было, скажем деликатно, несколько наивно. Или генерал-адмирал совершенно серьезно собирался базировать «Россию» и «Громобой» в Дакаре?

И практически сразу от основной линии развития крейсеров отошла боковая ветвь, начало которой дали, пожалуй, итальянцы, построившие броненосный крейсер «Марко Поло», за ним последовали «Карло Альберто» и знаменитый «Гарибальди». Итальянские корабли изначально не предназначались для океанских просторов, поэтому у итальянцев получился симпатичный небольшой броненосец 2-го класса. Злые языки прозвали такие корабли «линкорами для бедных», ведь их начали строить и другие флоты. Но разве бедным не позволено иметь линкоры? У этих крейсеров имелся лишь один принципиальный недостаток – все-таки они оставались кораблями 2-го класса или, если хотите, второго сорта. А вскоре началась новая проверка, которая надменным европейцам снова показалась неубедительной.

\* \* \*

**Американский броненосный крейсер «Мэн».**  
**Гибель этого корабля в Гаване послужила поводом для начала испано-американской войны**

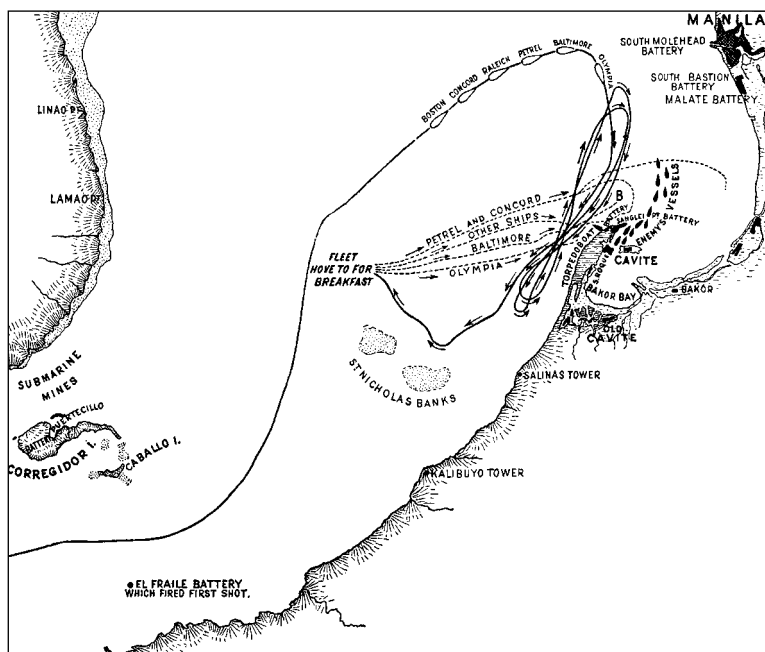
Через несколько лет после окончания японо-китайской войны началась война между Соединенными Штатами и Испанией. Началась она со взрыва в порту Гаваны броненосного крейсера «Мэн». Конечно, очень многие историки пытаются доказать, что это коварный президент МакКинли взорвал собственный корабль только ради войны. Но такая выходка была совершенно не в стиле даже самых циничных политиков XIX века. Не следует современные нравы, точнее современную безнравственность, механически переносить



**Крейсер «Олимпия»,  
флагман адмирала Дьюи  
(снимок 1902 г.)**



**Американский крейсер «Балтимор»  
(снимок 1891 г.)**



на события столетней давности. Но этот инцидент пришелся очень кстати, и был максимально использован американской пропагандой, которая раздула истерию под лозунгом «Помни «Мэн»!»

Кстати, странно, что конспирологи не приплели сюда Уильяма Херста с его знаменитой фразой: «Вы обеспечите фотографии, а я обеспечу войну!» А как бы красиво смотрелось: газетный магнат взрывает корабли своей страны... Беда лишь в том, что в 1898 году Херст был еще никем, так, владелец захудалой газетенки «Нью-Йорк мунинг джорнал», и он мог говорить все, что ему вздумается, все равно его никто не слушал. Газетная империя Херста возникла лишь четверть века спустя. И еще одна деталь: американские макрейнеры, несмотря на все свои старания, так и не сумели найти этой телеграммы Херста художнику (не фотографу!) Фредерику Ремингтону.

Как и в предыдущем случае, военные действия на море оказались довольно скоротечными. Например, на Дальнем Востоке все свелось к единственному бою 1 мая 1898 года в Манильской бухте, где эскадра адмирала Дьюи уничтожила отряд испанских кораблей, которым командовал адмирал Монтехо. Снова главным аргументом победителей стали скорострельные орудия, которые доказали, что старые орудия и старые корабли отныне могут лишь обозначить сопротивление, но не более того.

А вот после этого началось самое интересное. Испанцам пришлось решать задачу спешной переброски подкрепления на отдаленные театры, между прочим — впервые в истории. В эпоху парусных флотов это происходило довольно редко. Известия, скажем, из Индийского океана приходили в Европу, когда сама европейская война уже благополучно завершилась, и как-то реагировать на них уже не имело никакого смысла. Если англичане или французы во время своих бесконечных войн и посылали новые корабли в Вест-Индию, это происходило вне связи с ходом военных действий, просто из предположения, что лишние подкрепления не помешают никогда. Потребовалось изобрести телеграф и паровой двигатель, чтобы Морское министерство получило возможность оперативно реагировать на изменения ситуации.

Кстати, любопытная деталь. Американцы, обладавшие значительным превосходством в силах, даже не попытались пе-

**Схема боя в Манильской бухте 1 мая 1898 г. (Сплошной линией показан курс американских кораблей в ходе первой атаки, пунктирной — во время второй)**



ренести военные действия в европейские воды, хотя они явно могли попытаться захватить Канарские острова. Между прочим, испанцы очень боялись чего-то подобного. Глядишь, и не появился бы в испанском флоте крейсер «Канариас». Однако американцы и на море, и на суше действовали достаточно вяло. Например, та же эскадра адмирала Дьюи после победы до самого конца войны мирно стояла на якоре, не пытаясь вмешаться в боевые действия между филиппинскими повстанцами и испанскими войсками.

После боя в Манильской бухте, решив восточные проблемы, американцы начали думать, как 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 самоуверенны, 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» commodора 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 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. Это вызвало приступ паники в Соединенных Штатах – там всерьез ожидали обстрела Нью-Йорка.

Переход через Атлантику, который для кораблей британского флота представлял скучную рутину, для испанцев оказался серьезной проблемой. Кое-как, но эскадра Серверы добралась сначала до принадлежавшей французам Мартиники, откуда она отправилась на Кюрасао, который принадлежал Голландии. Это показывает, до какой степени Сервера не представлял, что ему делать.

Узнав об обстреле американцами Пуэрто-Рико, Сервера решил идти на Кубу, но пожелать это было проще, чем исполнить. На кораблях не хватало угля, и Сервера был вынужден идти в Сантьяго-де-Куба, хотя этот порт с его узким выходом больше всего напоминал мышеловку. 19 мая эскадра прибыла к месту своей последней стоянки.

Американцы удосужились организовать блокаду Сантьяго только 27 мая, но унич-



**Остов крейсера «Рейна Кристина»**

тожить испанскую эскадру не спешили, прибегнув к ближней блокаде. Все их корабли располагались в непосредственной близости от выхода из порта. Если бы испанские миноносцы находились в исправном состоянии, это могло бы дорого обойтись американцам. Адмирал Сэмпсон имел в своем распоряжении несколько броненосцев, но прорываться в бухту ему не хотелось. Складывалась ситуация, все больше напоминающая борьбу за Порт-Артур. Американцы попытались обстрелять порт с моря, но безуспешно. Провалилась и попытка затопить в горле пролива брандер.

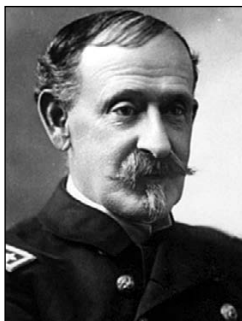
После долгих проволочек в конце июня на Кубе высадился корпус генерала Шафтера и начал наступление на Сантьяго. Промедление объяснялось просто – военная наука требовала сначала захватить господство на море, а присутствие кораблей Серверы формально лишало американцев этого самого господства. Первый штурм Сантьяго провалился, хотя американцы и кубинские повстанцы имели большое численное преимущество. Растерявшийся Шафтер отправил паническую телеграмму в Вашингтон и одновременно потребовал от адмирала Сэмпсона любой ценой ворваться в гавань и уничтожить испанские корабли. Адмиралу же совсем не улыбалось форсировать минные заграждения под прицелом береговых батарей.

Американские проблемы решил адмирал Сервера, который решил-таки прорываться в Гавану. Прорыв был назначен на дневное время, хотя с любой стороны выгоднее было делать это ночью. Может, Сервера и не был великим флотоводцем, но в мужестве ему отказать нельзя. Он намеревался на своем флагманском крейсере атаковать ближайший американский корабль, чтобы в это время остальные три крейсера прорвались на запад вдоль берега. Оба миноносца должны были действовать по обстановке.

Как ни странно, прорыв испанцев оказался неожиданным, вероятно, контр-ад-



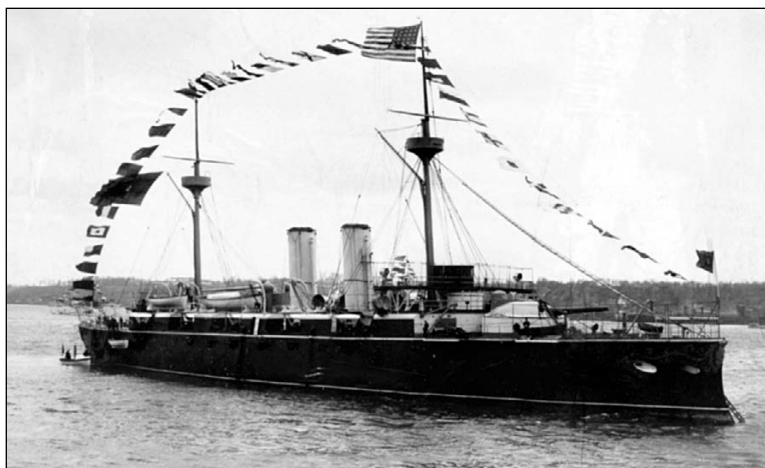
**Испанский адмирал Сервера**



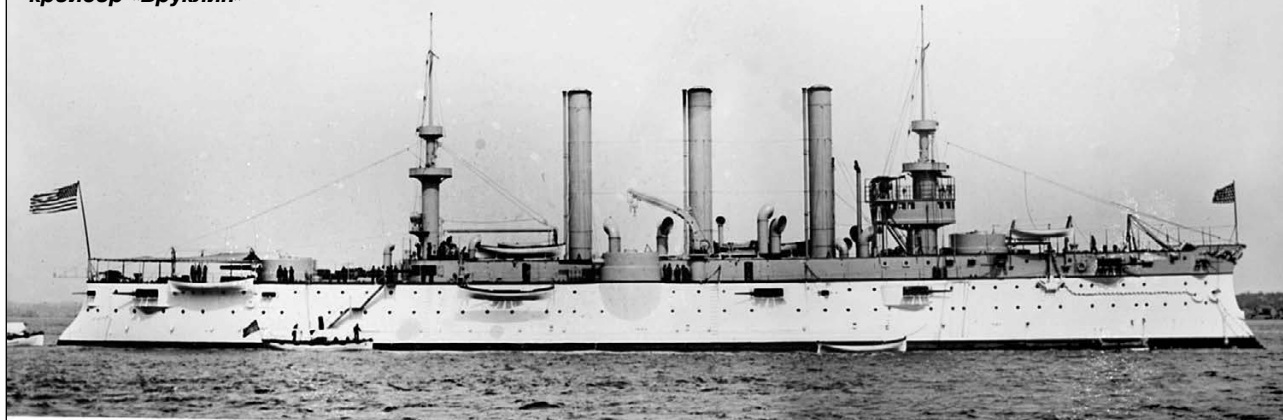
**Командир крейсера «Бруклин» Уинфилд Шлей**



**Корабли эскадры адмирала Серверы: броненосные крейсера «Кристобаль Колон» (вверху) и «Инфанта Мария-Тереза» (внизу)**



**Американский броненосный крейсер «Бруклин»**



мирала Сэмпсона убояло мирное течение операции. Сам он в этот день отсутствовал на месте событий, отправившись на флагманском броненосце в Сибоней на совещание с генералом Шафтером. Еще один броненосец с двумя малыми крейсерами ушел в Гуантанамо принимать уголь, но все равно перед Сантьяго дежурили 4 броненосца, броненосный крейсера и два вспомогательных крейсера.

Здесь приходится указать, что если ранее испанцы помогали противнику, то теперь именно приказы адмирала Сэмпсона дали испанцам шанс на успешный прорыв. Если бы только машины испанских крейсеров находились в исправном состоянии, а в трюмах имелся качественный уголь, они могли уйти от американских кораблей. Сервера намеревался вывести из строя броненосный крейсер «Бруклин» – единственный из американских кораблей, имевший номинальную скорость выше, чем у него. Но на деле получилось, что крейсера с номинальной скоростью 19 узлов не сумели оторваться от броненосцев, когда-то развивавших не более 17 узлов.

Американцы, заметив противника, сначала направились к выходу из порта, а потом повернули на запад, но все маневры выполняли так неудачно, что они едва не перетаранили друг друга. Испанские корабли следовали в кильватерной колонне – «Инфанта Мария-Тереза», «Бискайя», «Кристобаль Колон», «Окендо», и замыкали строй миноносцы. Американцы поочередно выбивали один корабль за другим. Здесь следует отметить одну важную деталь, которую часто упускают из вида. Из-за разбросанности американских кораблей бой фактически вели только «Бруклин» и броненосцы «Айова» и «Орегон», то есть половина эскадры. Броненосцы «Индиана» и «Техас» лишь при сем присутствовали.



**После боя. Выбросившиеся на берег испанские корабли: броненосные крейсера «Кристобаль Колон» (слева) и «Бискайя» (внизу и на с.22 вверху)**

начали падать снаряды «Орегона», просто безнадежным. И все-таки его командир капитан 1 ранга Элате решил попытаться задержать «Бруклин», протаранив его. Правда это или легенда, придуманная испанцами, сказать сложно, во всяком случае, далеко не все карты это подтверждают. Все кончилось тем, что в 11.05 очередной испанский корабль выбросился на берег, чтобы не затонуть.

Попытка крейсера «Кристобаль Колон» уйти от преследователей закончилась одновременно с качественным углем. Когда в топку полетел третьесортный уголь, принятый в Сантьяго, скорость корабля упала, и американцы догнали его. Дальнейшие действия командира крейсера комментировать не хочется. Он тоже приказал выброситься на берег, хотя в «Колон» попали только три снаряда, из которых два угодили в броневой пояс и никакого вреда не причинили. И чем после этого капитан 1 ранга дон Эмилио Диас Моро отличается от злосчастного Фонга? Только тем, что Фонгу отрубили голову за трусость в бою.

В 13.15 с эскадрой Серверы было покончено, «Колон» поднял белый флаг и выбросился на берег в устье реки Тарквино на расстоянии 48 миль от Сантьяго. Если мы вспомним, что испанцы вышли из порта в 9.30, то путем несложных вычислений получим их скорость – чуть менее 13 узлов.

Судьба испанских миноносцев была столь же плачевной. На выходе из порта они столкнулись с вооруженной яхтой «Глостер». Хотя американский корабль

Первым, естественно, был выведен из строя флагманский крейсер «Инфанта Мария-Тереза». В 9.30 он покинул проход, а уже в 10.30 был вынужден выброситься на берег, чтобы не затонуть. Одна из американских шлюпок выудила из воды адмирала и его сына лейтенанта Серверу. Затем настала очередь концевой «Альмиранте Окендо». Он получил больше всех попаданий, и в 10.22 на нем начался сильный пожар. Он также поспешил выброситься на берег неподалеку от флагмана, и последовавший взрыв погребов едва не расколол корпус крейсера пополам. Потери его экипажа достигли чуть ли не 50%.

От испанской эскадры остались лишь «Колон», новые машины которого позволили ему несколько оторваться от противника, и «Бискайя», принявшая на себя основной удар американцев. Но и у тех в бою сейчас участвовали только «Бруклин» и «Орегон», так как «Айова» тоже отстала. «Бруклин» вел огонь практически в упор, сблизившись до 5 кабельтовых, и вскоре положение «Бискайи» стало тяжелым, а когда вокруг





имел только 6-фн орудия, а на испанских миноносцах стояли 14-фн, и официально они числились дестрое-рами, все закончилось довольно быстро. «Плутон» в 10.45 выбросился на берег, «Фурор» затонул в 10.50, унеся с собой половину команды и капитана. Очень поучительный момент: дневная атака миноносцев на тот период представляла собой форменное самоубий-ство, учитывая ничтожную дальность хода торпед.

Испанцы потерпели сокрушительное поражение, все 6 кораблей эскадры были уничтожены, погибло около 350 человек, 150 было ранено, примерно 1612 попало в плен. Удивительно, но примерно 150 моряков сумели присоединиться к гарнизону Сантьяго. Поврежде-ния американских кораблей были совершенно ничтож-ны, и в бою погиб только один человек. Однако в И-спании адмирал Паскуаль Сервера-и-Топете так и остался символом храбрости, в его честь даже был назван крейсер «Альмиранте Сервера». В других фло-

тах именем адмирала, проигравшего сра-жение, корабль называли, только если этот адмирал героически погиб в бою.

Анализировать этот бой нет особого смысла, лишь укажем, что процент попада-ний у американцев был очень незначи-телен: из 138 орудий было сделано свыше 7 100 выстрелов (по позднейшим сведения-ми, даже еще на 2000 снарядов больше) и в цель попали только 163 снаряда, т. е. 2,3%, иными словами, примерно по одно-му попаданию на орудие, несмотря на ми-нимальные дистанции. Фактическое отсут-ствие прицелов не могло не сказаться.

Однако один вывод все-таки следовало сделать – испанские крейсера стали жертвами сильнейших пожаров, следова-ло что-то срочно предпринять, чтобы уменьшить эту опасность. Во всяком слу-чае, русский флот мог бы избежать серь-езнейших неприятностей, но ведь раз-громлены были «какие-то испанцы», опыт которых **нам** никак не может пригодиться.

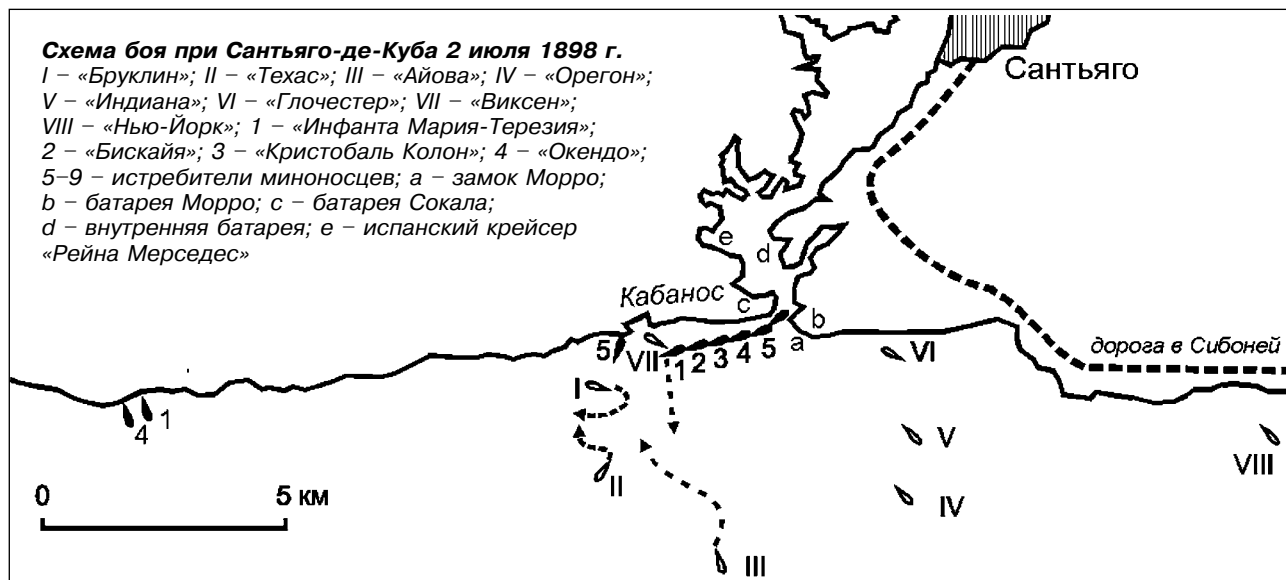
Только после Цусимы господа адмиралы наконец-то осознали реальные масштабы этой опасности, ни Ялу, ни Сантьяго их почему-то не впечатлили.

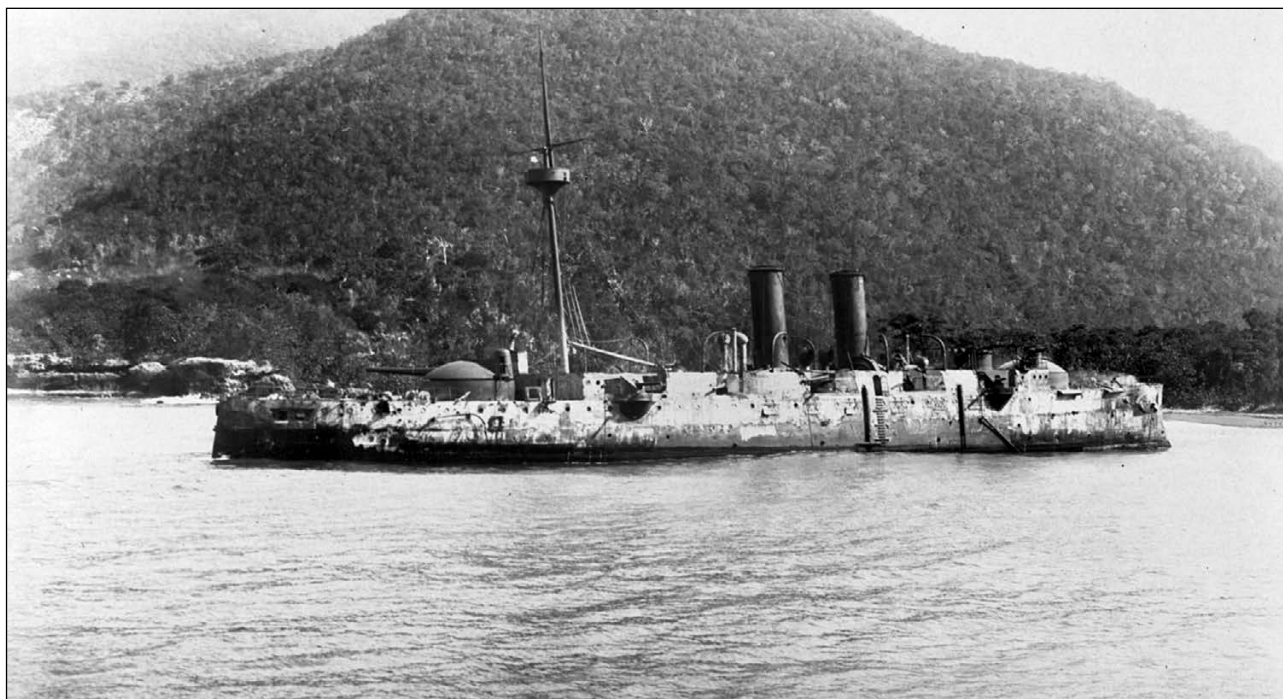
\*\*\*

Но если вы думаете, что для мировых флотов глав-ными событиями последних 10 лет XIX века стали эти две войны, вы ошибаетесь. Самое значительное собы-тие имело место в 1890 году, именно тогда вышла в свет книга Альфреда Тайера Мэхена «Влияние мор-ской силы на историю». Значение этой книги для все-го последующего развития мировых флотов трудно переоценить. Совсем недаром и адмиралы, и истори-ки называют эту книгу библией морского офицера, во всяком случае, все морские державы свою будущую стратегию строили именно на основе постулатов Мэ-хена. Следующей знаковой работой стала книга «Вли-яние морской силы на французскую революцию и им-перию» (1892 г.).

#### Схема боя при Сантьяго-де-Куба 2 июля 1898 г.

I – «Бруклин»; II – «Техас»; III – «Айова»; IV – «Орегон»; V – «Индиана»; VI – «Глочестер»; VII – «Виксен»; VIII – «Нью-Йорк»; 1 – «Инфанта Мария-Терезия»; 2 – «Бискайя»; 3 – «Кристобаль Колон»; 4 – «Окендо»; 5–9 – истребители миноносцев; а – замок Морро; b – батарея Морро; c – батарея Сокала; d – внутренняя батарея; e – испанский крейсер «Рейна Мерседес»



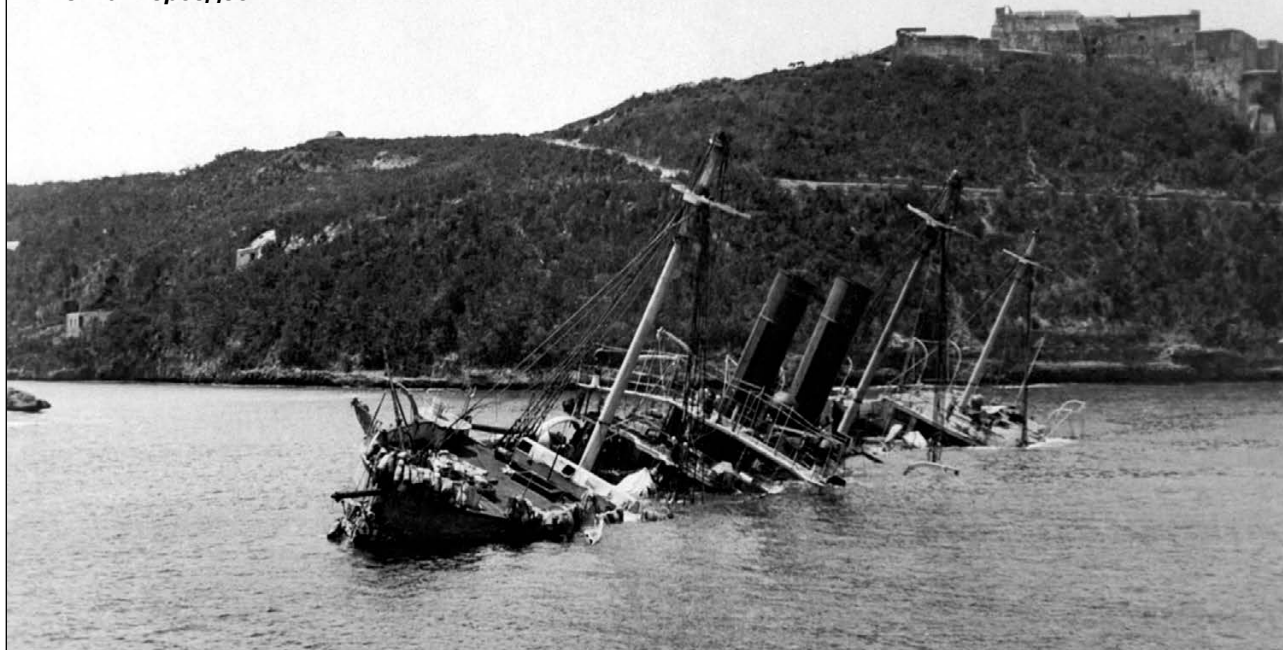


**Выбросившиеся на берег испанские броненосные крейсера «Инфанта Мария-Тереза» (вверху) и «Адмирал Окендо» (внизу)**





**Затонувший испанский крейсер  
«Рейна Мерседес»**



Собственно, и до Мэхена многие писали историю войны на море, разумеется, лидерами здесь считались англичане. Такие авторы, как Клоуз или Джеймс, подготовили многотомные труды по истории Королевского флота, однако они лишь живописали события и сражения, не дав никакого анализа и не предлагая программы действия. Именно Мэхен, а не кто-то иной обосновал понятие морской мощи государства. Значение его теории настолько велико, что мы просто обязаны кратко привести ее основные постулаты:

1. Море не барьер, а дорога, причем его можно рассматривать и как военную рокаду, и как торговый маршрут.

2. Владение морем решает дело. Владение морем есть тот фундамент, на котором строится империя.

3. Морская мощь – путь к владению морем. По Мэхену, она состоит в свободе пользования морем и воспреещении пользования им для противника. Обе задачи обеспечиваются сильным флотом, в первую очередь военным, но также и торговым. Становой хребет морской мощи – линейный корабль.

4. Основа морской мощи – на суше. Для создания флота требуется мощная промышленность, для базирования – развитая система баз в стратегически важных пунктах.

5. Оборона своих берегов начинается у берегов противника, то есть Мэхен ратует за агрессивный образ действий флота и подчеркивает глобальный характер войны.

6. Исход войны решается генеральным сражением.

7. Крейсерская война носит второстепенный, вспомогательный характер. Для обеспечения действий крейсеров все равно требуется линейный флот.

Разумеется, эти постулаты немедленно попали под жестокий огонь критиков, самыми яркими из которых

были как раз представители Франции, «Молодая школа» никак не желала признать свое поражение. Французы пытались доказать, что комбинация легких сил и рейдеров может заменить линкоры. Увы, в конце XIX века, да и много лет спустя, это было совершенно неверно. Ирония судьбы заключается в том, что именно боях против Франции во времена Наполеона Британия превратилась во владычицу морей после победы при Трафальгаре, классическом генеральном сражении. Понятно, что французам очень хотелось бы про это забыть. Близко к постулатам «Молодой школы» подходили воззрения адмирала С.О. Макарова, изложенные в книге «Рассуждения по вопросам морской тактики».

Кстати, один из тезисов Мэхена забыли даже его прилежные ученики – англичане. Мэхен писал, что конвой есть не оборонительная мера для обеспечения сохранности торговых судов, а наступательная, средство уничтожения вражеских рейдеров. Увы, та же Великобритания очень дорого заплатила за пренебрежением этим принципом в годы Первой мировой войны.

Достаточно быстро был опровергнут лишь один принцип – решающего значения генерального сражения. Но в XX веке этот принцип не работал уже ни на суше, ни на море. Война стала тотальной, для победы требовалось сокрушить не только военную, но также промышленную и политическую систему противника, а это в одном сражении никак не достигается. Но таких изменений общего характера войны не предвидел никто из военных теоретиков.

Итак, к концу XIX века флот первым из всех видов вооруженных сил подготовился к войнам нового времени. Были созданы новые корабли, появилось новое оружие, была разработана основополагающая теория. И первая из войн XX века, а именно русско-японская, подтвердила правильность выбранного курса.



# Русско-японская война — кризис командования

Как известно, европейским державам очень не понравились результаты японо-китайской войны, и совместная военная демонстрация России, Германии и Франции вынудила японцев умерить свои аппетиты. Все-таки любой из европейских флотов в то время мог, не особо напрягаясь, уничтожить японский флот, даже не перебрасывая на Дальний Восток свои главные силы. Однако после этого упомянутые державы превратились во врагов Японской империи, и врагом номер один была выбрана Россия. Это не удивительно: Германия откусила себе небольшой кусочек Китая в районе Циндао, интересы Франции вообще ограничивались южными районами Китая, куда японцы пока еще в принципе дотянуться не могли. Даже Англия прочно застряла в районе Гонконга, не проявляя особого интереса к остальным территориям. То есть, все европейские державы получили небольшие сэттлменты и не стремились их расширять.

Зато Россия явочным порядком оккупировала Маньчжурию и начала зариться на Корею, которую японцы считали своей вотчиной, незаконно отторгнутой хищными соседями. Кстати, европейские державы должны были после подавления «боксерского восстания» вывести свои войска из Китая. Все вывели, за исключением одной-единственной страны. Догадаетесь какой? И от того, что это называлось «охрана КВЖД», «охрана ЮМЖД», «лесная стража», ничего не менялось. Ну а в Порт-Артуре вообще остался целый пе-

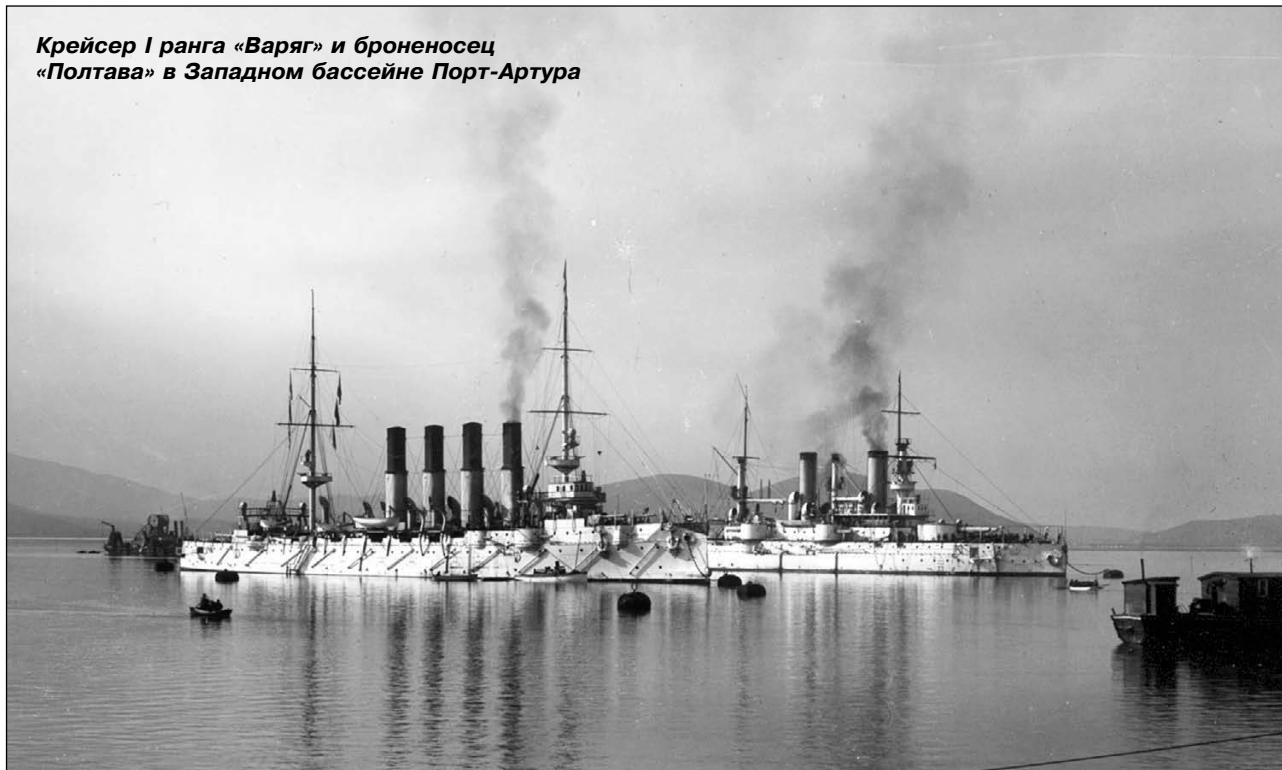
хотный корпус да еще кое-какие отдельные части. Скажем, англичане в Гонконге ничего подобного за всю историю не имели, а ведь сравнивать значение и влияние коронной колонии Гонконг и захудалой дыры Люйшунь никому и в голову не придет.

Апофеозом жадности и глупости российских компрадоров «собственного его величества кабинета» стала затея с лесными концессиями на реке Ялу, из-за которой и вся русско-японская война получила непочетное прозвище «Войны за корейские дрова». Типа в России леса не хватает. Вы полагаете, такой лозунг должен был вызвать припадок патриотизма, дескать, «Отечество в опасности»?! вспомните хотя бы взрыв патриотизма в начале Первой мировой войны!

Война между Японией и Россией стала просто неизбежной, причем в самом ближайшем будущем, но при этом государственные умы России сделали буквально все, чтобы начать войну в самых неблагоприятных для себя условиях. Можно долго говорить о запаздывании со строительством флота, об ошибках при проектировании укреплений Порт-Артура, но мы упомянем лишь одну ошибку, имевшую для России самые страшные последствия.

Сразу после окончания войны Россия предоставила Китаю заем на выплату контрибуции Японии. Компродоры с великокняжескими титулами и генеральскими эполетами не видели дальше собственного носа, маржа здесь и сейчас, много маржи, а то, что эти деньги

**Крейсер I ранга «Варяг» и броненосец «Полтава» в Западном бассейне Порт-Артура**



**Японские броненосцы «Асахи» и «Фудзи»  
(справа) на рейде военно-морской базы  
Сасебо, лето 1901 г.**



прямым ходом идут на перевооружение японской армии и строительство нового японского флота, никого не волновало. Вот так и получилось, что корабли адмирала Того, уничтожившие русский флот при Цусиме, были построены на русские деньги.

Во многих отношениях морская часть русско-японской войны не имеет аналогов. Эта война стала первой и чуть ли не единственной, которая велась в соответствии со строгими канонами военно-морского искусства. В этой войне в последний раз линейный корабль выступил в роли безоговорочного верховного арбитра. Она стала венцом карьеры классического эскадренного броненосца. Ну, а Цусимское сражение превратилось в эталон генерального сражения на море. Даже странно, что Альфред Тайер Мэхен не стал ничего писать об этой войне, предоставив это Джулиану Корбетту, Фредерику Джейну и другим, ведь он продолжал свою литературную деятельность до 1910-х годов. С другой стороны, в годы войны появилось

много новых понятий, обогативших военно-морскую науку, но пока еще все-таки не выходящих за рамки классических теорий. Однако обо всем по порядку.

К сожалению, большинство историков, завороченных эпической картиной Цусимского сражения, сводят рассмотрение войны на море к его анализу, не интересуясь ничем больше. Добро бы еще только историки, но ведь и адмиралы слишком часто дальше этого не шли. А ведь эта война дала великолепную возможность рассмотреть буквально все аспекты деятельности флота. Мы можем найти примеры борьбы за господство на море и генерального сражения, повседневной малой войны вблизи вражеских баз, крейсерской войны, минной войны, действий флота против берега.

\*\*\*

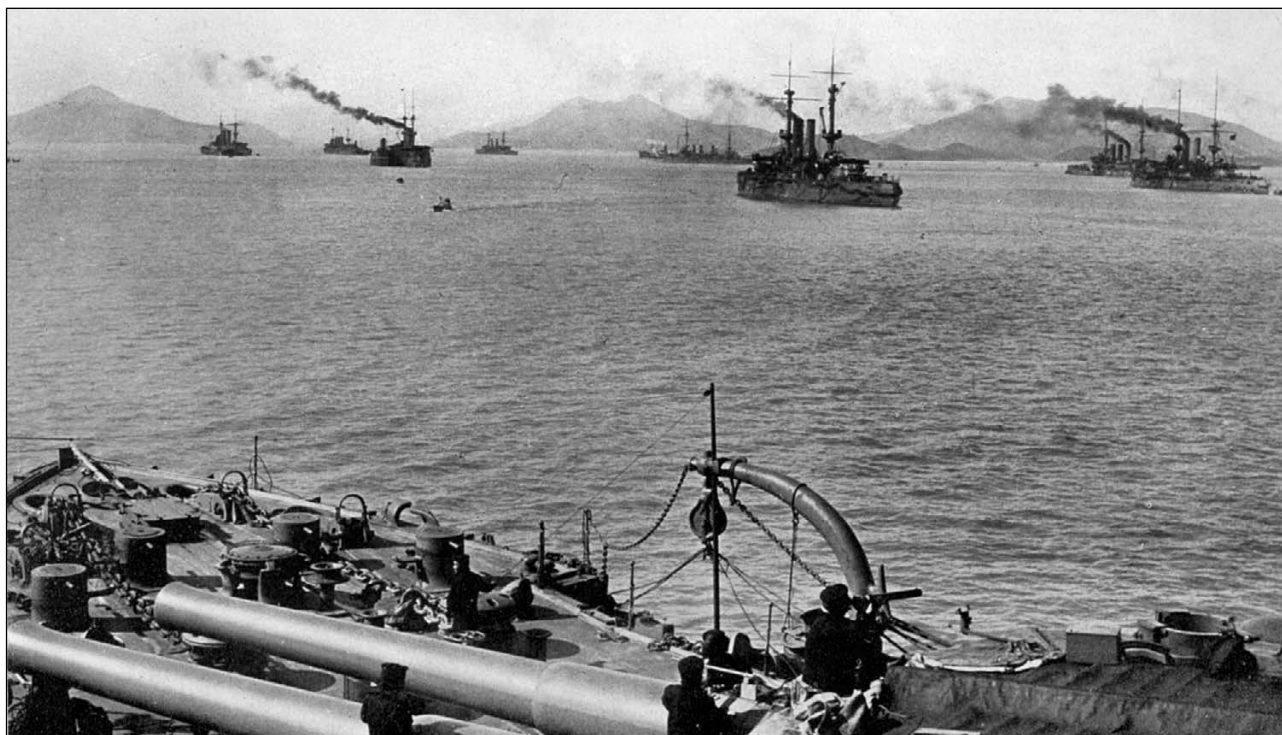
Адмиралам представилась великолепная возможность на практике проверить все довоенные теории, что стратегические, что кораблестроительные, тем более что оба флота сделали ставку на разные школы кораблестроения. Японский флот был в подавляющем большинстве укомплектован кораблями английской постройки, а русский – собственными, но построенными по французским проектам. И это были уже не второсортные броненосцы, вроде китайских, а первоклассные и наисовременнейшие боевые корабли. На деле же все получилось иначе.

Русско-японская война стала чем-то новым и непривычным с самого первого ее дня. Внезапное нападение без объявления войны, судя по всему, вполне соответствовало воззрениям японцев на мораль и нравственность. Впрочем, адмирал Того наверняка не задумывался над этими отвлеченными понятиями, перед ним сто-

Русско-японская война стала чем-то новым и непривычным с самого первого ее дня. Внезапное нападение без объявления войны, судя по всему, вполне соответствовало воззрениям японцев на мораль и нравственность. Впрочем, адмирал Того наверняка не задумывался над этими отвлеченными понятиями, перед ним сто-



**Береговая батарея Порт-Артура**

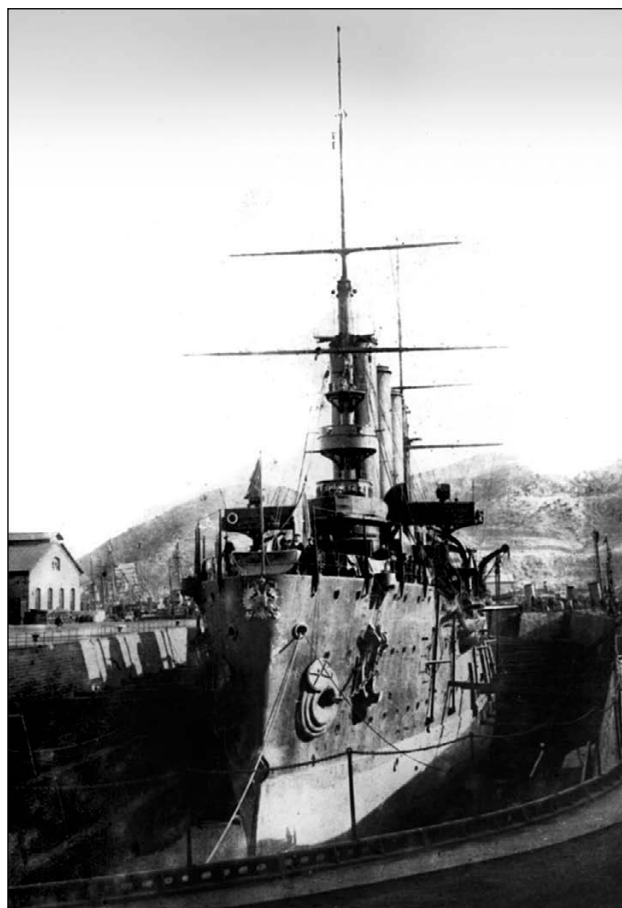


**Объединенный флот в базе. Вид с борта броненосца «Асахи», 1904 г.**

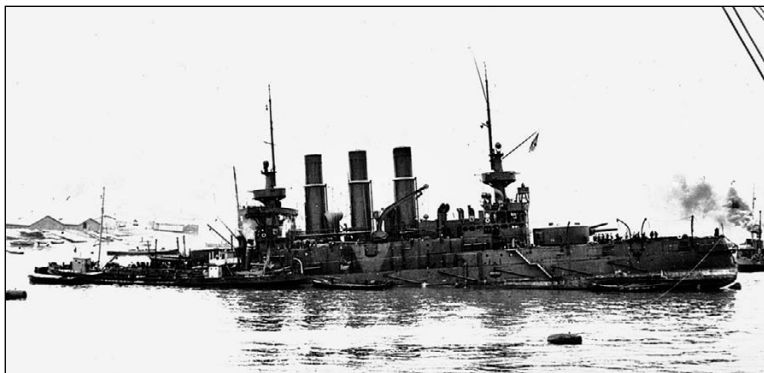
яла задача обеспечить безопасность перевозки армии в Корею и Манчжурию, и Того решил ее с чисто военной прямолинейностью. Правда, при этом он допустил серьезную ошибку, которая, кстати, позволяет разрушить миф о тотальном японском шпионаже. Получив неизвестно откуда сведения, будто три русских броненосца стоят в Дальнем, он отправил половину миноносцев туда. Разумеется, никаких броненосцев эти корабли не нашли. Другой вопрос: а почему они не атаковали ни одно из судов, стоявших в Дальнем? Ведь там находилось изрядное количество транспортов, буксиров и другой мелочи, не столь грозной, как броненосцы, но не менее важной для обеспечения военных действий? Есть основания заподозрить, что именно тогда были заложены основы принципиально ошибочного курса японского морского руководства, откровенно пренебрегавшего борьбой с вражеским торговым флотом и защитой своего собственного. В результате все свелось к повреждению два русских броненосцев и одного крейсера.

На следующий день 9 февраля (даты даны по новому стилю) Того вместе со всем флотом появился перед Порт-Артуром, намереваясь, по-видимому, развить свой успех. Это решение тоже трудно объяснить, неужели Того рассчитывал, что ослабленный русский флот выйдет в море с единственной целью – героически погибнуть в неравном бою?

Артиллерийская дуэль с уцелевшими кораблями русского флота и береговыми батареями завершилась



**Ремонт крейсера «Паллада» в доке Морского завода в Порт-Артуре, февраль–март 1904 г.**



**Жертва ночной атаки японских миноносцев: эскадренный броненосец «Ретвизан» на мели в Порт-Артуре**

выглядела бы иначе. Между прочим, в ходе этого боя 12 броненосных кораблей адмирала Того совершили поворот «последовательно», пройдя через ту самую мифическую точку прицела, которая стала так известна благодаря мемуарам В. Семенова. И ничего, все остались целы.

У нас еще будет возможность поговорить о борьбе кораблей против берега, скажем, 10 лет спустя в Дарданеллах. Пока же ограничимся сухой констатацией

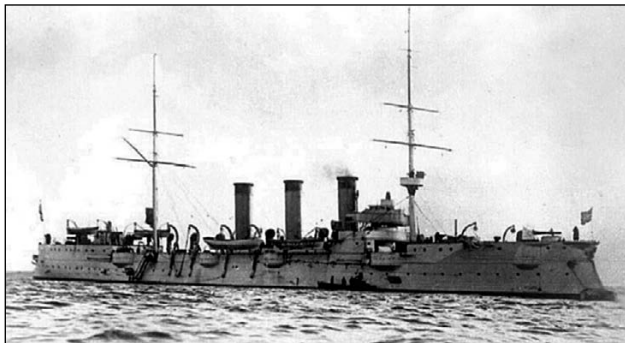
не в пользу японцев. Впрочем, и русским она особых дивидендов не принесла. Кстати, береговая оборона Порт-Артура была далеко не так сильна, как это принято представлять. Если мы посмотрим на табель береговых батарей, то обнаружим, что на них было установлено всего лишь 5 современных орудий калибра 254 мм, доставшееся от китайцев единственное 240-мм орудие и 10 коротких 229-мм орудий, имеющих довольно сомнительную боевую ценность. Со средней артиллерией дела обстояли не лучше: только 15 современных 152-мм пушек Канэ и 18 старых орудий такого же калибра. Зато на батареях берегового фронта стояли 10 мортир калибра 280 мм и 32 мортиры калибра 229 мм. Их ценность при отражении атаки флота была заведомо равна нулю, ведь корабли не стоят на месте, а попасть по движущейся цели из мортиры невозможно. Если бы генерал Стессель и компания догадались перевести хотя бы часть этих орудий на сухопутный фронт, вполне возможно, что история осады

факта: японский флот, имевший в начале войны 24 орудия 305-мм, 24 орудия 203-мм и 156 орудий 152-мм только на кораблях 1-го и 2-го боевых отрядов, взломать береговую оборону Порт-Артура не сумел. Впрочем, адмирал Того не особенно и пытался это сделать, ведь военно-морская наука пока еще была твердо уверена, что береговая батарея безусловно сильнее любого броненосца.

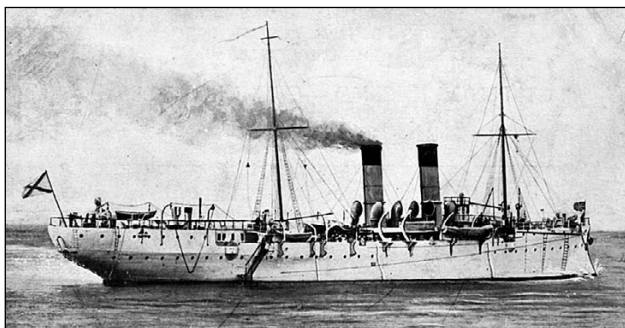
В результате вокруг Порт-Артура началась постоянная «малая война», к которой не был готов ни один из противников, ведь до сих пор подобных прецедентов не существовало. Прежде всего, неприятной неожиданностью для русских оказалось то, что японцы прибегли к дальней блокаде, хотя русские адмиралы явно ожидали повторения событий у Сантьяго. Более того, уже после окончания русско-японской войны появилась знаменитая альтернатива некоего Зеештерна «1906 год. Крушение старого мира», в которой описывалась фантастическая европейская война. И снова британский флот в ней прибег к ближней блокаде германских портов. Старое никак не желало отступать добровольно.

Вернемся, однако, к событиям под Порт-Артуром. Почему мы говорим, что во многом это было новым и непривычным? Ведь во времена Наполеоновских войн британский флот точно так же организовал блокаду французских портов. Но впервые такая блокада сопровождалась постоянными активными действиями легких сил и многочисленными минными постановками. Впервые в морской войне мины заграждения были использованы в таких количествах, и впервые оба флота понесли столь серьезные потери от подрывов на минах. В морской войне появился новый фактор, который ранее не учитывал никто из теоретиков.

Однако в истории этих операций есть несколько смутных моментов, остающихся не проясненными до сих пор. Например, несмотря на все усилия блокадных сил, русские миноносцы свободно выходили из гавани и проводили поиск японских транспортов и торговых судов с контрабандой, а уже в самом конце осады группы миноносцев беспрепятственно прорвались в Чифу со знаменами и документами. В осажденную крепость прорывались транспорты с продовольствием. Между прочим, в нашей исторической литературе считается непреложной аксиомой злобная антиросийская позиция Англии, только ленивый не упомянет многочисленные английские транспорты, доставлявшие в Японию военные грузы. Но ведь последним транспортом, прорвавшим блокаду Порт-Артура, был «Кинг Артур», ходивший под **английским**



**Крейсер II-ранга «Боярин» (вверху) и минный заградитель «Енисей» (внизу) – первые жертвы минной войны под Порт-Артуром**



флагом. А если мы посмотрим на список транспортов с контрабандой, перехваченных японским флотом на подходах к Владивостоку, то и здесь обнаружим, что он на три четверти состоит из английских судов.

\* \* \*

Русскому флоту мины доставили все-таки больше неприятностей, чем японцам, хотя японские потери в конце концов оказались выше. Но порт-артурской эскадре пришлось налаживать систематическое траление внешнего рейда и фарватеров, чтобы не оказаться совершенно запертой в гавани. И это также стало новым явлением – **повседневная** деятельность флота ранее просто не рассматривалась. Считались нормальными длительные периоды приятного ничегонеделания, которые завершались ослепительной вспышкой большого сражения. А вот нудная, кропотливая, изнурительная работа, благодаря которой и становилось возможным это самое сражение, ранее не существовала как категория.

Именно из-за незнания, как именно надлежит обращаться с минами, русский флот в самом начале войны понес ощутимые потери. 11 февраля при постановке мин на собственном заграждении подорвался и затонул минный транспорт «Енисей». Причина – неумелое и неуместное маневрирование командира корабля. Посланный ему на помощь крейсер «Боярин» подорвался на том же заграждении и был брошен командой. Кстати, эпизод с «Боярином» – один из самых позорных в русской военно-морской истории. Крейсер уверенно держался на воде, но командир и команда трусливо бежали, причем они драпанули прямо в Порт-Артур, а не в находящийся поблизости Дальний. Из Дальнего вполне можно было выслать стоящие там буксиры, которые привели бы поврежденный крейсер в порт и он был бы спасен. На следующий день дрейфующий крейсер был замечен с маяка, и полицмейстер Дальнего вместе с парой городских на катере отправился посмотреть, что же там происходит. Они забрали брошенные в панике винтовки и шлюпочные флаги и спокойно вернулись обратно, потом полицмейстер написал официальный рапорт и отправил телеграмму в Порт-Артур. Только после этого командование эскадры отправило корабли на поиск «Боярина», но из Порт-Артура, а не из Дальнего.

Командир крейсера капитан 2 ранга Сарычев подготовил насквозь лживый рапорт, который, однако, вполне устроил флотское начальство. «Журналы, деньги, отчетность, карты и книги, шифр и опознавательные сигналы были взяты с собой и при отчете будут представлены в штаб Вашего Превосходительства. Перед съездом последних людей я приказал спустить все флаги, что и было исполнено штурманским офицером и старшим сигнальщиком. Поведение команды и офицеры считаю выше похвалы, тем более что, будучи так глубоко виноват во всем происшедшем из за недостаточной осторожности при проходе столь опасным местом, считаю себя недостойным хвалить порученную мне команду и офицеров, так как ими долг их был исполнен безукоризненно». Как мы видим, полицмейстер обнаружил нечто прямо противоположное. За доблесть, проявленную при потоплении собственного крейсера, Сарычева не только не отдали под суд, но позволили благополучно завершить карьеру генерал-майором по Адмиралтейству.

При таком старшем командном составе у русского флота, конечно же, не было никаких шансов выиграть войну. Система воспитывала образцовых морских чиновников, но никак не командиров. Об этом говорят даже названия должностей: начальник эскадры, заведующий отрядом миноносцев. Знаете, с учетом тогдашней лексики прелестно смотрелся бы «товарищ председателя Тихоокеанского флота».

Следующим любопытным событием стали попытки японцев закупорить выход из гавани Порт-Артура с помощью брандеров. Это не была оригинальная идея, такую же попытку совершили американцы в Сантьяго. Японцы подготовились гораздо основательнее, однако успеха так и не имели.

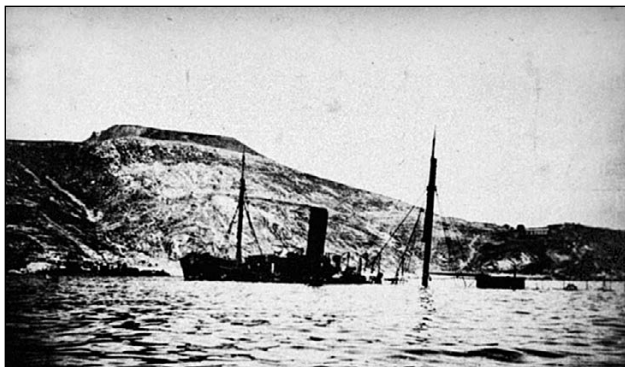
Кстати, к 1905 году понятие «брандер» сильно изменилось. Если раньше это было напигованное всякими горючими материалами маленькое суденышко, предназначенное для того, чтобы сцепиться с линейным кораблем противника и вместе с ним сгореть, то теперь это был довольно большой пароход, каковой предполагалось затопить на выходном фарватере гавани, чтобы закупорить находящиеся там вражеские корабли. Правда, время от времени кого-нибудь посещала светлая идея набить пароход банками с керосином, чтобы он разлился по поверхности и загорелся, но до проверки этой теории не дошло.

Первая попытка использовать современный брандер была сделана американцами, как мы уже писали, их примеру последовали японцы, но также неудачно. В Первую мировую войну англичане попытались закупорить бельгийские порты Остенде и Зеебрюгге, где базировались немецкие подводные лодки, – и снова неудача. При этом в качестве брандеров они использовали уже не торгащей, а старые бронепалубные крейсера. За всю Вторую мировую войну вроде никто не пытался проделать подобное, хотя Уинстона Черчилля и посетила светлая идея – затопить линкор «Бэрэм» на входе в Триполи, но командующий Средиземноморским флотом адмирал Каннингхэм послал сэра Уинстона подальше, причем бродят слухи, совершенно не выбирая выражений.

Зато в самом конце войны этот прием широко использовали немцы, правда, они заваливали выходы из портов, которые были вынуждены оставлять, и не собирались блокировать захваченные союзниками. На выходе из гавани затапливалось все, что можно было туда дотащить, даже сбрасывали в воду паровозы, чтобы затруднить подход к причалам.



**Японский брандер на мели после попытки блокирования Порт-Артура 11 февраля 1904 г.**



**Затонувший японский брандер после попытки  
заблокирования Порт-Артура 14 марта 1904 г.**

Но мы отвлеклись. Адмирал Того убедился, что русский флот совсем не рвется в бой, он решил избавиться от постоянной угрозы и запечатать выход из Порт-Артура, благо география была на его стороне. Японцы совершили не одну, а целых три попытки – 24 февраля, 27 марта и 2 мая 1904 года. Все три сорвались по одной и той же причине: неадекватные средства связи и недостаточное штурманское обеспечение операции.

Для первой попытки было выделено 5 пароходов. Предполагалось, что они постараются прокрасться под берегом в тени высоких гор Ляотешаня, подальше от смертельно опасной батареи Электрического утеса. Но это требовало безукоризненной работы штурманов, обеспечить которую не удалось. В результате 3 парохода сели на камни у Ляотешаня, но два все-таки сумели пройти до прохода. Однако огнем русских батарей пароходы были повреждены, потеряли управление и сели на камни справа и слева от прохода. Сопровождавшие их миноносцы 14-го боевого отряда сумели подобрать почти все экипажи брандеров, хотя потери, разумеется, были. Брандеры были укомплектованы добровольцами, хотя в ряде советских изданий утверждается обратное. Интересно, что люди вызывались для кесситай, то есть для безнадежного дела...

Но русские смотрели на события не менее мрачно. Капитан 1 ранга Бубнов сухо констатировал: «Если проход остался свободен, то это надо приписать только случаю». Чтобы застраховаться от таких случайностей, 25 февраля 1904 года под личным наблюдением адмирала Макарова были затоплены пароходы «Хайлар» и «Харбин», а 28 февраля – «Шилка» и «Эдуард Бари».

Прибывшая после рассвета японская эскадра с разочарованием обнаружила, что проход не закупорен, и после короткой перестрелки с русскими кораблями, дежурившими на рейде, удалась. Нужно было изобретать что-то новое, и 10 марта японцы испробовали перекидную стрельбу через Ляотешань по кораблям, стоящим в гавани. Особых результатов они не добились, но это решение подтолкнуло русских укрепить уязвимый участок берегового фронта.

Вскоре после этого была предпринята вторая попытка заграждения прохода, для которой были выделены 4 транспорта. Кстати, по меркам 1905 года, пароходы водоизмещением 4000 тонн были довольно крупными. Теперь японцы решили идти, что называется

ся, напролом – курс был проложен со стороны моря прямо в проход. На этот раз противодействие было более активным, брандеры были атакованы миноносцами «Решительный» и «Сильный», хотя это было сделано с большим опозданием. Вместо того чтобы перехватить брандеры на подходах к фарватеру, миноносцы торпедировали их уже в момент постановки на якорь. Три парохода выбросились на берег под Золотой горой, а вот четвертый затонул прямо в проходе у Тигрового хвоста, причем взрыв торпеды «Решительного» только развернул его поперек фарватера. Русским опять помог слепой случай – случайный гудок сирены «Сильного» капитаны брандеров приняли за приказ повернуть вправо. Вот где японцам пригодился бы уки-токи!

Разочарованный двумя неудачными попытками, адмирал Того решил совершить третью попытку, выделив гораздо больше сил. Ради изоляции артурской эскадры он был готов пожертвовать уже 12 пароходами. Особую важность операция приобретала потому, что готовилась высадка 2-й армии в Бицзиво, и русские могли ей помешать. Как мы видим, в общей сложности для заградительных операций японцы выделили в сумме 21 крупный пароход, что было более чем щедро, учитывая скромные ресурсы Японии. Если предыдущие две операции проходили по плану, хоть и завершились неудачей, третья почти с самого начала пошла наперекосяк. Начавшийся шторм спутал японцам карты, командовавший операцией капитан 2 ранга Хаяси отменил ее, но – вот она связь! – 8 пароходов приказа не получили и продолжали двигаться дальше, причем они потеряли друг друга из вида. Ни одному из них не удалось добраться до цели, в этой операции большинство пароходов затонуло на большой глубине. Этому способствовало то, что русские раскачались-таки поставить плавучий бон, преграждающий подходы к фарватеру. Как пикантный анекдот можно упомянуть версию А. Широкограда: «Несмотря на это, брандер «Микава Мару» на всех парах влетел на внутренний рейд и, бросив якорь на середине фарватера, взорвал себя и затонул».

А сейчас следует поговорить о том, что русские историки старательно обходят стороной. Дело в том, что оборона прохода была организована совершенно неправильно. Брандвахты стояли буквально в самом проходе, а не перед ним и никак не могли перехватить брандеры. Фактически это была еще одна слабая береговая батарея, не более того. Их следовало выдвинуть вперед к бону и прикрыть противоторпедными сетями, но этого не сделали. Далее, даже официальная русская история подтверждает, что береговым батареям не удалось потопить ни одного брандера при первой и второй атаках. События третьей атаки обе стороны описывают путано, японцы утверждают, что снова ни один пароход не был потоплен русскими, но с учетом мест их потопления, которые зафиксированы точно, имеются все основания усомниться в этом. Однако английские историки подтверждают версию русских и пишут, что несколько брандеров подорвались на минах. Но в целом попытка приспособить метод давно прошедших дней к современным реалиям провалилась.

Гораздо больше успеха обеим сторонам принесло использование нового оружия – якорных мин. Фор-



**Эскадренный броненосец «Петропавловск»**



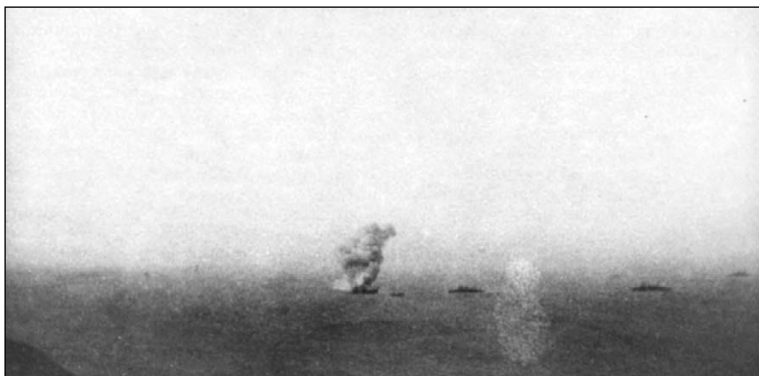
мально их применяли уже давно, но реальную пользу они принесли впервые. Конечно, еще в 1855 году во время Крымской войны три английских корабля подорвались на минах в Финском заливе, но их повреждения были незначительны. Первым кораблем, погибшем на минах, стал американский монитор «Кейро», это произошло в 1862 году. Однако все историки дружно пишут, что только после русско-японской войны моряки осознали, какое опасное оружие появилось в их распоряжении.

О масштабах минных постановок можно судить хотя бы по тому факту, что только в ходе осады Порт-Артура русский флот поставил около 1150 мин, а японский – 1300 мин. Хотя минировались воды вокруг Ляодунского полуострова, подавляющее большинство мин было поставлено на пятачке внешнего рейда Порт-Артура. Именно минная война стала одним из аспектов той самой повседневной боевой деятельности флота. Это заслуживает уважения еще потому, что окончательно техника постановки мин (якорь-тележка) была отработана уже после войны. И русские, и японцы постоянно подновляли и усиливали свои заграждения, но русским при этом еще приходилось и бороться с минной опасностью.

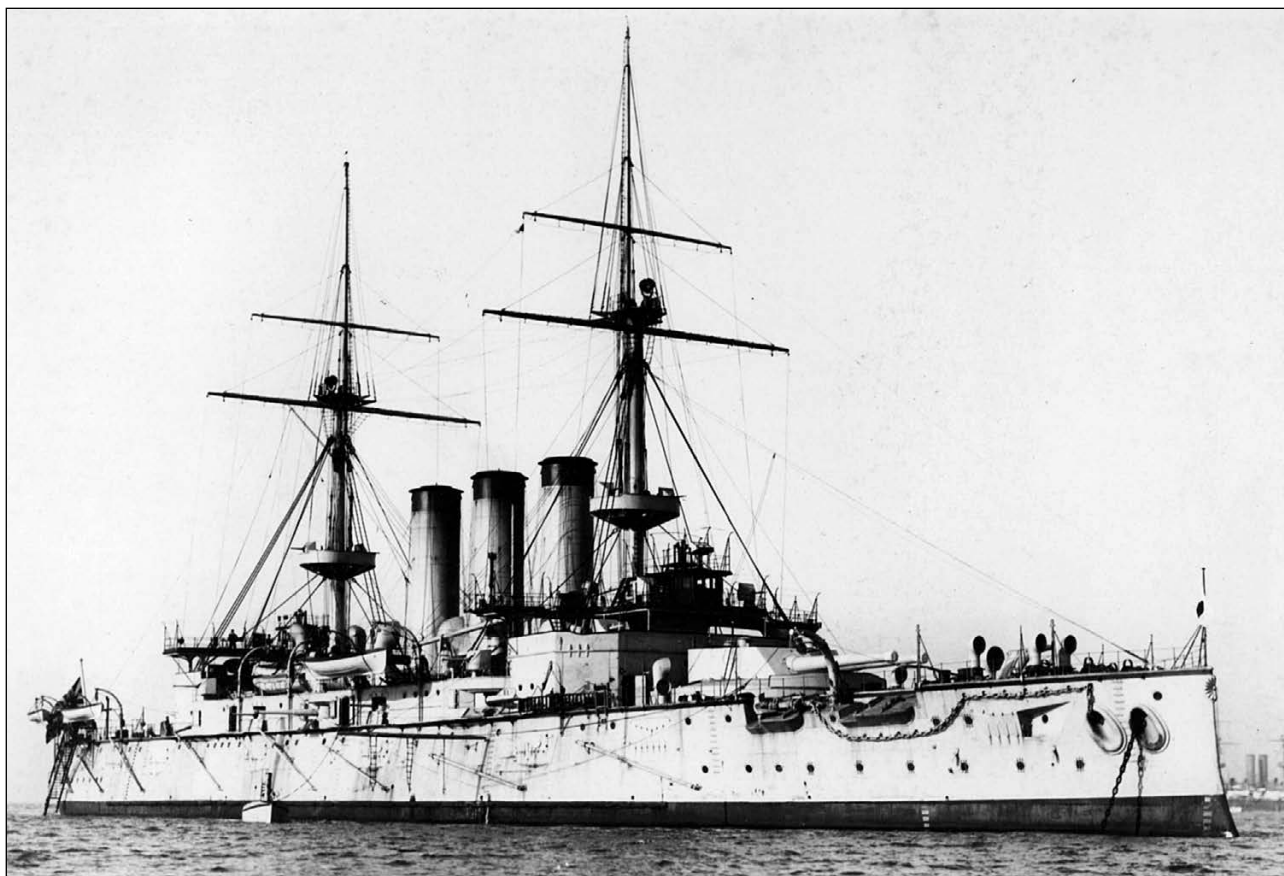
Для этого была организована специальная партия траления – невероятная коллекция разномастных суденышек и катеров, которая совершила 198 выходов. При этом были обеспечены выходы эскадры в море, выходы отдельных кораблей и отрядов для обстрела японских позиций на берегу. Хотя русские понесли серьезные потери от мин, подавляющее большинст-

во подрывов происходило при возвращении в порт. Самым ярким примером здесь является взрыв броненосца «Петропавловск». Именно в этот период в боевых условиях был испытан трал Шульца. Только после этой войны адмиралы задумались о создании специализированных тральщиков, хотя гордые британцы продолжали с презрением отзываться об «оружии слабых». Данные о количестве уничтоженных мин разнятся очень сильно. Самую большую цифру приводит, разумеется, командир партии траления контр-адмирал Лощинский.

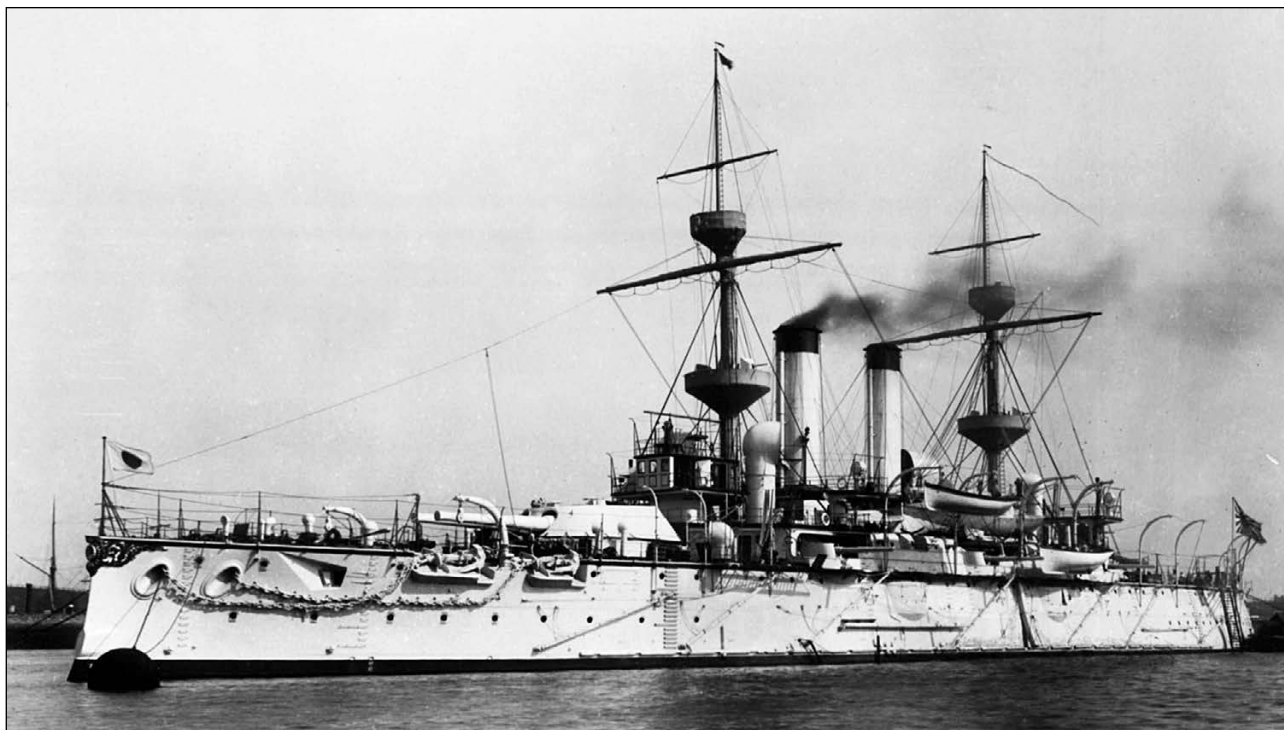
Однако, как выясняется при беспристрастном анализе, русский флот не был готов к минной войне. Если вычесть из общего количества поставленных мин те, что прибыли на Дальний Восток на борту минных транспортов «Амур» и «Енисей», окажется, что запасы главной базы – Порт-Артура – были просто ничтожны. Но даже того, что было поставлено, хватило для нанесения японцам серьезного ущерба. Японский флот потерял на русских минах 2 броненосца, броне-



**Гибель броненосца «Петропавловск»**



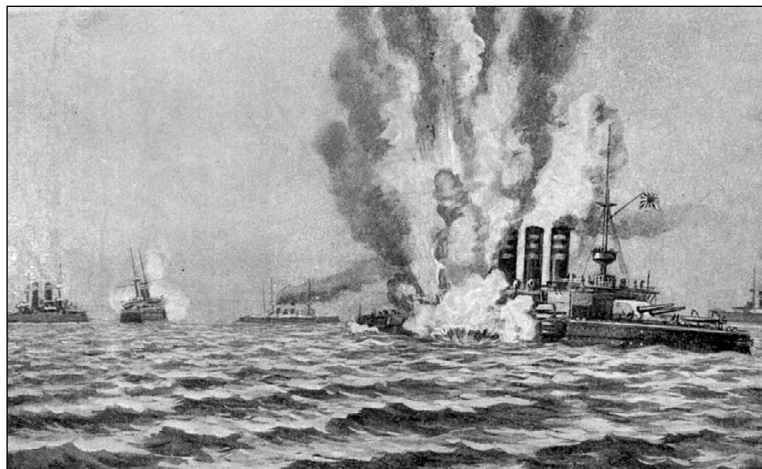
**Жертвы минной войны – японские эскадренные броненосцы «Хатсузе» (вверху) и «Яшима» (внизу)**



**Гибель броненосцев «Ясима» и «Хацусэ» под Порт-Артуром. Рисунок художника А. Чикина, 1904 г.**

палубный крейсер, 4 канонерки, 2 истребителя и 2 миноносца. Повреждения получили еще один броненосец, 2 крейсера и 3 миноносца. Если бы только заряд русских мин был больше, часть этих кораблей также отправилась бы на дно. В то же самое время русский флот потерял один броненосец, одну канонерку, два истребителя. Записывать в актив японцам подорвавшиеся на собственных минах крейсер «Боярин» и минный транспорт «Енисей» было бы нелогично. Подорывались на минах, но уцелели 2 броненосца, причем «Севастополь» дважды, один крейсер, 4 истребителя, причем 3 истребителя так и не были отремонтированы. Под Владивостоком подорвался броненосный крейсер «Громобой».

Еще одним новшеством в военно-морской науке оказалось постоянное перемещение японского флота с одной передовой базы на другую. Сначала броненосцы адмирала Того перешли из Сасэбо в Асан, потом они перебрались в Пин-Ян, и, наконец, была создана временная база на островах Эллиот, примерно в 100 милях от Порт-Артура. Это позволило японскому командующему оперативно реагировать на любые действия русских, что явилось для них совершенной неожиданностью. Все довоенные расчеты русское ко-



мандование строило на том, что японский флот будет по-прежнему базироваться на Сасэбо. Но каждый раз противник встречал артурскую эскадру чуть ли не сразу после выхода из порта, и это ломало любые планы. Кстати, мало кто знает, что японцы воспользовались существовавшей ранее на этих островах русской угольной станцией, базой ее назвать было совершенно невозможно – деревянный причал и кучка сараев на берегу.

Именно наличие этой передовой базы позволило японцам постоянно держать свои патрули на внешнем рейде Порт-Артура. Однако наблюдение было каким-

**Моряки броненосца «Асахи» наблюдают за возвращением отряда паровых катеров с дежурства у Порт-Артура. Рейд Эллиот, май–июль 1904 г.**



Миноносцы типа «Сокол» в Порт-Артуре



то не слишком бдительным, в первый период осады русские миноносцы почти беспрепятственно совершали вылазки на разведку, хотя чаще всего это кончалось неприятностями. Именно во время таких вылазок были потоплены «Стерегающий» и «Страшный», а гибель последнего миноносца косвенным образом послужила причиной гибели броненосца «Петропавловск» и адмирала Макарова.

К сожалению, один из таких выходов доказал, что эпизод с «Боярином» не был случайностью. 25 мая во время боев на Кинчжоусском перешейке группа из 10 русских истребителей под командованием капитана 2 ранга Елисеева совершила вылазку к острову Мерчисон, где рассчитывала найти японские канонерки. Однако, «усмотрев свет прожекторов», русский отряд постарался избежать встречи с грозным противником, хотя этот противник был как раз тем, для уничтожения которого были посланы миноносцы. Елисеев мастерски уклонился от встречи с 4 древними японскими канонерками, самой новой из которых уже стукнуло 15 лет. Но на этом история отнюдь не закончилась. В 01.10 флагманский миноносец «Внимательный» вылетел на камни острова Мерчисон. Попытки снять миноносец с мели успехом не увенчались, и тогда Елисеев приказал «Выносливому» торпедировать его. Не потрудившись убедиться в исполнении приказа, Елисеев поспешно ушел, удовлетворившись рапортом командира «Выносливого». Каково же было изумление моряков, когда спустя пару дней они узнали, что солдаты в соседних китайских деревнях обнаружили большое количество продуктов, матросскую и офицерскую форму, электрические лампочки, провода, приемный аппарат радиотелеграфа и даже Андреевский флаг! Все это было снято с «Внимательного», причем, судя по тому, что крупа и мука не были подмочены, миноносец даже не затонул. Правда, найти корабль помещал разыгравшийся затем шторм. Приходится еще раз повторить: имея таких офицеров, рассчитывать на выигрыш войны невозможно. И это при том, что Елисеев считался одним из лучших командиров миноносцев в Порт-Артуре.

Вообще в актив себе русские могут занести лишь одно столкновение с японскими дозорами. 10 марта отряд капитана 2 ранга Матусевича столкнулся с 4 японскими истребителями. Жестокий бой на минимальных

дистанциях привел к тому, что корабли обоих противников получили ряд повреждений, хотя ни один не был потоплен. И русские, и японцы объявили о своей победе. Но самое скверное заключалось в том, что в этот же самый день, 10 марта, другой отряд русских миноносцев столкнулся с японцами, и при этом был потоплен «Стерегающий», так что в целом этот день был для русского флота неудачным.

Вся эта малая война отнюдь не противоречила постулатам Мэхена, хотя и не была предусмотрена в его трудах. Однако, по мнению командующих обоими флотами, она ни на шаг не приближала их к конечной победе. Хотя японцы беспрепятственно осуществляли перевозки войск и припасов в Корею, они не могли чувствовать себя спокойно, пока артурская эскадра представляла собой боеспособный отряд. Более того, после гибели двух броненосцев на минах адмирал Того уступал русским в кораблях этого класса. И никакие вычисления самых авторитетных теоретиков, вроде Фредерика Джейна, приводивших разнообразные боевые коэффициенты, не могли поколебать общего убеждения: русская эскадра **сильнее**. Поэтому Того желал генерального сражения, чтобы устранить эту потенциальную угрозу. Положение русских было ничуть не лучше. К началу лета гавань Порт-Артурского залива попала под обстрел осадной артиллерии, и хотя пока это были легкие, по морским меркам, 120-мм орудия, спокойная жизнь кончилась. Дальше можно было ожидать лишь ухудшения ситуации.

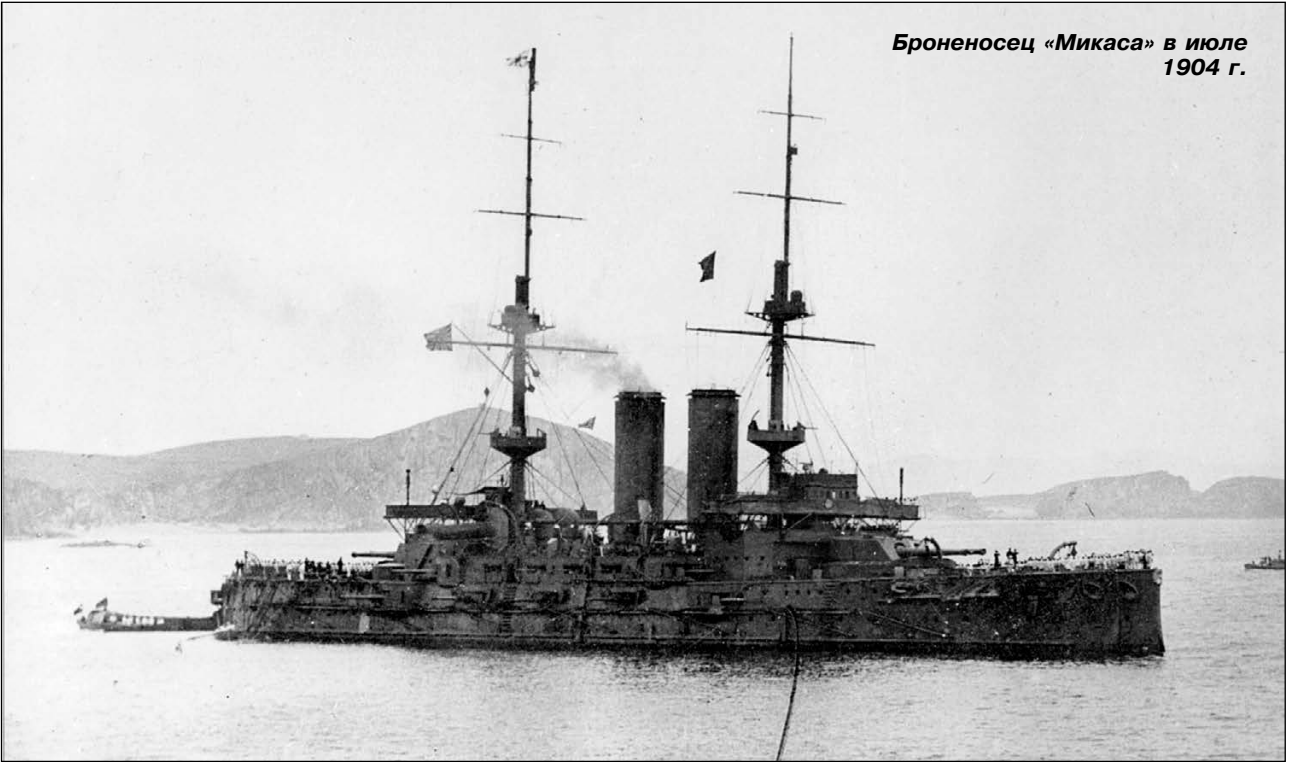
\* \* \*

И вот, несмотря на откровенное нежелание временно-го начальника эскадры адмирала Витгефта, получив прямой приказ императора Николая II, артурская эскадра вышла в море. 10 августа 1904 года в Желтом море состоялось сражение, фактически решившее исход войны. Альфред Тайер Мэхен был бы рад – все происходило именно так, как он предписывал, точнее, почти так.

Японские дозоры, обнаружив выход русской эскадры, известили адмирала Того, и он двинулся навстречу ей. Кстати, здесь следует отметить одну очень важную тонкость, которую категорически не желают замечать русские историки. Японцы неоднократно и успешно пользовались радиосвязью для передачи важнейших сообщений, а вот русский флот в этом замечен не был. Вместо этого нам рассказывают сладкие сказки о том, как еще до начала войны крейсер «Варяг», стоя в Чемульпо, связывался по радио с Владивостоком. Только почему мы не видим **ни единого** примера использования радио во время войны? Говорить о том, как два истребителя, прорвавшиеся после Цусимы во Владивосток, стоя возле острова Русский вызывали угольщики, давайте не будем, это просто несерьезно.

Но и адмирал Того, имея на руках фактически все козыри, не сумел использовать их в полной мере. В районе боя находились 4 броненосца и 4 броненосных крейсера японцев, однако командующий не сумел сосредоточить силы, поэтому броненосные крейсера «Асама» и «Якумо» участвовали в бою лишь эпизодически. Основную тяжесть боя вынесли на себе 6 бро-

**Броненосец «Микаса» в июле 1904 г.**



несенных кораблей 1-го боевого отряда, но, как выяснилось, этого было более чем достаточно.

Вообще, Того в этом бою действовал нервно и нерешительно, предпочитая перестрелку на дальних дистанциях. Его попытки организовать «crossing-T», предписанный канонами военно-морской науки, оказались неудачными и приводили только к кратковременной перестрелке на контркурсах. Подробное описание боя вы можете найти в других наших книгах,

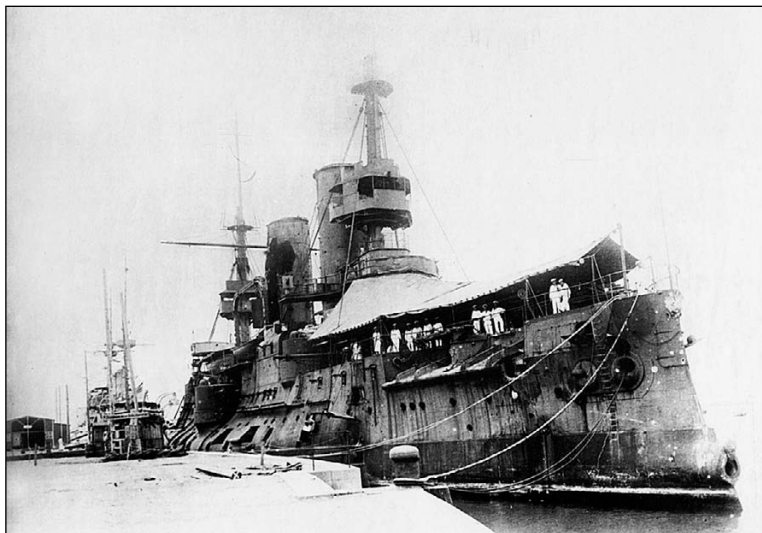
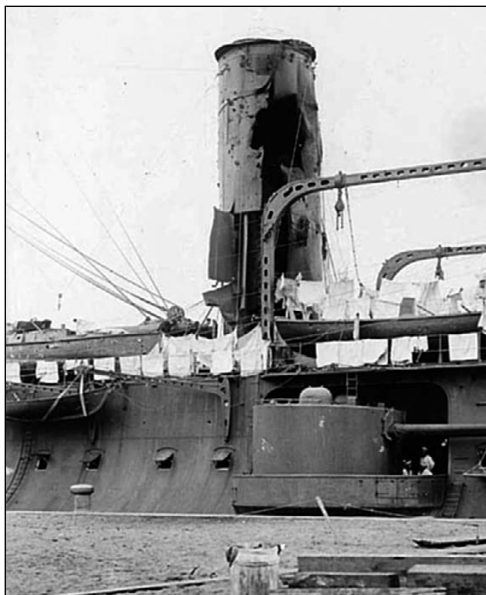
здесь мы ограничимся лишь кратким анализом результатов.

То, что в ходе сражения не был потоплен ни один корабль, не должно вводить нас в заблуждение. Если у японцев серьезно пострадал только флагманский броненосец «Микаса», то у русских пострадали практически все корабли, особенно тяжелыми были повреждения «Цесаревича» и «Пересвета». Более того, «Пересвет» от гибели спас лишь практически полный

**Начало боя в Желтом море: «Сикисима» ведет огонь по русской эскадре. Впереди идут броненосцы «Фудзи», «Асахи» и «Микаса». 10 августа (28 июля) 1904 г.**







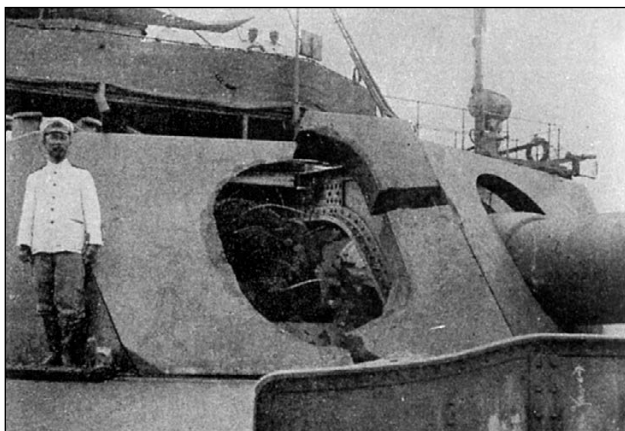
**«Цесаревич» в Циндао после боя в Желтом море. На левом снимке хорошо видны повреждения кормовой дымовой трубы**

шили, стоявший на море. Вообще, состояние этих двух броненосцев было таким, что о походе во Владивосток следовало забыть немедленно. Поэтому оптимизм большинства авторов, которые называли это сражение чуть ли не победой русского флота, представляется чрезмерным. Если бы над адмиралом Того не висела необходимость беречь корабли для встречи с готовящейся на Балтике 2-й Тихоокеанской эскадрой, итог сражения был бы гораздо более плачевным для русских. Гораздо ближе к истине те, кто называет сражение в Желтом море недо-Цусимой, а не недо-победой.

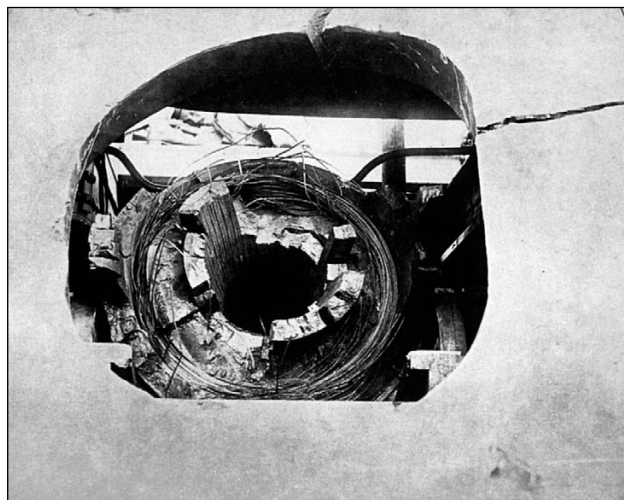
Но если материальные результаты сражения еще можно оспаривать, его стратегические последствия совершенно однозначны – катастрофа. 1-я Тихоокеанская эскадра прекратила свое существование как организованная боевая сила, больше она не представляла никакой угрозы для японцев, хотя адмирал Того и был вынужден держать свои корабли по-прежнему на передовой базе. Кстати, повреждения, полученные в

бою, были отремонтированы там же, что дает нам основания усомниться: так ли уж серьезно пострадал «Микаса», ведь никто даже не подумал ставить броненосец в док. Вместо эскадры остался некий невнятный отряд броненосцев, лишившийся самых боеспособных крейсеров, мало что осталось от отряда миноносцев. Если это не поражение, то что? И самое главное – окончательно был сломлен дух старших офицеров, которые отныне боялись моря как чумы.

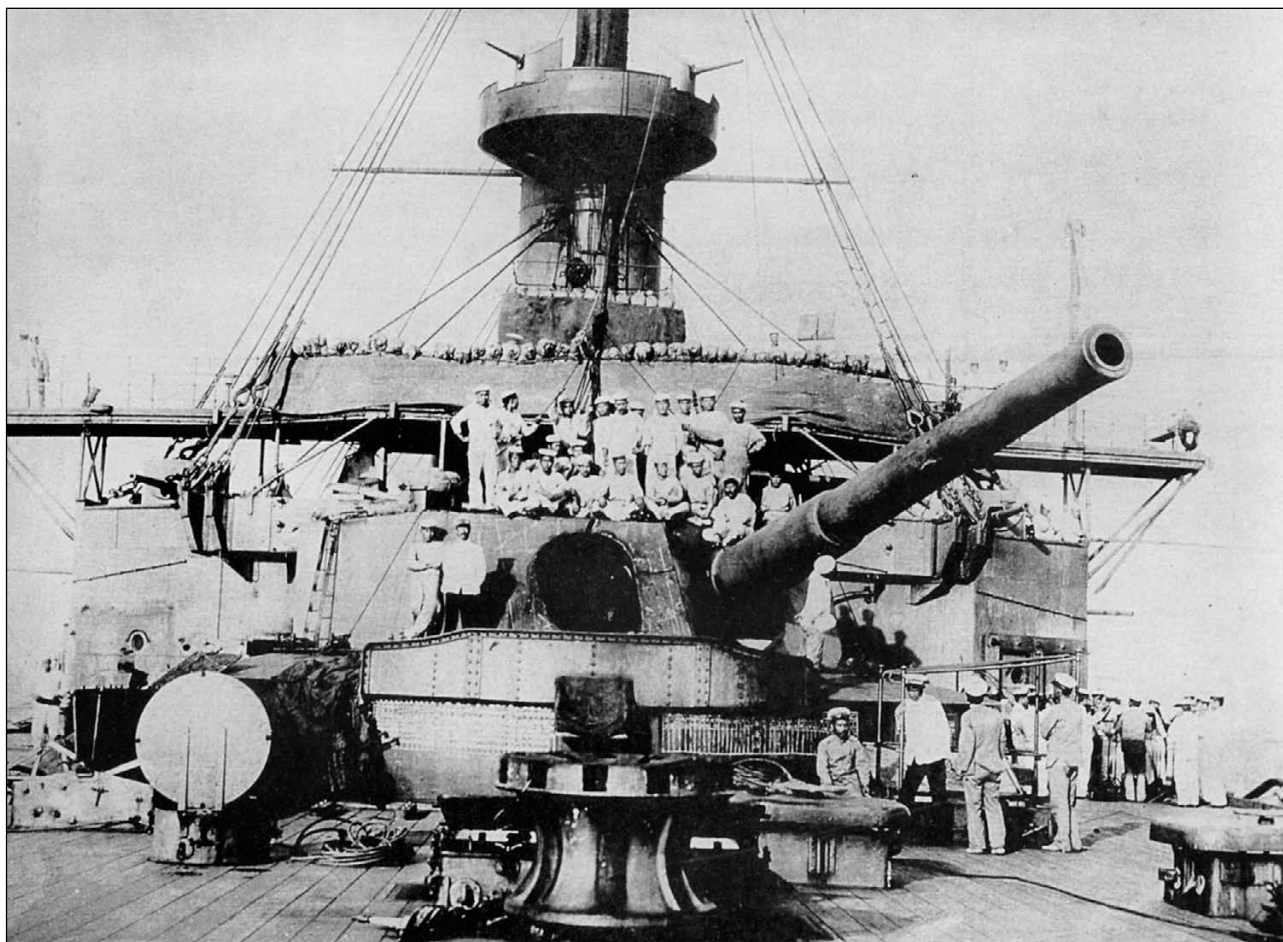
Впрочем, не все с этим согласны. Например, известный британский историк Джулиан Корбетт позволил себе высокомерный пассаж в адрес японцев: «В британском флоте длительный опыт создал убеждение, что вряд ли возможно какими-либо стратегическими соображениями неспособность захватить или уничтожить замеченного противника. Если какие-либо новые свидетельства могут укрепить это убеждение, их в изобилии поставляют два только что упомянутых нерешительных сражения. Можно допустить, что сложное положение японского флота, уступавшего против-



**«Микаса» после боя: оторванный ствол и расколотая броневая плита кормовой 12-дюймовой башни**







**Временно отремонтированная кормовая башня «Микасы».  
Рейд Эллиот, 12-16 августа 1904 г.**

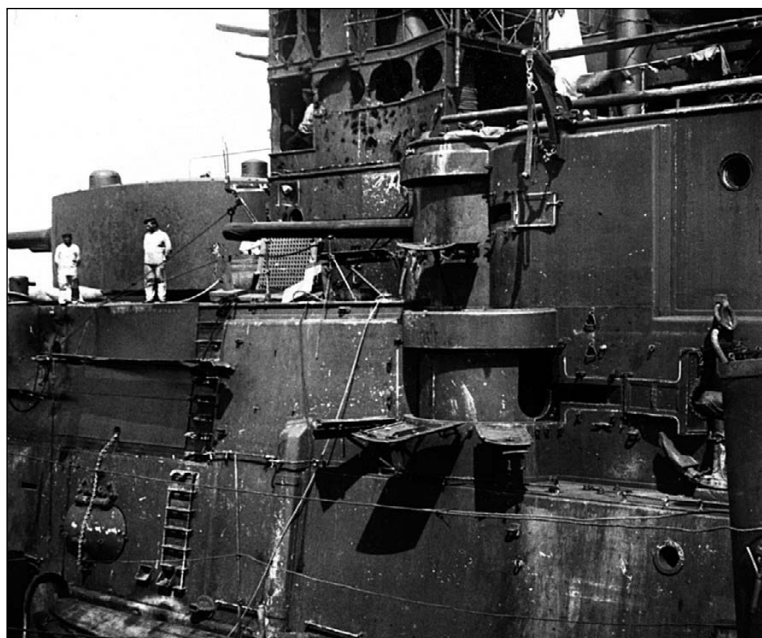
нику и не имевшего резервов, во многом оправдывало такую осторожность, которую продемонстрировали оба адмирала. Тем не менее подобная осторожность, оправдана она или нет, повлекла за собой неизбежные последствия и быстро доказала японцам, что две их победы не более чем мелкие стратегические успехи, которые оставили все их проблемы неразрешенными».

Но в том-то и дело, что все проблемы японцев были разрешены! Уцелевшие русские корабли, как писал древний историк, «не сохранили мужества ни для боя, ни даже для бегства». И хотя эскадра адмирала Того продолжала дежурить под Порт-Артуром, отныне это дежурство свелось к мирному сну на стоянке у островов Эллиот.

\*\*\*

Кстати, а о каком втором бое писал сэр Джулиан? Конечно же, о бое броненосных крейсеров возле Ульсана, который поставил точку в деятельности Владивостокско-

**Эскадренный броненосец «Ретвизан»  
после боя в Желтом море**





**Крейсер «Богатырь» на камнях у мыса Брюса**

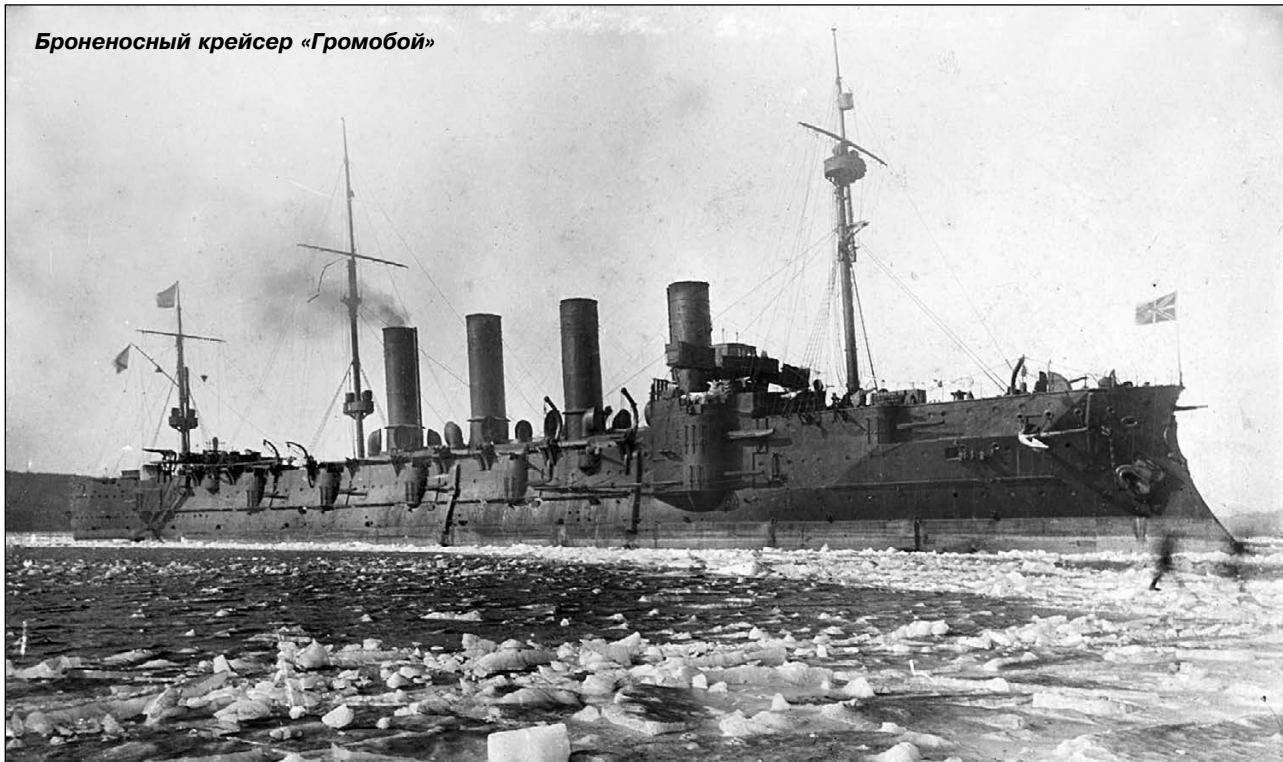
бортные корабли имели неплохую мореходность и неплохую дальность плавания, но все-таки при их описании не следует употреблять превосходные степени. Дело в том, что существовали гораздо более совершенные варианты океанских броненосных крейсеров – британские «Кресси» и «Дрейки». Противостоящие Владивостокскому отряду японские броненосные крейсера – «Асама» и все остальные – можно скорее назвать дешевым вариантом «линкора для бедных», чем океанским кораблем. Неважная мореходность делала для них охоту за вражескими рейдерами в открытом океане чем-то из области несбыточных мечтаний.

го отряда. А ведь именно она была единственным светлым пятном в истории русско-японской войны, и можно согласиться с Владимиром Семеновым, который утверждал, что если адмирал Иессен не принес новых лавров русскому флоту, то он и не уронил его чести.

История отряда известна в основном тремя примечательными эпизодами: походом в Тихий океан, уничтожением японских транспортов с тяжелыми осадными орудиями и боем под Ульсаном. Расскажем обо всех по порядку, так как первые два прекрасно вписываются в изложенную Мэхеном доктрину крейсерской войны, тем более что русские корабли и были спроектированы для действий в открытом океане. Высоко-

первый поход отряда в Японское море начался с замены командира – вместо адмирала Штакельберга был назначен капитан 1 ранга Рейценштейн. Итогом стало потопление небольшого японского парохода. Следующий поход был совершен уже под командованием адмирала Иессена – к Гензану. Для этого океанские рейдеры явно не требовались, но добычей крейсеров стал еще один японский транспорт. К сожалению, в мае 1904 года отряд потерял крейсер «Богатырь», который сел на камни мыса Брюса и более до конца войны в море не выходил. Японцы вполне могли уничтожить его, однако мифическая система тотального шпионажа дала сбой. Японцы почему-то уверили себя, что русским крейсер так и останется на камнях навечно.

**Броненосный крейсер «Громобой»**

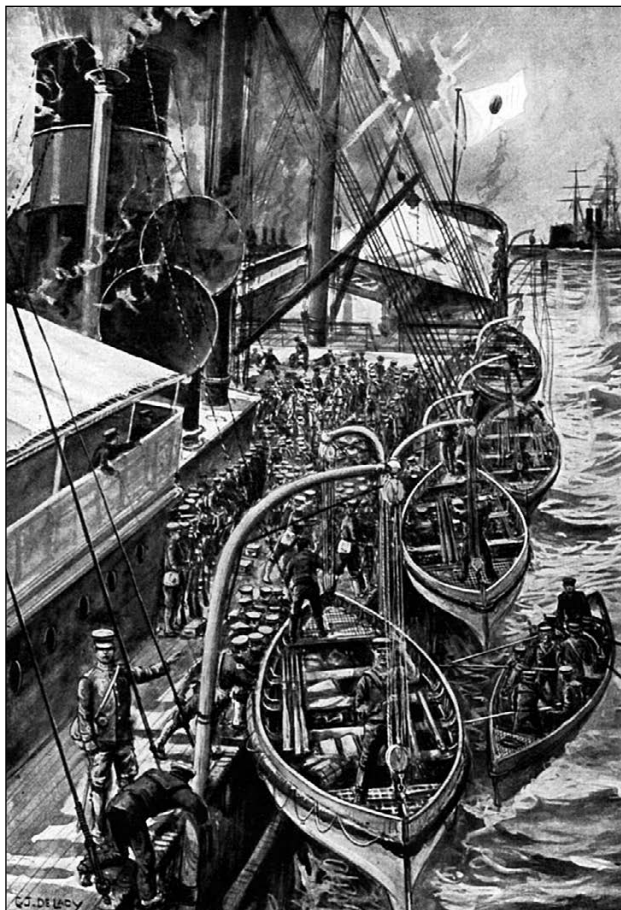


Новый поход к Цусимскому проливу был проведен под командованием адмирала Безобразова. Он был назначен начальником отряда броненосцев, но в Порт-Артур так и не попал. Японская официальная история кратко сообщает, что 15 июня были потоплены транспорты «Хитати Мару» и «Идзуми Мару», а также поврежден транспорт «Садо Мару». Но это вынужденная краткость, ведь иначе пришлось бы признать, что из-за легкомыслия собственных адмиралов на дно пошли 18 гаубиц калибра 280 мм, которые были отправлены к Порт-Артуру, и около 1000 солдат резервного гвардейского полка. Кстати, капитаном «Хитати Мару» был англичанин Джон Кэмпбелл. Пассивность русского флота привела к тому, что японцы начали пренебрегать элементарными мерами безопасности и поплатились за это. В момент нападения рядом с транспортом оказался лишь маленький крейсер «Цусима», который сделать, конечно же, ничего не мог. Адмирал Камимура со своими броненосными крейсерами находился слишком далеко и помочь транспортам не мог. Впрочем, легкомыслие проявили и русские: они не удостоверились, что «Садо Мару» затонул, хотя и без того потери японцев оказались велики. Им оставалось утешаться лишь проявлением несгибаемого самурайского духа – полковник Сути, командовавший батальоном, торжественно сжег знамя и совершил харакири. Хоть какое-то утешение...

На русских крейсерах слушали радиопереговоры японцев, и адмирал Безобразов правильно решил, что Камимура находится не слишком далеко. Так как «Рюрик» не мог развить большую скорость, он решил обмануть японцев и пошел во Владивосток не прямо, а склонился к берегам Японии. Тем временем погода ухудшилась, и это помогло русским. Камимура дошел до острова Окиносима, не обнаружил никого и ничего и прекратил погоню.

В последнее время вспыхнули споры относительно того, что и кто находился на «Хитати Мару». Понять подобные сомнения можно, ведь в России слишком долго имели хождение насквозь фальшивые рассказы об этой войне, начиная с потопленных «Варягом» крейсеров и миноносцев. Но в данном конкретном случае сомнения напрасны. Начнем с того, что на токийском кладбище «Аояма» можно найтиobelisk, посвященный резервистам гвардейской дивизии. С гаубицами дело обстоит несколько сложнее, но, по имеющимся данным, на «Хитати Мару» находились только их стволы, 280-мм гаубица вещь очень громоздкая и тяжелая, поэтому их везли в разобранном состоянии. Станки были погружены на «Садо Мару» и потому уцелели. Первым эти данные привел немецкий историк фон Мальтцан еще в 1907 году, позднее это подтвердили Вествуд, Коннот, Уилмотт, работавшие с японскими архивами, поэтому оснований сомневаться нет.

Этот рейд можно считать очень успешным в том плане, что он отсрочил падение Порт-Артура, страшные гаубицы появились там лишь осенью. Кстати, японцы снимали их с береговых укреплений Токийского залива, видимо, не слишком веря в русскую угрозу своей столице. Следующий рейд к Гензану едва не привел к столкновению с Камимурой, но встреча произошла в вечернее время, и русские крейсера благополучно избежали неравного боя.



**Потопление японского транспорта «Хитати Мару» русскими крейсерами**

Следующий рейд русские крейсера совершили в Тихий океан, причем снова под флагом Иессена. Адмирал Безобразов слишком сильно сомневался в успехе похода, и его пришлось заменить Иессеном, который был временно отстранен от дел после аварии «Бога-тыря». 17 июля крейсера вышли в море, а 19-го – прошли через Сангарский пролив. Помешать им японцы не могли – вся оборона пролива в этот момент состояла из двух древних канонерок и трех крошечных миноносцев водоизмещением 50 тонн. Прорвавшись в океан, русские приступили к действиям в прибрежных водах Японии. Они потопили несколько транспортов, причем не только японских, но и английских, пароходы «Арабия» и «Калхас» были взяты в качестве призов. Вроде бы успех, но с другой стороны, уничтоженный груз не представлял собой исключительной ценности, чаще всего это были железнодорожные рельсы. Кстати, это подтверждает, что крейсерская война в то время просто не могла быть особо эффективной, список стратегических грузов был слишком коротким, а добавок ни один из них не был жизненно важным, как, скажем, алюминий в годы Второй мировой войны.

И все-таки этот рейд произвел впечатление разорвавшейся бомбы. Резко подскочили суммы страховки, сократилось судоходство. В то же самое время не следует всерьез относиться к сказке о том, как возму-



**Флагман адмирала Камимуря броненосный  
крейсер «Идзуми»**

щенные японские судовладельцы сожгли дом адмирала Камимуря. Кстати, а где в это время был он сам? Действия Камимуря, точнее бездействие, в этот период объяснить довольно сложно. Он болтался возле южного входа в Цусимский пролив и, кажется, ожидал от Иессена попытки прорваться в Порт-Артур, хотя такой поступок был бы совершенно бессмысленным.

На обратной дороге русские крейсера столкнулись с неожиданной проблемой. Погода ухудшилась, все затянул густой туман, и эскадра просто не могла найти вход в Сангарский пролив. Проболтавшись некоторое время в океане, крейсера сумели-таки увидеть горы вокруг пролива и протиснулись в него. Поход продолжался 16 суток, и корабли практически израсходовали весь запас угля. Как-то совершенно неожиданно для адмиралов обнаружилось, что действовать по-прежнему рейдеры уже не могут. Это раньше знаменитые парусники, вроде «Алабамы», использовавшие паровую машину только в качестве вспомогательного двигателя, могли не думать об угле. Теперь к организации крейсерства следовало подходить более основательно, и немцы, готовясь к новой войне, это учли, создавая свою знаменитую систему этапов.

Ни одно счастье не длится вечно, и вскоре Владивостокскому отряду пришлось в этом убедиться. Когда артурская эскадра пошла на прорыв, вечером 11 августа крейсерский отряд получил приказ выйти ей навстречу. Приказ есть приказ, адмирал Иессен повел едва успевших отдохнуть моряков на юг к Цусимскому проливу. Но когда крейсера уже находились в море, выяснилось, что поход бесполезен, артурская эскадра потерпела поражение, частично рассеялась по нейтральным портам, частично вернулась обратно. Вот когда следо-

вало бы связаться с Иессеном по радио и вернуть его обратно, вот где пригодились бы те самые «200 миль радиосвязи», не будь они чистой воды липой.

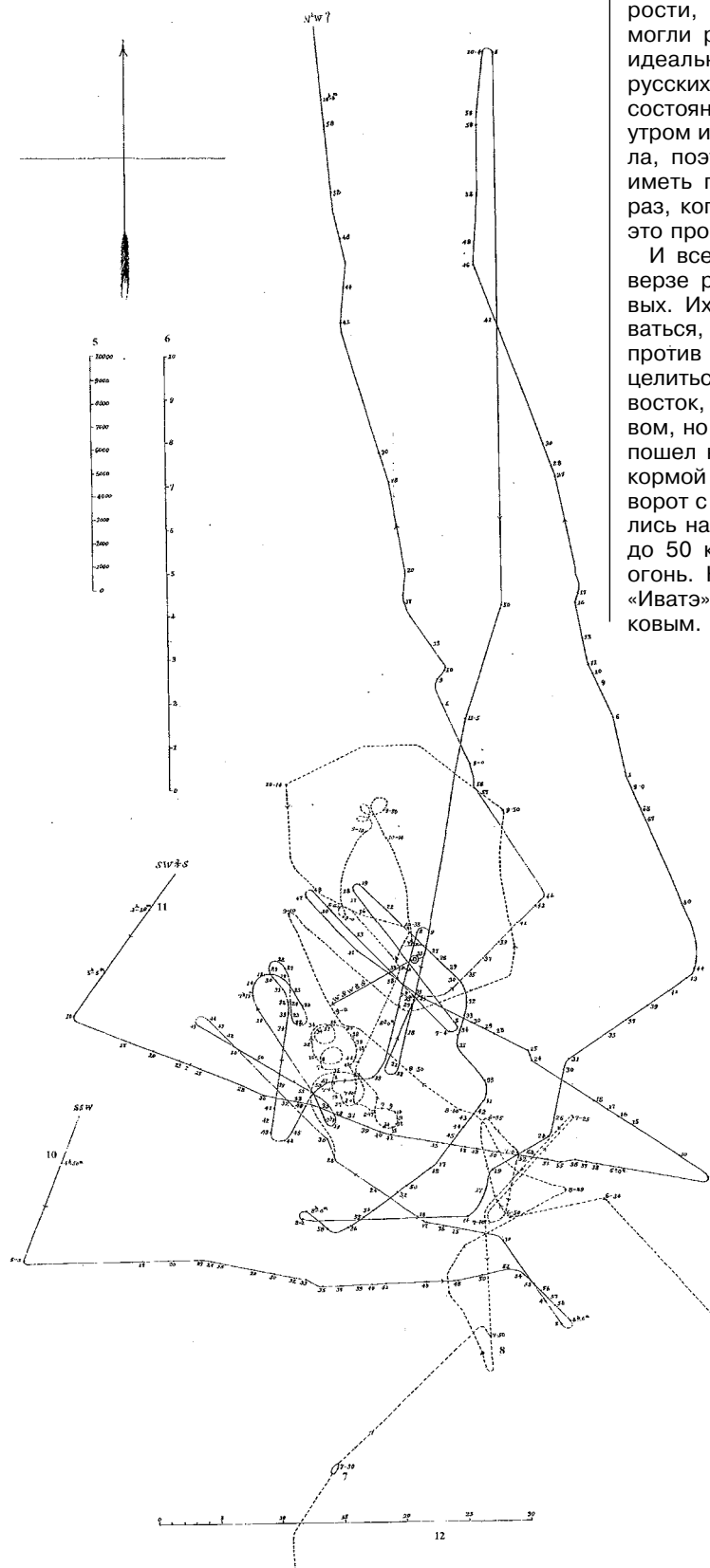
На рассвете 14 августа крейсера вышли на параллель Фузана, где они уже бывали, но на этот раз японцы подготовились гораздо лучше. В 4.50 отряды Камимуря и Иессена заметили друг друга, и соответствующую радиограмму Камимуря приняли все находящиеся поблизости дозорные крейсера – 5 единиц. Так что, даже если бы Иессен разминусовался с японскими броненосными крейсерами, он наверняка налетел бы на одного из дозорных, но если не везет, так не везет сразу и капитально, ведь японцы находились к северу от русской эскадры и перекрывали ей путь во Владивосток. Впрочем, на самом деле японцы пытались подкараулить потерянные ими крейсера «Новик» и «Аскольд».

А вот дальше начали происходить не вполне понятные вещи, причем русские и японские описания резко разнятся. Русские утверждают, что бой начался в 5.18, японцы – что в 5.23, это не слишком существенно. Зато расхождение в дистанциях уже более серьезно: русские утверждают, что она превышала 60 кабельтовых, а вот по японским данным едва достигала 46 кабельтовых, что выглядит гораздо более реально.

Бой развивался по классическим канонам – артиллерийская дуэль на параллельных курсах, в этом плане бой возле Ульсана выглядит самым «классическим» из всех морских сражений этой войны. Японцы имели некоторое превосходство в скорости и постепенно обгоняли русскую эскадру. И вот здесь возникает один из многих непонятных моментов. Если смотреть на бумажные характеристики, японцы имели заметное преимущество в ско-



**Командующий  
русской эскадрой  
адмирал Иессен**



рости, но также хорошо известно, что их крейсера могли развивать номинальные 20 узлов лишь в самых идеальных условиях. С другой стороны, и машины русских крейсеров находились далеко не в идеальном состоянии, особенно страдал этим «Рюрик», а тут еще утром из-за аварии на «России» вышли из строя 4 котла, поэтому в любом случае Камимура должен был иметь превосходство 2 или более узла. Но каждый раз, когда ему требовалось догнать русскую эскадру, это происходило мучительно медленно.

И все-таки к 5.52 японцы оказались точно на траверзе русских, сократив дистанцию до 27 кабельтовых. Их превосходство в артиллерии начало сказываться, к тому же теперь японцы оказались прямо напротив восходящего солнца, которое мешало русским целиться. Адмирал Иессен сначала повернул на юго-восток, как бы намереваясь пройти Цусимским проливом, но в 6.00 резко повернул вправо, описал петлю и пошел на северо-запад, рассчитывая проскочить под кормой у японцев. Камимура отреагировал на этот поворот с опозданием и повернул влево. Эскадры оказались на расходящихся курсах, дистанция увеличилась до 50 кабельтовых, и японцы временно прекратили огонь. Но именно в этот момент шедший концевым «Иватэ» получил попадание, которое могло стать роковым. 203-мм снаряд взорвался в носовом каземате

#### **Схема маневрирования в бою у Ульсана:**

- 1 — «Рюрик»
- 2 — русская эскадра
- 3 — японский 4-й боевой отряд
- 4 — японский 2-й боевой отряд
- 5 — метры
- 6 — морские мили
- 7 — «Такатихо»
- 8 — «Такатихо» соединился с «Нанивой»
- 9 — «Нанива»
- 10 — русская эскадра
- 11 — японский 2-й боевой отряд
- 12 — расстояние, которое проходит судно со скоростью 17 узлов за соответствующее число минут



верхней палубы, одновременно сдетонировал снаряд в орудии. Каземат был полностью разрушен, часть брони полетела за борт. Вышел из строя каземат палубой ниже, а стоявшее наверху 12-фн орудие просто исчезло вместе с расчетом. Вышло из строя еще одно 152-мм орудие, погибло 32 человека, 43 было ранено.

В 6.23 бой возобновился, и почти сразу «Рюрик» получил роковое попадание, которое повредило рулевое управление, с этого момента крейсер то и дело терял управление. Вдобавок он начал постепенно отставать от головных крейсеров.

Стрельба обеих сторон была хаотичной и неуправляемой, что бы не пытались писать историки. Даже в официальных японских работах признается, что «Идзумо» – флагманский корабль! – стрелял одновременно по всем трем русским крейсерам. То, что у японцев попадания получили все корабли, указывает на отсутствие организации огня у русской эскадры.

Дальнейшие события не представляют особого интереса. Русская эскадра дважды пыталась вернуться к «Рюрику», видимо, адмирал Иессен надеялся, что тот сумеет справиться со своими трудностями, но это было напрасно. «Рюрик» получал все больше и больше новых попаданий и вскоре окончательно потерял боеспособность. Но все-таки он отвлекал на себя внимание адмирала Камимуры. Японский командир, по-видимому, решил наверняка уничтожить хотя бы один из русских крейсеров, и временами почти прекращал стрелять по кораблям Иессена. Например, около 08.00 он вообще приказал сосредоточить весь огонь на поврежденном крейсере, и лишь возвращение «России» и «Громобоя» вынудило японцев снова обстрелять их.

В 8.20 адмирал Иессен понял тщетность своих попыток, к тому же и два других крейсера получили заметные повреждения, поэтому гон окончательно повернул на север к Владивостоку. Японцы, увлекшиеся добиванием «Рюрика», находились у него на правой раковине и не могли помешать прорыву. Камимура направился следом за ним, однако он не мог – или не хотел? – сокращать дистанцию. Как мы видим, этот японский адмирал проявил такую же осторожность, как и адмирал Того в бою в Желтом море, хотя на этом отрезке сражения он имел двойное превосходство в кораблях и чуть ли не четверное в артиллерии. К



**Командующий  
японской эскадрой  
адмирал Камимура**

9.45 японцы сумели сократить расстояние до 27 кабельтовых, но тут же, словно испугавшись собственной смелости, сбросили ход, и в 10.00 дистанция снова возросла до 37 кабельтовых.

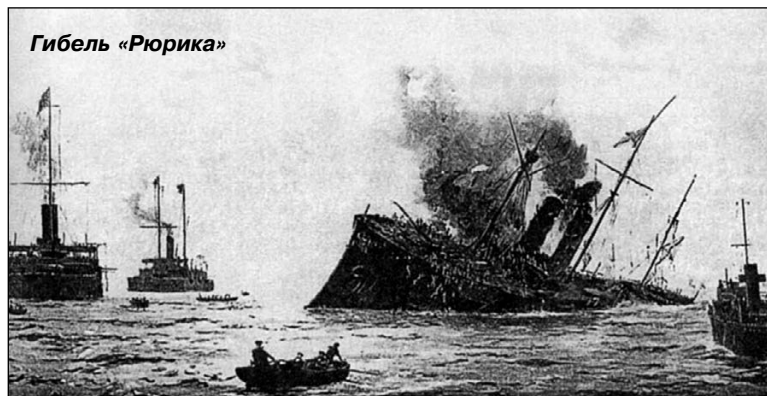
«Бой был затяжным (около 5 часов). Во время погони все расчеты получили приказ стрелять медленно и тщательно наводить орудия. Но в 10.00 адмиралу Камимуре сообщили, что на «Идзумо» кончаются боеприпасы. Видя, что скорость противника совершенно не снижается, хотя его огонь заметно ослабел, адмирал решил использовать оставшиеся боеприпасы для потопления «Рюрика», чтобы точно не допустить его спасения», – сообщает японская «Конфиденциальная история».

На самом деле к этому времени «Идзумо» израсходовал лишь половину боезапаса: 2255 снарядов 203-мм, 1085 снарядов 152-мм и 910 снарядов 12-фн. Еще одним фактором, повлиявшим на решение японского адмирала, было то, что он не знал о результатах боя эскадры Того и вполне мог ожидать столкновения с артурской эскадрой, причем в самое ближайшее время.

Все это время «Рюрик» пытались добить подошедшие крейсера «Нанива» и «Такатихо», которые предусмотрительно держались на дистанции 35 кабельтовых. Но это не спасло их от пары случайных попаданий, хотя «Рюрику», разумеется, пришлось гораздо хуже. Оба этих крейсера выпустили в общей сложности более 650 152-мм снарядов. Примерно в 10.20 «Рюрик» затонул, тихая погода позволила японцам спасти практически всех уцелевших моряков.

Еще одним доказательством неадекватности старшего командного состава русского флота является соотношение потерь на «России» и «Громобое». Более новый и гораздо лучше бронированный «Громобой» потерял вдвое больше людей просто потому, что капитан 1 ранга Дабич приказал расчетам мелкокалиберных орудий, заведомо бесполезных в сложившихся условиях, находиться на боевых постах. Более того, он приказал убитых заменять новыми матросами, что влекло за собой новые потери.

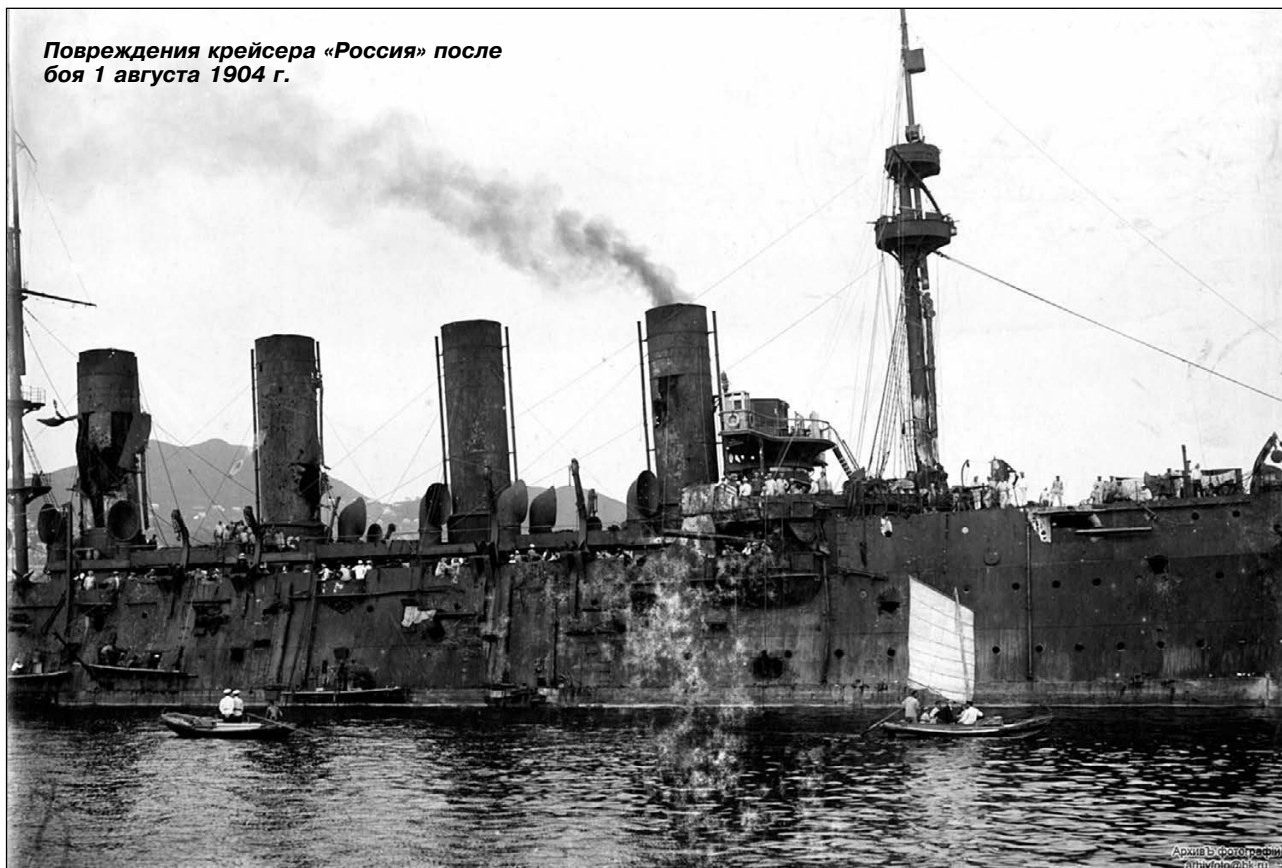
И еще один странный нюанс. Уже сто лет по страницам книг гуляет рассказ о том, что на русских кораблях при стрельбе на дальних дистанциях выходили из строя палубные орудия – сгибались и ломались зубья подъемных дуг и шестерен. Но никто не потрудился сопоставить реальные дистанции боя с предельными. Бой возле Ульсана проходил в основном на дистанциях 30 – 35 кабельтовых, пару раз дистанция ненадолго сокращалась до 25 кабельтовых, пару раз увеличивалась до 45. Эти значения далеки от предельной дальности 152-мм орудий Канэ, о каких предельных углах возвышения может вообще идти речь? Но, похоже, предположение, что знаменитый Обуховский завод поставлял на флот откровенный брак, не устраивает никого. Кстати, качество работ русских кораблестроителей лучше всего характеризует история с ремонтом броненосца «Сисой Великий» во время его **первого** плавания по



**Гибель «Рюрика»**



**Повреждения крейсера «Россия» после боя 1 августа 1904 г.**



Средиземному морю. Напомнить, как на только что вошедшем в строй корабле люди проваливались сквозь гнилые доски палубы? Или как на броненосце «Ослябя» вода заливала трюмы через трещины в броневой палубе, при том, что пробить эту броню японские снаряды теоретически не могли. Но хватит о грустном, перейдем к еще более грустному.

«После гибели «Рюрика» активная боевая служба Владивостокского отряда практически прекратилась», – грустно пишет один из историков. Но не прекратились попытки вести крейсерскую войну, хотя теперь это было возложено на вспомогательные крейсера. Результат получился отвратительным – не добившись ничего серьезного, эти корабли своими действиями сумели испортить отношения России со многими европейскими державами. Кстати, если посмотреть справочники, то неожиданно выяснится, что японцы, не пытаясь официально начать крейсерскую войну, тем не менее наловили больше транспортов с контрабандой, чем русские. Особенно урожайным для них был район Владивостока.

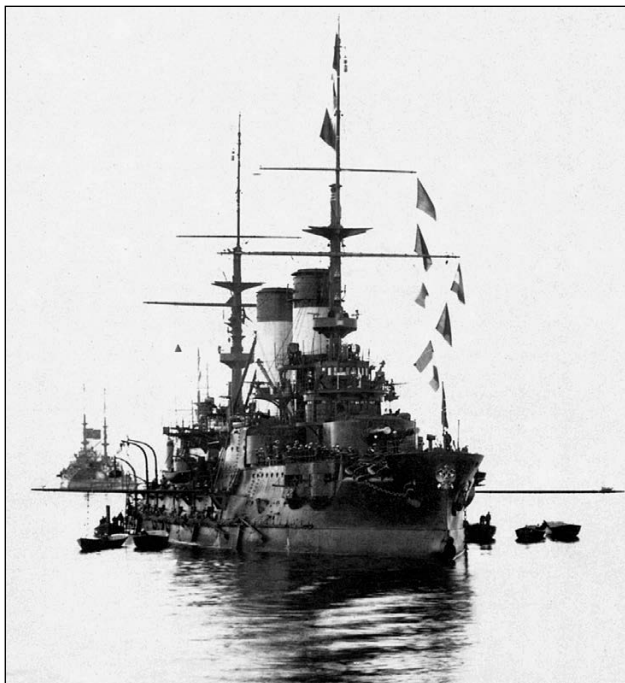
Между прочим, работы А. Полутова показывают, насколько ничтожными на самом деле были эти поставки. Да, из Англии в Японию шли орудийные стволы, но в общей сложности их оказалось десятка три. Не слишком много, неправда ли? То же самое можно сказать о и поставках взрывчатки. Вот что было очень серьезно, так это поставка 844 000 тонн высококачественного кардиффа, при том, что к началу войны на складах японского флота имелось только 140 000 тонн

этого угля. О значении качества угля мы еще поговорим позднее, но повторим: это имело огромное значение для будущих военных действий.

Правда, в этих поставках имеется один до сих пор до конца не проясненный момент. Тот же Полутов, опираясь на японские источники, утверждает, что фирма «Бофорс» (шведская, между прочим!) поставила 800 штук 305-мм бронебойных снарядов. Однако в данном случае хотелось бы видеть более достоверные доказательства. Дело в том, что фирма «Бофорс» никогда не изготавливала 305-мм орудий и, соответственно, снарядов для них. Даже для собственного флота тяжелые пушки фирма делала по лицензии британской фирмы «Эльсвик Орднанс компани», принадлежавшей Армстронгу, и калибр этих пушек к 1905 году не превышал 254 мм. Если же вы полагаете, что переключить производство с одного калибра на другой так же просто, как вместо болтов М4 начать точить болты М6, вы очень сильно ошибаетесь. Скорее всего, снаряды действительно были поставлены, но это были английские снаряды, и англичане опасались засветить столь откровенную военную помощь Японии.

\* \* \*

И теперь нам осталось рассказать лишь о главном, как принято считать, событии русско-японской войны на море – Цусимском сражении. Формально все выглядит так, будто оно действительно что-то решило и на что-то повлияло. Но давайте смотреть фактам в лицо. К маю 1905 года война на суше практически завершилась. В феврале в сражении при Мукдене рус-



**Эскадренный броненосец «Бородино»  
на Ревельском рейде 26 сентября 1904 г.**

ская армия была наголову разгромлена и попросту развалилась, превратившись в неорганизованную толпу. Счет дезертиров шел на десятки тысяч, поэтому совершенно неудивительно, что новый главнокомандующий генерал Линевич занял позицию строгого

нейтралитета. Он окопался на сыпингайских позициях на почтительном удалении от японцев, которые далее Мукдена и не пошли. После этого главным врагом Линевича стал не маршал Ойяма, а Петербург, настырно требовавший каких-то активных действий. Для симуляции активности был придуман так называемый рейд конницы на Факумынь. Во главе отряда был поставлен генерал Мищенко, блестяще доказавший свою полную бездарность во время «рейда конницы на Инкоу». Результат оказался тем же самым, то есть нулевым.

Кстати, рейды японцев по русским тылам возымели гораздо более серьезный эффект. Несколько мелких групп были успешно переловлены казаками, диверсантов перевешали, но русское командование впало в настоящую истерику. Хорошим ее показателем является то, что для охраны железной дороги были выделены силы, эквивалентные двум корпусам, тогда как японцы ограничились размещением отдельных рот на узловых станциях.

После этого на сухопутном фронте воцарилось даже не затишье, а мертвый штиль. Япония и так в войне на суше добилась всего, чего желала, даже более того. Подозреваю, что, начиная войну, японцы даже не мечтали захватить всю Маньчжурию, скорее всего, их планы не распространялись далее Кореи и Ляодунского полуострова.

«Достоин удивления, как сей муж, дожив до седых волос, сохранил в неприкосновенности ум пятилетнего младенца», — написал классик русской драматур-

**Корабли 2-й Тихоокеанской эскадры выходят из Либавы**





**Эскадренный броненосец «Ослябя» в составе 2-й Тихоокеанской эскадры**

гии. Эти слова в полной мере можно отнести к российским адмиралам, которые чуть ли не демонстративно плевали на любой иностранный опыт, предпочитая следовать собственным, суверенно-монархическим путем.

Дело в том, что в 1901, 1902 и 1903 годах Королевский флот провел серию крупных маневров с целью

отработки тактических и стратегических задач. В них каждый раз участвовало до 30 броненосцев и столько же крейсеров, и всем прочим оставалось скрежетать зубами от зависти, глядя на эту роскошь. Ну, вопросы отражения десанта на Британские острова нас не интересуют, зато кое-что интересное по части тактики можно было позаимствовать, как это сделали японцы,

приславшие своих наблюдателей. Да и остальные державы не поленились опубликовать перевод отчетов во всяких там «Рею Мариттим», «Марине Рундшау», «Ривиста Мариттима», причем сделали это по горячим следам. Однако в России эти материалы появились только в 1904 году, когда война уже полыхала вовсю. И не надо упоминать великолепную образованность офицеров Российского императорского флота, которые перед завтраком штудировали ежегодники Брассея. Вам напомнить историю миноносца «Бодрый», на котором не нашлось ни одного человека, говорившего по-английски? И это при том, что на нем находилась еще и команда погибшего «Блестящего».

Ну так вот, в результате маневров были сделаны серьезные практические выводы. Британский флот окончательно принял на вооружение маневр «crossing-T» как верный способ уничтожения вражеской эскадры. Каждый раз, когда один из флотов добивался такого положения, второй флот считался либо окончательно разгромленным, либо вообще полностью уничтоженным. Нет, конечно, маневры это только лишь маневры, но основания для подобных заключений имелись. И ключевым фактором каждый раз становилось превосходство в скорости. Особенно показательными были маневры 1903 года, когда





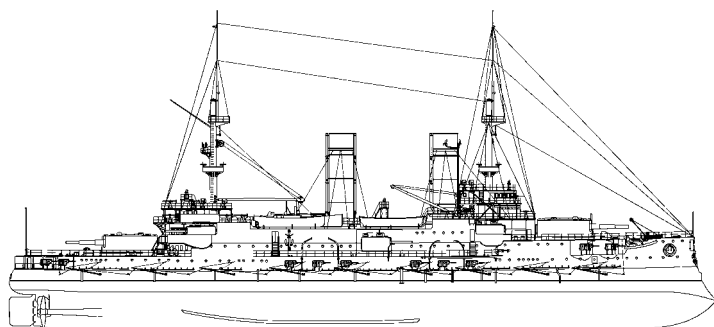
более слабая эскадра адмирала Домвилла «нанесла поражение» противнику, имея единственный козырь – лишние 3 узла скорости.

На этих маневрах было продемонстрировано значение радиосвязи, так как крейсера-разведчики заблаговременно информировали своих адмиралов о появлении противника и его действиях. И не надо кивать на примеры, вроде спасения броненосца «Гангут».

Выясняется, что в условиях, приближенных к боевым, русский флот радиостанции не испытывал ни одного раза, и все эксперименты так и остались образцово-выставочной показухой. Мы уже не говорим о том, что радиостанции «Попов-Дюкрете» по всем статьям уступали английским радиостанциям Маркони, стоявшим на японских кораблях. Пospешно закупленные немецкие станции Слаби-Арко так и не были освоены личным составом. Мы уже не говорим о том, что даже адмиралы не понимали, зачем им эти искрящие штуки. В общем, к Цусиме подошли флоты двух разных эпох. Японский флот более или менее находился в 1905 году, а вот русский, судя на все, так и не вышел из 1870 года.

За более подробными описаниями сражения мы отсылаем вас к сборнику «Цусима. Величайшая трагедия русского флота», выпущенному издательством «Яуза», а здесь лишь рассмотрим пару мелких деталей. Самые большие вопросы вызывает маневрирование адмирала Того в завязке боя, ну и, разумеется, его знаменитая петля. Посмотрим на карту (время на ней японское, но это не суть).

Сначала японцы идут прямо на запад, но в 13.31 поворачивают на SSW и движутся практически навстречу русским, которые следуют двумя колоннами. Смысл этого поворота уловить более чем трудно, тем более что через 8 минут Того круто поворачивает на NW. Все русские историки дружно объясняют это желанием атаковать левую, более слабую колонну броненосцев. Но для этого японскому командующему не требовались никакие хитрые маневры, он мог просто дальше двигаться на запад и в какой-то момент повернуть на SO. Русские историки предполагают, что в намерения Того входил бой на контркурсах, несмотря на неудачный опыт таких действий в Желтом море. Тем более что в 13.55 Того снова ложится на курс W, а спустя 7 минут поворачивает на SO, делая то, чего от него

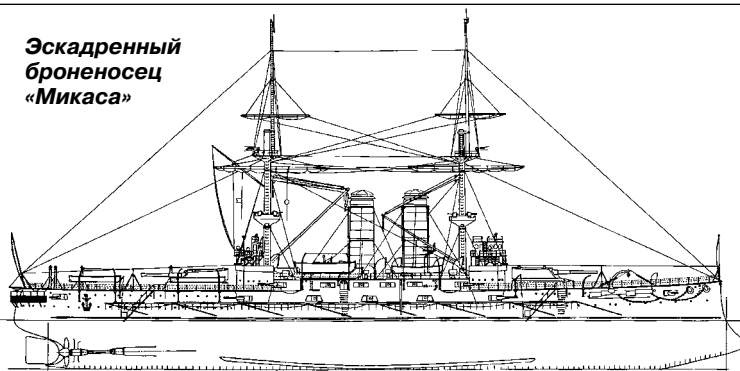


Эскадренный броненосец «Император Александр III»

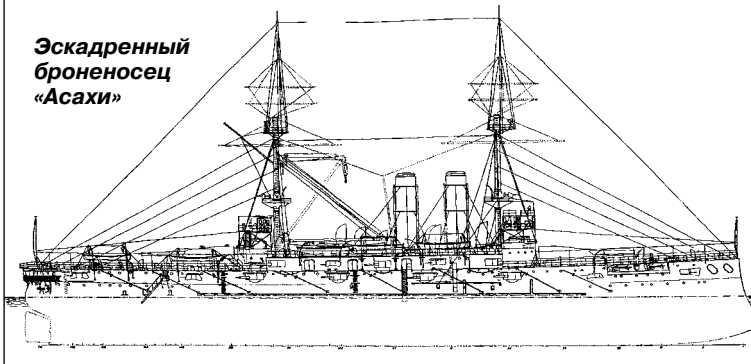
требуют русские аналитики. Но в 14.06 начинается знаменитая «петля Того». Наши историки горячо доказывают, что тем самым японский адмирал подверг свой флот смертельному риску, проводя все корабли поочередно через одну точку, по которой могли стрелять русские. Но вздорность этих утверждений была показана еще в первом бою 8 февраля 1904 года у Порт-Артура, когда японский флот, уходя, выполнил точно такой же поворот последовательно под огнем русских кораблей и батарей. Можно высказать предположение, что японский командующий ошибся в тактических расчетах из-за плохой видимости и неправильной оценки скорости и курса русской эскадры, но активным маневрированием сумел эти просчеты нивелировать.

Ну а дальше началось избиение. Само сражение превратилось в серию перестрелок между броненосными эскадрами, в этом виновата погода – на море стоял довольно плотный туман, и видимость колебалась между плохой и отвратительной. Довольно быстро выяснилось, что недолинкоры адмирала Камимурэ ничуть не уступают старым броненосцам русских. Адмирал Того учел опыт сражения в Жел-

**Эскадренный  
броненосец  
«Микаса»**



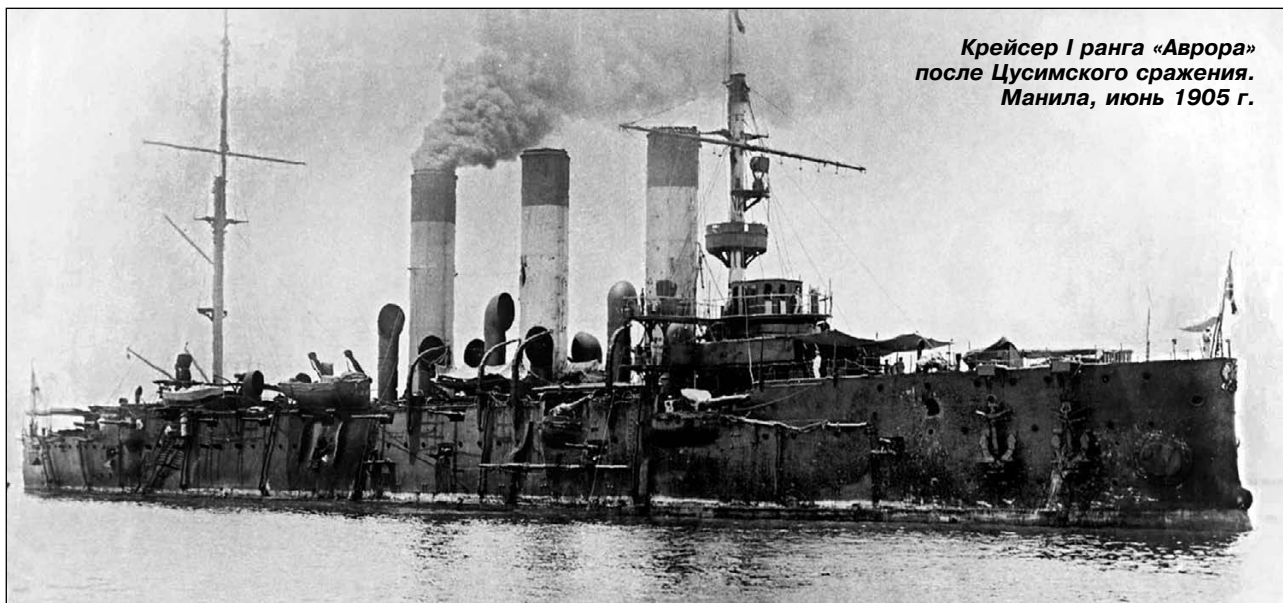
**Эскадренный  
броненосец  
«Асахи»**



**Флагман японского флота эскадренный  
броненосец «Миказа»**







*Крейсер I ранга «Аврора»  
после Цусимского сражения.  
Манила, июнь 1905 г.*

том море, когда из попыток сделать «crossing-T» не получилось ничего хорошего, и заменил это систематическим нажимом на голову русской колонны, что оказалось гораздо более эффективным. Он прекрасно использовал имеющееся превосходство в скорости, как и учили англичане.

В этом бою зачаточное развитие систем связи обернулось против японцев. Они выбрали независимое маневрирование броненосных отрядов, однако тот же самый туман привел к тому, что в разгар сражения крей-

сера Камимурэ оторвались от броненосцев Того, и всю вторую половину дня 27 мая японские броненосцы сражались без поддержки. Японцы в ходе войны неоднократно и успешно использовали радиосвязь, в отличие от русских, но имелась одна важная особенность – нет ни единого примера использования раций в бою. В спокойной обстановке, для связи между отрядами или разведчиками – сколько угодно, а в бою нет! Вот на следующий день стальную петлю на горле кораблей Небогатова японцы затянули именно благодаря своим



**Финал Цусимского сражения: пленные русские офицеры на палубе броненосца «Асахи»**

рациям, а тогда позвать Камимуру к себе адмирал Того не сумел. Кстати, интересно, что эскадра Камимуры ни в коем случае не может считаться «быстроходным крылом флота». Ни в один из моментов японские броненосные крейсера не развили полной скорости, поэтому следует считать, скорее, отдельным отрядом. То есть адмирал Того избрал гибкий боевой порядок с двумя самостоятельно действующими эскадрами, и не более того.

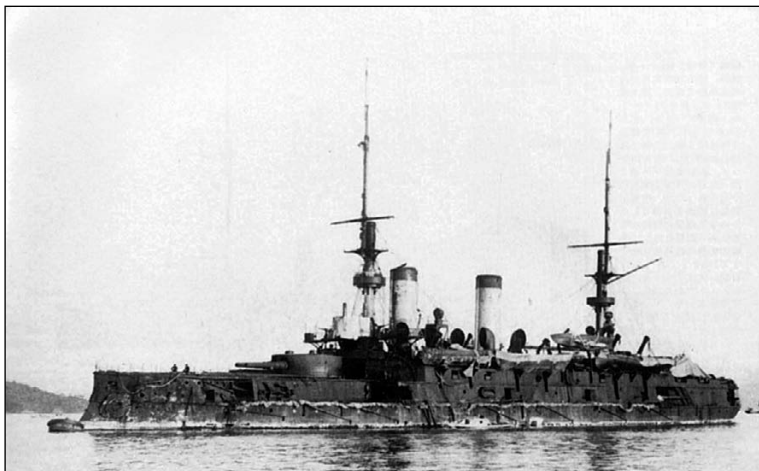
В общем, у японцев получилось идеальное генеральное сражение по своим результатам, но действия отдельных отрядов были далеки от идеала. Это была не столько победа японцев, сколько поражение русских.

\*\*\*

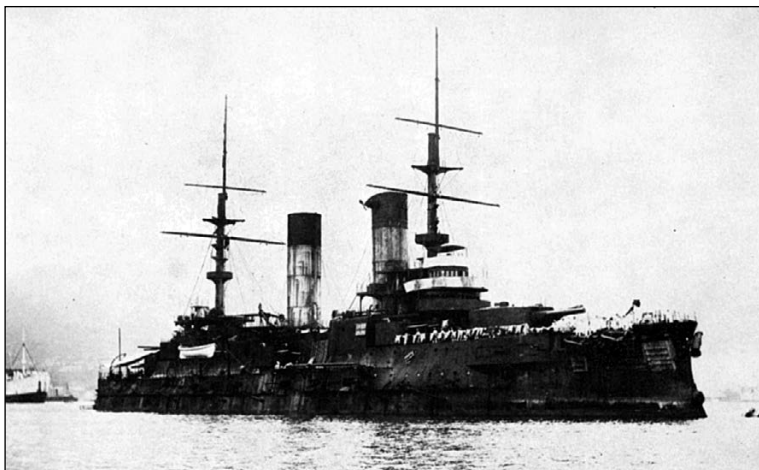
К захвату Сахалина японцы приступили, лишь добившись полного и безоговорочного господства на море. К этому времени от всего русского флота остались торчащие во Владивостоке крейсера «Россия» и «Алмаз» («Громобой» и «Богатырь» ремонтировались). 7 июля японцы высадились на Сахалине и встретили столь же жалкое сопротивление, как и в Маньчжурии. Бои закончились уже к 30 июля. Ну а состояние русской историографии лучше всего характеризует утверждение (повторяемое до сих пор!), будто остров захватила 15-я японская дивизия. Увы, это сделала 13-я армейская дивизия, получившее такое название, вероятно, из-за того, что действовала самостоятельно, не подчиняясь ни одной из армий. Причитания о слабой боеспособности русских войск тоже выглядят смешно, потому что дивизия была сформирована буквально накануне вторжения – 1 апреля 1905 года. Ну а японский десант на Камчатку вообще следует отнести к анекдотам военного времени.

Наверное, небезынтересно будет разобраться, как же гибли корабли в ходе войны, чтобы оценить эффективность того или иного орудия. Но попытка подобной классификации будет довольно сложной. Например, куда отнести броненосец «Сисой Великий»? Формально он погиб в результате воздействия артиллерии и торпед, но фактически – одной только артиллерии. Помните известную фразу: «Подорванная мина корма вышла из воды»? Так что будет справедливо отнести его гибель исключительно на счет артиллерии. А «Наварин»? Плавающие мины вообще не вписываются ни в какую классификацию по причине крайней экзотичности, хотя по конкретным обстоятельствам данного эпизода их можно было бы рассматривать как разновидность торпеды.

Есть еще одна причина для такого сравнения. В последнее время валом пошли всякие альтернативные варианты этой войны. То крейсер «Варяг» победоносно топчет весь японский флот, то авианосцы адмирала Безобразова громят и его, и заодно подвернувшийся под руку Королевский флот. То генерал Кондратенко сбрасывает атомную бомбу на Токио... Хорошо еще не пра-



**Японские трофеи: эскадренные броненосцы «Император Николай I» (вверху) и «Орел» (внизу)**



порщик Звонарев, а что, чем персонаж не нравится? Почитайте знаменитый «Порт-Артур», весьма симпатичный юноша. Так вот, лично у меня приведенная статистика начисто отшибает даже тень желания альтернативничать, уж слишком страшной она выглядит.

Итак, корабельной артиллерией потоплены: **Россия** – броненосцы «Ослябя», «Александр III», «Бородино», «Сисой Великий» и броненосец береговой обороны «Ушаков»; броненосные крейсера «Рюрик» и «Дмитрий Донской»; бронепалубные крейсера «Новик», «Светлана»; истребители миноносцев «Стерегающий», «Страшный», «Громкий», «Блестящий», «Безупречный», «Внушительный», вспомогательный крейсер «Урал»; **Япония** – миноносцы 34, 35, 42.

Японская береговая артиллерия потопила броненосцы «Ретвизан», «Пересвет», «Победа», «Полтава»; бронепалубный крейсер «Паллада»; минный заградитель «Амур», вспомогательный крейсер «Ангара»; канонерки «Гиляк», «Бобр».

Артиллерией и торпедами потоплен броненосец «Суворов».

Торпедами потоплены броненосец «Наварин», броненосные крейсера «Нахимов», «Мономах», миноносец «Лейтенант Бураков».

**Крейсер I ранга «Варяг» (предвоенный снимок)**



На минах погибли: **Россия** – броненосец «Петропавловск»; бронепалубный крейсер «Боярин»; минный заградитель «Енисей»; канонерка «Гремящий», истребитель миноносцев «Выносливый»; **Япония** – броненосцы «Хатсусе», «Ясима»; бронепалубный крейсер «Такасаго»; канонерки «Сайен», «Хейен», «Каймон»; авизо «Мияко»; истребитель миноносцев «Акацуки»; миноносцы 48, 53.

Навигационные аварии: Россия – бронепалубный крейсер «Изумруд»; истребители миноносцев «Внимательный», «Бурный»; миноносец № 204; **Япония** – бронепалубный крейсер «Иосино»; канонерка «Атаго»; миноносцы 69, 51.

Затоплены собственной командой: броненосец «Севастополь», бронепалубный крейсер «Варяг»; канонерки «Кореец», «Сивуч», «Отважный»; истребители миноносцев «Буйный», «Боевой», «Бдительный», «Разящий», «Сильный», «Расторопный», «Быстрый».

Незаконно захвачен противником истребитель миноносцев «Решительный».

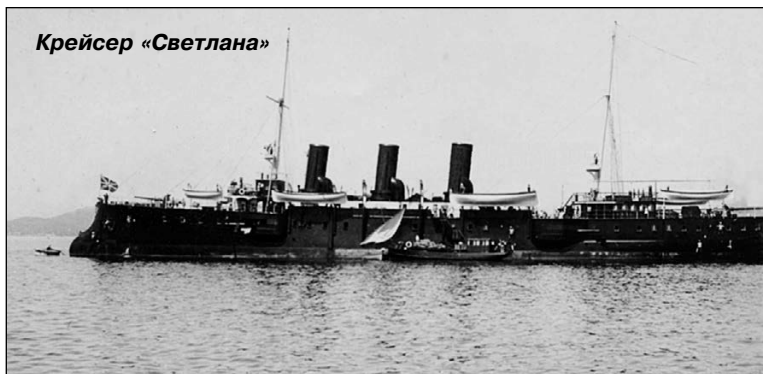
Далее делаем простейший подсчет. Непосредственно в боях погибли у России 6 броненосцев, 4 броненосных крейсера, 2 бронепалубных крейсера, 6 истребителей миноносцев, один миноносец и один вспомогательный крейсер. Япония в боях потеряла **три миноносца**. Ну и какое чудо, какая альтернатива

поможет победить такому флоту? Разве что фокусник со своим «Ахалай-махалай» – и бульон готов. Нет, правильно написал В.И. Ленин по этому поводу: «Гроб поваленный – вот чем оказался царизм в области военной защиты, наиболее близкой и родной ему».

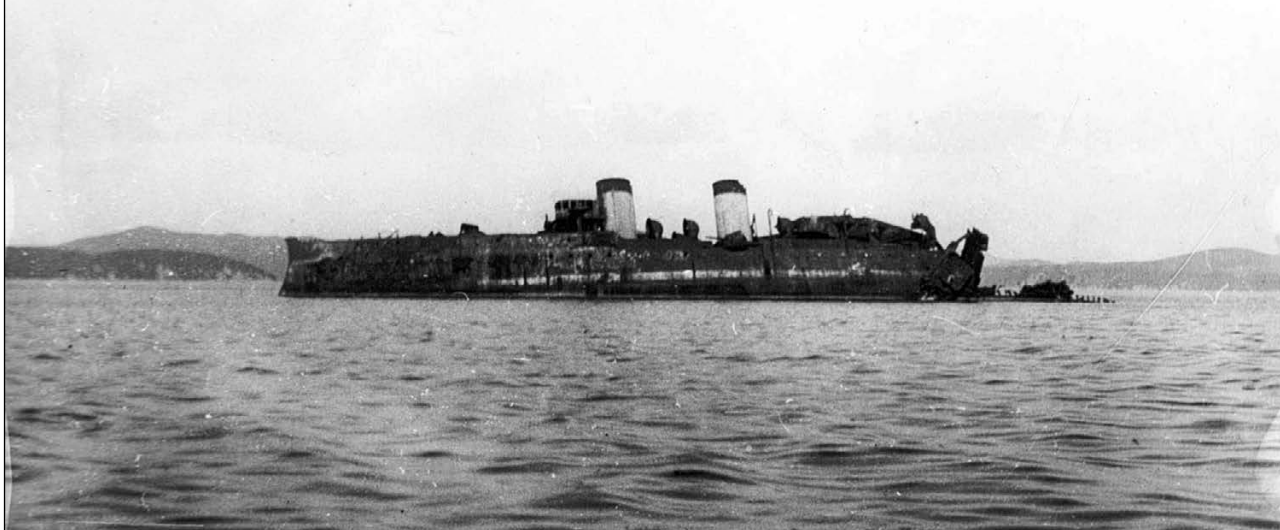
\*\*\*

Каковы же были итоги морской войны образца 1905 года? Альфред Тайер Мэхен мог бы порадоваться. Линейный корабль показал себя истинным владыкой морей, исход войны был решен генеральными сражениями. На чертежных досках уже появились контуры новых, еще более

**Крейсер «Светлана»**



**Крейсер II ранга «Изумруд» на камнях в бухте Святого Владимира**

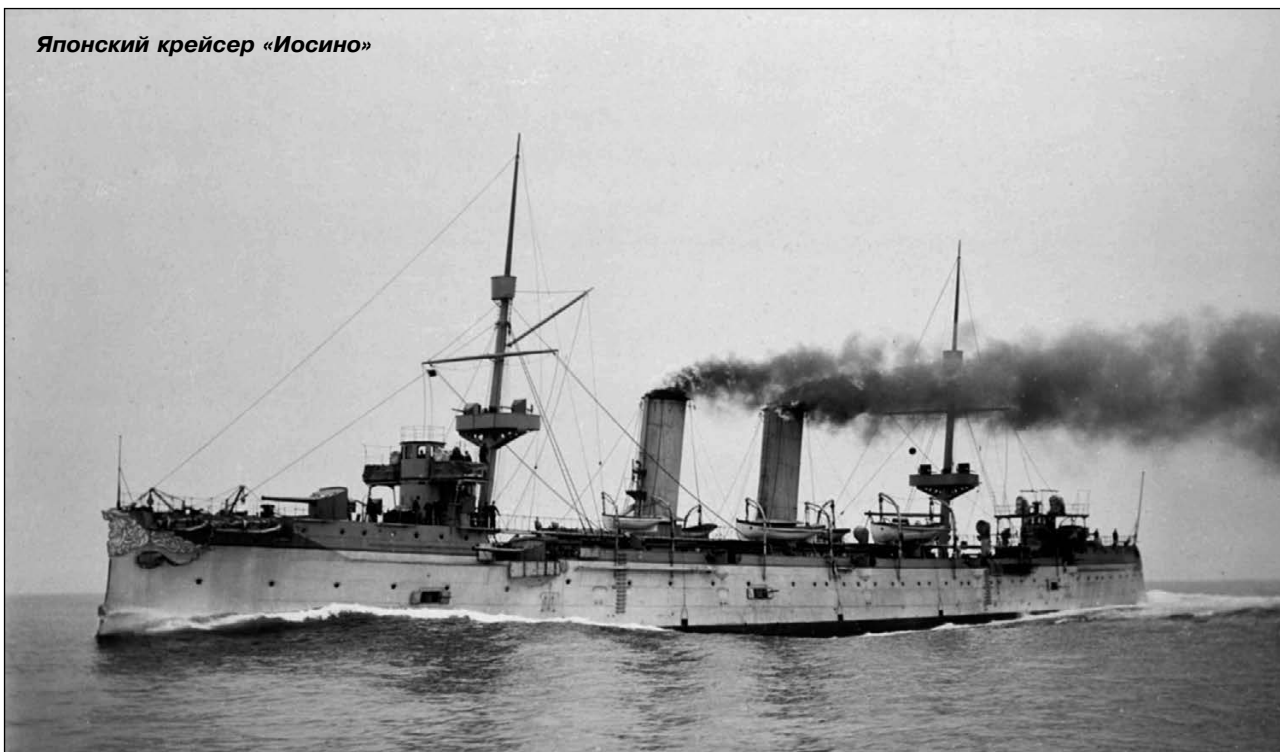


мощных кораблей – дредноутов. Главным аргументом в сражении осталась артиллерия, корабельные торпеды, которых страшно боялись оба противника, оказались не слишком эффективными. Крейсерская война, как и предсказывал Мэхен, не оказала серьезного влияния на ход военных действий, хотя и потрепала нервы японцам.

Но в то же время на безоблачном горизонте славного царствования линейного корабля появились первые облачка. Выяснилось, что подлое невидимое оружие

морская мина может серьезно стеснить действия флота. Потребовалось также организовывать и налаживать повседневную деятельность флота: вылазки миноносцев, разведку, траление, постановку собственных минных заграждений... Адмиралы к такому не привыкли, они жаждали великолепной вспышки, крупного сражения, славы Трафальгара – а тут траление на землеотвозных шаландах. И все-таки будущее флота виделось им великолепным. Тем более ужасным оказались разочарования Великой Войны.

**Японский крейсер «Иосино»**



# Новые корабли

Русско-японская война стала звездным часом классического броненосца, однако именно тогда начался и его закат. Буквально через год появился знаменитый корабль, который не сделал ни одного выстрела по противнику, но при этом перевернул все военное кораблестроение. Однако не стоит понимать все слишком примитивно. «Вода была безвидна и пуста, и Ройял Нэйви носился над волнами. Но явился Джеки Фишер и сказал: «Да будет «Дредноут». И стал «Дредноут». На самом деле эволюция линейного корабля протекала гораздо более сложно и запутано.

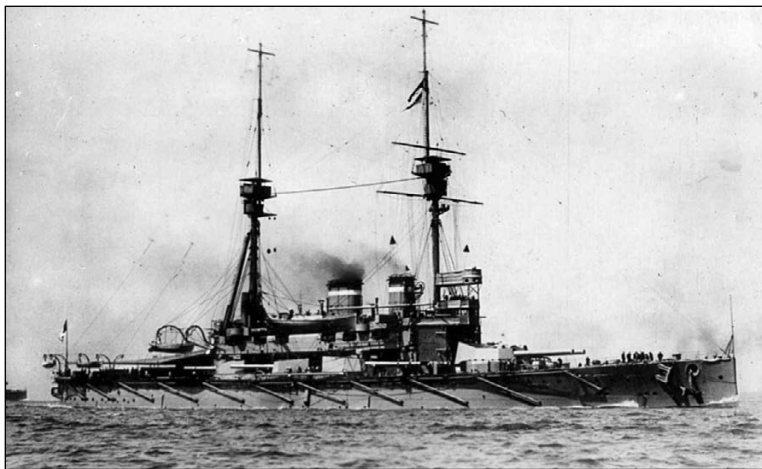
Но сводить все к лихорадочному строительству одних только дредноутов было бы неверно. Военное кораблестроение за 9 лет, отделяющих русско-японскую войну от Первой мировой, претерпело столько изменений, что справедливо будет поговорить об этом не-

много подробнее. Этот период с полным основанием можно назвать эпохой революционных потрясений.

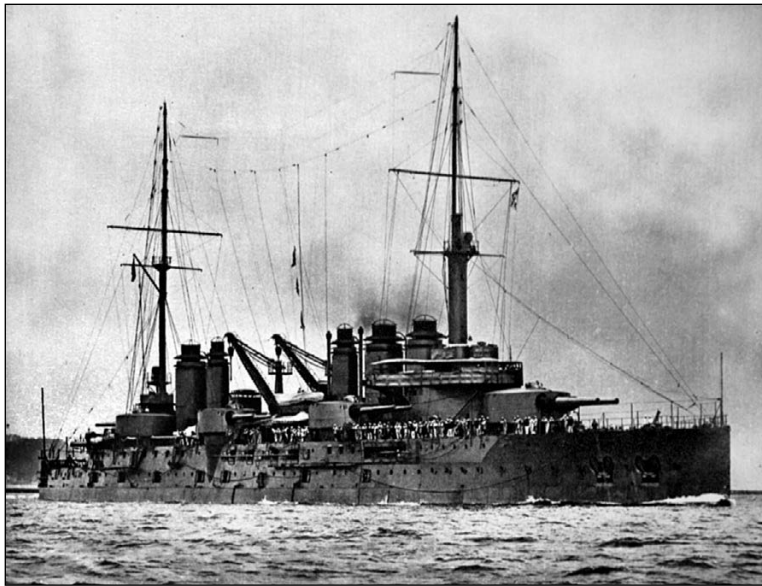
К этому времени уже появились так называемые переходные броненосцы. Именно в 1905 году в состав Королевского флота вошли броненосцы типа «Кинг Эдвард VII», вооруженные вдобавок к 305-мм орудиям еще и 4 орудиями калибра 234 мм, установленными в броневых башнях. Англичане всегда являлись законодателями моды в области строительства линкоров и пример подали заразительный. С лихорадочной поспешностью все флоты начали обзаводиться броненосцами данного типа. 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 «Дредноут» стал подлинной 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



**Английский преддредноут «Лорд Нельсон»**



**Французский преддредноут «Дантон»**



### Японский преддредноут «Аки»

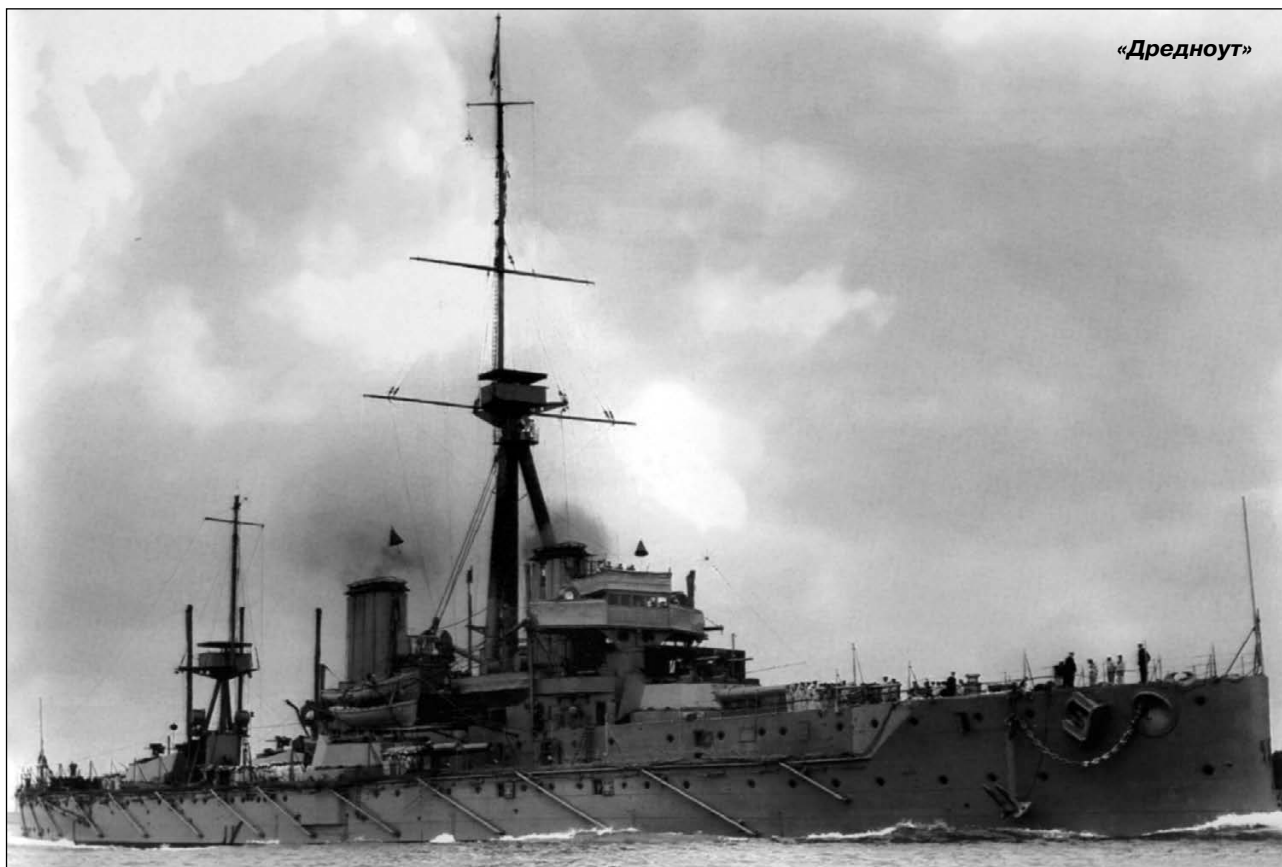
ведь корабль-то предназначался для линейного боя в составе кильватерной колонны, а не для самостоятельных смелых рейдов!

Но заглянем на минутку в Америку. Проект «Мичигана» был составлен раньше, чем проект «Дредноута». Американский 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 два месяца позже «Дредноута», а вошел в строй и вовсе на три 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

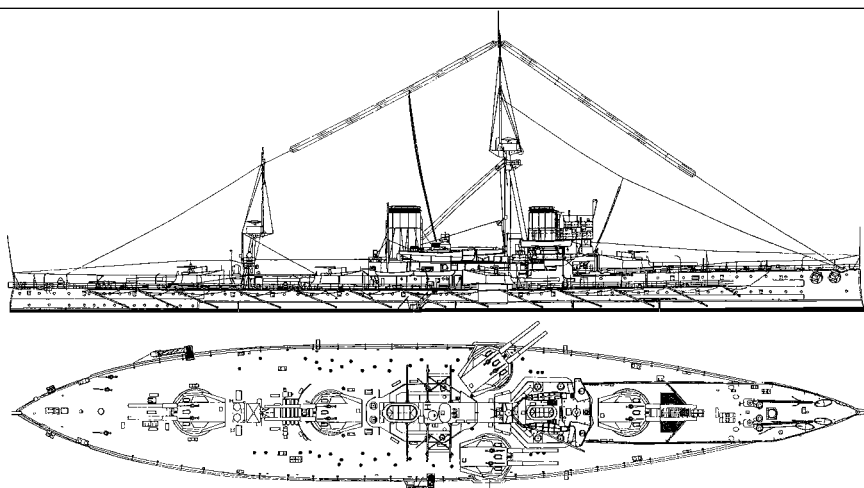


центральной наводки орудий главного калибра. В то же время он оказался единственным из британских линкоров, в одиночку потопившим корабль противника. Да еще какого противника! 8 марта 1915 года под форштевень «Дредноута» попала германская подводная лодка U-29 капитан-лейтенанта Отто Веддингена, злого гения Королевского флота, потопившего 4 британских крейсера. И под занавес – «Дредноут» оказался единственным из британских линкоров, выведен-



«Дредноут»

«Дредноут»



ным 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. Ерунда! 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 получили 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. Его 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 кабельтов. Чаще всего горизонт был 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 увыв. 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 выделяв для менее важных отсеков. Вероятно, идея была простой. Под шквал средних

Немецкий дредноут «Нассау»



снарядов линкор не попадет, а тяжелый снаряд броня толщиной 100 мм все равно не остановит. Если рассчитывать на дуэль линкоров, то следует проектировать защиту против единичных попаданий крупных снарядов. Правда, и американцы пришли к такой идее не сразу, знаковым стал линкор «Невада», заказанный 4 марта 1911 года. Произошло возрождение цитадельного броненосца на качественно иной основе! 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 «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 поясом в 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 «Севастопо-



**Американский дредноут «Мичиган»**

ля» 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 «супер-дредноутов». 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».



**Русский дредноут «Полтава»**

**Английский сверхдредноут «Куин Элизабет»**



Поистине революционным выглядит проект британских линкоров «Куин Элизабет», ведь на них произошел отказ от угля, использовавшегося в качестве топлива более полувека. Дело в том, что угольные корабли слишком сильно зависели от качества угля. Очень показателен один австралийский эксперимент. Линейный крейсер «Аустралия» на испытаниях в час израсходовал 10 тонн кардиффа, чтобы при 15 работающих котлах развить скорость 16 узлов. Но ему же потребовались 16 тонн австралийского угля и полный комплект из 31 котла, чтобы развить ту же самую скорость. Напомним также, что бурый вестфальский уголь заметно уступал кардиффу по качеству. Поэтому никого не должна удивлять радиограмма линейного крейсера «Фон дер Танн» во время выхода в апреле 1918 года: «Не могу дать более 21 узла из-за плохого угля. Расход угля на 50 процентов больше обычного». Это объясняет многие загадки морских боев в Северном море.

Революционным стало и появление 381-мм орудий, но не само по себе, а потому, что с этого момента был

окончательно нарушен принцип эквивалентности артиллерии и брони. Говоря проще, броня должна выдерживать попадания снарядов тех орудий, которыми вооружен этот корабль. Ни один из линкоров Первой мировой войны не был рассчитан на попадания 381-мм снарядов на реальных дистанциях боя, то же самое можно сказать о 406-мм снарядах и линкорах Второй мировой, про 456-мм орудия вообще лучше промолчать. Апофеозом этой разбалансировки стали линейные крейсера, выродившиеся в конце концов в совершенно безумные проекты, вроде «Корейджеса» с его 381-мм орудиями и 76-мм броней или американского «Лексингтона» (406-мм и 178-мм соответственно).

Вот мы и перешли к не менее противоречивому классу военных кораблей – линейным крейсерам. Дело в том, что 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. Спра-

**Один из «белых слонов» адмирала Фишера:  
«легкий линейный крейсер» «Корейджес»**



виться 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 отличают мощное бронирование, сильное вооружение и ограниченный радиус действия. Они предназначаются для участия в эскадренном бою и должны иметь возможность сражаться с броненосцами. Не даром в итальянском флоте эти корабли и числятся как броненосцы 2-го 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 удается 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 могло 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».

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

**Линейный крейсер «Инвинзибл» (снимок 1909 г.)**





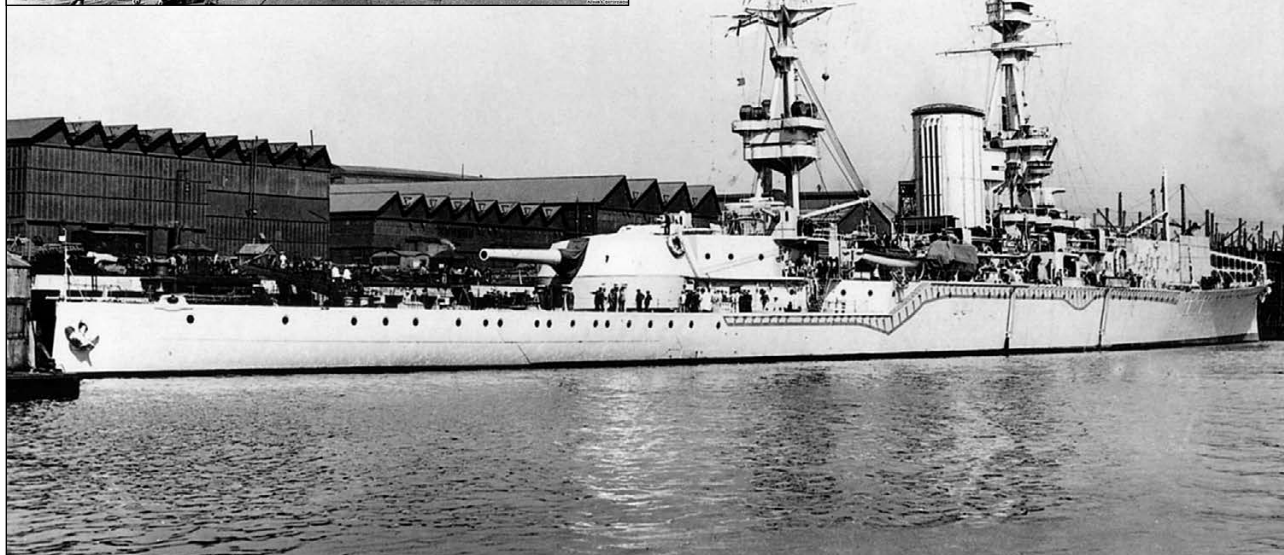
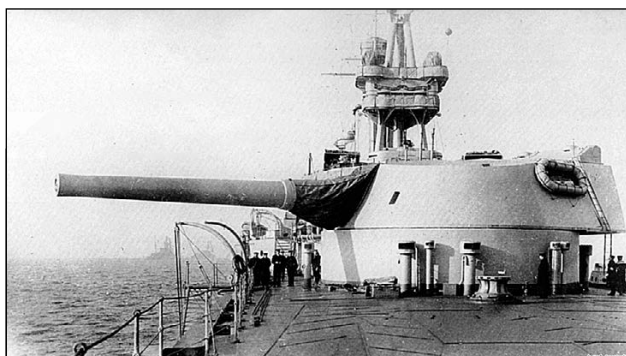
башенная – даже 254 мм. Не менее фантастические данные приведены и в графе «Скорость». Все 3 корабля якобы превысили 28 узлов. Еще более внушительно выглядели следующие серии линейных крейсеров. Но выдумка обернулась против самих же хитрецов. Немцы попались еще раз, поверив завышенным характеристикам. 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, столлик 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 будут делать эти картонные крейсера после того, как противник создаст свою собственную систему управления огнем? Ведь конструктора сразу предупрежда-

ли, что толстую палубную броню установить будет просто невозможно. Тем более что перед счастливыми обладателя кораблей нового класса сразу маячила масса соблазнов, самый опасный из которых предугадал контролер 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, что адмирал впал в обычный старческий маразм, когда 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 –

**«Легкий линейный крейсер» «Фьюриес» и его главный калибр – чудовищное 457-мм орудие (на врезке)**



**Линейный крейсер «Рипалс» вскоре после вступления в строй. Огромный корабль нес мощные 381-мм орудия, но при этом имел тонкую (всего 152 мм) бортовую броню**



Фальшивый). Столь же непочтительно отзывались они и о «Ринауне» с «Рипалсом».

Впрочем, хватит о линкорах. Поговорим немного о других классах кораблей ведь воевали и они. Следующими на очереди стоят крейсера. С ними дело обстоит гораздо проще. Сначала никаких революционных переворотов в этом классе кораблей не произошло, они плавно эволюционировали. Паровые машины сменились турбинами, тихо отмерли орудийные казематы, а коллекция разнообразных калибров усохла до нескольких палубных 152-мм орудий, желательного расположенных в диаметральной плоскости корабля. При этом англичане и немцы в ходе войны перевооружили по новым стандартам все старые корабли, какие можно было. Причем выбор именно такого калибра объясняется предельно просто. Эти снаряды весили около 45 кг, то есть их еще можно было подавать к орудиям вручную без особых проблем. Между прочим, столь же прозаически объясняется и переход японцев на калибр 140 мм. Низкорослым японцам нормальные европейские снаряды оказались не по плечу. Зато российские крейсера типа «Светлана» на фоне общих тенденций развития класса крейсеров выглядят некими пришельцами из прошлого вроде бронтозавров. Переход к более мелким 130-мм орудиям, да еще расположенным частично в казематах побортно, разумным объяснениям не поддается.

Но потом и здесь не обошлось без революции. Прославленный Королевский флот наступил на горло собственной песне, точнее на горло ей наступил все тот же Джеки Фишер, когда затеял фундаментальное перераспределение сил британского флота. Прежде всего, он стянул все крупные корабли в английские воды, уб-

рав их из Средиземного моря и с Дальнего Востока. Адмирал, исходя из новых военно-политических реалий и старого принципа «кто хочет быть сильным везде, не будет сильным нигде», решил базировать все линейные корабли исключительно на английские порты. Он также отправил на слом огромное число старых небольших крейсеров и колониальных шлюпов, ранее демонстрировавших британский флаг по всему миру, утверждая, что они не сумеют ни сражаться, ни удрать от серьезного противника. Кстати, судьба крейсера «Пегасус», потопленного более новым «Кенигсбергом», это блестяще доказала.

Но главным последствием реформ Фишера стало другое – Англия отказалась от строительства океанских крейсеров! Неслыханно! Защиту святая святых – британской торговли – поручили наиболее крупным кораблям из уцелевших после побоища, учиненного Фишером. Резко оборвалась линия защитников торговли – британских броненосных крейсеров: «Кресси», «Дрейк», «Кент», «Девоншир»... А далее ничего. Британские верфи переключаются на строительство небольших по размерам эскадренных крейсеров, при-

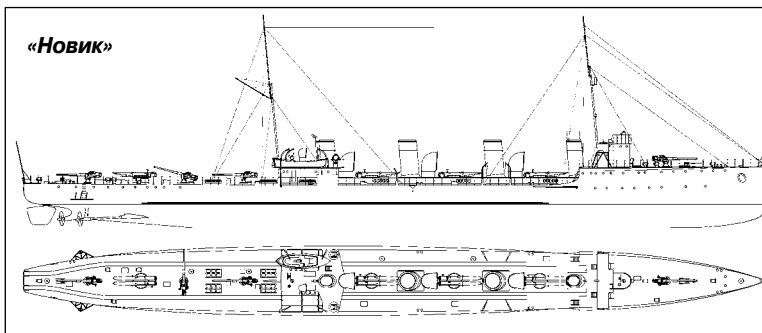
**Английский крейсер «Аретуза»**



Русский эсминец «Новик» на Неве, август 1913 г.



«Новик»



званных служить разведчиками при линейных эскадрах и лидерами флотилий эсминцев. Их ограниченная дальность плавания загодя отсекала всякую возможность океанского крейсерства. Но при этом англичане вводят две новые черты. Начиная с крейсеров типа «Аретуза» **обязательным** становится наличие броневое пояса на любом корабле класса крейсеров, собственно, «Аретузы» сначала так и назывались – «малый броненосный крейсер». А позднее, после некоторых колебаний и поисков, крейсера вслед за линкорами становятся монокалиберными и линейным расположением, такими микро-дредноутами. Самое любопытное, что рискованный шаг Фишера оказался правильным, единственной страной, которая продолжала строительство крейсеров в этот период, была

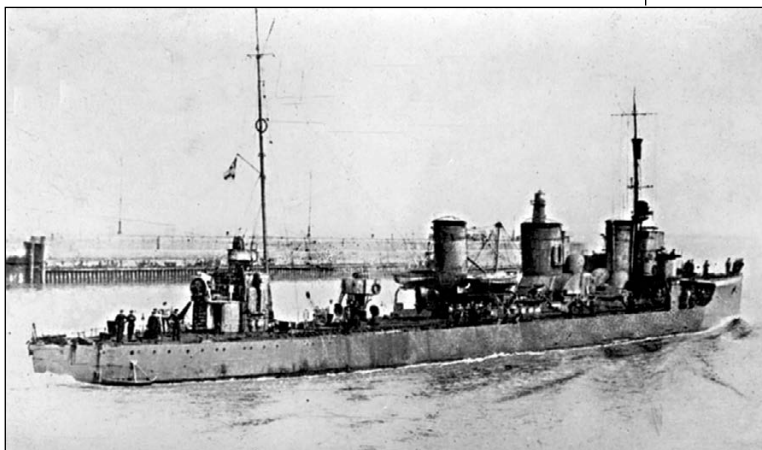
Германия, но ее корабли тоже не годились для океанских рейдов. Поэтому, если британским защитникам торговли и предстояла встреча с каким-либо противником, это мог быть только вспомогательный крейсер, а для его уничтожения вполне хватало и устаревшего «Гиацинта».

Столь же гладко проходила эволюция эскадренных миноносцев, хотя и здесь каждый флот получил свой собственный результат. Англичане больший упор сделали на артиллерийское вооружение этих кораблей, полагая, что они будут заниматься отражением атак вражеских эсминцев. Зато немцы как раз наоборот усилили торпедное вооружение в ущерб артиллерии. Например, если вспомнить знаменитый бой «Новика» с двумя новейшими германскими эсминцами V-99 и V-100, то сразу следует сказать, что русский корабль по артиллерийской мощи превосходил обоих своих противников, **вместе взятых**. В книге «Эскадренный миноносец «Новик», посвященной этому действительно прекрасному кораблю, написана заведомая ложь. Германские эсминцы во время боя 17 августа 1915 года были вооружены 4 орудиями 88 мм каждый. 105-мм орудия они получили только в ходе модернизации в следующем году.

Вообще с германскими эсминцами связано много заблуждений. Долгое время критики утверждали, что германские эсминцы превосходят своих британских противников во всех отношениях. Казалось, что с этим нельзя спорить, особенно когда выяснилось, что немцы строят самые крупные эсминцы в мире. Но послевоенные испытания вскрыли совершенно противоположное. Почти во всех отношениях британские эсминцы оказались более боеспособными. Действительно, немцы создали типы S-113 и V-116, вооруженные 4 150-мм орудиями. Однако эти корабли имели слишком большой верхний вес, ненадежные машины и отвратительную мореходность. Похоже, пристрастие немцев к тяжелым орудиям происходило от нехватки легких крейсеров. Однако полученные гибриды были лишены достоинств обоих классов, зато сочетали все их недостатки.

Недостатком 150-мм орудий было резкое увеличение верхнего веса, снижающее остойчивость. Вдобавок слишком тяжелые боеприпасы затрудняли зарядание. Главным преимуществом более мелких германских эсминцев было их 105-мм орудие, которое оказалось значительно легче британских 102-мм и имело больший угол возвышения. Однако это преимущество сводилось на нет малой высотой борта всех германских эсминцев.

**Немецкий эсминец В-97, однотипный с V-99 и V-100. Корабли этой серии были оснащены механизмами, заказанными до войны Россией для эсминцев типа «Новик»**



**Немецкий эсминец V-116 вскоре после вступления в строй**

Главным здесь стала эволюция не кораблей, а оружия. Торпеды 1914 года отличаются от торпед 1904 года, как небо от земли. Прежде всего, увеличился калибр и, соответственно, увеличился вес заряда. Усовершенствованные гироскопы позволяли торпедам более уверенно держать курс. Но что гораздо важнее, на торпедах появились подогреватели, теперь их машины приводились в действие уже не сжатым воздухом, а горячей парогазовой смесью, что резко увеличило дальность и скорость хода. Вот теперь торпеда стала по-настоящему опасным оружием.

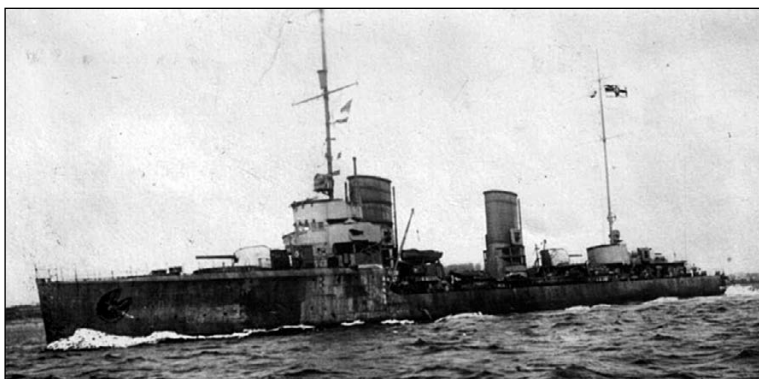
Рывок был сделан в самом конце Первой мировой войны, когда эсминцы вышли в океан, первыми это сделали известные британские «V и W». После долгих испытаний в 1919 году начальник кораблестроительного отдела смог сообщить, что возвышенные орудия британских эсминцев типа «V» делают их во всех отношениях превосходящими германские эсминцы. Приведем рапорт командира «Вивиена» капитана 2 ранга Ингланда, сделанный в июне 1919 года, который показывает, что это означало на практике:

«Я сопровождал В-98 (1374 тонны) в море для перевозки почты из Германии. (Мы должны были доставить письма на интернированные в Скапа германские корабли.) Ветер был 6 – 7 баллов SO, сильное волнение. Я опробовал разные скорости, от 10 до 20 узлов.

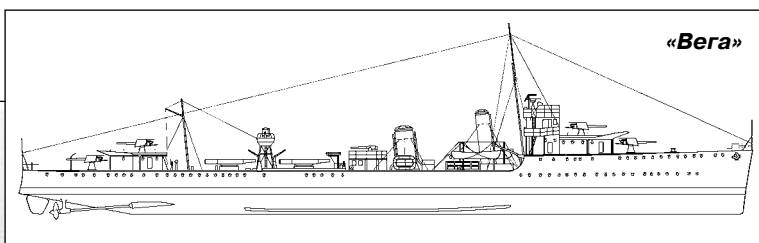
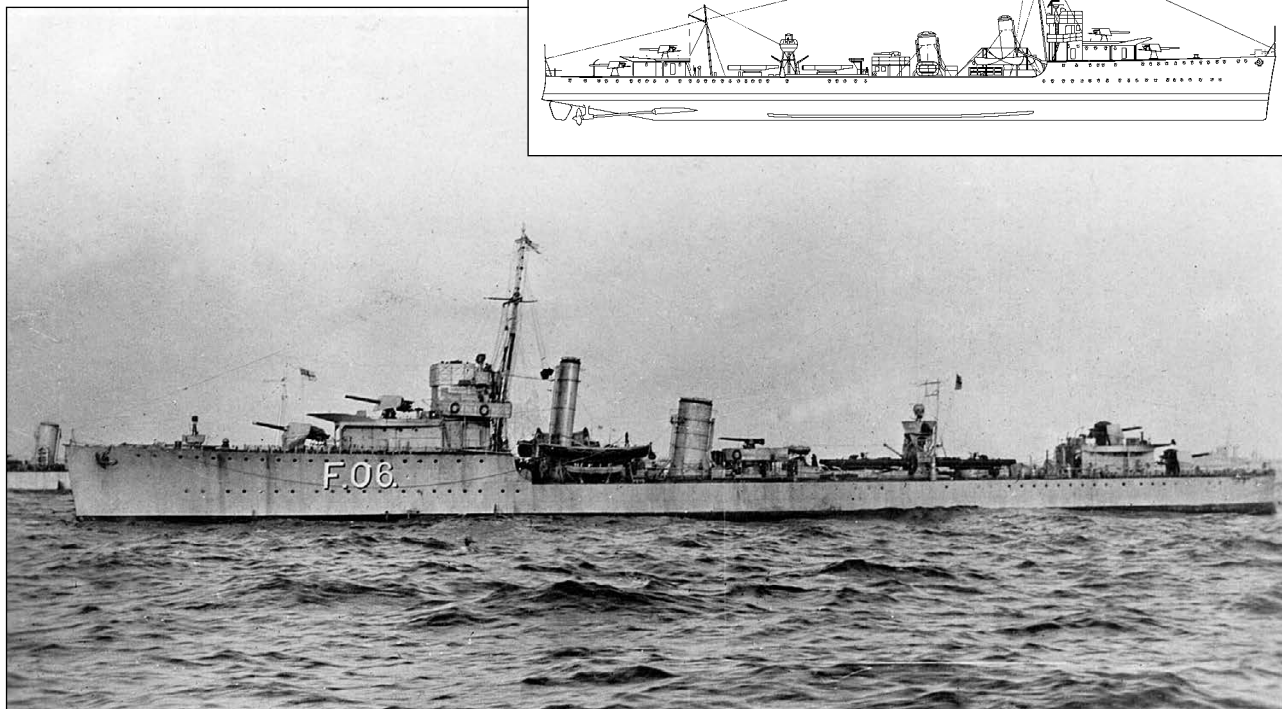
Оказалось, что, двигаясь против ветра со скоростью 15 узлов, немец чувствует себя очень плохо по сравнению с моим кораблем, так как принимает много воды. Настолько много, что, прибыв в точку встречи, я долгое время не мог найти ходовой режим, который облегчил бы его положение.

Я полагаю, что он не мог сражаться на такой скорости, хотя мой собственный корабль не испытывал никаких трудностей, кроме орудия № 1. Верхний мостик «Вивиена» оставался совершенно сухим, и я не видел необходимости одевать дождевик».

Из рапорта командира «Вивиена» можно видеть, что британский эсминец имел орудия, торпедные аппараты и личный состав гораздо выше ватерлинии и должен был в бою вести себя гораздо лучше. Даже более мелкие корабли типа «S» превосходили германские корабли соответствующего тоннажа. Можно пой-



**Внизу: английский эсминец «Вектис» – представитель многочисленного семейства «V/W»**



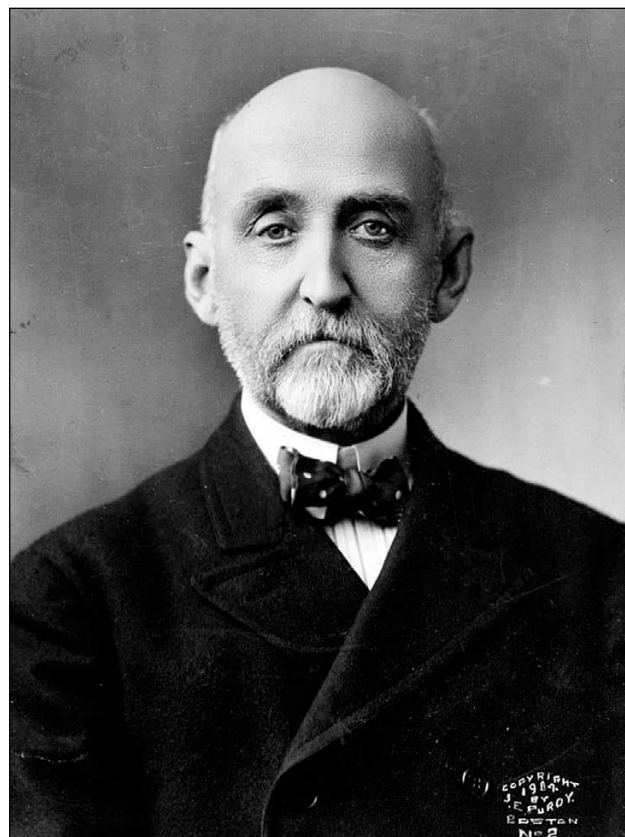
ти дальше. Эсминцы «модифицированный W» вполне могли поспорить с легкими крейсерами типа «Аретуза». Их 120-мм орудия и торпедные аппараты могли использоваться в такую погоду, которая полностью сводила на нет преимущество 152-мм орудий крейсера, так как «Аретуза», несмотря на свои 4000 тонн водоизмещения, имел малую остойчивость и высоту борта. Этот пример показывает, что не следует полагаться на бумажные справочные книги. Гораздо более важны реальные характеристики корабля.

Но если корабли эволюционировали довольно бурно, то в области стратегии довольно четко обрисовался кризис идей. Все, что было заложено в основу морской стратегии почти всеми воюющими державами, оказалось неверным. А если плох фундамент, то здание просто не может быть надежным. В сухопутных кампаниях это проявилось более отчетливо, но и над морской войной витала тень некоей неопределенности и противоречия. Особенно четко это проявилось на примере Германии, вся стратегия которой имела ярко выраженную континентальную направленность. Этого давления не сумел избежать даже создатель германского флота адмирал фон Тирпиц, который, судя по всему, не слишком понимал, а как, собственно, следует применить откованный им же самим меч.

Властителем дум всех флотских офицеров в начале века стал американец Альфред Тайер Мэхен. Перед ним отступил в тень даже известный британский теоретик Ф. Коломб. Во время визита Мэхена в Англию в 1893–1895 годах Адмиралтейство устроило ему такую пышную встречу, какой не удостаивались даже королевские особы. Торжественный обед у Первого лорда Адмиралтейства. Банкет в Сент-Джеймском дворце у лорд-мэра Лондона. Торжественный прием в клубе Королевского флота, устроенный по инициативе более чем 100 адмиралов и капитанов 1 ранга. Прием у королевы Виктории. Прием у принца Уэльского. Приемы у лидеров консервативной и либеральной партий. Степень доктора права Оксфордского университета. Степень доктора права Кембриджского университета.

В целом теория морской силы сводилась к небогатому набору довольно простых постулатов. Цель – господство на море. Достигается путем уничтожения вражеского флота или путем его полного изгнания с морских просторов. Инструмент достижения цели – линейный флот. Становой хребет всякого флота – линейный корабль, который в силу необходимости действует в сопровождении крейсеров и эсминцев. Средство достижения цели – генеральное сражение или тесная блокада портов противника. В результате парализуется морская торговля неприятеля и обеспечивается собственная. О различных мелких неприятностях, доказавших, что морская мощь не всесильна, постарались забыть. Например, затеявая Дарданеллскую операцию, Черчилль и Фишер не стали вспоминать об экспедиции адмирала Дакуорта в начале XIX века. В свое время он сумел форсировать Дарданеллы и подошел к Константинополю, но только решительно ничего этот успех англичанам не принес. Разговаривать с Дакуортом турки не стали, а на обратном пути его эскадра понесла серьезные потери.

Прямым следствием британского господства на море стала морская блокада, которая, в свою очередь, привела к экономической блокаде Германии.



**Альфред Тайер Мэхен**

Многие называют эту блокаду основной причиной краха Германии. Во время выработки условий мирного договора адмирал Битти прямо заявил маршалу Фошу: «Мы отдали вам их армии, отдайте нам их флот». Действительно, блокада нанесла тяжелый удар экономике Германии, но был ли этот удар смертельным? Сомневаюсь. В годы Второй мировой войны блокада была еще более полной и прочной, однако экономика Третьего рейха до последнего дня функционировала исправно, а максимум производства вооружений пришелся на 1944 год, в разгар стратегических бомбардировок, о чем в Первую мировую военное командование обеих сторон могло лишь мечтать.

Германию, как и много позднее Советский Союз, сожрала милитаризованная экономика. Ведь практически все мирные производства были свернуты, а это неизбежно вело к нищете и голоду оставшегося в тылу населения. Да, с одной стороны, в Германии в годы войны, по разным данным, от голода умерло от 400 до 700 тысяч человек, а печально известная «брюквенная зима» 1916/17 года стала вечным кошмаром для немцев. Но виновата в этом была не столько британская блокада, сколько «программа Гинденбурга». Во всем импорте Германии, да и других европейских стран имелась лишь одна важнейшая статья – азотные удобрения, без которых невозможно собирать нормальные урожаи. Однако в 1915 году германские химики нашли способ связывать атмосферный азот, так как для производства пороха требовались огромные коли-





**Альфред Тайер Мэхен**

чества аммиачной селитры, после этого блокада перестала быть удавкой на шее Германии. Без марокканских апельсинов и бразильского кофе обойтись можно. Но при этом вся селитра шла на пороховые заводы, а не на поля в качестве удобрения. Количество занятых в сельском хозяйстве сократилось на 1,5 миллиона человек, а качество обработки угодий и урожая сократились совершенно непропорционально. В результате средний немец в 1917 году имел рацион более скудный, чем узник концлагеря в 1943 году!

Германия оказалась не в состоянии создать флот, способный оспорить британское господство на море. Несмотря на все успехи промышленности, германское кораблестроение уступало английскому. Попытки договориться о каком-то определенном соотношении сил и притормозить разорительную для обеих стран гонку морских вооружений провалились. Германия настаивала на соотношении численности линейных флотов 7 : 5, Британия требовала 3 : 2. Соглашения достичь не удалось, и англичане в итоге заявили, что будут строить два корабля на каждый немецкий. Самое интересное, что они в этом почти преуспели. Поэтому адмирал фон Тирпиц совсем не рвался начинать войну, тогда как армия только этого и желала. В Германии Молотке одержал победу над Мэхеном.

Тогда Тирпиц выдвинул так называемую «теорию риска». Германия должна была построить флот, достаточно сильный для того, чтобы ни один флот мира (читай – английский) не мог вступить с ним в сражение

без риска потерять свое господствующее положение. Однако утверждение, что британский флот прибегнет к ближней блокаде германских портов, оказалось совершенно ложным. Тирпиц не видел очевидного, ведь уже во время русско-японской войны были продемонстрированы преимущества дальней блокады. Ну и к тому же ориентация на заведомое поражение являлась заведомо порочной.

Оставалась извечная методика слабых – крейсерская война. Однако она оказалась эфемерным призраком, который на суровых военных ветрах очень быстро развеялся без следа, и Мэхен это предсказывал еще четверть века назад. Приведенная им статистика убийственна. В годы расцвета деятельности французских каперов потери англичан от их атак составляли около 2,5% торгового тоннажа. Но за этот же период потери торгового флота в различных авариях и катастрофах составили 2,2%. И это при том, что ранее каперы слонялись по океанам десятками, а теперь ни одна страна не в состоянии была вывести в море более 5 – 7 рейдеров одновременно. «Крейсерская война не может вестись самостоятельно... При отсутствии поддержки крейсер может только торопливо отходить на небольшое расстояние от дома, и его удары, хотя и болезненные, не могут быть роковыми», – писал Мэхен и был абсолютно прав.

Подводные лодки, «подлое и чертовски неанглийское оружие», оружием стали далеко не сразу. Качественные изменения начали происходить лишь в конце 1915 года, а до того все еще оставалось загадкой: подводная лодка опаснее для противника или для собственного экипажа? Обращает на себя внимание и еще один интересный нюанс. Подводные лодки продемонстрировали полную беспомощность в борьбе с современными военными кораблями. Их жертвами, как правило, становились устаревшие броненосцы и броненосные крейсера. В свой актив немцы сумели записать только новые легкие крейсера «Ноттингем» и «Фалмут», потопленные 16 августа 1916 года во время одного из выходов Гранд Флита в море. И это при том, что в 1916 году подводные лодки действовали в подчинении командования Флота Открытого Моря, которое специально разворачивало их перед базами британского флота. То есть, борьба с вражескими военными кораблями была их единственной задачей в тот период. Но с этой задачей германские субмарины не справились.

Рассказывать о других классах кораблей, появившихся уже в годы войны, мы не будем, потому что это займет слишком много места. Мы лишь упомянем, что появились специальные эскортные корабли, ориентированные на борьбу с подводными лодками, специализированные тральщики, гидроавианосцы. Англичане, не зная, куда деть тяжелые орудия, снятые с устаревших кораблей, увлеклись строительством мониторов. Но все эти корабли не повлияли на ход морской войны, которая, как казалось адмиралам в 1914 году, будет по-прежнему развиваться по вечным и неизблемым законам, установленным Мэхеном. Увы, разочарование пришло очень быстро, оказалось жестоким и полным. Катастрофу поочередно потерпели три кита тогдашнего военно-морского искусства – крейсерская война, классическая война с генеральным сражением линейных сил и даже новорожденная подводная война.

# Первая мировая — кризис идей

Первые месяцы войны получились богатыми на события, причем происходили эти события буквально по всему простору Мирового океана — от Японского моря до Гельголандской бухты. Однако бурное начало оказалось обманчивым, и вскоре налетевший шквал сменился мертвым штилем. Многие события стали результатом того, что адмирал Тирпиц и командование немецкого флота почему-то считали обязательным для себя демонстрировать имперский флаг повсюду, где только можно, а где нельзя — так просто обязательно.

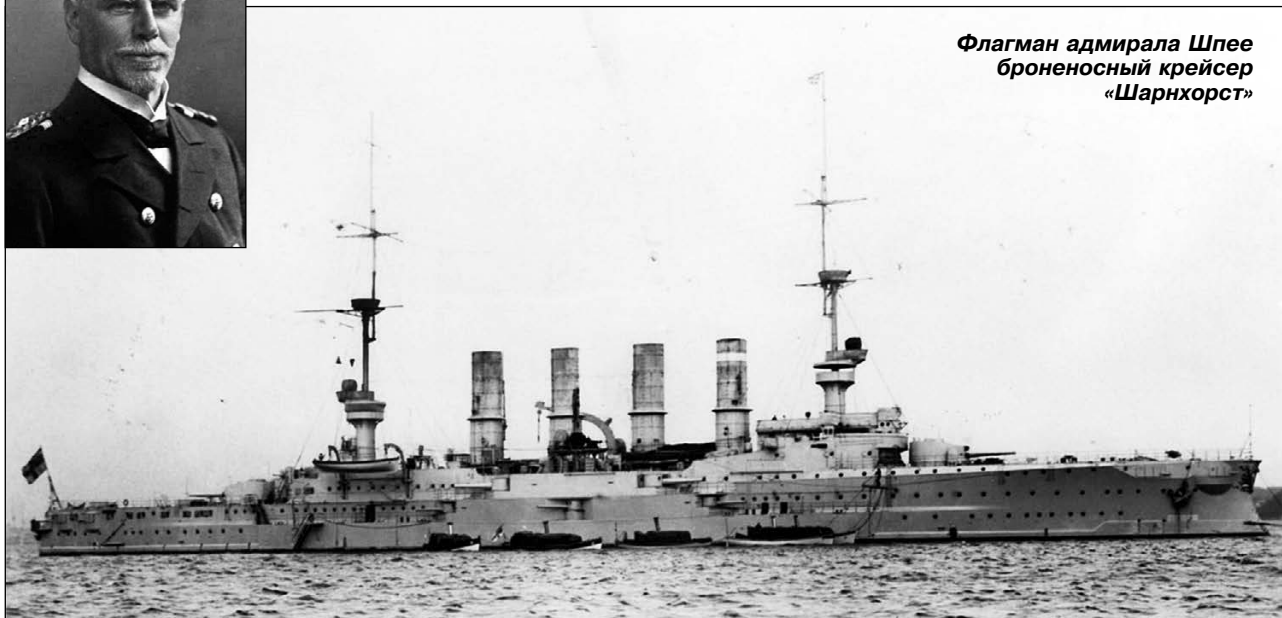
Прежде всего это относится к приключениям Kreuzergeschwader — эскадры адмирала фон Шпее. После реформы Фишера у англичан в Китае осталась лишь пара устаревших кораблей, ничуть не больше

имели французы в Индокитае, однако немцы держали в Циндао довольно новые броненосные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Осенью 1914 года планировалось вернуть их домой, и всерьез рассматривалась возможность замены новейшим линейным крейсером «Мольтке». Если судить по тому, как развивались события, это вполне могло создать англичанам серьезные проблемы.

Еще до начала войны адмирал фон Шпее поспешил покинуть Циндао, так как резонно опасался быть заблокированным там превосходящими силами союзников. Относительно позиции Японии никто не заблуждался, хотя японцы и промедлили с объявлением войны две недели. Фон Шпее собрал к себе все отдельные станции, находившиеся в различных портах Тихого океана, но самое странное, что при этом он не задумывался о ведении крейсерской войны. Единственное, чего желал адмирал, — по возможности незаметно прорвать

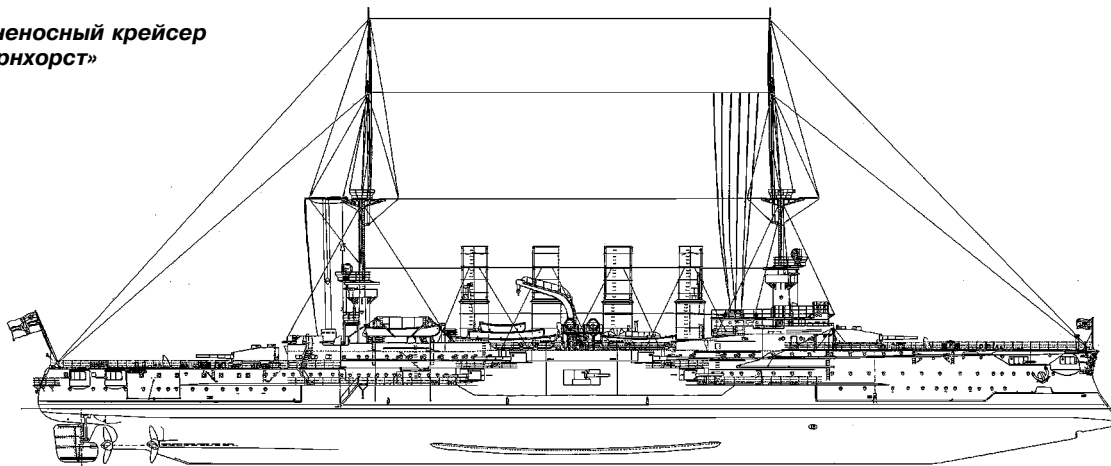


**Командующий немецкой эскадрой Максимилиан фон Шпее**



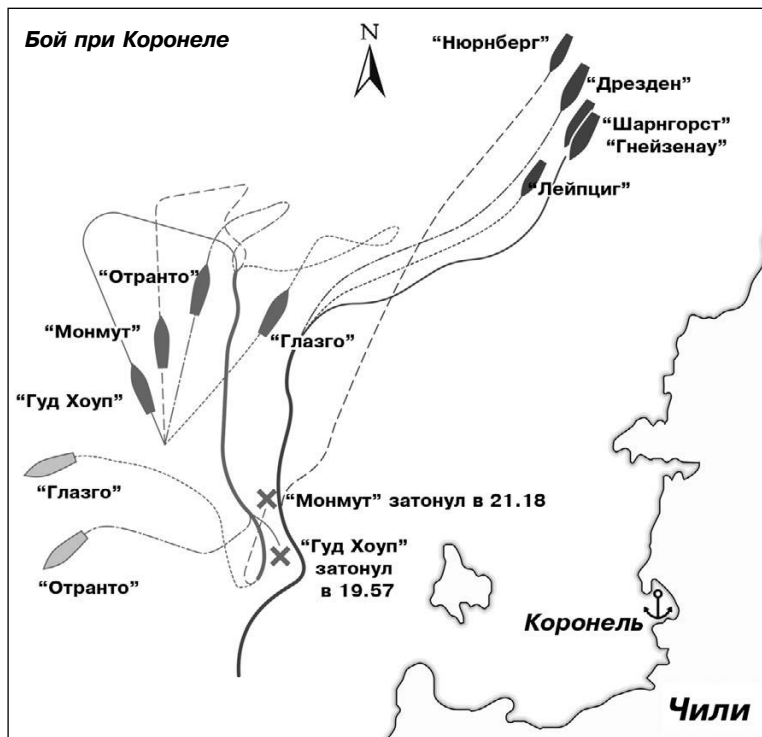
**Флагман адмирала Шпее  
броненосный крейсер  
«Шарнхорст»**

**Броненосный крейсер  
«Шарнхорст»**



ся обратно в Германию. С другой стороны, где-то это было справедливо: британское судоходство в центральной части Тихого океана не отличается особой интенсивностью. Однако командир крейсера «Эмден» капитан 1 ранга фон Мюллер настоял на том, чтобы его корабль все-таки был направлен в Индийский океан для действий против английских торговых судов, но об этом позднее.

Англичане не пытались всерьез охотиться за крейсерами фон Шпее, лишь австралийский флот, который занимался оккупацией германских владений на юге Тихого океана, на всякий случай подключил к операциям линейный крейсер «Аустралия» – даром, что ли, доминион потратил деньги на его строительство. Сам фон Шпее по дороге обстрелял какой-то там французский порт, но на том все и закончилось. Главные события развернулись, когда немецкая эскадра прибыла к берегам Чили. До сих пор британское Адмиралтейство не обращало на нее особого внимания, но совсем не отреагировать было нельзя. Поэтому на охоту за фон Шпее отправили собранную с бору по сосенке крейсерскую эскадру адмирала Крэдoka – пара старых



**Флагман адмирала Крэдoka броненосный крейсер «Гуд Хоуп» (снимок 1911 г.)**

кораблей, спешно укомплектованных резервистами. Результат получился катастрофическим – поражение в бою у Коронеля 1 ноября 1914 года, которое кое-кто сгоряча даже сравнил с «Тсу-Симой».

Лишь после этого эскадрой фон Шпее решили заняться всерьез, и в Южную Атлантику из состава Флота Метрополии были отправлены линейные крейсера «Инвинзибл» и «Инфлексибл». Существует расхожая легенда о том, что крейсера мчались на юг, сломя голову, хотя на самом деле это было спокойное плавание, мало отличающееся от выставочных вояжей мирного времени. Кроме них в Карибское море был направлен линейный крейсер «Принцесс Ройял». Так в первый и единственный раз немецким крейсерам удалось добиться дробления главных сил британского флота, но это ни в коем случае не их заслуга, а следствие ошибок Адмиралтейства. Если бы Крэдок получил выделенные ему броненосец «Канопус» и броненосный крейсер «Дифенс», поход адмирала фон Шпее закончился бы заметно раньше, а Флот Метрополии не оказался бы в щекотливом положении в связи с нехваткой линейных крейсеров.

Но в любом случае все это не затянулось. Уже 8 декабря адмирал фон Шпее решил атаковать Порт-Стэнли на Фолклендских островах, куда буквально накануне прибыли линейные крейсера под командованием адмирала Стэрди. Это избавило англичан от нудных



**Командующий английской эскадрой в битве при Коронеле адмирал Кристофер Крэдок**

**Эскадра вице-адмирала графа Шпее покидает Вальпараисо, 3 ноября 1914 г. Главным идет «Шарнхорст», за ним следуют «Гнейзенау» и «Нюрнберг». На переднем плане видны корабли чилийского флота**



поисков в открытом океане, добыча сама пришла к ним в руки. Всерьез анализировать этот бой не имеет никакого смысла, сражались корабли разных поколений, и удивительным является лишь то, сколько времени провозились англичане. Плохая подготовка артиллеристов и полнейшая бездарность адмирала Стэрди как тактика сыграли свою роль. Однако, один

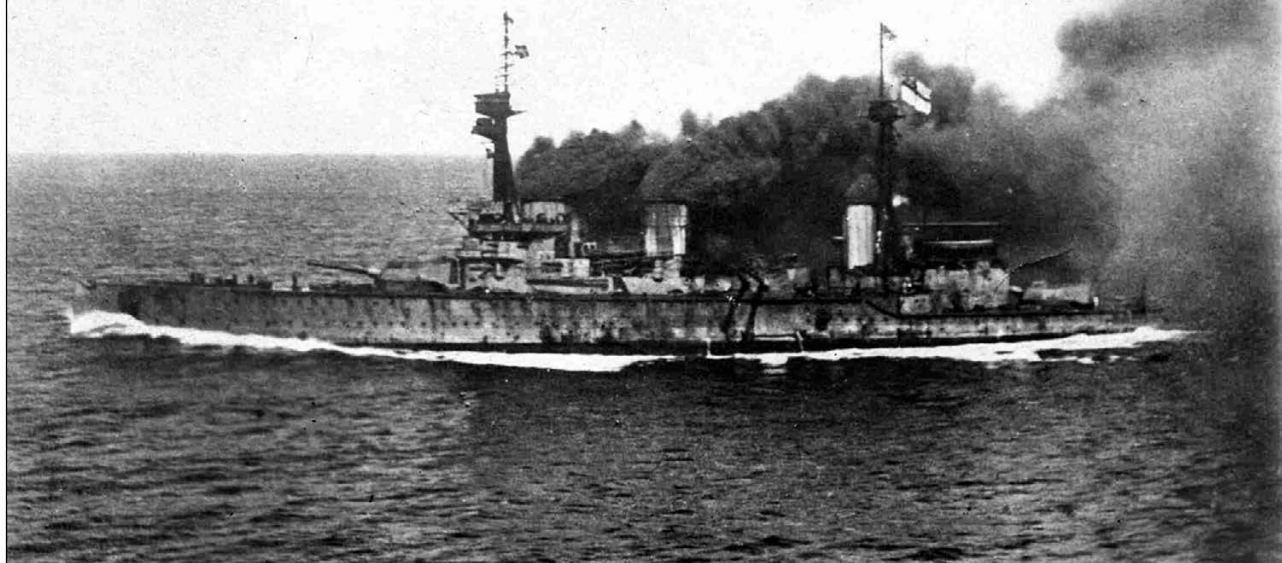
момент все-таки следует отметить – это дуэли «Нюрнберга» и «Кента», а также «Корнуолла» и «Лейпцига». В свое время броненосные крейсера типа «Кент» критиковали буквально все, кому только не лень, кричали даже, что их конструктор Уайт просто забыл о существовании пушек. Но никто не желал вспоминать, что проектировались они совсем не как аналог японских

**Линейные крейсера «Инвинзибл» и «Инфлексибл». Снимок с крейсера «Кент»**



**Командующий английской эскадрой в бою при Фолклендах адмирал Стэрди (снимок 1916 г.)**

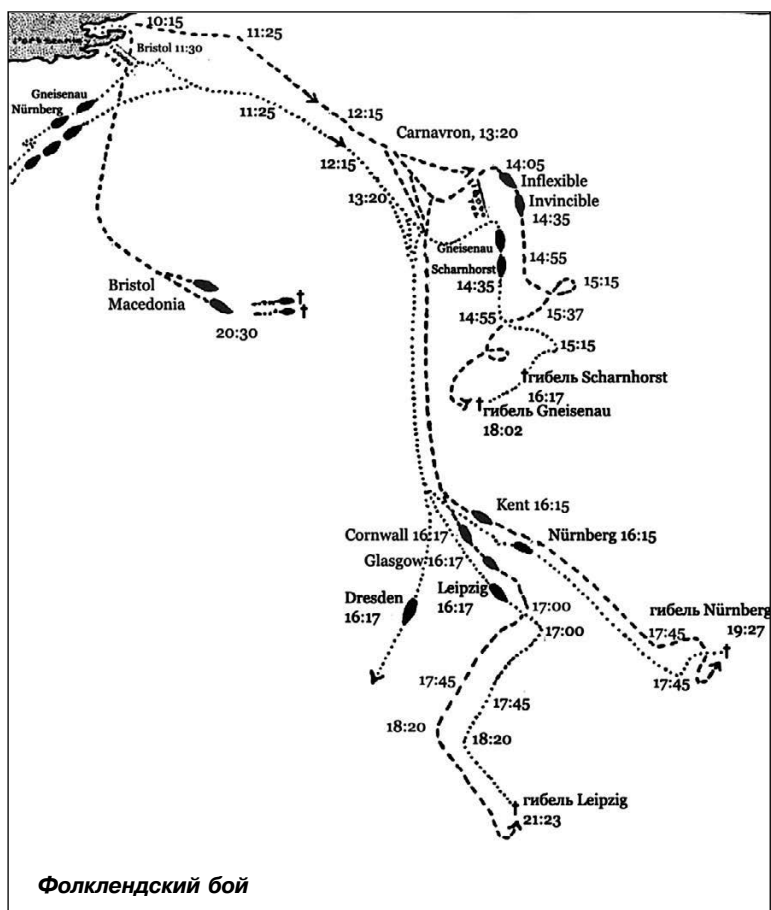
Линейный крейсер «Инвинзибл» преследует немецкие корабли



«Асам», которые являлись «линкорами для бедных», «Кенты» были защитниками торговли. Их потенциальными жертвами предполагались корабли, вроде французского «Гишена», а для борьбы с ними «Кенты» подходили **идеально**. Вот и в этом сражении эти броненосные крейсера доказали, что могут без всяких проблем истреблять мелкие бронепалубные корабли.

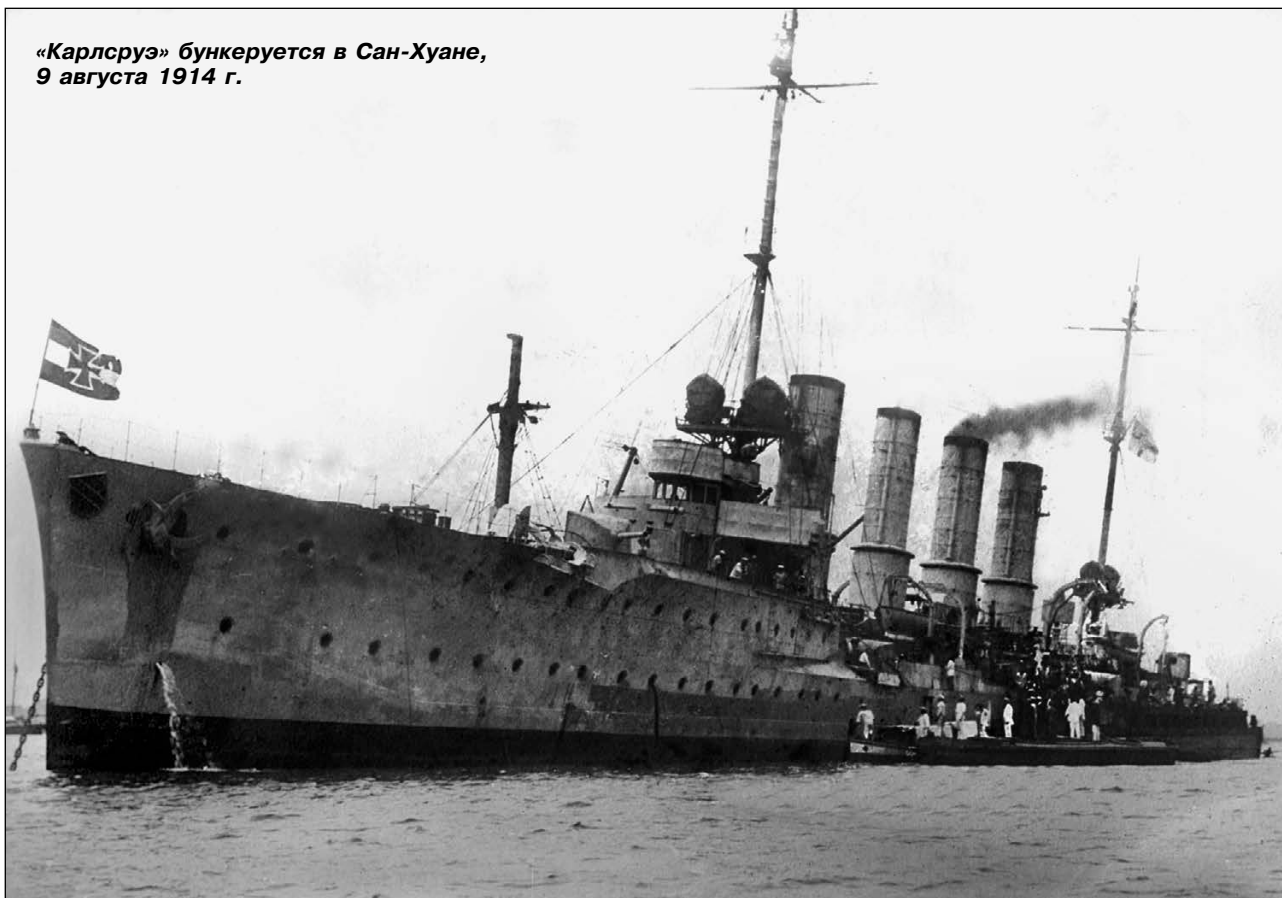
Сейчас, наверное, будет уместно рассказать о судьбе остальных немецких рейдеров, волей случая оказавшихся к началу войны в заграничных водах. Дело в том, что немецкое морское командование продемонстрировало странное сочетание предусмотрительности и крайнего легкомыслия. Еще в мирное время была создана так называемая Etappendienst – система этапов, а если точнее, система снабжения рейдеров. Но при этом даже в период стремительного нарастания напряженности в море не был послан ни один корабль для действий на британских коммуникациях, адмирал Тирпиц довольствовался теми, что оказались там, выполняя прежние задания.

«Карлсруэ» оказался в потенциально перспективном районе Карибского моря, но, как мы знаем, его карьера завершилась очень быстро несчастным случаем. Пару раз он встречался с британскими крейсерами, но легко от них уходил, так как был на 15 лет моложе. «Кенигсберг», действовавший у берегов Восточной Аф-

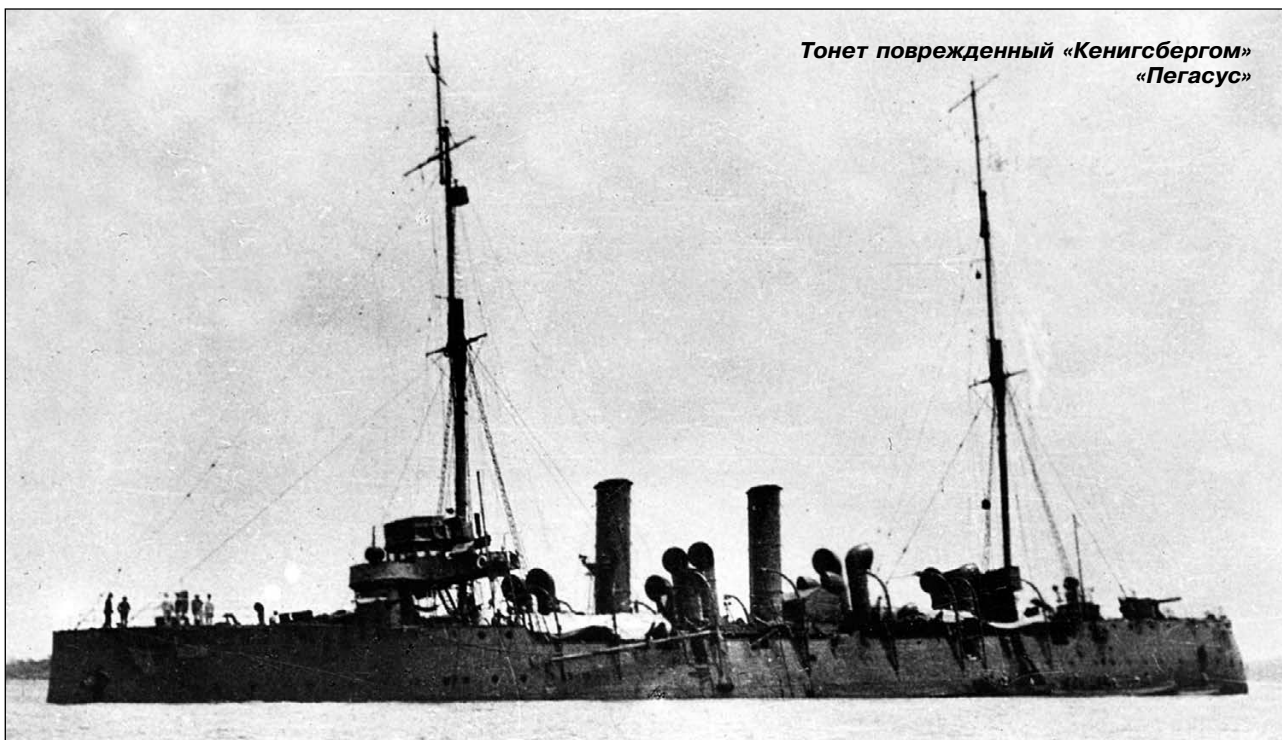




**«Карлсруэ» бункеруется в Сан-Хуане,  
9 августа 1914 г.**



**Тонет поврежденный «Кенигсбергом»  
«Пегасус»**



**Самый знаменитый германский рейдер Первой мировой войны – легкий крейсер «Эмден»**



рики, отличился тем, что потопил древний британский крейсер «Пегасус» и захватил один транспорт. На этом его карьера рейдера закончилась, так как англичане загнали его в устье реки Руфиджи. Конечно, с уничтожением «Кенигсберга» они провозились непроизвольно долго, но при этом британский флот практически ничем не рисковал. Для блокады выделялись старые корабли, которым в европейских водах делать было совершенно нечего. Конечно, крейсера «Дартмут» и «Веймут» были относительно новыми, но эта первая серия знаменитых «Городов», лишенная бортовой брони, в составе Гранд Флита так и не появилась. То есть, и с этим рейдером боролись корабли второй и третьей линий. А потом Адмиралтейство прислало доставшиеся ему даром бронированные речные канонерки, строившиеся в Англии по заказу Бразилии, и с «Кенигсбергом» было покончено.

Особняком стоит история знаменитого «Эмдена». Действительно, этот крейсер нанес союзникам больше вреда, чем все остальные немецкие рейдеры вместе взятые. Однако никто не хочет замечать простой вещи: крейсерство «Эмдена» так и осталось **единичным** примером, между прочим, точно так же, как ранее знаменитая «Алабама». Да, «Эмден» отловил 24 транспорта, из которых 16 были британскими, потопил русский крейсер «Жемчуг» и французский миноносец «Муске» и наделал переполоха в Бенгальском заливе. Но даже после обстрела Мадраса жизнь там не прекратилась, и транспорты не стали задерживаться в портах. Если же мы посмотрим, какие корабли отрядили союзники на охоту за «Эмденом», все сразу становится на свои места – не слишком-то им был нужен этот докучливый крейсер: «Хэмпшир», «Тикума», «Якумо», «Жемчуг» – все это были реликты прошлого.



**Горят нефтехранилища Бирманской компании в Мадрассе, 22 сентября 1914 г.**

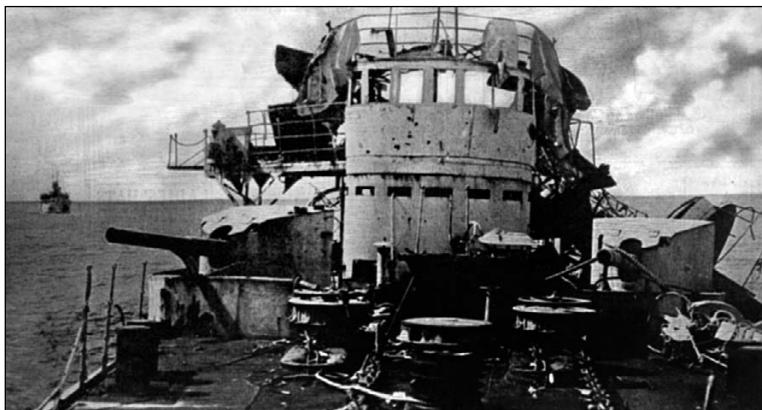


**Место гибели русского крейсера «Жемчуг». Над водой видна верхушка мачты корабля**

Броненосные крейсера «Ибуки» (Япония) и «Минотавр» (Англия) в гавани Веллингтона (Новая Зеландия) во время охоты на «Эмден»

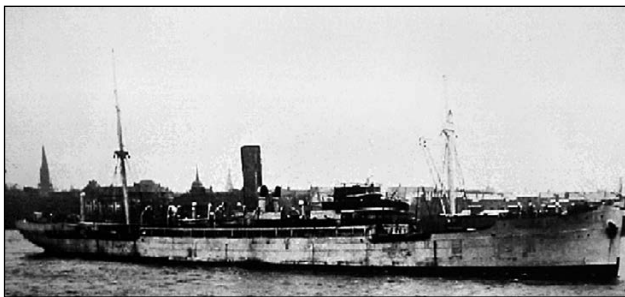


Остов крейсера «Эмден» (вверху и внизу)



Разве что «Ярмут» можно отнести к сравнительно новым кораблям, но и только. Да и попался «Эмден» по чистой случайности: крейсер «Сидней» сопровождал конвой и просто сделал по дороге небольшой крюк в сторону. Действия вспомогательных крейсеров вообще никакого интереса у англичан не вызвали. Практически все перехваченные корабли стали жертвами случайного стечения обстоятельств.

Сейчас, наверное, самое время поговорить о концепции крейсерской войны. Дело в том, что эта доктрина представляется довольно сомнительной. Ее творцов вдохновляли цифры потерь торговых флотов, но никто не считал необходимым задуматься над простым вопросом: а насколько ощутимы были эти потери для государства? Повлияли они хоть как-то на экономику и производство? Самый наглядный пример — это действия знаменитого Джона Пола Джонса. Ну захватил он фрегат «Серапис», сжег чье-то там поместье... Это хоть как-то повлияло на действия британской армии в Северной Америке? Самой Великобритании стало хоть на секунду хуже? Разумеется, **нет!** Конкретным купцам и арматорам становилось хуже, но ни государство, ни его вооруженные силы не замечали усилий пиратов, каперов и приватиров. Разумеется, нет правил без исключений, и вы, безусловно, вспомнили последствия, которые имели действия английского флота против золотых и серебряных флотов Испании. Но дело в том, что по своим по-



**Немецкие вспомогательные крейсера «Меве» (вверху) и «Зееадлер» (внизу)**



следствиям эти удары должны быть отнесены не к крейсерской войне, а к экономической блокаде. Это совершенно разные вещи, примерно как разведка боем и генеральное наступление. Гибель золотых галеонов означала удар по экономике самой Испании, а не по

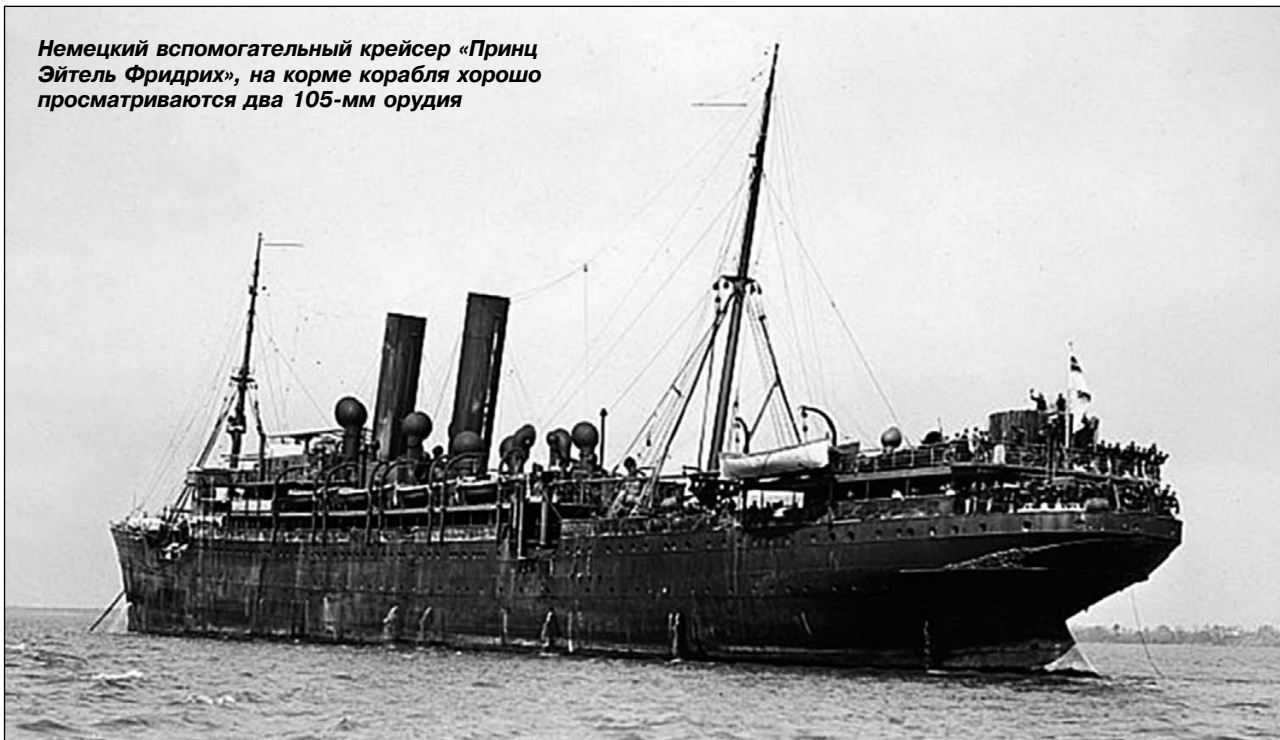
благополучию пары купцов. Ни о чем подобном господа адмиралы не задумывались, впрочем, винить их не следует, в те времена само понятие «экономика» было незнакомо подавляющему большинству «серьезных, компетентных, ответственных товарищей». Поэтому и борьба с вражеской экономикой и промышленностью и сражение на жизненно важных коммуникациях подменялись бессмысленной охотой за транспортом на задворках великой империи.

Именно поэтому мы даже не станем описывать подвиги «Мёве», «Вольфа», «Зееадлера». Если британское Адмиралтейство их не замечало, почему мы должны уделить им больше внимания? Всего германские крейсера, начиная от бронированных сундуков адмирала фон Шпее и до парусника «Зееадлер», за всю войну потопили транспорты общим водоизмещением 623 406 тонн, то есть, примерно столько, сколько подводные лодки топили в начале 1917 года за месяц. Первая мировая война нанесла сокрушительный удар доктрине крейсерской войны, но стараниями адмирала Редера, написавшего целых три тома труда «Kreuzerkrieg» об этом как-то забыли, в первую очередь сами немцы. Иначе в следующей войне они не попытались бы снова реализовать ее, правда, на новой основе. Видимо, под влиянием подвигов эскадры фон Шпее родилась идея бронированного рейдера, для уничтожения которого противник будет вынужден послать тяжелые корабли, ослабив свой флот в Северном море.

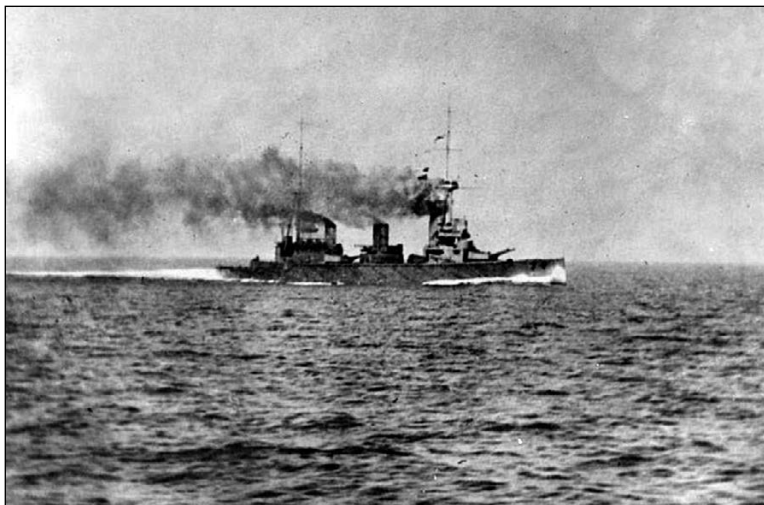
\* \* \*

Но вернемся в европейские воды, где разыгрались главные события, оказавшиеся даже еще более странными и неожиданными, хотя началось все в традиционном стиле. Во всяком случае, англичане собирались воевать всерьез. Из лучших кораблей был сформиро-

**Немецкий вспомогательный крейсер «Принц Эйтель Фридрих», на корме корабля хорошо просматриваются два 105-мм орудия**







**Линейный крейсер «Нью Зиленд» во время боя у о.Гельголанд**

дора Тэрвитта, который намеревался нанести удар по немецким патрулям в Гельголандской бухте, однако внесло свои поправки. К операции были привлечены эскадра линейных крейсеров адмирала Битти и 1-я эскадра легких крейсеров commodore Гуденафа, однако никто не потрудился известить об этом Тэрвитта. Worse того, в бухте было развернуто несколько британских подводных лодок, которые не подозревали о готовящейся вылазке. В общем, Адмиралтейство старательно подготавливало почву для будущей катастрофы, и можно только удивляться, почему она не случилась.

Рано утром корабли Тэрвитта (легкий крейсер «Аретуза» и 16 эсминцев) атаковали немецкие дозоры. Те сообщили о появлении англичан, и немецкое командование приказало своим легким крейсерам идти на помощь. А далее сложилась картина, более характерная для боя на суше. Постепенно в бой включались отряды то с одной, то с другой стороны, шло поэтапное наращивание сил. Главной причиной этого была типичная для Северного моря погода: плотный туман и отвратительная видимость.

Исход сражения окончательно определился в тот момент, когда адмирал Битти решил идти в бухту со своими линейными крейсерами. «Прав ли я, забираясь в это осиное гнездо с тяжелыми кораблями? Если я потеряю хоть один, это станет страшным ударом для страны», – спросил он у своего флаг-капитана. «Конечно, мы должны идти», – без колебаний ответил капитан 1 ранга Четфилд, хотя есть подозрения, что Битти лишь искал дополнительное обоснование уже принятому решению. Он всегда отличался склонностью к необоснованному риску.

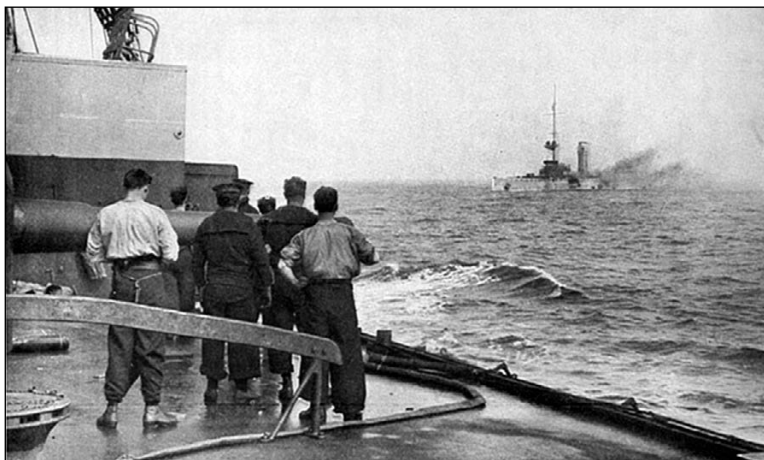
В 11.35 британские линейные крейсера бросились на помощь своим легким силам. После этого у немцев не оставалось иного выбора, как поспешно выйти из боя, но те корабли, которые сделать этого не сумели, тяжело поплавились. В результате немцы потеряли легкие крейсера «Кельн», «Ариадне», «Майнц» и эсминец V-187. У англичан несколько кораблей были повреждены, но ни один не затонул.

После гибели V-187 британский эсминец «Дифендер» спустил шлюпки, чтобы спасти его команду. Но тут в районе боя появился немецкий крейсер «Штеттин», и «Дифендеру» пришлось поспешно уходить, бросив шлюпки. Однако сразу после этого из воды поднялся перископ британской подводной лодки E-4, и спастись пришлось уже немецкому крейсеру. Лодка поднялась на поверхность и забрала на борт англичан. Командир лодки указал

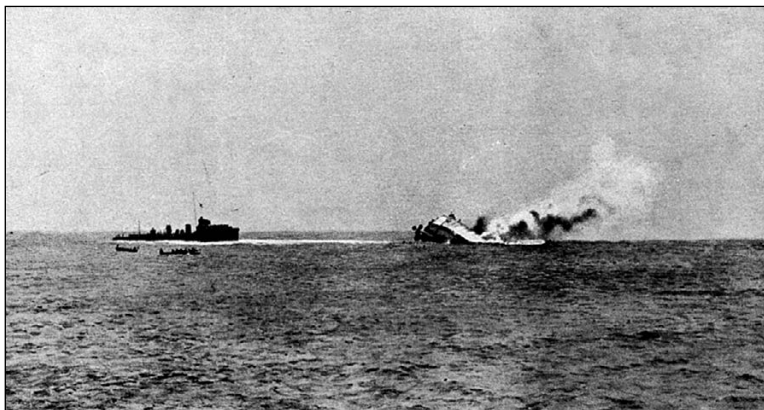
ван Гранд Флит – Великий Флот, который был переведен на север Шотландии в Скапа-Флоу, откуда удобнее всего было перекрыть выход в Атлантику, хотя немецкий Флот Открытого Моря туда и не собирались.

Первые выходы в море немецких легких сил спровоцировали ответную реакцию, Адмиралтейство приняло план командующего Гарвичскими силами коммодора

вали немецкие дозоры. Те сообщили о появлении англичан, и немецкое командование приказало своим легким крейсерам идти на помощь. А далее сложилась картина, более характерная для боя на суше. Постепенно в бой включались отряды то с одной, то с другой стороны, шло поэтапное наращивание сил. Главной причиной этого была типичная для Северного моря погода: плотный туман и отвратительная видимость.



**Потопление германского лёгкого крейсера «Майнц» (вверху и внизу)**



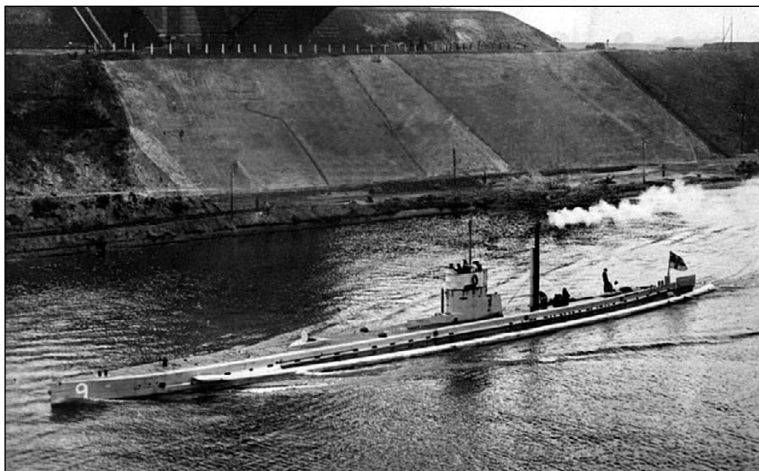


### ***U-9 следует Кильским каналом***

немцам курс к берегу, вежливо попрощался и погрузился. Почему мы рассказываем об этом, казалось бы, незначительном эпизоде? Да потому, что скоро произошло событие, заставившее забыть о рыцарских методах ведения войны.

22 сентября 1914 года германская подводная лодка U-9 заметила группу кораблей британской 7-й эскадры крейсеров, которая патрулировала в Северном море. Это были три старых броненосных крейсера типа «Кресси», которые к тому времени имели очень ограниченную боевую ценность. Крейсера следовали малым ходом, не совершая никаких маневров, то есть представляли собой идеальную мишень, чем и воспользовался Отто Веддинген, командовавший лодкой. В 6.20 с дистанции 500 метров он выпустил торпеду по ближайшему кораблю, которым оказался «Абукир», она попала в правый борт крейсера. Англичане не заметили ни лодки, ни торпеды, и решили, что «Абукир» налетел на мину. Его командир приказал двум остальным крейсерам идти на помощь. Через 25 минут «Абукир» перевернулся и вскоре затонул, а «Хог» и «Кресси» занялись спасением команды.

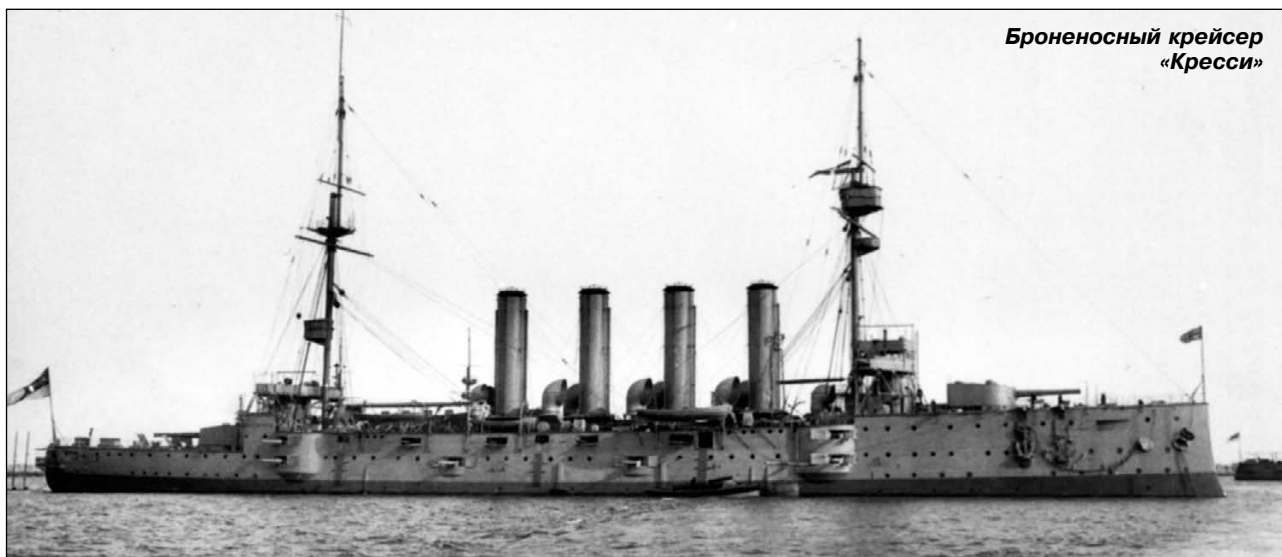
Веддинген воспользовался подарком и с дистанции 300 метров выпустил две торпеды в «Хог». После залпа лодку выбросило на поверхность, и она была замечена. «Хог» даже успел открыть по ней огонь, но тут торпеды попали в цель, и через 10 минут перевернулся второй крейсер. Но если гибель двух кораблей еще можно объяснить неожиданностью и невнимательностью, то гибель «Кресси» была следствием откровенной глупости командира. Заметив лодку и даже попытавшись ее таранить, он приказал вернуться назад, спустить шлюпки и спасать команды «Абукира» и «Хога».



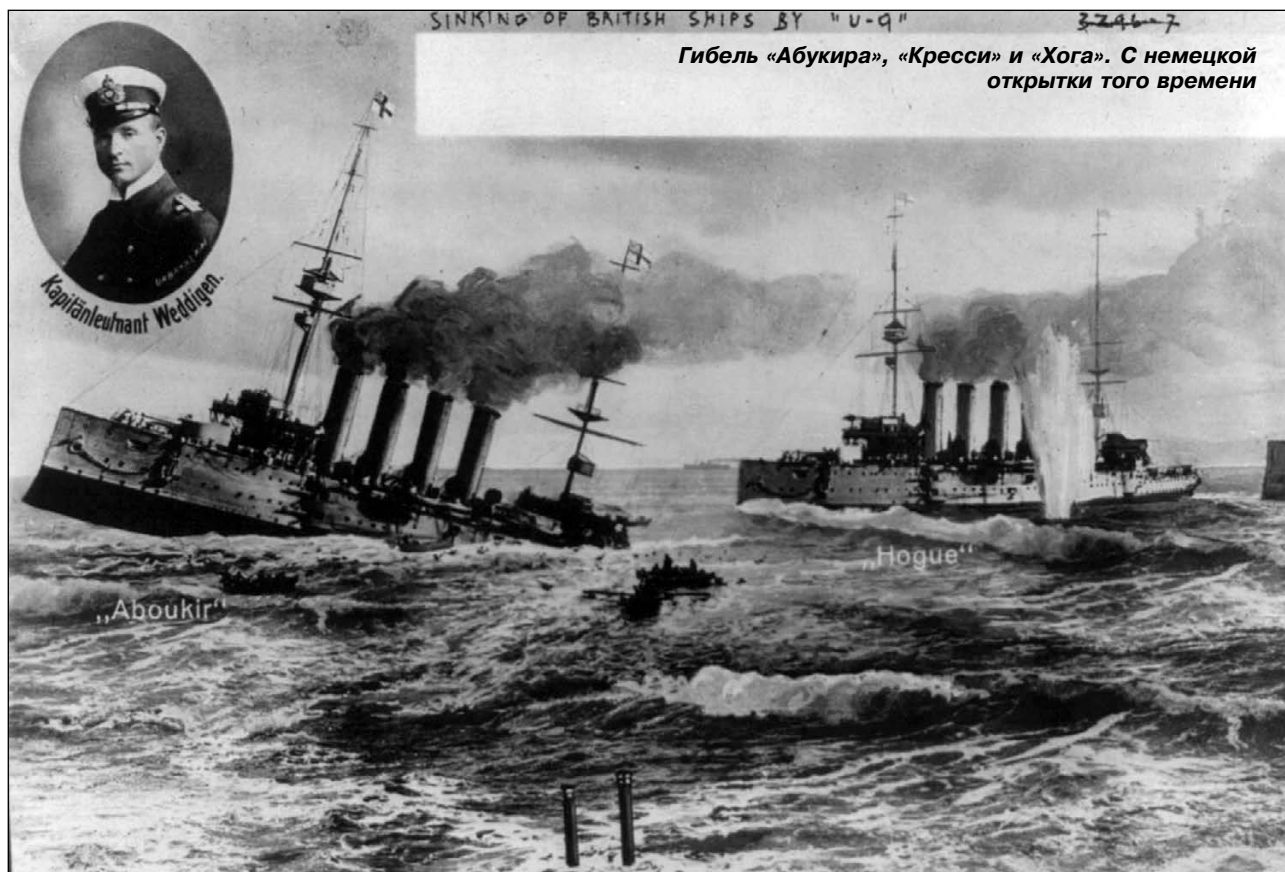
**Командир  
подводной лодки  
U-9 Отто Веддинген**

Кончилось это тем, чем только и могло закончиться: Веддинген торпедировал третий крейсер, превратившись в национального героя Германии. Подошедшие корабли сумели спасти часть людей, но потери оказались чудовищными, погибли 1459 человек. Статья артикула 1653 года, до сих пор почитавшегося библией Королевского флота, гласила: «Если корабль поврежден настолько, что ему грозит опасность быть уничтоженным или взятым в плен, ближайший к нему, наименее занятый противником корабль должен оказать немедленную и посильную помощь и содействие». Однако после событий 22 сентября пришлось забыть о благородстве. «Это наставление является развитием принципа, отныне являющегося статьей Боевого устава, по которому отныне поврежденные в эскадренном бою корабли предоставляются собственной участи». Так на глазах рушились рыцарские обычаи войны.

Впрочем, к счастью для англичан, все атаки подводных лодок до сих пор были не более чем печаль-



**Броненосный крейсер  
«Кресси»**



ным стечением обстоятельств. Их успех объяснялся лишь полной неготовностью британского флота к борьбе с подводной опасностью. До конца года англичане потеряли еще несколько старых крейсеров, а 1 января был потоплен броненосец «Формидебл». Объяснение командира 5-й эскадры линкоров, в которую входил этот корабль, звучат, как детский лепет: «Ни одна вражеская лодка не была замечена в Ла-Манше с тех пор, как я принял командование. Я даже не представлял, что эти воды «засорены» подводными лодками». Эскадра шла прямым курсом с малой скоростью при ярком лунном свете. За адмиральскую глупость своими жизнями заплатили 547 человек. Но, как вы видите, жертвой подводной атаки снова стал устаревший корабль.

А что в это время делали главные силы Гранд Флота и Флота Открытого Морья? Да совершенно ничего. Немцы достаточно быстро поняли, что вылазка англичан в Гельголандскую бухту была не более чем случайным эпизодом, и что британский флот намерен ограничиться дальней блокадой германских портов, а сам более не будет предпринимать никаких активных действий. Надо было как-то выманить противника в море, и немцы нашли самый подходящий для себя вариант – они решили начать обстрелы английских городов. Первой жертвой был выбран Ярмут, который крейсера адмирала Хиппера обстреляли 3 ноября 1914 года. Непосредственной реакции это не вызвало, но напуганное Адмиралтейство передвинуло на юг в Кромарти линейные крейсера адмирала Битти. Поче-

му-то Их Лордства решили, что этот набег является прологом к большой операции, чуть ли не высадке на берегах Альбиона.

16 декабря набег повторился. Командование немецкого флота после боя у Фолклендов узнало, что два линейных крейсера ушли, и решило воспользоваться ослаблением сил Гранд Флота. На этот раз позади линейных крейсеров Хиппера шли германские линкоры, немцы рассчитывали поймать в ловушку английские корабли, если те выйдут им навстречу. Британская радиоразведка, знаменитая Комната 40, заранее предупредила Адмиралтейство, и командующий Гранд Флотом адмирал Джеллико получил приказ отправить на помощь Битти 2-ю эскадру линкоров адмирала Уоррендера – 6 самых сильных кораблей Королевского флота, хотя этого было явно мало. И все-таки Битти вышел в море. Адмиралтейство невольно подыграло немцам, однако против всех сыграла фигура, более могущественная, чем все адмиралы вместе взятые – природа. На Северное море снова опустился плотный туман.

В результате пара стычек между кораблями охранения Битти и Хиппера так и осталась парой стычек, никто ничего толком не понял. Британские корабли проскочили мимо крейсеров Хиппера и оказались совсем рядом с главными силами адмирала Ингенюля. Когда после войны сличили прокладки, то выяснилось, что Уоррендер и Ингенюль разошлись всего в 10 милях, но из-за тумана никто никого не увидел. Уоррендеру **очень** крупно повезло. Тем временем Хиппер обстре-

лял Уитби, Скарборо и Хартлпул. Узнав об этом, Битти повернул назад, надеясь перехватить немцев. Опять же, совершенно случайно, вышедшие в море английские отряды образовали сеть, внутри которой находились линейные крейсера Хиппера, но теперь соотношение сил было уже обратным, превосходство имели англичане.

Но проклятый туман и проклятая бездумная дисциплина, которой отличались адмиралы всех стран в начале XX века сыграли свою роль. Британские крейсера, шедшие в охранении кораблей Битти, заметили немецкое охранение и даже открыли огонь, но приказ адмирала «легким крейсерам занять свое место в строю и следить за неприятелем», вынудил их прекратить бой. Вскоре после этого линкор «Орион», флагман Уоррендера, тоже заметил немецкий легкий крейсер. Командир линкора приказал навести орудия и запросил у адмирала разрешение открыть огонь. Но тот ответил: «Нет, пока мы не получим разрешение адмирала». В результате немцы выскользнули из капкана.

Итоги этой операции обе стороны оценили совершенно одинаково. Адмирал Тирпиц с горечью писал: «6 декабря фон Ингеноль держал в руках судьбу Германии. Я внутренне киплю, когда думаю об этом». Ему вторил Черчилль: «Мы могли захватить колоссальный приз – германские линейные крейсера, потеря которых решающим образом ослабила бы германский флот». Но это только эмоции. Мы должны помнить, что немецкие корабли были тихоходнее английских, лишь 4 линкора типа «Кайзер» могли состязаться в скорости с кораблями Уоррендера, поэтому тот имел все шансы оторваться от противника. Вдобавок британские линкоры были вооружены 343-мм орудиями, снаряды которых были гораздо тяжелее немецких. А вот англичане действительно помиловали Хиппера в тот момент, когда он уже поднялся на эшафот.

С другой стороны, было ли все это случайностью? Ничуть. Обратимся к лоции Северного моря. Она хо-

лодно сообщает, что в зимнее время в восточной части моря очень часты туманы, и видимость снижается до 3 – 8 миль. То есть, все это было совершенно типичным случаем. Вообще погодные условия этого района были далеко не самыми благоприятными. Например, средняя облачность составляла от 6/10 до 8/10, что сильно затрудняло обсервацию, поэтому не следует удивляться постоянным штурманским ошибкам при плавании по счислению.

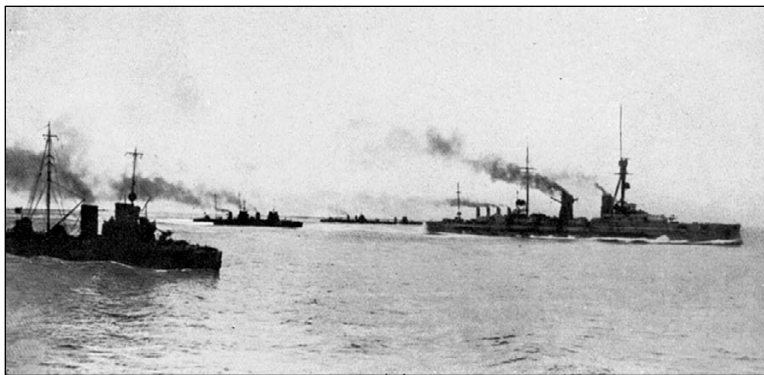
В общем, немцы своего добились – Адмиралтейство подверглось жестокой критике за то, что допустило подобное зверство, а крейсера Хиппера заработали прозвище «детоубийцы». Во время войны практически все армии допускали эксцессы по отношению к гражданскому населению, но немцы первыми прибегли к сознательному террору, и не нужно обвинять адмирала Хиппера. Он лишь использовал опыт армии, вспомните знаменитые пожары Лувена.

Следующий выход в море крейсеров Хиппера состоялся в конце января 1915 года, целью вылазки должны были стать британские патрули и рыболовные суда на Доггер-банке. Кстати, оцените милые наивные нравы начала века: британские рыбаки ловят селедочку чуть ли не у самых берегов Германии, не озадачиваясь такими мелкими проблемами, как война. Как всегда Комната 40 доказала свой класс, и англичане вывели в море чуть ли не весь свой флот. Кстати, Комната 40 оказалась чуть ли не единственным подразделением Адмиралтейства, работа которого в течение всей войны не вызвала нареканий. Адмирал Битти вышел в море через 15 минут после немцев, но крейсера коммодора Тэрвитта сделали это на 15 минут раньше противника. В результате утром 23 января состоялась первая встреча германских и британских линейных крейсеров.

Бой с самого начала превратился в утомительную погоню, и успех ее предопределила ошибка адмирала Хиппера, который взял с собой броненосный крейсер



**Германский броненосный крейсер «Блюхер»**



**Германский броненосный крейсер «Блюхер» выходит в свой последний поход. 23 января 1915 г.**



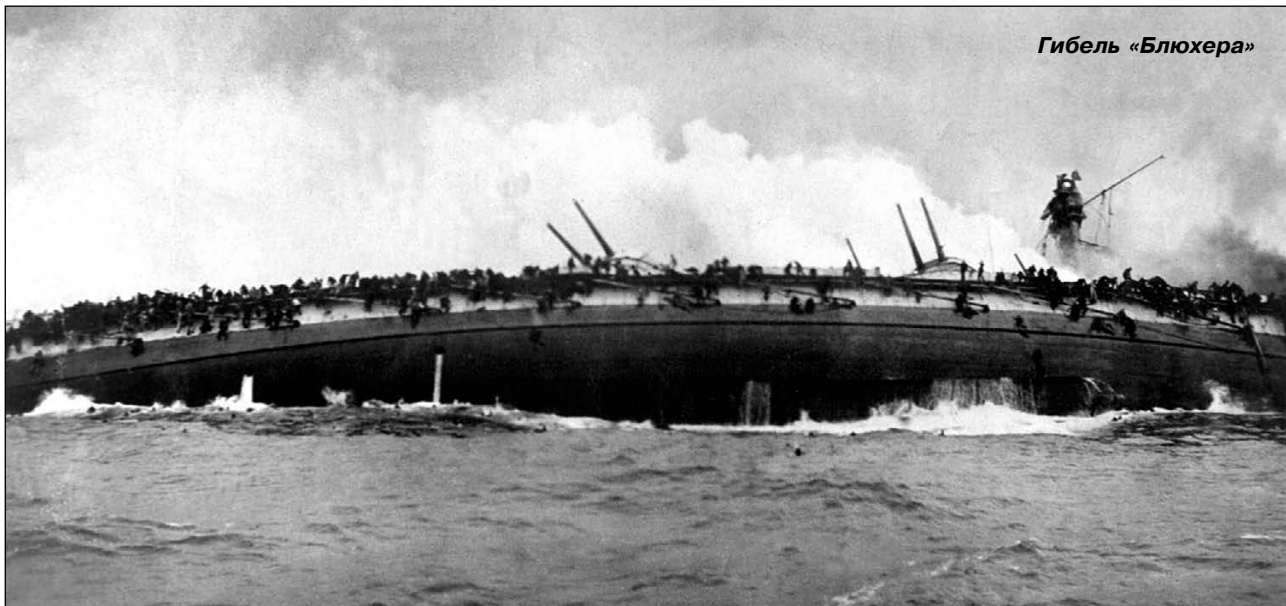
**Германский линейные крейсера в бою у Доггер-банки**

«Блюхер». Корабль сам по себе неплохой, однако, в компании линейных крейсеров он смотрелся совершенно неуместно. В 9.00 флагман Битти «Лайон» дал первый залп с дистанции 10 миль. Это была неслыханная ранее дистанция, вдобавок корабли Битти в этот момент шли со скоростью 27 узлов, ничего подобного до войны они не отрабатывали, поэтому нет ничего удивительного в постоянных промахах. Немцы начали отвечать лишь через 15 минут, причем именно в это время «Блюхер» получил первое попадание, за которым последовали новые. Сразу выяснилось, что старые корабли не рассчитаны на попадания новых

тяжелых снарядов. На «Блюхере» начались пожары, часть башен вышла из строя, снизилась скорость. Хиппер пока еще не хотел бросать его и тоже снизил скорость. Это позволило англичанам сомкнуть растянувшийся за время погони строй, но эскадренная организация огня в соединениях Битти всю войну была поставлена из рук вон плохо. Поэтому обстрелять все немецкие корабли он так и не сумел.

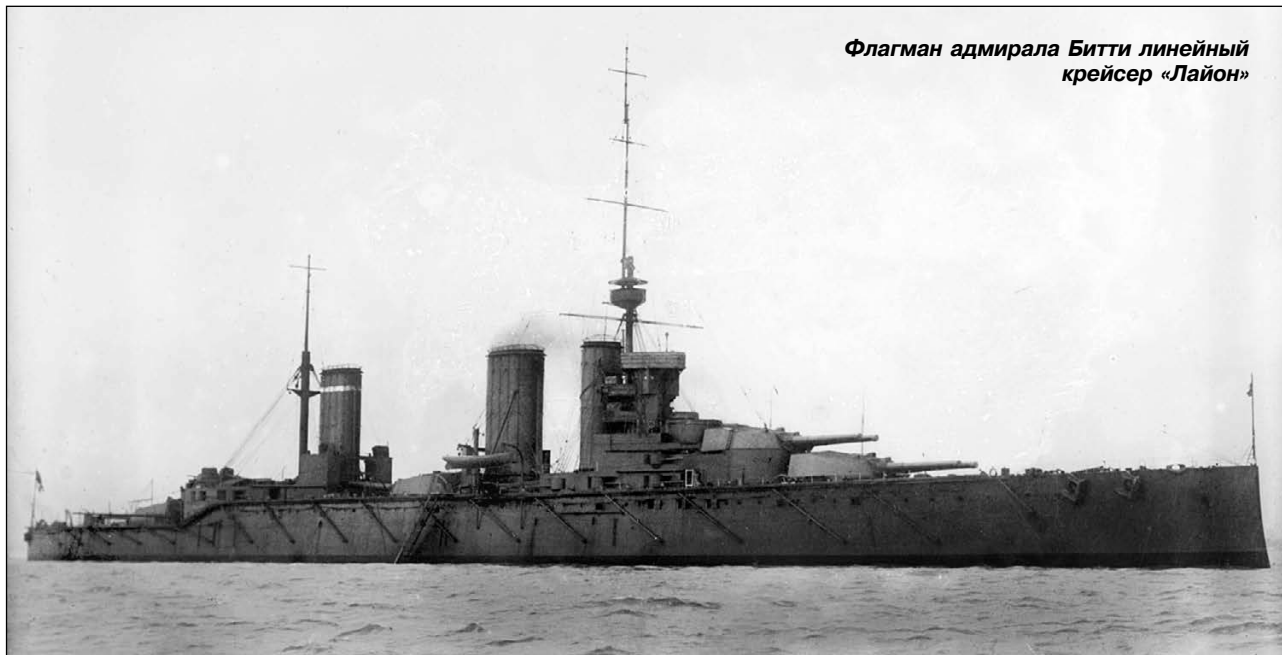
И все-таки в 9.30 немецкий флагман «Зейдлиц» получил попадание, о котором любят поговорить все историки без исключения. Один снаряд вывел из строя обе кормовые башни, пожар перекинулся на погреба, но взрыва не последовало. Битти приказал своим эсминцам атаковать противника, но тут выяснилось, что эсминцы просто не могут это сделать. Они превосходят в скорости линейные крейсера всего на пару узлов, и чтобы преодолеть 8 миль, отделяющих их от противника, им потребуется 4 часа.

После 10.00 «Лайон» и «Блюхер» получили еще по несколько попаданий, для «Блюхера» они стали смертным приговором, а у адмирала Битти украли блестящую победу. И снова приходится винить слабое развитие средств связи. «Лайон» потерял скорость и начал отставать от эскадры, адмирал приказал продолжать погоню, но это пришлось сделать фальшным сигналом. Связисты напутали, и в результате британские линейные крейсера прекратили преследование, занявшись истреблением «Блюхера». Вдобавок повторилась прежняя история – бездумное исполнение заведомо ошибочного приказа, младший флагман



**Гибель «Блюхера»**

**Флагман адмирала Битти линейный  
крейсер «Лайон»**



британской эскадры даже не усомнился в том, что ему надлежит делать. В результате флагман Битти уныло потащился обратно в базу на буксире «Индомитебла».

После этого боя наступила пауза длиной более года. Собственно, это и стало лучшим доказательством, что оба противника оказались в тупике. Великобритания и Германия создали колоссальные по размерам флоты, убили на это совершенно фантастические суммы, а теперь не знали, что с ними делать. Ну, если у Англии еще было хоть какое-то обоснование существования чудовищного Гранд Флита – он помогал сохранять желательный status quo, то аргументы, оправдывающие существование Флота Открытого Моря на ум просто не приходят. Германия уже начала испытывать нехватку определенных видов сырья (вот она, разница между крейсерской войной и блокадой!), но все линкоры вместе взятые не могли разорвать затягивающуюся все туже петлю. У немцев имелся, кажется, единственный вариант осмысленных действий – нанести удар по крейсерским патрулям, перекрывающим северные подходы к Германии (прорываться к южным патрулям через Ла-Манш было, разумеется, форменным безумием). Для такой операции как раз подходили линейные крейсера, обладавшие достаточной дальностью плавания и высокой скоростью. Они без труда передавали бы британские вспомогательные крейсера, дежурившие в море. Конечно, на обратном пути их наверняка ждала бы встреча с кораблями Гранд Флита, но ведь и без того эти встречи происходили в результате каждого выхода. Но этого не случилось.

Прошло более года, за это время дважды сменились командующие Флотом Открытого Моря, в январе 1916 года его возглавил сторонник более активных действий адмирал Шеер. Уже 10 февраля состоялось «второе сражение на Доггер-банке» – германские эсминцы потопили британский шлюп «Арабис», который занимался тральными работами. 25 апреля немецкие

линейные крейсера совершили набег на Лоустофт и Ярмут, хотя Гранд Флит и вышел в море, шторм помешал ему перехватить немцев. Адмирал Джеллико просто вынужден был реагировать на выпады немцев под давлением общественного мнения, хотя результаты немецких обстрелов были ничтожными.

И все-таки, когда в конце мая Шеер запланировал обстрел Сандерленда, Джеллико вывел в море весь флот. Затяжка времени привела к тому, что соотношение сил стало крайне неблагоприятным для немцев, и встреча с британским флотом была для них смертельным риском, особенно если учесть работу Комнаты 40. Кстати, в этом плане заслуживает всяческого осуждения легкомыслие германского командования.

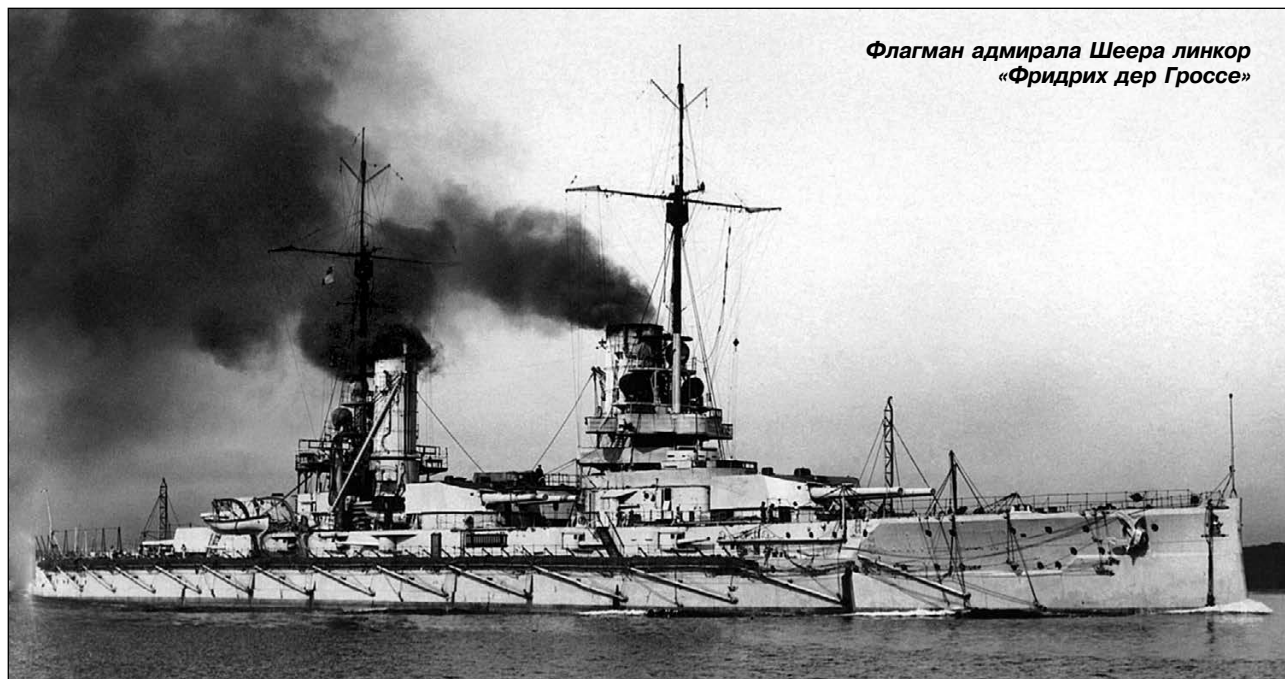


**Командующий Гранд-  
Флитом адмирал  
Джеллико**



**Командующий Флотом  
Открытого моря  
адмирал Шеер**

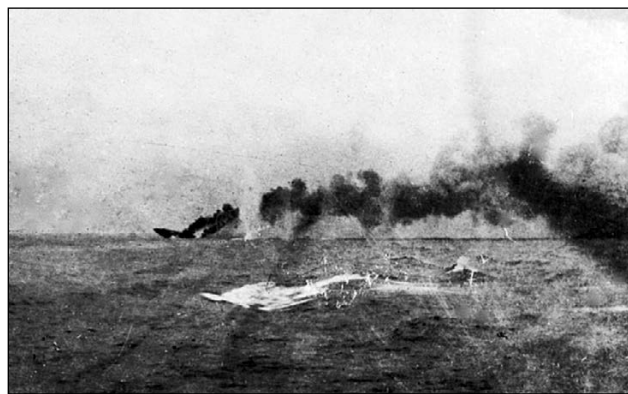




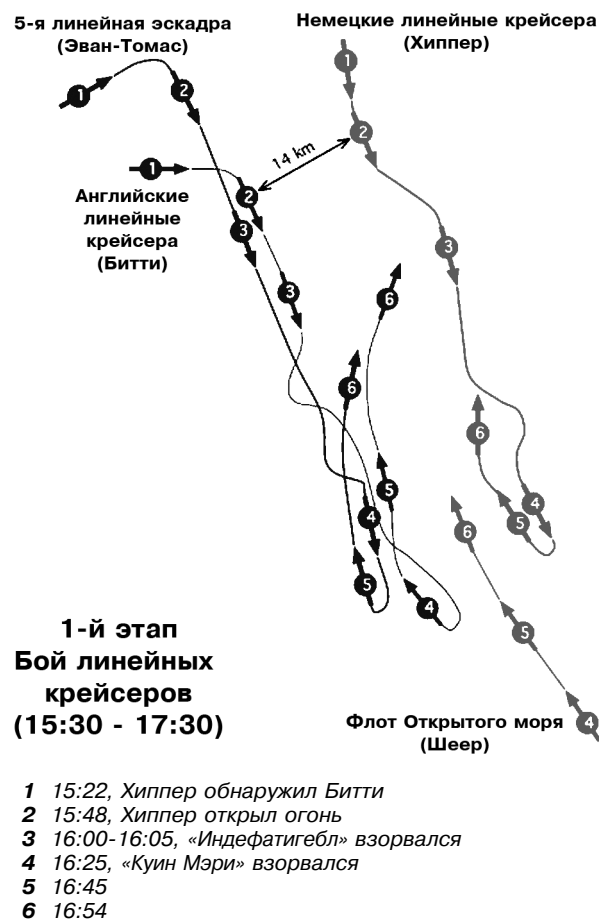
Флагман адмирала Шеера линкор  
«Фридрих дер Гроссе»

Нам сообщают, что оно «максимально ограничило радиообмен накануне операции», и никто не задумался над простым вопросом: а зачем вообще нужен был радиообмен, если все корабли стоят в гавани? Разве нельзя ограничиться телеграфом, как это сделали американцы перед Мидуэем, сведя радиообмен **к нулю**? В результате, как стало уже обычным, британские корабли вышли в море раньше немецких. 28 дредноутов, 9 линейных крейсеров, 8 броненосных и 26 легких крейсеров, 78 эсминцев против 16 дредноутов, 5 линейных крейсеров, 6 броненосцев, 11 легких крейсеров и 62 эсминцев – превосходство очень убедительное. К тому же у англичан имелось еще одно преимущество – в составе Гранд Флита имелись линкоры, вооруженные 381-мм орудиями. Ни один немецкий корабль не мог выдержать попадания их снарядов, требовалось совсем немного – попасть. А вот с этим у англичан дело обстояло неважно.

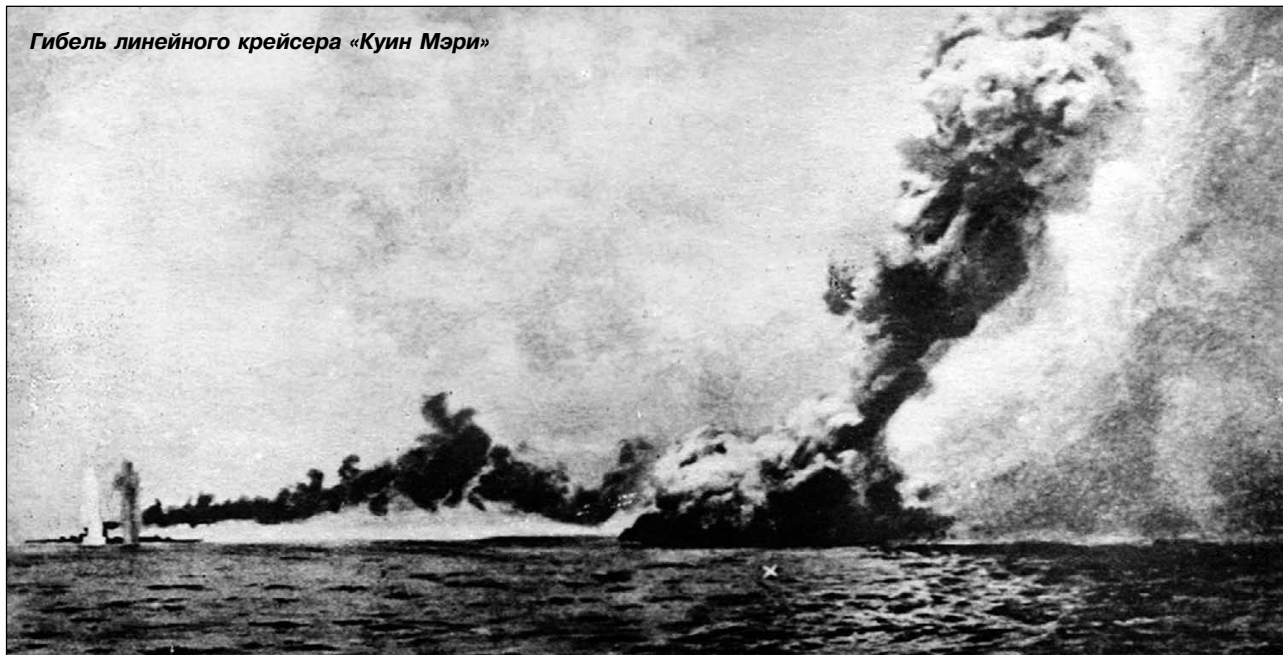
Описывать ход Ютландского боя 31 мая 1916 года нет особой необходимости, обратитесь к другим кни-



Гибель линейного крейсера «Индефатигебл»



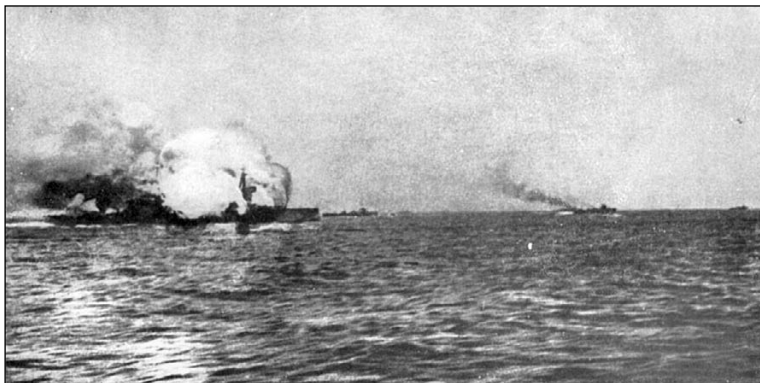
*Гибель линейного крейсера «Куин Мэри»*



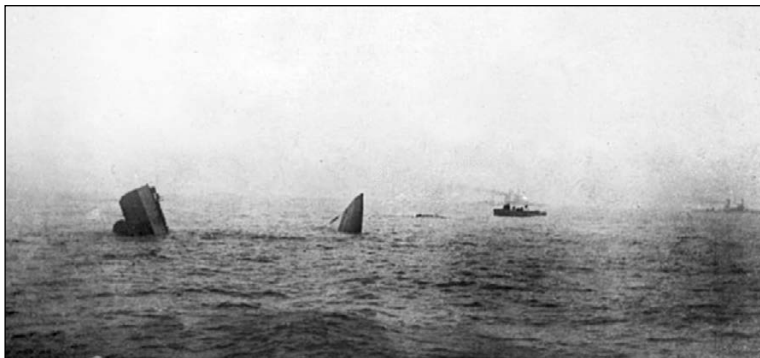
гам нашей серии, поэтому можно ограничиться подведением итогов. Скажем лишь, что англичане не сумели воспользоваться своим количественным и качественным превосходством. Уровень боевой подготовки английских моряков оказался недостаточно высоким, если же говорить о высшем командном составе, то после этого сражения три четверти британских адмиралов можно было отправить в отставку без права ношения мундира и пенсии. Впрочем, немецкие адмиралы показали себя немногим лучше. Англичане потеряли 14 кораблей общим водоизмещением 115 025 тонн и 6784 человека убитыми, ранеными и пленными. Немецкие потери составили 11 кораблей общим водоизмещением 61 180 тонн и 3058 человек, то есть оказались примерно вдвое меньше, но это совершенно не повлияло на ход войны. Еще одна мрачная особенность Ютландского боя, на которую редко обращают внимание. Из общего числа потерь англичане потеряли убитыми 90%, немцы – 83%, такое соотношение между убитыми и ранеными было совершенно неслыханным для сражений на суше. Мы уже говорили, что морская война – это кровавая война.

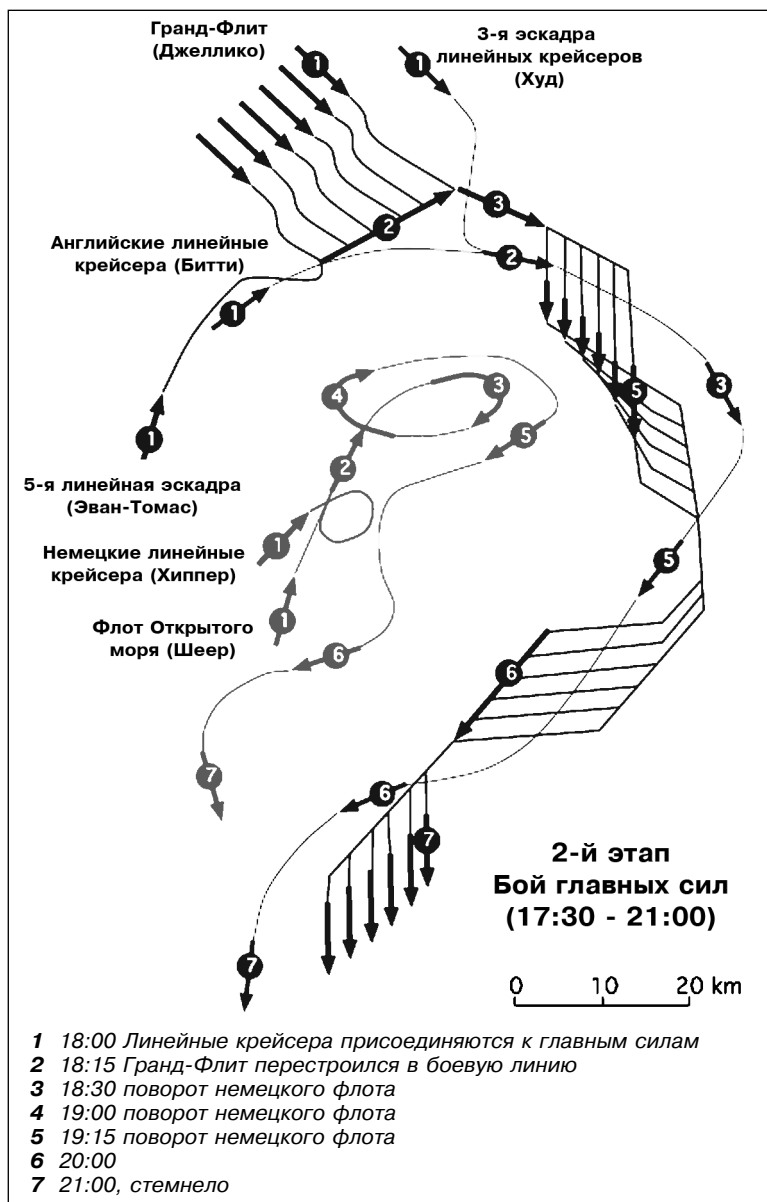
В ходе сражения выяснились еще несколько неприятных деталей. Имеющиеся средства связи в очередной раз подтвердили свою неэффективность. В условиях современного динамичного боя, когда скорости кораблей по сравнению с русско-японской войной увеличились вдвое, а дистанции втрое, в распоряжении адмиралов остались все те же самые сигнальные флаги, к которым добавились еще прожектора. Радиосвязь пока еще остава-

лась средством связи между различными отрядами, но не внутри них. Действительно, с помощью искрового передатчика и азбуки Морзе много не накомандуешь, во всяком случае, Битти и Хиппер, Джеллико и Шеер ими не пользовались. В результате оба флота по ходу боя развалились на отдельные эскадры и дивизионы, собрать которые командующие сумели толь-



*Гибель линейного крейсера «Инвинзибл»*





ко утром 1 июня. Донесения разведчиков, которые вынужденно передавались по радио, часто были обрывочными и путанными, во многом именно этим объясняются неуверенные действия адмирала Джеллико. Именно отсутствие надежной радиосвязи привело к тому, что эсминцы Шеера фактически не участвовали в бою, массированная ночная торпедная атака, которой так боялся Джеллико, не состоялась.

Выяснилось также, что теперь адмирал просто не в состоянии контролировать действия флота, состоящего из сотни кораблей, но ведь самое скверное – они все равно пытались это сделать. Объективно требовалось предоставлять больше инициативы младшим флагманам, но командующие не были готовы дать эту свободу, а подчиненные еще меньше были готовы эту самую свободу действий взять. Им всю жизнь вколачивали в голову один принцип: следовать в кильватерной струе адмирала, поэтому не следовало удивляться фразам типа «Командующий обязан видеть все, ждем приказа командующего» в тот самый момент, когда самостоятельное решение могло принести полную победу.

В общем, генеральное сражение двух сильнейших в мире флотов вылилось в нерешительную стычку авангардов и вялую кратковременную перестрелку главных сил. Но это отсутствие результатов стало катастрофой для немцев, ведь именно им требовалось ломать ситуацию в свою пользу. «Разве вопли немцев и махание флагами принесли им столь необходимые медь, резину, хлопок? Ни одного фунта. Разве мясо и масло в Берлине подешевели? Ни на один пфенниг».

В результате сложно сказать, кто выиграл Ютландскую битву, зато сразу можно сказать кто ее проиграл: английский линейный крейсер. И никогда ранее поражение еще не было столь сокрушительным. Адмиралтейство планировало построить 4 линейных крейсера типа «Худ», этакий увеличенный и усиленный «Ринаун» водоизмещением 36 000 тонн с 381-мм орудиями и броней всего 203 мм. Но три взорвавшихся линейных крейсера взорвали и теории адмирала Фишера. Постройка была немедленно приостановлена, а проект отправили на доработку. В результате бронирование было резко усилено: пояс с 203 до 305 мм, барбетты – с 229 до 305 мм. Водоизмещение корабля подскочило до 41 000 тонн, снизилась скорость, но это было сочтено приемлемой жертвой за улучшение защиты. Однако, как говорится, от судьбы не уйдешь. «Худ» погиб, как

**«Зейдлиц» в доке после Ютландского боя**

и его предшественники от взрыва погребов в бою с немецким линкором «Бисмарк». Здесь хочется опровергнуть легенду о том, что «Худ» был заложен в черный день британского флота – 31 мая 1916 года. Нет, он был заложен 1 сентября, но вот работы на стапеле действительно начались именно 31 мая... Может, все-таки стоило достроить другой корабль этого типа? «Энсон» там или «Хау»?

После этого Флот Открытого Моря еще попытался пару раз наведаться к английским берегам, но англичане вообще перестали реагировать на эти мелкие провокации. И перед немцами снова во весь рост поднялся проклятый вопрос: что делать дальше? Выше военно-политическое руководство Германии разочаровалось в своем линейном флоте, после долгих споров с участием кайзера Вильгельма II, канцлера Бетман-Гольвега, представителей командования армии и флота было решено перейти к неограниченной подводной войне как последнему средству достижения победы. Что из этого получилось, мы увидим позднее.

Немцы, кроме всего прочего, иногда упоминают еще один странный результат несостоявшегося морского Армагеддона. Линейный флот был вынужден отдать для комплектации команд подводных лодок лучших офицеров и матросов, которых пришлось заменить неведомо кем. После этого за работу принялись всяческие агитаторы, к лету на кораблях Флота Открытого Моря начал действовать некий Союз моряков, штаб которого находился на «Фридрихе дер Гроссе» – флагмане Шеера в Ютландском сражении. Ну и в конце концов флот превратился в источник революционной заразы...

Первая мировая война характерна не только «крахом рутинной государственной мудрости», как выражался один из основоположников, но и крахом рутинной войной мудрости. Армия попыталась вырваться из тупика, в который попала, начав использовать танки и авиацию – совершенно новые системы оружия, не вписывавшиеся в традиционные представления. Флот, что для него совершенно нетипично, на какое-то время оказался в роли отстающего. Но к 1918 году даже самому последнему из адмиралов стало понятно: так больше воевать нельзя, нужно было искать выход из тупика. И его предложил человек, от которого вряд ли можно было ждать новаций – адмирал сэра Дэвид Битти, который к этому времени превратился в командующего Гранд Флитом. Он тоже предложил перевести морскую войну в новое измерение. Битти намеревался за четверть века до Пирл-Харбора провести **массированную атаку авианосных торпедоносцев** против германских линкоров, стоящих на рейде Яде. Началась подготовка этой операции, но, к сожалению, война закончилась чуть раньше. А ведь если бы операция состоялась, вся дальнейшая история войны на море носила бы совершенно иной характер, авианосец мог стать главным кораблем гораздо раньше.

\* \* \*

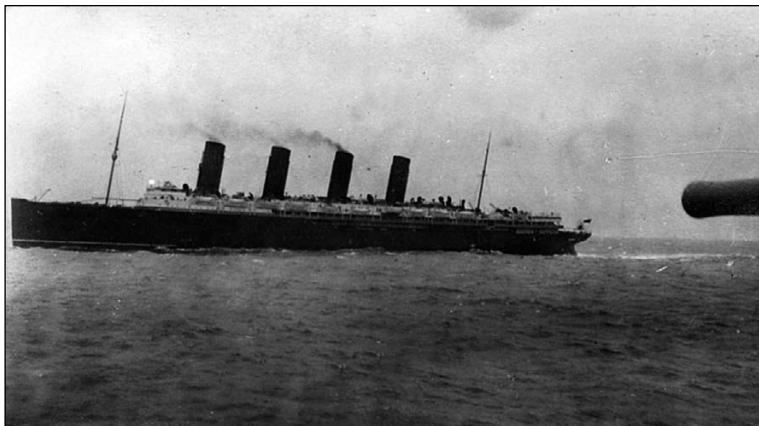
**«Лузитания» в своем последнем рейсе.  
Снимок со вспомогательного крейсера  
«Карония», май 1915 г.**

Принято считать, что в годы Первой мировой войны действия германских подводных лодок едва не поставили Англию на колени, и если бы не вмешательство Соединенных Штатов... Это заявление представляется нам несколько слишком смелым, когда речь идет о таком сложном и многообразном процессе, как мировая война, нельзя вычленять один отдельно взятый элемент и пытаться рассматривать его «в безвоздушном пространстве». Соединенные Штаты обязаны были вступить в войну на стороне Антанты, а неуклюжие действия Германии, вроде инцидентов с «Лузитанией» и «Арабиком» и депеши Циммермана лишь ускорили это.

Как ни странно, подводная война началась не в 1914 году, сначала господам адмиралам даже в голову не приходило, что подводную лодку можно использовать против торговых судов. Впрочем, ТТХ первых подводных лодок были таковы, что ни для каких иных целей, кроме береговой обороны они не были пригодны. И все-таки в 1914 году подводные лодки сумели потопить несколько второстепенных военных кораблей, а 20 октября 1914 года подводная лодка U-17 остановила, осмотрела и потопила маленький английский пароход «Глитра», который шел в Ставангер с грузом угля и стального проката. За этой сценой наблюдал норвежский миноносец «Хай», однако он не вмешался, так как все происходило за пределами норвежских территориальных вод. Но всего к февралю 1915 года немецкие лодки потопили 19 транспортов.

Вообще-то, первыми о морской блокаде объявили англичане в ноябре 1914 года, заявив, что любое судно, которое попытается войти в Северное море, делает это на свой страх и риск. Крейсеров у Англии хватало, и предупреждение следовало воспринимать всерьез. Прорвать кольцо блокады, как мы уже говорили, немцы даже не пытались. Вместо этого они после некоторого промедления объявили воды, прилегающие к Британским островам военной зоной. 4 февраля 1915 года командующий Флотом Открытого Моря адмирал фон Поль дословно повторил английское заявление: любое нейтральное судно, входящее в военную зону, делает это на свой страх и риск.

Однако пока еще немцы не располагали достаточным количеством подводных лодок для организации настоящей блокады Англии, зато их хватило, чтобы устроить пару крупных международных скандалов. 7 мая 1915 года у берегов Ирландии подводной лодкой U-30 был торпедирован и потоплен лайнер «Лузитания»,



**15 000-тонный лайнер компании «Уайт Стар»  
«Арабик» – жертва подводной лодки U-24**



шедший из Америки. Из 1599 человек на борту погибло 1198, из них 128 американцев. Попытки немцев оправдаться, лишь еще больше взбесили англичан и американцев, немецких подводников объявили палачами и убийцами, и это было совершенно справедливо. Потопление «Лузитанин» стоит в ряду тех событий, которые начали ломать систему моральных ценностей человечества, ибо после такого становится **дозволено все**, даже печи Освенцима. Кстати, командира U-30 Вальтера Швигера его собственные сослуживцы называли патологическим трусом, именно такие люди находят особое удовольствие в убийстве беспомощных жертв. Ведь еще в феврале 1915 года он преднамеренно атаковал госпитальное судно «Астуриас», прекрасно видя красные кресты на бортах. Такого не позволяли себе даже гитлеровские подводники. Хотя президент США Вудро Вильсон попытался не допустить чрезмерного разрастания скандала, события начали развиваться сами собой. Государственный секретарь США Роберт Лансинг передал немцам подряд три ноты: 13 мая, 9 июня, 21 июля. В германских верхах разгорелись склоки, политики требовали ограничить размах подводной войны, исключить из списка

целей пассажирские суда. Адмиралы утверждали, что тогда лучше вообще прекратить подводную войну. После потопления 28 августа лайнера «Арабик», на котором также погибли американцы, немцы отступили. 18 сентября немецкие подводные лодки получили приказ прекратить действия против торговых судов. В ноябре масла в огонь подлило потопление итальянского парохода «Анкаона», на котором снова погибли американцы.

Но положение англичан было не менее сложным. С одной стороны, потери пока еще не стали слишком тяжелыми, с другой – они уже вызывали тревогу. И самое главное, Королевский флот пока не располагал никакими средствами борьбы с подводными лодками. Вооружение торговых судов, появление судов-ловушек, Дуврский пролив перегородили сетями и минами, но все это были пассивные оборонительные меры. Что делать с лодкой, если она атакует из подводного положения? Как ее обнаружить и чем атаковать? Кстати, еще до начала войны в 1914 году предшественник Джеллико на посту командующего Гранд Флитом адмирал Каллахэн приказал начать производство глубинных бомб, однако они начали поступать на вооружение только в 1916 году. 22 марта у берегов Ирландии судно-ловушка «Фарнборо» потопило глубинными бомбами U-68 – это была первая лодка, уничтоженная таким образом.

В 1916 году командование немецкого флота переключило свои лодки на борьбу с Гранд Флитом, надеясь ослабить его. Увы, достижения немецких лодок в борьбе против современных военных кораблей оказались ничтожными. За весь этот год им удалось потопить лишь легкие крейсера «Ноттингем» и «Фалмут», это произошло 16 августа, когда Гранд Флит вышел в море навстречу немцам. Кстати, после этого желание Джеллико реагировать на любое движение Флота Открытого Моря заметно ослабло.

Такое положение никак не устраивало немецкое командование, и 8 декабря 1916 года начальник Адмиралштаба фон Хольцендорф подготовил меморандум, в котором обосновал необходимость возобновления неограниченной подводной войны. Расчеты показывали, что лодки должны топить по 600 000 тонн ежемесячно. Фон Хольцендорф заверил кайзера, что американцы, даже если решат вмешаться, все равно ничего не успеют сделать. «Заверяю вас своим честным сло-



**Капитан-лейтенант Гордон Кэмпбелл, командир судна-ловушки «Фарнборо»**



вом офицера, что ни один американец не высадится на континенте», – напыщенно заявил он. Кайзер подписал указ о возобновлении с 1 февраля 1917 года неограниченной подводной войны, на что канцлер Бетман-Гольвег заметил: «Теперь Германия погибла».

К этому моменту Германия имела в строю 105 подводных лодок, и их количество продолжало увеличиваться. Политические результаты оказались вполне предсказуемыми, сначала Соединенные Штаты разорвали дипломатические отношения с Германией, а 3 апреля объявили ей войну.

Но сначала успех сопутствовал немцам, потери британского торгового флота росли с катастрофической быстротой. Февраля и март – по 500 000 тонн, апрель – 860 000 тонн, май – 600 000 тонн, июнь – 700 000 тонн. Британское Адмиралтейство оказалось совершенно не готово к отражению угрозы. Хотя уже в этой войне система конвоев доказала свою эффективность, а великий Мэхен всегда учил, что конвой – это самое надежное средство защиты морской торговли, Их Лордства упрямо не желали прибегать к этой мере. Даже адмирал Джеллико, который к этому времени перебрался в кресло Первого Морского лорда выступал против. Главные аргументы были таковы: система конвоев замедляет оборот тоннажа, у Англии не хватит кораблей для сопровождения конвоев, капитаны торговых судов не сумеют удерживать свое место в строю, парусные и паровые суда нельзя объединять в конвои. Глупость возражений видна из последнего аргумента. Раз нельзя, то кто заставляет делать это?

Еще одним возражением Джеллико считал беззащитность кораблей от торпедных атак из подводного положения. Но, судя по всему, адмирал существовал в каком-то параллельном мире и не имел представления о том, что происходит на морях. Хорошим доказательством несостоятельности таких утверждений и

беспомощности англичан перед подводной угрозой является история лучшего подводного аса капитан-лейтенанта Арно де ла Перьера. Командуя подводными лодками U-35 и U-139, он совершил 16 боевых походов и потопил 194 торговых судна общим водоизмещением 453 716 тонн плюс два небольших военных корабля. Вот карта его самого успешного похода, когда он потопил 54 судна водоизмещением 90 350 тонн. Где были потоплены эти суда? Буквально в прямой видимости берега, чуть ли не прямо на выходе из портов. О какой ПЛО можно говорить в этом случае? Практически все эти суда топились артиллерией из надводного положения, торпедами де ла Перьер стрелял, мягко говоря, не слишком удачно. За время войны он израсходовал всего 74 торпеды, добившись 39 попаданий.

В результате вместо организации конвоев Джеллико предложил сократить импорт, ликвидировать заморские театры военных действий и так далее, совершенно не понимая, что при таких потерях Британия вскоре останется вообще без торгового флота. Но в итоге здравый смысл взял верх над глупым упрямством, и система конвоев была введена, хотя потребовалось время, чтобы она начала оказывать свое действие. И все-таки к лету 1917 года потери снизились до 300 000 тонн в месяц, это было много, но терпимо, тем более, что заработала американская судостроительная промышленность. К защите конвоев были привлечены эсминцы и эскортные корабли специальной постройки, и теперь уже начали расти потери подводных лодок. До февраля 1917 года союзники потопили 48 единиц, а с февраля по декабрь – еще 61 лодку.

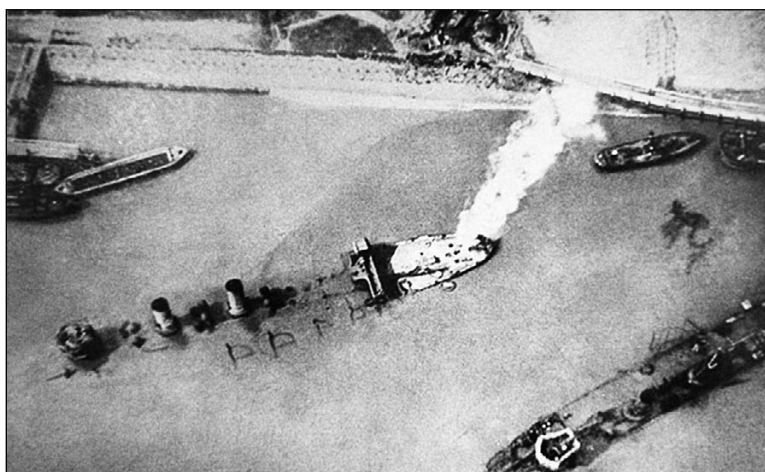
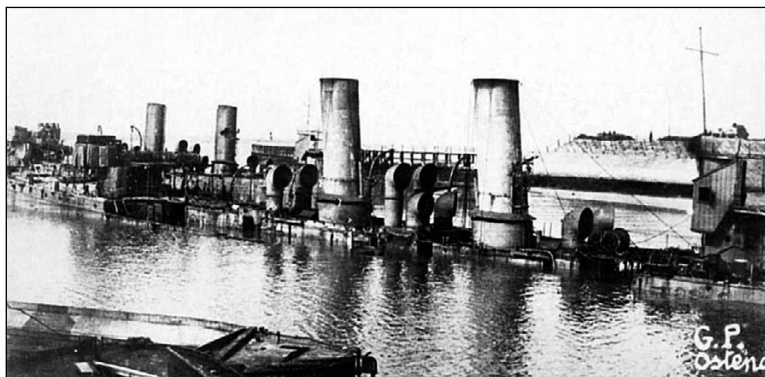
Немцы попытались перенести подводную войну к берегам Соединенных Штатов, используя подводные крейсера, но не особо преуспели и там. Эффектив-

**Одним из способов борьбы с подводной угрозой стало поголовное перекрашивание торговых судов в камуфляжную окраску, оказавшуюся, однако, не столь эффективной, как того ожидали. На снимке «Олимпик» в камуфляже, 1917 год**





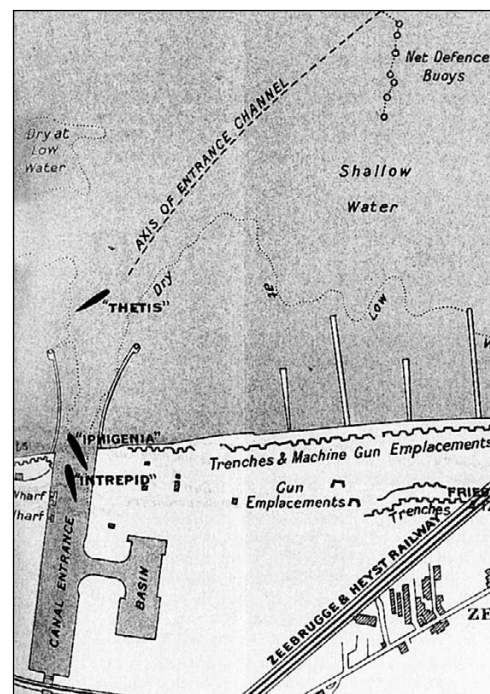
**Германские подводные лодки в Зеебрюгге**



ность противолодочных сил продолжала увеличиваться, в небе над конвоями появились дирижабли, эскортные корабли получили гидрофоны, и теперь лодки не чувствовали себя в безопасности даже под водой. Правда, американцы затеяли установку Великого минного заграждения поперек Северного моря, но это была, скорее, финансовая афера, а не военное мероприятие. Оно потребовало резкого увеличения производства мин заграждения, эффективность которых оставалась довольно сомнительной. Зато какие прибыли...

Хотя англичане тоже отличились, проведя две отчаянно смелые и практически бесполезные операции по блокированию бельгийских портов Остенде и Зеебрюгге – мест базирования Фландрской флотилии подводных лодок. В качестве брандеров были использованы старые бронепалубные крейсера, отличавшиеся заметно более высокой живучестью, чем транспорты, которые японцы пытались затопить на входе в Порт-Артур. Все брандеры дошли до предназначенных мест и были затоплены командами, но вот беда – фарватеры все равно остались свободными, в лучшем случае немцы испытали незначительные сложности. Так что, хотя многие участники операций вполне заслуженно получили Кресты Виктории, сами операции были неудачными.

Основная борьба с подводными лодками происходила в Атлантике, но несколько слов следует сказать и о событиях в



**Вверху: схема расположения брандеров «Интрепид», «Ифигения» и «Тетис» в канале Зеебрюгге**

**Слева: брандеры «Интрепид», «Ифигения» (три снимка вверху) и «Тетис» (нижний снимок) в канале Зеебрюгге**



**Крейсер «Виндиктив», переоборудованный в штурмовой корабль после рейда 23 апреля 1918 г.**

Средиземном море. 8 из 12 самых результативных немецких подводных асов воевали именно там, хотя три четверти транспортов союзников погибло все-таки в Атлантическом океане. Немцы перевезли по железной дороге в австрийский порт Пола несколько малых лодок типов UB и UC, а также отправили туда через Гибралтарский пролив более крупные лодки.

Здесь произошло несколько скандалов, связанных с потоплением пассажирских лайнеров. А в марте 1916 года немецкая предусмотрительность сыграла против немцев. Подводный заградитель UC-12 попытался поставить мины перед итальянским портом Таранто, но подорвался на своих же минах. Итальянские водолазы без труда выяснили национальную принадлежность лодки. Оказалось, что немцы минируют порты собственного союзника, пусть и невоюющего. Это стало одной из причин, по которым Италия в мае 1916 года объявила войну Германии.

И все-таки воевать на Средиземном море было относительно легко и приятно. Систему конвоев здесь ввели позднее, чем в Атлантике, и она никогда не была по-настоящему эффективной. Причиной тому стало упрямство французов, которые наотрез отказались от единого командования морскими силами на театре, настаивая взамен на неких абстрактных «зонах ответственности», которые в пору было называть зонами безответственности. К тому же они в своей зоне так и не сумели организовать конвои, что привело к самым страшным трагедиям. Например, 26 февраля подводной лодкой U-35 был потоплен французский лайнер «Прованс», перевозивший почти 2000 солдат, он затонул так быстро, что погибло более 1000 человек. Кстати, в свое время именно «Прованс» первым принял сигнал бедствия «Титаника», такое странное и злое совпадение. И это был не единственный случай.

В общем, немецкие лодки потопили торговые суда общим водоизмещением 12 284 757 тонн (немецкие данные) или 11 904 185 тонн (английские данные). Если сюда добавить 614 мелких рыболовных судов, то расхождение станет совсем ничтожным.

\* \* \*

Хорошим примером «независимости» крейсерской, подводной и «большой» войн является история скандинавских конвоев. Конвои обычно выходили из Лер-

вика, остров Брессэй, Шетландские острова, с апреля 1917 года они следовали каждые четыре дня. Маршрут был довольно коротким, весь переход занимал около 15 часов, однако проходил он маршрут в опасной близости от германских баз. Тем не менее, Адмиралтейство почему-то решило, что для сопровождения конвоев достаточно пары эсминцев. Тем более, что немцы в течение 6 месяцев после начала проводки скандинавских конвоев даже не пытались им помешать, это привело к неизбежной самоуспокоенности.

15 октября конвой из 12 пароходов вышел из Лервика в Берген в сопровождении эсминцев «Мэри Роз» и «Стронгбоу», а также двух траулеров. Служба радиоперехвата Адмиралтейства засекла необычную активность вражеских переговоров, но предсказать, что готовят немцы, не сумела. Встревоженный Битти все-таки выслал в море несколько крейсерских эскадр. Однако поиск и система патрулей оказались настолько бестолковыми, что 3 легких линейных крейсера, 27 легких крейсеров и 54 эсминца, разбросанные по всему Северному морю, противника не обнаружили и защитить собственный конвой не сумели.

Против ожидания, конвой в Норвегию проследовал беспрепятственно. Корабли сопровождения приняли под свою охрану обратный конвой, также состоящий из 12 торговых судов (2 английских, одно бельгийское, одно датское, 5 норвежских, 3 шведских). Так как конвой вышел из нейтрального норвежского порта, секрет-



**Французский лайнер «Прованс» (предвоенный снимок)**

ность обеспечить было нельзя в принципе, и Берлин прекрасно знал о составе и времени выхода конвоя.

15 октября Комната 40 сообщила адмиралу Битти: «Минный заградитель «Бруммер» выйдет в Норман Дип (якорная стоянка у западного побережья Дании) на север завтра, вероятно, для минных постановок. Его следует перехватить». И действительно, после полудня 16 октября новейшие легкие крейсера «Бруммер» и «Бремзе» снялись с якоря. Поддержку обеспечивали легкий крейсер «Регенсбург» и флотилия эсминцев, выдвинутые к Северным Фризским островам.

Избегав обнаружения патрулями Битти в Северном море, эти германские крейсера-минзаги вышли на позицию к востоку от Шетландских островов на рассвете 17 октября. В это время британский конвой находился уже в 70 милях от Лервика. Англичане решили, что все закончилось, и дисциплина ослабла. Эсминiec «Мэри Роз» ушел вперед и пропал из вида, траулеры «Элси» и «П. Феннон» наоборот тащились где-то сзади. Поэтому, когда вскоре после 6.00 на юго-востоке показались германские крейсера, с конвоем находился только эсминiec «Стронгбоу». Может быть, он не сумел опознать приближающиеся корабли, может, имелась какая-то другая причина, однако англичане были застигнуты врасплох. Немцы открыли огонь, и только после этого британские комендоры бросились к орудиям. Однако было поздно. Первыми же залпами была подбита машина «Стронгбоу», эсминiec потерял ход и начал тонуть. Попавшим в мостик снарядом был ранен капитан-лейтенант Брук. Видя, что эсминiec уже не спасти, он приказал уничтожить секретные документы и открыть кингстоны. В 7.30 «Стронгбоу» затонул с поднятым флагом. Единственное, что он еще успел сделать, – дать несколько бесцельных выстрелов из кормового орудия.

Услышав грохот выстрелов, к месту боя примчался «Мэри Роз». Хотя капитан-лейтенант Фокс сразу понял, что положение спасти ему не удастся, он без колебаний бросился в атаку. С дистанции 30 кабельтов комендоры эсминца открыли огонь. Стрельба противника была достаточно хаотичной, и сначала эсминiec

попаданий не получил. Но когда на дистанции 10 кабельтов он начал выполнять поворот, чтобы ввести в действие торпедные аппараты, вражеский залп накрыл его. Фоксу оставалось лишь скомандовать: «Спасайся, кто может».

После этого «Бруммер» и «Бремзе» потопили 9 из 12 торговых судов и ушли полным ходом, так как опасались появления высланных по тревоге британских кораблей. Траулер «Элси» сумел спасти остатки команд эсминцев. Самое странное, что уцелели оба британских парохода, немцы потопили 9 нейтральных судов, расстреляв их из орудий. Команды не получили возможности спустить шлюпки, хотя немцы это отрицают.

Ни конвой, ни его эскорт не сообщили о появлении врага, поэтому Адмиралтейство до полудня 17 октября ничего не знало. Только в 15.30 вышедшие из Лервика с очередным конвоем эсминцы «Мармион» и «Обидиент» встретили траулер «Элси». Битти узнал о нападении лишь около 17.00. К этому времени германские крейсера были уже недосыгаемы.

Казалось бы, следует развивать успех, но... Немцы повторили нападение 11 декабря, на том все и закончилось. Здесь впервые четко проявилась стратегическая ущербность военно-морской мысли того времени. Война рассматривалась как цепь отдельных независимых событий, организовать целенаправленную продолжительную кампанию адмиралам просто не приходило в голову.

Другим примером разрозненности немецких усилий может служить история Дуврского патруля. Он был создан, чтобы помешать немецким лодкам проходить через Дуврский пролив, и здесь мы не будем касаться его эффективности. Просто скажем, что буквально в прямой видимости от немецких баз во Фландрии в море болтались десятки мелких кораблей. Опять же – вот она, вожденная добыча, и снова нет...

Лишь в октябре 1916 года, когда немецкая Фландрская флотилия получила 3-ю и 9-ю флотилии миноносцев из состава Флота Открытого Морья, было решено проявить активность. Командир флотилии адмирал фон Шредер вывел в море все свои 23 эсминца

**Английские дрейфтеры в гавани Дувра**



и миноносца. Ему противостояли ископаемый 30-узловик «Флирт», яхта «Омбра» и один траулер. На помощь могли прийти 6 старых миноносцев типа «Трайбл» из Дувра. Зато вдоль сетей торчали целых 4 дивизиона дрейфтеров.

Немецкие корабли разделились на пять групп, чтобы нанести удар по всей ширине пролива. 5-я полуфлотилия обстреляла 6 дрейфтеров 10-го дивизиона. На помощь примчался «Флирт», который приняло немецкие корабли за свои, а стрельбу счел боем с немецкой лодкой. Миноносец остановился и спустил шлюпку, чтобы подобрать экипажи тонущих дрейфтеров. В результате британский корабль был быстро потоплен артиллерией и торпедами. Всего эта полуфлотилия потопила три дрейфтера и повредила еще три.

На помощь гибнущему дозору из Дувра вышли те самые 6 миноносцев, которые разделились на две группы. У немцев появилась прекрасная возможность уничтожить по частям еще один отряд англичан. Тем временем другая немецкая полуфлотилия перехватила транспорт «Куин», сняла команду и потопила его.

Тем временем британский эсминец «Нубизн» заметил 17-ю полуфлотилию, но, как и ранее «Флирт», принял немцев за своих. Он получил несколько попаданий снарядами, а затем торпеда оторвала ему носовую часть. На помощь пришли миноносцы «Амазон» и «Коссак». Первый получил несколько снарядов в котельные отделения и едва сумел уползти. Второй английский отряд столкнулся с 18-й полуфлотилией, при этом был поврежден миноносец «Мохрук».

В общем, англичане потерпели болезненное поражение, но немцы не развили успех. Следующую попытку атаковать корабли Дуврского патруля они совершили только 17 апреля 1917 года. Кстати, она оказалась неудачной, немцы потеряли миноносцы G-85 и G-42, ничего не добившись.

\* \* \*

Так каковы оказались итоги войны на море в период с 1914 по 1918 год? Немцы попытались вести одновременно три разные войны: крейсерскую, классическую и подводную, и проиграли все три. Главным было то, что каждая из этих войн велась вне всякой связи с двумя другими. Но,

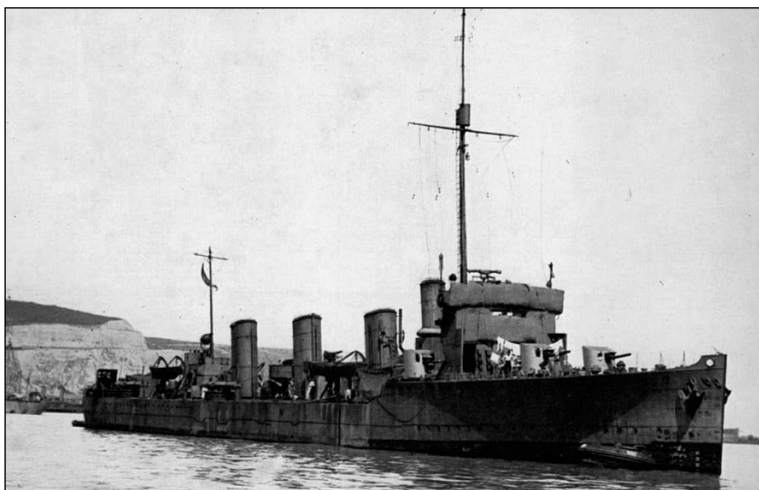
**Английский лидер «Брок». 17 апреля 1917 г. вместе с лидером «Свифт» он потопил два германских миноносца из состава полуфлотилии, пытавшейся нанести удар по Дуврскому патрулю**

**Английский эсминец «Амазон»**



справедливости ради, надо признать, что классическую морскую войну проиграли и союзники. Впрочем, морская блокада, организованная Англией, принесла свои плоды, но действовала она так медленно, что в какой-то момент адмирал Битти с сомнением произнес: «Непонятно, мы раньше задушим Германию, или она нас».

Итак, линейное наращивание численности флотов завело морскую войну в тупик, теория Мэхена не сработала в конкретной обстановке, и десятки дредноутов, супер-дредноутов и линейных крейсеров оказались практически бесполезными. Здесь как нельзя более точно подходит определение, данное Фридрихом Энгельсом: «Гонка вооружений походит на то, что нация выкидывает часть своего совокупного продукта в море». И действительно, выкинули в море, причем без особой пользы.





# Новые корабли, старые идеи

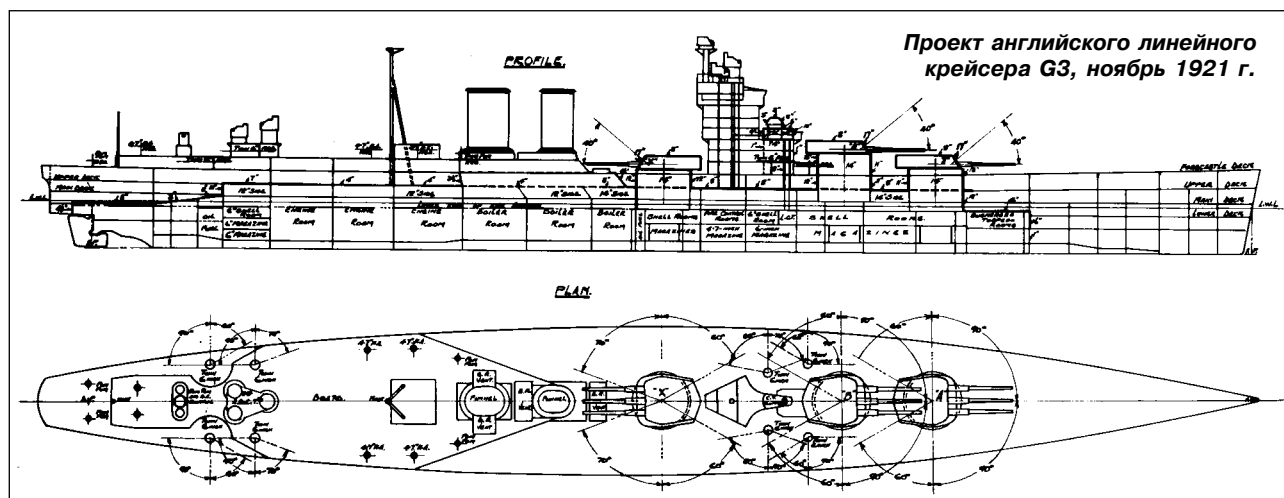
Первую мировую войну политики помпезно называли «Войной ради окончания всех войн», однако адмиралы явно думали иначе. Еще не успели отгреть последние залпы, как они начали готовиться к следующей войне, на стапелях начали расти корпуса новых линкоров, на фоне которых даже некогда грозные корабли типа «Куин Элизабет» казались просто щуплыми под-ростками.

Однако господа адмиралы проявили просто младенческую наивность в отношении такой пошлой науки, как экономика. Они искренне верили, что стоит им заявить: «Нужны еще 10 линкоров», как тут же по щучьему велению, по адмиральскому хотению из ниоткуда появятся эти самые 10 линкоров. Думать о том, на какие деньги страна будет содержать этот флот, они не считали нужным. А ведь уже к середине 1917 года в составе Королевского флота числились 42 линкора и линейных крейсера, 31 броненосец, 88 крейсеров, 339 эсминцев, 131 подводная лодка. Одно только содержание этой великой армады могло привести Великобританию к финансовому краху. Если во время войны этому еще было какое-то оправдание, хотя уже тогда из соображений экономии на слом начали отправлять старые корабли, то в мирное время это было просто невозможно. Поэтому, когда в 1921 году американские власти предложили созвать в Вашингтоне конференцию «по ограничению морских вооружений и тихоокеанским вопросам», политики и адмиралы встретили это известие с разным настроением: первые – с облегчением, вторые – с опаской.

Особо удивляться этому не приходится, американцы всегда умели считать деньги, и, хотя Соединенные Штаты вышли из войны мировым кредитором, было решено, что проще добиться своих целей путем переговоров, а не бессмысленной гонки вооружений. Почему бессмысленной? Попытайтесь повнимательней проанализировать сложившуюся в результате войны военно-политическую ситуацию. После уничтожения германского флота в мире осталось ровно два флота, которые могли претендовать на звание самого сильного: английский и американский. Формально амери-

канцы находились в более выгодном положении, так как строили более мощные линкоры типа «Мэриленд» и еще более сильные «Саут Дакоты», гордые британцы ничего не могли противопоставить их 406-мм орудиям. Правда, американский флот был совершенно несбалансированным, так как в нем отсутствовали современные крейсера как класс (кораблей, разумеется), да и подводный флот был не слишком убедительным. Но никто не задается вопросом: а зачем, собственно, Соединенным Штатам в то время требовался самый сильный флот в мире? Ответ будет парадоксальным: незачем! Президенту Вудро Вильсону понадобились поистине титанические усилия, чтобы втащить Соединенные Штаты в войну, и после ее окончания изоляционистские тенденции снова начали брать верх. Крики об «агрессивных поползновениях американского империализма» в 1920 году звучали неубедительно. США в рамках доктрины Монро занимались освоением и приватизацией Центральной Америки, которую считали своей вотчиной, и вопросы мировой политики их совершенно не интересовали. Так зачем гробить деньги на строительство кораблей, польза которых представлялась более чем сомнительной? А рассуждать всерьез о некоей англо-американской войне в XX веке мог только душевнобольной человек или писатель-фантаст.

Конечно, существовала еще Япония с ее болезненной манией величия, выразившейся в принятии программы 8-8, согласно которой планировалось построить 8 новых линкоров и 8 линейных крейсеров. Но насколько серьезными были эти претензии? Для реализации этой программы японским адмиралам наверняка пришлось бы снять последние штаты с последнего крестьянина, но даже это не давало полной гарантии успеха. Поэтому опасения за свои тихоокеанские владения не могли особо волновать американцев, тем более, что этих владений собственно и не было. Филиппины являлись формально независимой страной, где американские интересы были минимальными, а бананово-лимонные Гавайи пока еще не превратились в курортный рай и были знамениты разве





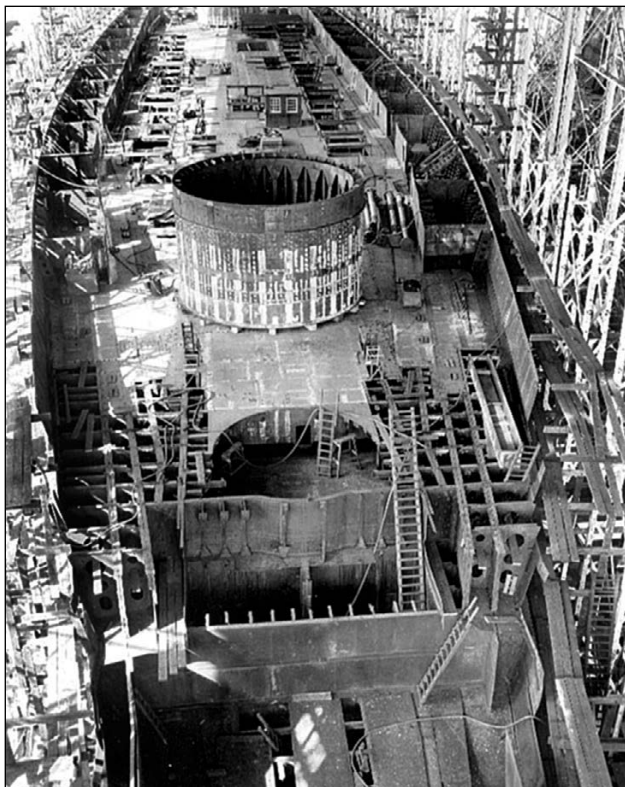
**Вверху: японский линкор «Муцу» во время испытаний, 1921 г.  
Справа: спуск на воду линкора «Тоса»**

что лепрозорием на Молокаи. Недаром американцев очень интересовала проблема экономического освоения китайского рынка и весьма слабо все остальные вопросы. Вот на таком фундаменте Соединенные Штаты и начали строить систему ограничения морских вооружений.

Разгоревшиеся в Вашингтоне споры по своей ожесточенности напоминали настоящие морские сражения, но при этом совершенно бессмысленные. Примерно столь же содержательными были средневековые диспуты на тему «Сколько чертей поместится на острие иглы». Упрямство английской делегации и выспренние фразы адмирала Битти насчет того, что Британия готова потратить последнюю гинею, смотрелись как дешевая театральная постановка. Не забудьте, это была конференция стран-победителей, так кто из них и с кем собирался воевать, если они столь ожесточенно обсуждали проблемы морских вооружений? Неужели Франция опасалась, что Великобритания снова объявит ей войну и перережет атлантические коммуникации? Нет, это был настоящий театр абсурда, который, как ни странно, завершился достаточно разумным компромиссом, вероятно потому, что последнее слово все-таки принадлежало политикам, а не адмиралам.

Было достигнуто соглашение об ограничении численности флотов, что позволило всем странам с чистой совестью избавиться от потерявших всякую боевую ценность устаревших кораблей. Одновременно был подписан протокол о правилах





**Американский линейный крейсер «Саратога» на стапеле, март 1922 г.**

Итак, 6 февраля 1922 года был подписан текст знаменитого Вашингтонского договора, который в первую очередь ограничил число линейных кораблей в составе флотов крупнейших мировых держав. Ведь, как мы говорили, атака адмирала Битти против германского флота в Яде не состоялась, поэтому линкор еще на четверть века сохранил за собой титул владыки морей. Были наложены ограничения и на другие классы кораблей, в частности на только что появившиеся тяжелые крейсера. Англичане начали строить своих знаменитых «елизаветинцев» из страха перед появлением неких ужасных германских рейдеров в тот самый момент, когда Германия уже стояла на коленях и речь шла лишь о точной дате капитуляции. Для англичан наличие таких кораблей считалось важнейшим фактором безопасности, но другие страны явно увидели в них новое воплощение броненосных крейсеров и строили их как таковые, разве что Франция сначала тоже занялась строительством защитников торговли.

Самые любопытные приключения ожидали авианосец. Если почитать статьи договора, то нельзя отделаться от подозрения, что адмиралы продолжали рассматривать его как артиллерийский корабль, на который удалось воткнуть еще и самолеты. Во всяком случае, все ограничения касались артиллерии, но никак не количества самолетов, что было бы гораздо логичнее. С первыми авианосцами получилась та же самая история, что и с дредноутами. Авианосец специальной постройки первыми заложили англичане, это был «Гермес», но после окончания войны строительство пошло таким медленным темпом, что японский «Хосё» вошел в строй раньше.

В области кораблестроения произошло лишь одно заметное изменение, инициаторами которого оказались снова англичане, но воплотили в жизнь раньше другие. Начиная с так и не построенных линкоров-

действий подводных лодок, требовавший строгого соблюдения пунктов призового права. Это фактически лишало подводную лодку всех ее преимуществ, но в воздухе повисал вопрос: а что делать, если торговое судно, которое она попытается остановить и досмотреть, будет вооружено? Однако на какое-то время англичане избавились от кошмара неограниченной подводной войны.



**Английский крейсер «Релей» – головной корабль серии «елизаветинцев». Снимок сделан в Ванкувере в 1921 г.**



Английские линкоры «Нельсон» (на снимке) и «Родней» стали первыми (и, по большому счету, единственными) «договорными» линкорами

монстров проектов N-3 и G-3, англичане начали размещать всю артиллерию тяжелых кораблей в башнях, в частности, на заложенных сразу после подписания Вашингтонского договора линкорах типа «Нельсон» орудия калибра 152 мм тоже размещались в башнях. Но первыми для крейсеров эту идею воплотили в жизнь французы на легких крейсерах типа «Дюге Труэн». После этого в глупом положении оказались японцы, которые продолжали строить легкие крейсера явно устаревших проектов, хотя на своих тяжелых крейсерах они разместили орудия уже в башнях.

Следующая конференция по ограничению вооружений прошла в Лондоне в 1930 году. И снова разгорелись споры и ссоры, причем самое странное, что некоторые страны попытались раскрутить новый виток гонки морских вооружений в разгар Великой депрессии, когда на счету была буквально каждая копейка. На этот раз противоречия полностью сгладить не удалось, и договор подписали только Англия, Соединенные Штаты и Япония, а вот Франция и Италия воздержались. Главным достижением считалось продление «линкорных каникул» до 1936 года, хотя Франции и Италии разрешили ограниченное строительство.

Далее последовала новая серия переговоров – или говорильни – кому как больше нравится. Сначала в 1931 году это был Рим, потом Женева, и в 1935 году все вернулись в Лондон. Если учесть, что к этому времени в Германии и Италии окончательно укрепились фашистские режимы (мы не будем проводить тонкой разницы между нацистами и фашистами, **обоим** хуже), переговоры стали еще более напряженными, хотя в одном пункте все участники были единодушны. Дурац-

кое предложение британского правительства об ограничении тоннажа новых линкоров цифрой 25 000 тонн высмеяли все. Британским адмиралам оставалось лишь в бессильной злобе скрипеть зубами, глядя, как неумные политиканы вроде Рамсея Макдональда и Стэнли Болдуина, рушат фундамент империи – Коро-



Вид с марса на двухорудийные 155-мм башни французского крейсера «Примоге» типа «Дюге Труэн»

левский флот. Переговоры фактически были сорваны неуступчивой позицией Японии, поэтому подписанный договор носил какой-то странный характер. Любая страна имела право нарушить пункты договора, если Япония его все-таки не подпишет, но Япония делать этого совершенно не собиралась.

Хуже того, все те же британские политики полностью взорвали систему договоров, подписав в 1935 году Англо-германское морское соглашение, согласно

которому Германия получала право построить флот, фактически равный французскому. А через два года, в 1937 году, они же подписали аналогичное Англо-советское морское соглашение. Таким образом, Великобритания дала зеленый свет перевооружению двух самых жестоких и самых агрессивных режимов в Европе. Впрочем, англичане обманули сами себя, обе эти страны даже в мыслях не имели соблюдать условия договоров. Во всяком случае, намеченные к строи-

**Английский линейный флот во всей своей красе. На переднем плане линкоры «Нельсон» и «Родней»**





тельству линкоры типа «Советский Союз» не втискивались в рамки никаких договорных ограничений, да и немецкий «Бисмарк» туда не попадал.

Главным результатом затянувшейся болтовни стало появление качественно новых линкоров. К середине 1930-х годов все согласились с тем, что скорость линкора просто не может быть меньше 27 узлов, теперь уже и 24 узла, которые давал «Куин Элизабет», считались недостаточными. В результате фактически произошло слияние линкоров и линейных крейсеров, причем новорожденные унаследовали не только достоинства, но и недостатки своих родителей. В рамках договорных ограничений – водоизмещение 35 000 тонн – было невозможно создать сбалансированный проект, и все страны с редким единодушием выбрали крен в сторону наступательных качеств новых линкоров. Уже 381-мм орудия пробивали любую броню, которую устанавливали на этих кораблях. Американцы пошли дальше, вооружив свои новые линкоры 406-мм орудиями. Говорить про японские линкоры типа «Ямато» мы не будем, так как они по водоизмещению были чуть ли не вдвое больше, поэтому сравнивать их с остальными кораблями мы не станем.

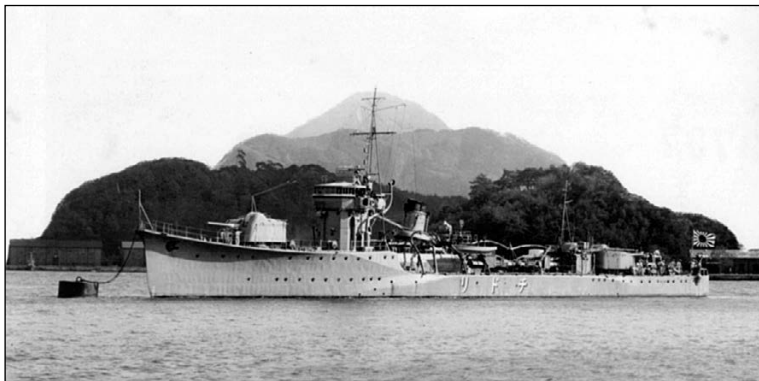
Обнаружилось и еще одно расхождение во взглядах на принципы конструирования кораблей. Англия и США начали устанавливать на линкорах универсальную артиллерию, тогда как континентальные державы предпочли ставить раздельно второй калибр и зенитные орудия. Правда, английские 133-мм орудия можно было отнести к универсальным лишь с натяжкой из-за невысокой скорости стрельбы, но все-таки они имели большой угол возвышения. Как ни странно, но гораздо более сильное зенитное вооружение имели модернизированные линкоры типа «Куин Элизабет», 20 114-мм орудий вполне соответствовали американскому комплексу из 20 127-мм орудий. Вообще-то действительно непонятно, почему это прекрасное орудие не появилось на новых британских линкорах. Зато англичане порадовали мир попыткой превратить 203-мм орудия своих тяжелых крейсеров в универсальные. О том, что из этого получилось, британские историки рассказывать очень не любят.

Англичане порадовали мир еще одним новшеством – на своих авианосцах они начали устанавливать бронированную полетную палубу. Кстати, на первых кораблях типа «Илластриес» бронирование стен ангара должно было противостоять снарядам крейсеров. То есть, они по-прежнему считали авианосцы артиллерийскими кораблями с большим количеством бортовых самолетов.

Отдельного упоминания заслуживает японское кораблестроение. Да, японские адмиралы к 1930-м годам немного протрезвели, и ничего подобного фантастическому роману под названием «Программа 8-8» уже не писали, вместо этого они ударились в другую крайность. Они признали, что по своему промышленному потенциалу Япония значительно уступает Соединенным Штатам и потому не может

сопоставляться с ними в количестве построенных кораблей. Из этого следовал достаточно логичный вывод: нехватку количества следует компенсировать качеством, и каждый японский корабль должен быть сильнее соответствующего американского. Определив главный принцип своего кораблестроения, японцы энергично приступили к его реализации. Однако японские конструкторы не только сложили все яйца в одну корзину, но и попытались еще сверху их притоптать, чтобы больше вошло. Результат получился вполне предсказуемый.

«Инцидент с «Томодзуру» – официальное название катастрофы, произошедшей с только что вошедшим в строй миноносцем «Томодзуру» 12 марта 1934 года. Во время маневров у Сасэбо, находясь в штормовом море вместе с крейсером «Тацута» и однотипным миноносцем «Тидори», он перевернулся. Спустя некоторое время перевернувшийся миноносец был обнаружен крейсером и отбуксирован в порт. Погибло 100 человек. Комитет по расследованию, который возглавил адмирал Китисабуро Номура, 2 апреля доложил морскому министру адмиралу Минео Осуми, что катастрофа произошла из-за штормовых волн и недостаточной динамической остойчивости «Томодзуру». Выяснилось, что под давлением флота кораблестроители приняли совершенно ошибочное распределение весов, уменьшая вес корпуса и машин и увеличивая вооружение и надстройки, перегрузка на некоторых кораблях достигала 20%. В результате пришлось пересмотреть чертежи всех заложенных и готовящихся к закладке кораблей, а находившиеся в строю – вернуть на верфи для понижения центра тяжести. Пришлось срезать часть надстроек и убрать излишнее вооруже-



**После «инцидента с «Томодзуру» японцам пришлось пойти на беспрецедентные меры по исправлению допущенных просчетов в проектировании своих кораблей. Это хорошо видно на приведенных снимках однотипного с «Томодзуру» миноносца «Чидори» до (вверху) и после (внизу) модернизации**





ние. В сентябре 1935 года в шторм эсминцу «Хацуюки» оторвало носовую часть до самого мостика, после чего пришлось усиливать корпуса.

Еще одной интересной выдумкой японцев стали легкие крейсера типа «Могами». Они были заложены в начале 1930-х годов для замены устаревших легких крейсеров в рамках договорных ограничений. Эти крейсера имели неслыханно мощное вооружение: 15 155-мм орудий. Кстати, именно эти крейсера вынудили американцев заняться строительством легких крейсеров типа «Бруклин» с аналогичным вооружением. Но японцы с самого начала предусмотрели возможность в случае необходимости замены трехорудийных 155-мм башен на двухорудийные 203-мм башни. В результате легкие крейсера минимальными усилиями превращались в тяжелые, вот такого свинства американцы явно не предусмотрели.

**Японский крейсер «Судзуйя» типа «Могами» на испытаниях, октябрь 1935 г.**

К 1939 году произошел еще ряд важных изменений в технике и вооружении кораблей. Новые орудия имели значительную, даже избыточную дальность, так как средства управления огнем не могли гарантировать ни одного попадания на дистанциях более 150 кабельтовых. Поэтому заявления о том, что дальность орудий линкора N составляет 230 кабельтовых, можно отнести к области психологической войны. В середине 1930-х годов флот наконец-то обзавелся надежными радиостанциями, искровые громыхалки ушли в прошлое, их заменили ламповые передатчики, причем появились радиотелефоны УКВ диапазона, с помощью которых можно было оперативно и надежно управлять эскадрой в бою.



**Американский ответ на «Могами» – легкий крейсер «Гонолулу» типа «Бруклин»**

**Английский авианосец «Игл». Перестроенный из линкора, к началу Второй мировой он безнадежно устарел**

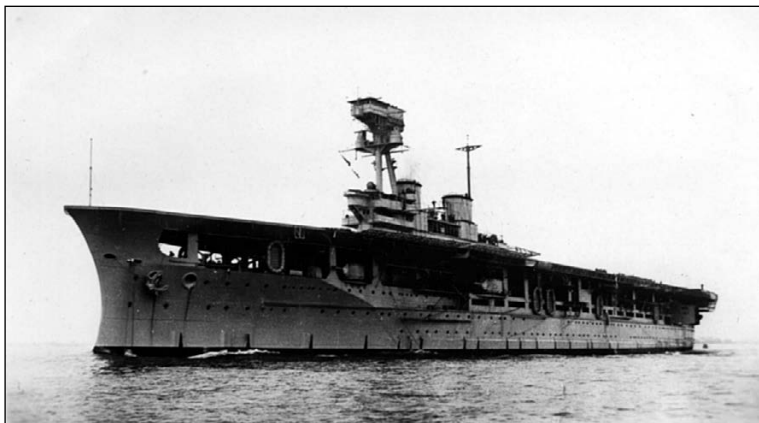
Уже перед самой войной в Англии, США и Германии были созданы радиолокаторы. Но сначала их применяли только для обнаружения воздушных целей, потом появились установки обнаружения кораблей и самыми последними – артиллерийские радары. Но прошло еще немало времени, прежде чем последние стали по-настоящему эффективными. Во всяком случае, описания первых боев, где англичане якобы использовали радары, грешат неточностями, назовем это так. На самом деле артиллерийские радары стали широко применяться только в 1943 году, а до того даже просвещенные мореплаватели были вынуждены в ночных боях полагаться на прожектора.

\* \* \*

А сейчас самое время постараться разобраться, с каким именно багажом – железно-корабельным и идейно-теоретическим – подошли к войне основные флоты. Начинать, разумеется следует с Владычицы морей. Увы, Их Лордства готовились к прошлой войне, делая ставку на генеральное сражение линейных флотов. Правда, второй Ютландской битвы не предполагалось, учитывая размер германского флота, но вот на Средиземном море ожидалась встреча с итальянскими линкорами. Однако, как мы говорили, британские адмиралы были по рукам и ногам связаны тупыми политиками, требовавшими скрупулезного соблюдения всех букв и запятых международных договоров. В результате флот получал чуть ли не самые плохие в мире корабли, одни только линкоры типа «Кинг Джордж V» чего стоят. Но ведь умирать на них предстояло не политикам, уютно устроившимся под Биг Беном. Попытка построить новые линкоры типа «Лайон», которые могли бы соперничать с аналогичными кораблями потенциальных противников, провалилась. Предполагалось строительство 6 таких кораблей с закладкой по две единицы в год, начиная с 1938 года. Однако все закончилось закладкой первой пары – «Лайон» и «Темерер», которые так и не были достроены. В 1944 году рассматривался вопрос о достройке по измененному проекту, в частности, с резко усиленной подводной защитой, но дальше разговоров дело не пошло.

Правда, памятуя о печальном опыте той же Ютландской битвы, британский флот отрабатывал ночные бои. В основном этим занимались на Средиземном море, что дало свои плоды. Но это было результатом полной неготовности итальянцев к таким столкновениям, в бою против японских соединений британские корабли себя не показали.

Но еще хуже дело обстояло с морской авиацией. Совершенно неожиданно выяснилось, что у англичан нет ни нормальных авианосцев, ни нормальных самолетов. Например, «Аргус», «Игл», «Фьюриес» и «Гермес» от отправки на слом спасло только начало войны. Ну а полотняные этажерки, летавшие с них, нельзя назвать самолетами, это были настоящие аэропланы. Недаром только на английских авианосцах можно бы-



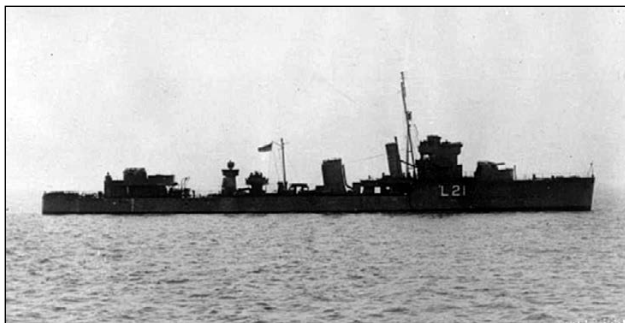
ло услышать команду: «Замечены вражеские самолеты, убрать истребители в ангар». Может, потому и родилась концепция авианосца как сверхдальнобойной пушки, которая повредит вражеский линкор, а потом его догонят английские линкоры и добьют? Может, это просто была трезвая оценка своих возможностей? Собственно, британские авианосцы так и не потопили за всю войну ни одного корабля, крупнее эсминца.

Хотя, как ни странно, низкие летные качества «Суордфиша» давали ему некоторые преимущества, если



**К началу Второй мировой на палубах английских авианосцев доминировали бипланы: торпедоносцы Фэйри «Суордфиш» (вверху) и истребители Глостер «Гладиатор» (внизу)**





**Эсминец «Вайсрой», прошедший модернизацию по программе WAIR**

только он не встречался с вражескими истребителями. Например, эта «Авоська» могла свободно атаковать корабли в гавани, так как торпеда, сброшенная с малой высоты и на малой скорости, не ныряла слишком глубоко. «Суордфиши» довольно свободно летали в ночное время, хотя посадка скоростного самолета на авианосец ночью становилась рискованным цирковым номером. Зато как проклинали британские летчики свое Адмиралтейство, когда в марте 1942 года торпедоносцы «Альбакор» (так сказать «Улучшенная Авоська») фактически не сумели догнать линкор «Тирпиц», шедший против сильного ветра.

И ведь в то же самое время нельзя сказать, что британский флот не придавал значения воздушной угрозе. Ведь они даже начали модернизацию своих ста-

рых эсминцев «V и W» по программе WAIR, устанавливая на них спаренные 102-мм зенитные орудия. Старые крейсера типа С также превращались в корабли ПВО. Но, похоже, что британский флот готовился к борьбе не с той воздушной угрозой, с которой он столкнулся позднее. Отбивать массированные атаки пикировщиков и торпедоносцев британским кораблям было нечем, единственный зенитный автомат пом-пом, тяжкое наследие Первой мировой, был на это не способен. Вот за это англичане и поплатились, сначала в ходе битвы за Крит, потом в Сиамском заливе.

Вообще создание так называемых крейсеров ПВО заслуживает отдельного рассказа. Почему мы говорим «так называемых»? Да потому, что два самых современных и самых совершенных типа кораблей этого класса крейсерами ПВО не являлись. Когда стало ясно, что авиация будет играть большую роль в военных действиях на море, англичане решили перевооружить часть потерявших боевую ценность старых крейсеров типа «С». На них установили 10 зенитных орудий калибра 102 мм, и на свет появился крейсер ПВО. Позднее аналогичной модернизации подверглись и другие крейсера, однако на них установили уже спаренные установки.

Вы спросите: а как же знаменитые британские «Дидо» и американские «Атланты»? Увы, англичане строили малый флотский крейсер с единым калибром, дальнейшее развитие крейсеров типа «Аретуза», просто это крейсер имел усиленные возможности ПВО. С американскими крейсерами получилось еще любопытнее. Они были вооружены знаменитые 127/38 мм универсальными орудиями, но согласно техзаданию являлись лидерами эсминцев. Недаром американцы одно время усиленно распространяли легенду о том, что «Атланты» имеют скорость 40 узлов.

Но появлялись и настоящие крейсера ПВО, но это были все те же самые маленькие старые крейсера. Англичане уже в годы войны перевооружили свой «Дели», а также недостроенный голландский «Ван Хеемскерк». Японцы перестроили легкий крейсер «Исудзу», и что было совершенно неожиданно, испанцы перестроили крейсер «Наварра». После войны эта лихорадка переделок продолжилась. Французы превратили в крейсер ПВО заложенный еще перед войной, но так и не достроенный «Де Грасс». Так что, как нетрудно увидеть, в годы Второй мировой войны не появилось **ни одного** крейсера ПВО специальной постройки.

Но мы отвлеклись. Как известно, самой важной задачей Королевского флота была защита собственных коммуникаций. Нельзя было допустить кошмара 1917 года, когда глупость высших чинов Адмиралтейства поставила страну на грань гибели. Теперь введение системы конвоев предусматривалось буквально с первого дня войны, вдобавок, еще в самом начале 1920-х годов англичане создали гидролокатор, который позволял обнаруживать подводные лодки под водой. Работы нача-



**Американский легкий крейсер  
«Джюно» типа «Атланта»**



лись еще в 1916 году, и через 4 года первый экспериментальный образец гидролокатора был установлен на броненосном крейсере «Энтрим». После серии испытаний асдик, как его называли англичане, пошел в производство, и уже в 1923 году все корабли 6-й флотилии эсминцев получили его. Это породило неоправданный оптимизм. В Адмиралтействе полагали, что найдена панацея от самой страшной опасности, с которой когда-либо оно сталкивалось, но резонно предположив, что лучше устранить эту опасность, чем бороться с ней, пусть даже успешно, англичане по-прежнему прилагали все усилия, чтобы добиться если не полного запрета подводных лодок, то хотя бы их численного ограничения.

Однако британские адмиралы продолжали вести себя так, словно субмарины уже запрещены. Они продолжали упрямо цепляться за магическую цифру 50 крейсеров, потребных для защиты океанских коммуникаций, словно эти крейсера могли хоть как-то защитить транспорты от подводной угрозы. И все-таки, когда обстановка в Европе начала накаляться, был принят ряд мер по усилению противолодочных сил флота. Это было сделано еще **до начала войны**. 21 эсминец «V и W» был превращен в эскадренные корабли большого радиуса действия. Было ликвидировано малое котельное отделение, а освободившееся место превратили в топливную цистерну. Это позволило кораблям действовать далеко в Атлантике. Снижение скорости не считалось важным, так как гидролокатор на скоростях более 20 узлов все равно не действовал. Началось переоборудование и более новых эсминцев в эскадренные корабли с них снимали часть орудий, один из торпедных аппаратов. За счет этого

резко увеличивался запас глубинных бомб и устанавливались реактивные бомбометы. Между прочим, это было дурное предзнаменование для эсминцев, как класса кораблей, лихие торпедные атаки уходили в прошлое. Предпочтение получило строительство специализированных эскадренных кораблей. Хотя корветы типа «Флауэр» рассматривались как временная мера до появления более совершенных эскадренных кораблей, однако и они сыграли важную роль в первые годы войны. Первые 56 корветов были заказаны летом 1939 года, когда Европа доживала последние мирные дни, а всего в 1939 году было заказано 145 таких кораблей. За годы войны в строй вошло 267 кораблей этого типа. Правда, темпы работы британских верфей даже близко не напоминали поточное производство американцев, но летом 1940 года эти корабли уже начали входить в строй. В том же 1940 году был подготовлен проект океанского эскадренного корабля, который стал фрегатом типа «Ривер».



**Корвет «Оаквилл» типа «Флауэр». Корабли этого типа стали для союзников таким же символом победы над гитлеровской Германией, как для нас Т-34 или «Катюша»**





**Английский легкий  
крейсер «Белфаст»**

Вообще выяснилось, что британская экономика и судостроительная промышленность в частности уже не справляется с современными требованиями. Для защиты торговли требовались крейсера, но корабли типа «Белфаст» оказались слишком большими и дорогими. Поэтому не только договорные ограничения привели к созданию куцых вариантов типа «Колоний» и «Дидо», но и нехватка денег. То же самое привело к отказу от достаточно сильных эсминцев типов «Трайбл» и J и замене их на дешевые проекты военных программ. Даже со строительством фрегатов британская промышленность не сумела справиться, и новые корветы типа «Касл» были вынужденной мерой. Да что там говорить! Если уж гордым англичанам пришлось вытаскивать со складов ржавые пушки прошлого века, чтобы ставить их на новые корабли, это очень убедительное доказательство того, что дела пошли вкривь и вкось. Кстати, насчет древних пушек это не шутка, действительно, в ход пошли 6-фн пушки Гочкисса образца 1895 года.

Следует добавить, что в одном аспекте англичане допустили серьезный просчет. Они даже не подумали создать и отработать систему дозаправки кораблей в море. Видимо, над Их Лордствами довлел опыт Первой мировой войны, когда заправку углем можно было проводить только в портах, ну, в крайних случаях, на необорудованных якорных стоянках. Отдельные крей-

сера, вроде «Эмдена», могли брать уголь с захваченных призов в открытом море, но это были единичные случаи. В пользу такого предположения говорит тот факт, что Королевскому флоту отчаянно не хватало крупных быстроходных танкеров, которые у американцев имелись в достаточном количестве.

А что ближайшие соседи и союзники англичан французы? Они создали довольно сильный флот, но все познается в сравнении. Это был флот второго разряда, Франция выбыла из числа великих морских держав. При этом, если британские адмиралы, в общем, правильно определили тенденции развития флота, но не сумели сделать необходимые правильные шаги, то французы вообще двигались в непонятном направлении.

Начнем с того, что сказала застарелая ненависть к коварному Альбиону, которая у французских адмиралов была зашита уже на генетическом уровне. Они отрицали самые очевидные факты. Колоссальные усилия, затраченные на то, чтобы снять любые ограничения на развитие подводных лодок, ударили в конечном счете по Великобритании, а не по естественному и самому страшному врагу – Германии.

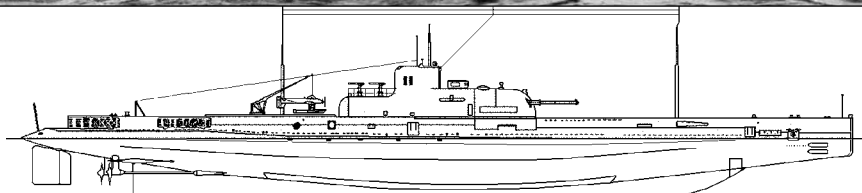
Как и все остальные, французские адмиралы верили как в крестное знамение в генеральное сражение линейных кораблей. Для этого их новые линкоры получили угол возвышения главного калибра, который позволял стрелять на дистанции более 225 кабельтовых. За-

давать вопрос, как целиться на таких расстояниях и можно ли в кого-то попасть, было просто неприлично. Вдобавок начала сказываться второсортность флота. Если англичане хотя бы заложили «Лайоны», то у французов о линкорах с 406-мм орудиями речь даже не заходила. А то, что прекрасный «Жан Бар» оказался совершенно беспомощным в дуэли в «Массачусетсом», ясно показало, что таким снарядам ни один из европейских линкоров противостоять не может. Здесь еще можно упомянуть о странном увлечении французов четырехорудийными башнями. И если для орудий главного калибра это еще как-то можно



**Французский «contre-torpilleur»  
«Альбатрос»**

**Французская крейсерская подводная лодка  
«Сюркуф», несущая 203-мм (!) орудия в башне**



объяснить, то попытка создать универсальную 130-мм установку выглядит очень забавно.

То же самое можно сказать и о новых французских крейсерах. Разумеется, «Жорж Лейг» – хороший проект, отлично подходит для Средиземного моря, но сражаться с «Бруклином» или «Белфастом» ему категорически не рекомендовалось. Второй сорт, извините.

Вот что у французов получилось хорошо, так это их «contre-torpilleur», оказавшиеся самыми сильными эсминцами Второй мировой войны. Хотя здесь сказались некоторые местные особенности, и корабли получились идеальными для Средиземного моря, но не для Северной Атлантики. Да и в качестве эскортных кораблей они выглядели неважно. Впрочем, защита торгового судоходства, по мнению французских адмиралов, свелась бы к формированию крейсерских эскадр для прикрытия конвоев и охоты за рейдерами. С подводными лодками французам было просто нечем бороться.

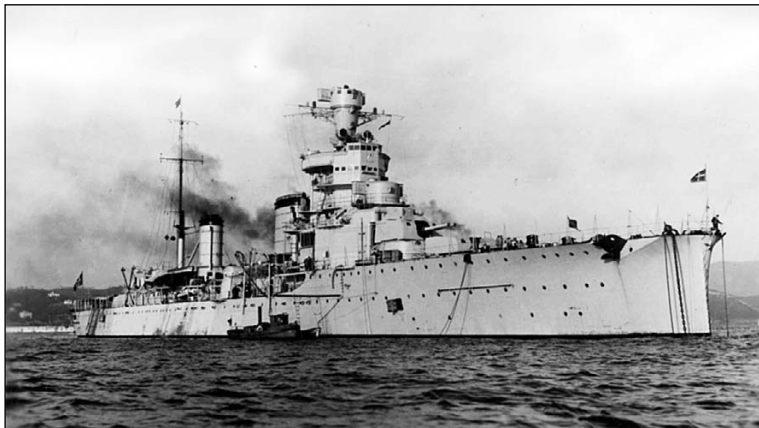
Зато собственных лодок они настроили великое множество, наглядно продемонстрировав, что означает поговорка «сидеть на двух стульях». Собственно, французы, похоже, пытались усидеть даже на трех – линкоры для войны с Германией, легкие силы для войны с Италией, ну и подводные лодки против Англии. Ни к чему хорошему такой разброс усилий привести не мог. Именно в конструкции подводных лодок, точнее их вооружения, галльский юмор проявился во всей красе. Поворотные торпедные ап-

параты, да еще двух калибров – 550 и 400 мм, – это было нечто.

Итальянцам в этом плане было легче, сама география диктовала будущие условия действия флота: Средиземное море и нигде больше. Поэтому особо заморачиваться вопросами дальности плавания и мореходности итальянским кораблестроителям не приходилось, зато на первый план выходила скорость. Однако именно итальянские корабли дали великолепное доказательство того, что не следует верить бумажным характеристикам, и что «все лгут календари», точнее справочники. Реальная скорость итальянских кораблей оказалась более чем скромной, что доказал бой у мыса Спада, когда итальянские крейсера, якобы развивавшие 40 узлов, не смогли уйти от скромного «Сиднея» с его парадными 32 узлами.

В области теории итальянцы ничем не выделялись среди остальных. Дневной артиллерийский бой на дальней дистанции – и хватит с вас. Вот здесь крылся один из главных промахов итальянцев. Они совершенно не считались с тем, что противник может предпо-

**Итальянский легкий крейсер «Банде Нере». Корабли этого типа согласно спецификации имели скорость хода 37 узлов (а на испытаниях превысили 40) однако их реальная скорость в ходе службы оказалась заметно ниже «паспортных» данных**





**Итальянская человекоторпеда «Майяле» в экспозиции музея. Современное фото**

честь бой «под покровом ночи», и никак не готовились к такому повороту событий. В результате, даже если тактическая обстановка складывалась благоприятно для них, итальянские командиры никак не могли использовать это преимущество.

С авиацией у итальянского флота внешне дело обстояло неплохо, но по существу – никуда. Предполагалось, что в замкнутом Средиземном море авианосцы не требуются, со всем справится базовая авиация, и в начале войны предпринимались попытки массированных атак британских эскадр. Но быстро выяснилось, что горизонтальный бомбардировщик для таких целей бесполезен, а вдобавок итальянская авиация не имела тяжелых бомб. Атаковать же линкор бомбами весом 100 кг явно не стоило.

Плохо обстояло дело и с ПЛО. Итальянцы явно не рассчитывали на то, что англичане довольно ограниченными силами навяжут им столь жесткую борьбу. В результате морские коммуникации между Италией и Ливией действовали крайне нестабильно, и даже вве-

дение конвойной системы не спасло положение. Потери итальянцев на порядок превышали потери британских трансатлантических конвоев. Отдельные успехи не могли изменить положение. Скажем, миноносец «Чирче» потопил 4 британские подводные лодки – «Грэмпус», «Юнион», «Темпест» и Р-38, причем «Темпест» даже чуть не была захвачена. Однако сначала итальянская армия в Африке, а потом и немецкий Африканский корпус постоянно испытывали нехватку топлива и боеприпасов, которые прибывали не в Триполи, а на морское дно.

Кстати, погиб «Чирче» по-глупому. Он сопровождал очередной конвой в Ливию. Несмотря на ночное время конвой шел противолодочным зигзагом. Командир «Чирче» ошибся в расчетах и подставил свой корабль под форштевень вспомогательного крейсера «Читта ди Туниси». Страшный удар чуть не разрубил маленький миноносец пополам, и через несколько минут он затонул в 40 милях от северного побережья Сицилии.

Зато в чем отличились итальянцы, так это в создании специальных штурмовых средств флота – взрывающихся катеров и управляемых торпед. Они сумели нанести англичанам ряд ощутимых ударов, но переломить общую неблагоприятную для итальянцев ситуацию так и не сумели, даже когда боевые пловцы князя Боргезе временно оставили британский Средиземноморский флот вообще без линкоров.

Ну и последним из европейских флотов рассмотрим немецкий по причине его ничтожных размеров к началу войны. Вот кто откровенно застрял во вчерашнем дне, так это адмирал Редер, он не представлял себе ничего иного, кроме крейсерской войны, которую будет вести надводные рейдеры. Но будем справедливы: а что еще мог предложить командующий германским флотом в 1939 году? В его распоряжении имелись 3 карманных броненосца и 2 недо-линкора типа «Шарнхорст». Что именно он мог предложить? Генеральное сражение в районе Доггер-банка?! Вот потому Редер и делал ставку на карманные линкоры. Конечно, корабли были очень хорошими и интересными, но предполагать, что три рейдера сумеют нарушить систему морских перевозок Великобритании, это слишком наивно.

Еще Редера принято критиковать за «Программу Z», но эта критика также основана на послезнании. Кто в середине 1930-х годов мог предвидеть то, что авианосец станет главной ударной силой флота? Да **никто**! Ни один адмирал ни одного флота этого не предполагал. И уж подавно не следует обвинять в этом немецких адмиралов, которые в принципе не имели опыта управления авианосцами. Но «Программа Z» действительно заслуживает самой жесткой критики, хотя по совершенно иным причинам. Речь даже не о том, что новые линкоры нельзя было построить ни на одном из немецких стапелей, и их окончательности предполагалось строить на временно сооруженных деревянных подпорках. Ни один немецкий сухой док не мог принять хотя бы «Бисмарк», а уж новые большие линкоры и подавно, но даже это не причи-

**«Карманный линкор» или «Панцершиффе» «Дойчланд»**



*Линкор «Шарнхорст» возвращается в Киль после завершения первого тренировочного похода, весна 1939 г.*



на. Речь идет о другом. Как достаточно быстро выяснилось, ни одно европейское государство физически не могло создать одновременно сильную армию, авиацию и флот. Великобритания имела сильный флот, сильную авиацию, но ее армия вызывала только жизнерадостный смех. Германия создала сильную армию, неплохую авиацию, но создать при этом еще и сильный флот... Ее экономика такого не могла выдержать. Собственно, даже Соединенные Штаты не смогли создать полноценную триаду, американская армия была в лучшем случае неплохой, но не более того.

Вот и Редер просто обязан был сделать выводы из опыта Первой мировой войны, когда Германия так и не сумела «вырвать трезубец Нептуна» из рук Англии, хотя ее армия долго и на равных сражалась с тремя крупнейшими державами. И полным бредом выглядят предложения альтернативщиков, которые требуют построить 300 подводных лодок VII серии к началу войны. Наверное, их все-таки можно было бы построить. Но разве Англия будет смотреть на это равнодушно и не примет адекватных ответных мер? Ну а если учесть экономические возможности Германии, то в этом случае генерал Гудериан ездил бы на лошадке перед своими пехотинцами, упершимися в линию Мажино, и тихо радовался счастью адмирала Редера. Кстати, ведь в реальности хваленые Люфтваффе так и не смогли справиться с Королевскими ВВС, то есть, они не были безусловно сильны.

Разумеется, следует упомянуть Деница, который создал тактику «волчьих стай». Они появились как результат развития средств связи, искровые передатчики Первой мировой просто физически не позволяли поддерживать оперативную радиосвязь. И эта тактика в различных своих вариациях принесла немало непри-

ятностей англичанам. Однако немецкие адмиралы забыли один из основных постулатов Мэхена: торговая война не приносит победы. Им застили глаза успехи немецких субмарин в предыдущей войне, хотя и там успехов **не было**, был только клинический идиотизм британских и французских адмиралов. Но, как говорится, легче всего обмануть того, кто хочет быть обманутым. Все расчеты немцев строились на абсолютно ложных военных, экономических и политических предположениях, и их крах был совершенно закономерным.

Остаются две тихоокеанские державы, которые заслуживают отдельного рассмотрения хотя бы потому, что размеры Тихого океана предопределили принципиально иную стратегию и тактику.

О японской доктрине мы еще поговорим более подробно, когда начнем рассказ о Тихоокеанской войне, а сейчас нам придется ограничиться простой констатацией факта: японские адмиралы **не считали** авианосец главной силой своего флота. Это прямо следует из кораблестроительных программ 1930-х годов. То, что Япония к началу войны имела 10 авианосцев, больше, чем какая-либо иная страна, объясняется тем, что японским адмиралам требовалось решить одну-единственную конкретную тактическую задачу. Кстати, это была отнюдь не атака Пирл-Харбора. И после решения упомянутой задачи уравниль шансов (авианосец) уходил на второй план, уступив место линейному кораблю. Даром что ли на фоне **единственного** строящегося «Тайхо» гордо красовались «Ямато», «Мусаси», «Синано», № 111, безумные № 798 и 799, линейные крейсера № 795 и 796. По-моему, соотношение 8 линкоров на один авианосец ясно говорит, кто был кто для японских адмиралов.

Имеются и другие доказательства того, что наращивание численности авианосцев еще не сделало их главной ударной силой японского флота. Японцы дольше других носились с идеей крейсера-авианосца. Если Англия и США устанавливали на своих авианосцах только универсальные орудия, и при первом же удобном случае снимали среднюю артиллерию («Саратога», «Фьюриес»), то японцы не только бережно сохранили 203-мм орудия на «Акаги» и «Кага» во время последней предвоенной модернизации, но и всерьез рассматривали проекты «Сорю» с башенными установками. Похоже, реализовать их помешало одно – ограниченное водоизмещение, иначе мы смогли бы увидеть более чем оригинальный корабль.

К тому же они допустили типичную для современных интернет-дилетантов ошибку, поставив на несравненные боевые качества того же «Ямато». Да, действительно, этот линейный корабль был безусловно сильнее любого из американских линкоров в дуэли один на один, которая разыгрывается на листочке клетчатой бумаги по правилам игры Фредерика Джейна, разработанным еще в 1902 году. Вот только реальный морской бой ничего общего с подобными фантазиями не имеет. Лично я не поставил бы и ломаного гроша на «Ямато» в случае его столкновения с Оперативным соединением 34 адмирала Ли. Как сказал один автор: «Размер, конечно, штука замечательная, но количество – намного прикольнее». Не говоря уже о том, что адмирал Митчер просто не допустил такой дуэли.

Ну и, разумеется, следует упомянуть еще об одной грубейшей ошибке японского военно-политического руководства. Я бы не стал возлагать вину за нее на одних только адмиралов, мы не знаем всех подводных течений, и вполне можно допустить, что как раз адмиралы видели эту проблему. Речь идет о полном пренебрежении защитой торгового судоходства, что для островной державы выглядит более чем странно. Но ведь предполагался этапный вариант морского блицкрига. Стремительное завоевание вождленного района южных ресурсов, после чего прогневшие западные демократии, в принципе неспособные воевать, поспешно согласятся с условиями победоносного агрессора. В этом японцы были совершенно солидарны с Гитлером. Результат известен.

Американский флот также готовился к войне линкоров, ничем в этом плане не отличаясь от всех остальных участников кровавого спектакля. Необходимо помнить о сильнейших традициях изоляционизма, господствовавших в Соединенных Штатах, которые диктовали флоту сугубо оборонительные доктрины. Вдобавок безусловная и абсолютная безопасность от вражеского вторжения также накладывала свой отпечаток на образ мышления американских адмиралов. Однако президентом Соединенных Штатов в то время был Франклин Делано Рузвельт, роль которого в развитии американского флота, похоже, до сих пор остается недооцененной. Все помнят только его эффектного дядюшку Теодора Рузвельта, и совершенно напрасно. Тихий и незаметный ФДР сделал, пожалуй, даже больше для превращения американского флота в неодолимую силу.

Последние довоенные кораблестроительные программы, как и у всех, делали упор на линейные корабли.

К одному-единственному CV-8 «Хорнету» добавлялись целых 6 новейших быстроходных линкоров типа «Вашингтон» и «Саут Дакота». Но началась война в Европе, и самые дальновидные из американских политиков сделали правильные выводы. Перелом произошел 18 июня 1940 года, в день капитуляции Франции, когда сенат единогласно принял акт об увеличении кораблестроительной программы на 30%. 316 голосов «за», ни одного «против». Предполагалось строительство военных кораблей общим водоизмещением 900 000 тонн! Кстати, именно здесь произошла смена ориентиров. Предполагаемый суммарный тоннаж строящихся авианосцев увеличивался в три раза, тогда как линкоры не получили ни одной добавочной тонны. Вот здесь бы японцам слегка задуматься, ведь материалы слушаний конгресса публиковались во всех газетах, но нет, зачем смотреть на «гнилые демократии», у нас свой, особенный путь. «Кодо» – единственный верный императорский путь – 2 сентября 1945 года привел Японию туда, куда она стремилась.

А тем временем маховик продолжал раскручиваться до немыслимых оборотов. Новый акт, принятый в июле 1942 года, предусматривал строительство военных кораблей общим водоизмещением 1,9 миллиона тонн – 690 кораблей! Причем из этой программы вылетели линейные корабли типа «Монтана», которые заменили эскортные авианосцы. А в мае 1943 года принимается еще одна программа, дополнительные 413 кораблей, и снова ни одного линкора.

После этого американцам оставалось уже не строить новые корабли, а отменять постройку запланированных. Причем, как мы видим, превращение американского ВМФ из флота линкоров во флот авианосцев было запланировано еще в 1940 году, когда другие державы об этом даже не задумывались. Хотя, скорее всего, это было гениальное интуитивное озарение, не подкрепленное точными расчетами и практическим опытом, поэтому не следует приписывать американским адмиралам неслыханную гениальность. Тем более, что своим появлением легкие авианосцы типа «Индепенденс», сыгравшие важную роль в определенный период, обязаны все тому же ФДР. Опять гениальный дилетант, как в свое время Уинстон Черчилль, через голову адмиралов определяет путь развития флота, который, к счастью, оказывается верным.

\* \* \*

Основной же вывод, который можно сделать, анализируя развития флотов в межвоенный период, звучит грустно. Главный урок истории заключается в том, что из нее не извлекают никаких уроков. Адмиралы готовились к прошедшей войне, даже технические новинки они пытались втиснуть в прокрустово ложе устаревших теорий. Основой флота по-прежнему считались линейные корабли, а исход войны должно было решить генеральное сражение. Артиллерийскую дуэль следовало вести на дальних и сверхдальних дистанциях. Авианосцы играли сугубо вспомогательную роль разведчиков и кораблей ПВО при линкорах. Крейсера занимаются охраной судоходства, а подводные лодки как бы не существуют. О подготовке десантных операций вообще никто не задумывался. Интересно, когда именно господа адмиралы поняли, что буквально все их представления о характере будущей войны оказались ложными?



# Атлантика

Как мы уже говорили, ход военных действий на море в годы Второй мировой войны достаточно быстро опроверг буквально все логические построения, на основе которых господа адмиралы намеревались вести будущую войну. Более того, выяснилось, что опыт одного театра военных действий совершенно неприменим на другом, хотя бы даже они и находились совсем рядом. Специфика боевых действий в Атлантике резко контрастировала с характером боев на Средиземном море, а уж Тихоокеанский театр вообще стоял особняком. То же самое можно сказать о Балтийском и Черном морях. Хотя начиналось все вроде бы достаточно благопристойно с точки зрения «вечных» канон морской войны.

Было совершенно понятно, что немецкий флот не в состоянии дать бой объединенному англо-французскому, собственно, любой из них поодиночке также без труда справился бы с Кригсмарине. Недаром немецкий главнокомандующий адмирал Редер мрачно заявил: «Надводный флот не сможет сделать больше, чем просто показать, что он знает, как нужно отважно умирать». Подводные лодки тоже были слишком многочисленны, чтобы всерьез угрожать британским коммуникациям, вдобавок теперь англичане имели гидролокатор – асдик, который, как они были уверены, позволит им нейтрализовать подводную угрозу. Учитывая все это, у Редера просто не оставалось иного выхода, как попытаться начать крейсерскую войну, хотя и для ее ведения у немцев имелось всего 3 карманных линкора. Не слишком много для борьбы с самым большим в мире торговым флотом. И все-таки немцы попытались сделать хоть что-то, тем более, что главной задачей этих рейдеров считалось не уничтожение транспортов, а нарушение системы судоходства. В результате за все 6 лет войны в Атлантике не состоялось ни одного сражения за «господство на море», даже имевшие место дуэли линкоров были связаны с борьбой на коммуникациях и проводкой конвоев.

Да, англичане учли уроки прошлой войны, когда управление судовладельцев и недомыслие Адмиралтейства привели Британскую империю даже не на грань, а за грань гибели, откуда англичан вытащили только американцы. Теперь система конвоев была разработана заранее и на важнейшем театре введена с первого же дня войны. Все выглядело хорошо, если бы не одно маленькое «но» – англичане испытывали острейшую нехватку эскортных кораблей, поэтому в начале войны многие конвои пересекали Северную Атлантику без охранения, военные корабли встречали их только на подходах к Англии.

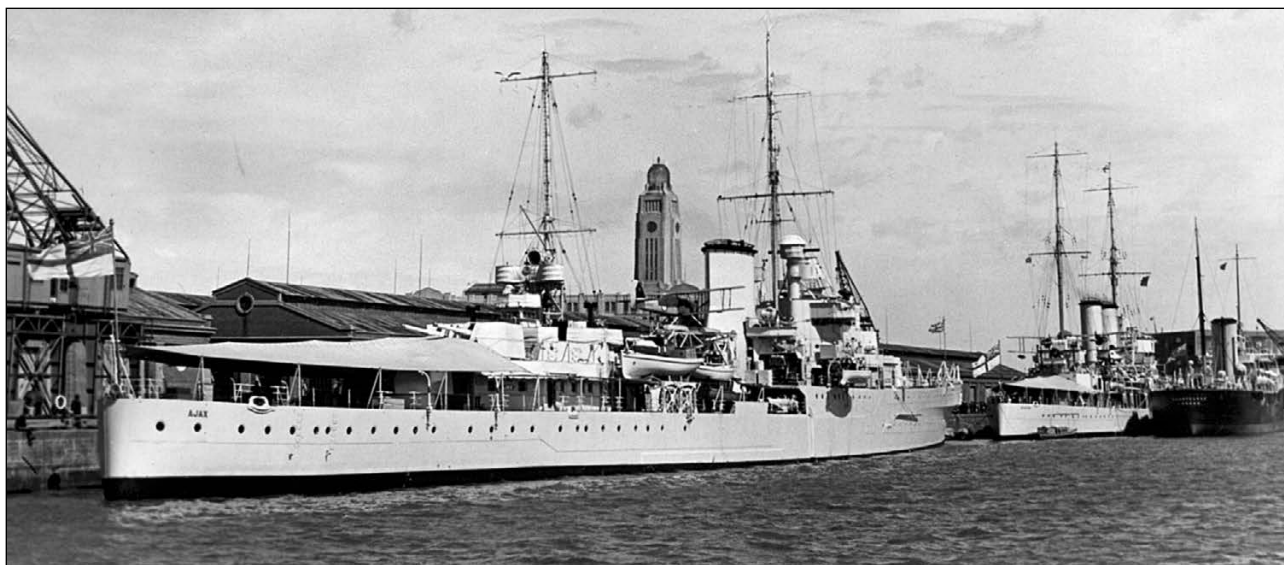
Командование немецкого флота заблаговременно отправило в океан два рейдера – «Адмирал граф Шпее» и «Дойчланд», но результаты их походов оказались далеко не теми, на которые рассчитывал адмирал Редер. Проще всего разобраться с походом «Дойчланда». Рейдер проболтался в море целых 3 месяца и за это время сумел потопить всего 2 транспорта. Успехи «Графа Шпее» были более значительными, однако его судьба оказалась гораздо более печальной.

Прежде, чем перейти к описанию боя у Ла-Платы, которым британские моряки заслуженно гордятся,

следует сделать небольшое отступление. 21 ноября в поход отправились линейные крейсера «Гнейзенау» (под флагом вице-адмирала Маршалла) и «Шарнхорст». Увы, их поход тоже оказался бесславным. На следующий день они столкнулись с вспомогательным крейсером «Равалпинди», патрулировавшим в океане. Бой не мог затянуться, но германские корабли израсходовали непоправимо много снарядов для потопления бывшего лайнера. А вскоре на горизонте появился неясный силуэт, от которого немцы поспешили удрать. Таинственным противником, столь напугавшим Маршалла, был легкий крейсер «Ньюкасл». Нем-



Немецкий «броненосец» «Адмирал граф Шпее»

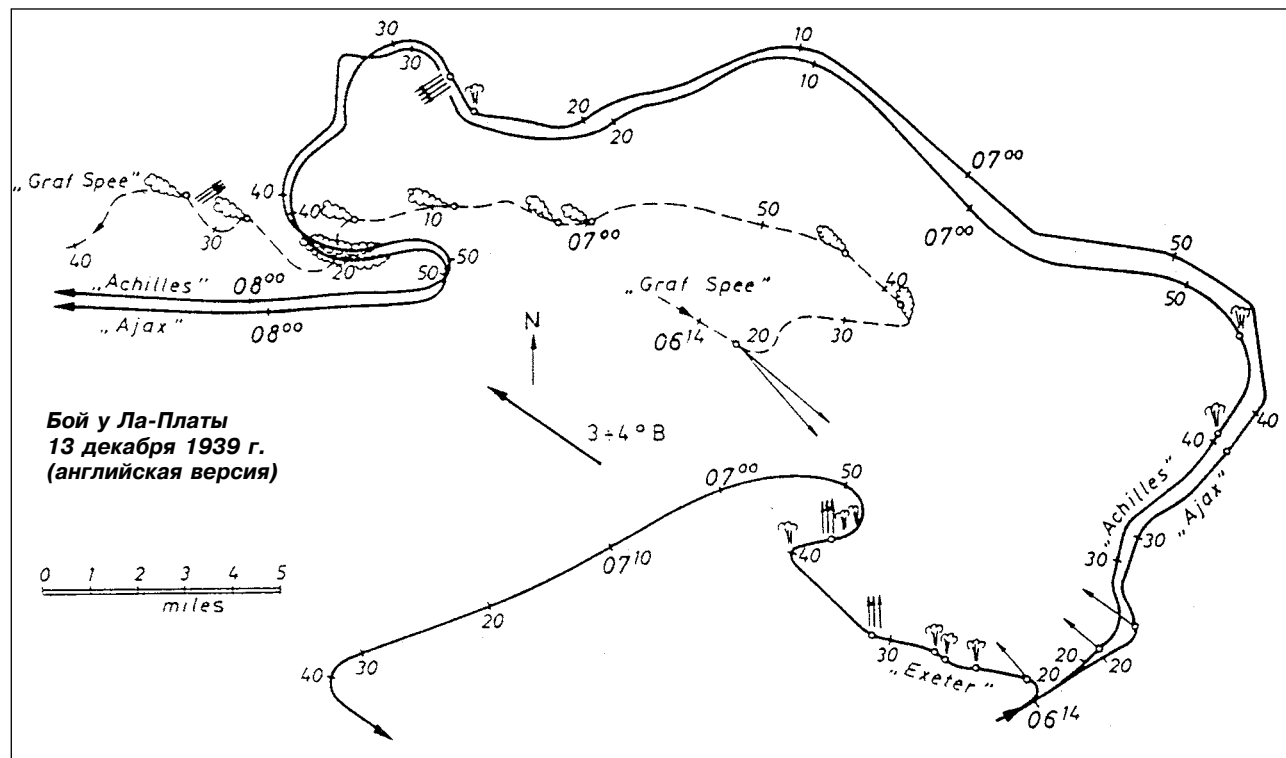


**Крейсера соединения «G» в Монтевидео, ноябрь 1939 г. На переднем плане — «Аякс», за ним «Эксетер»**

цы сумели ускользнуть от высланных на перехват британских линкоров, но испытали большие проблемы во время шторма.

«Граф Шпее» сумел проскользнуть в Южную Атлантику, где и приступил к охоте за британскими транспортом. Пока еще война велась в рамках правил и конвенций, командир рейдера капитан 1 ранга Лангсдорф старался по возможности щадить команды тор-

говых судов, хотя при этом рисковал собственным кораблем. Слишком часто радист атакованного транспорта успевал дать сигнал бедствия, который могли перехватить корабли союзников. В начале войны британское Адмиралтейство отнеслось к задаче отлова германских рейдеров с чрезмерной серьезностью: было сформировано несколько оперативных соединений, в которые вошли британские и французские линейные крейсера. Исход встречи карманного линкора с «Ринауном» или «Дюнкерком» можно представить без всякого труда, а ведь в состав этих соединений были включены и авианосцы. «Граф Шпее» забрел да-



**«Аякс» (слева) и «Ахиллес» преследуют немецкий броненосец после боя**

же в Индийский океан в поисках легкой добычи и всего к декабрю 1939 года потопил 9 транспортов, но при этом не погиб ни один человек.

Однако всякому везению приходит конец. Сначала англичане пытались идти к месту потопления последней жертвы рейдера, что было заведомо бессмысленно. Но в конце концов командир Соединения G коммодор Харвуд решил сыграть на опережение. Он угадал, что «Граф Шпее» направится к устью Ла-Платы, и повел свою эскадру именно туда.

Рано утром 13 декабря 1939 года противники встретились, это был первый серьезный морской бой Второй мировой войны, который тоже во многом стал символическим для дальнейших отношений между Королевским флотом и Кригсмарине. Эскадра Харвуда состояла из тяжелого крейсера «Эксетер» (6 203-мм орудий) и легких крейсеров «Аякс» и «Ахиллес» (8 152-мм орудий). Германский рейдер был вооружен 6 280-мм и 8 150-мм орудиями и без труда мог потопить любой из британских крейсеров. Он и открыл огонь первым в 6.18 с дистанции 19 000 ярдов, английские крейсера ответили через пару минут. Коммодор Харвуд, чтобы затруднить немцам управление огнем, разделил свою эскадру на два отряда – «Эксетер» действовал отдельно от легких крейсеров. Это дало ожидаемый результат, во время боя немецкий корабль несколько раз переносил огонь с одного британского крейсера на другой, и в результате не сумел потопить ни одного, хотя «Эксетер» получил очень тяжелые повреждения. Четыре попадания тяжелых снарядов вывели из строя две башни, систему управления огнем, появился сильный дифферент на нос. Если бы Лангсдорф проявил чуть



больше настойчивости, он сумел бы потопить этот корабль, и тогда результат боя смотрелся бы совсем иначе, тем более, что прямым попаданием были выведены из строя кормовые башни «Аякса».

Но и немецкий корабль тоже получил заметные повреждения – в него попало около двух десятков снарядов. Хотя гибель «Графу Шпее» совсем не грозила, пострадала мореходность, что поставило под сомнение возвращение в Германию, была выведена из строя система управления огнем. Во многом карманному линкору помогли англичане, так как легкие крейсера стреляли полубронебойными снарядами, которые пробивали легкие надстройки «Графа Шпее», не взрываясь. Если бы англичане использовали фугасные снаряды, немецкому кораблю пришлось бы много хуже. Однако имелось еще одно повреждение, о котором не упоминает большинство авторов. 203-мм сна-

**«Адмирал граф Шпее» после боя входит на рейд Монтевидео**



**После взрыва пожар на «Шпее»  
бушевал в течение трех дней...**



ряд «Эксетера» в 6.38 пробил броневой пояс и взорвался на броневой палубе, повредив систему подачи топлива. Дизеля карманного линкора могли использовать лишь ближайшую цистерну, где соляра оставалось всего лишь на 16 часов хода! Исправить это повреждение в море под огнем противника было невозможно, поэтому «Граф Шпее» был просто вынужден уходить в ближайший порт, в 7.40 бой фактически завершился. Лангсдорф выбрал Монтевидео, «Аякс» и «Ахиллес» следовали за ним по пятам, но в бой благоразумно не вступали.

Дальнейшее хорошо известно. Сложная дипломатическая игра, трюки разведок, ошибки привели к тому, что было решено взорвать «Графа Шпее», заблокированного английской эскадрой в Монтевидео, что и было сделано. 17 декабря корабль вышел из порта и в 4 милях от берега потоплен подрывными зарядами. 20 декабря капитан 1 ранга Лангсдорф застрелился в номере гостиницы.

Но в то же самое время нельзя сказать, что 1939 год завершился для Кригсмарине одними только не-

удачами. 17 сентября подводная лодка U-29 торпедировала и потопила авианосец «Корейджес», занимавшийся противолодочным патрулированием. 14 октября англичане получили новый удар. Подводная лодка U-47 под командованием Гюнтера Прина пробралась на стоянку Флота Метрополии в Скапа-Флоу и потопила линкор «Ройял Оук». Это было уже форменное оскорбление.

\*\*\*

Можно было подвести первые итоги. Немецкий флот попытался вести крейсерскую войну, но ничуть в этом не преуспел, более того, немецкие рейдеры действовали откровенно неудачно. Зато подводные лодки, несмотря на немногочисленность, показали себя с лучшей стороны, и в дальнейшем можно было ожидать, что они составят серьезную угрозу британскому судоходству. А вот английский флот, несмотря на бодрые заверения адмиралов, к борьбе с ними был все-таки не готов. Но здесь несколько неожиданно возникает вопрос: а что именно намеревались делать немцы? Есть основания полагать, что ни Гитлер в первую очередь, ни адмиралы вести морскую войну всерьез не собирались. Конечно, открыто этого никто не говорил, и знаменитые «Совещания в ставке фюрера по военно-морским вопросам» тоже помалкивают на сей счет, как и любые книги немецких адмиралов. Конечно, никто ничего подобного вслух не говорил, но действия, а точнее бездействие убеждает лучше всего. Гитлер, похоже, не собирался воевать с Англией и намеревался решить исход будущей войны исключительно на суше. Во всяком случае, Люфтваффе и Панцерваффе развивались очень интенсивно, а вот Кригсмарине так и остались на втором плане, даже главное оружие немецкого флота – подводные лодки – строилось вяло и неспешно: в первой половине 1940 года в строй входило по 2 лодки в месяц и лишь во второй половине года началось некоторое ускорение.

**Гибель авианосца «Корейджес»**



**«Блюхер» вскоре после вступления в строй**



В общем, в следующий год войны противники въехали, как говорится, ни шатко, ни валко. Даже пресловутая Норвежская операция не слишком изменила положение, она больше напоминала внезапную вспышку молнии, после которой снова воцарилась блаженная тишина. Впрочем, эта операция осталась без серьезных последствий, как и многие другие победы немцев, причем началась она с тяжелых потерь.

Не вдаваясь в политическую подоплеку событий, скажем только, что немцы вторглись в Норвегию первыми, что бы там ни готовили коварные англичане, то есть снова вина за неспровоцированную агрессию лежит на Германии. Но началось вторжение для них совсем не блестяще. Одной из главных задач германских войск была оккупация столицы Норвегии и захват короля и правительства. Но десантный отряд во главе с новейшим тяжелым крейсером «Блюхер» и карманным линкором «Лютцов» встретил неожиданное сопротивление норвежских береговых батарей. И то, что стреляли совершенно ископаемые орудия, ничуть не повлияло на меткость и эффективность огня. Расстрелянный в упор «Блюхер» загорелся, потерял

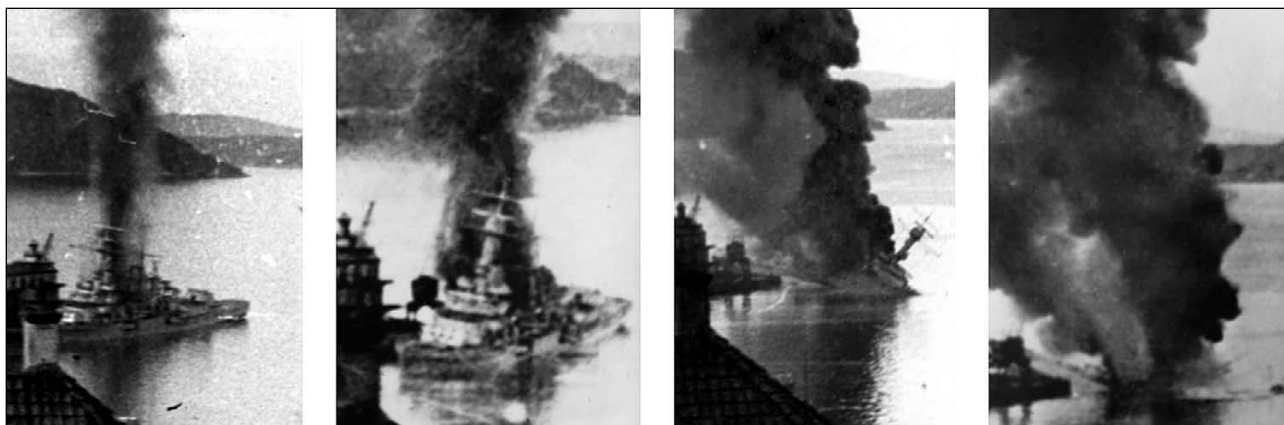


**280-мм орудие береговой батареи укрепрайона «Оскарборг»**

**Последние минуты крейсера «Блюхер»**







**Последние минуты крейсера «Кёнигсберг». Берген, 10 апреля 1940 г.**

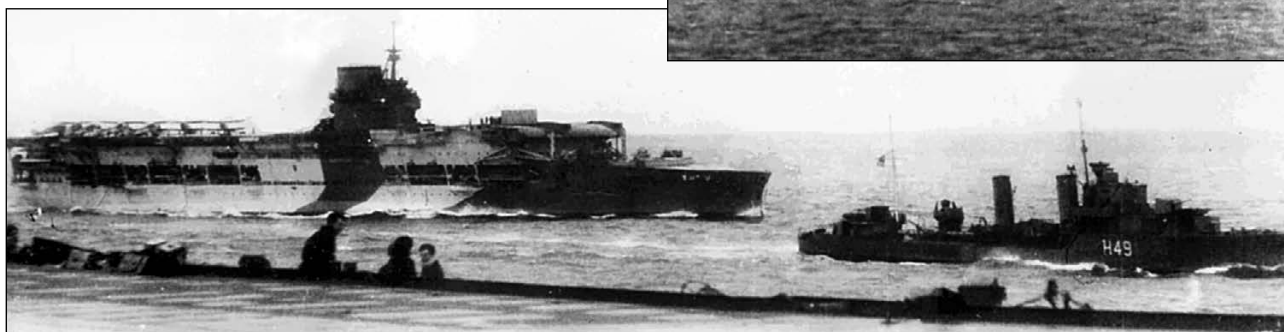
управление, а потом был добит береговым торпедным аппаратом. Погибло большое количество десантников, находившихся на крейсере. Следовавший за ним «Лютцов» тоже получил несколько попаданий и был серьезно поврежден, но успел отойти, прежде чем его постигла судьба флагмана. В тот же самый день 9 апреля британская подводная лодка потопила легкий крейсер «Карлсруэ», который выгрузил десант в Кристиансанне и уже направлялся обратно в Германию. Легкий крейсер «Кенигсберг» был серьезно поврежден береговыми батареями Бергена, а на следующий день прямо в порту его добили британские пикирующие бомбардировщики «Скуа».

Но на этом несчастья немцев не закончились. На севере Норвегии в Нарвике отряду немецких эсминцев с помощью обмана удалось потопить норвежские броненосцы береговой обороны «Норге» и «Эйдсвольд» и высадить десант. Однако возмездие последовало незамедлительно. Рано утром 10 декабря стоящие в порту немецкие эсминцы были атакованы 2-й флотилией эсминцев капитана 1 ранга Уобертон-Ли, причем британского командира ничуть не смутило то, что его 5 эсминцам противостояли 10 немецких, каждый из которых был сильнее любого английского. Каждая из сторон потеряла по 2 эсминца потопленными, но у немцев вдобавок были уничтожены 6 транспортов и повреждены еще 5 эсминцев. В бою погибли оба командира отрядов – Уобертон-Ли и коммодор Фридрих Бонте, англичанин получил посмертно Крест Виктории, а немец – Рыцарский крест.

**Авианосец «Глориес» в сопровождении эсминца «Диана» у берегов Северной Норвегии за несколько дней до гибели. Авианосец несет камуфляжную окраску**

Эта полуудача ни в коем случае не устраивала англичан, поэтому через 3 дня в Нарвик ворвалась гораздо более сильная эскадра во главе с линкором «Уорспайт». Все оставшиеся 8 немецких эсминцев были потоплены, а по ходу дела бортовой самолет линкора потопил и подводную лодку U-64, не успевшую погрузиться. Потери англичан составили всего 3 эсминца поврежденными.

Флот союзников тоже понес потери в ходе боев за Норвегию, но размен корабля на корабль никак не устраивал немцев, потому что в итоге у англичан остался слегка потрепанный флот, а у немцев не осталось ничего. Ничего не изменила даже глупейшая гибель авианосца «Глориес», который был потоплен немецкими линейными крейсерами. Более того, адмиралы рассматривали это событие, как подтверждение доведенных теорий, гласящих, что авианосцы не имеют самостоятельного значения и должны уметь защищаться от нападения артиллерийских кораблей. Немцы поте-





**«Лютцов», торпедированный  
11 апреля 1940 г. английской  
подводной лодкой «Спирфиш»**

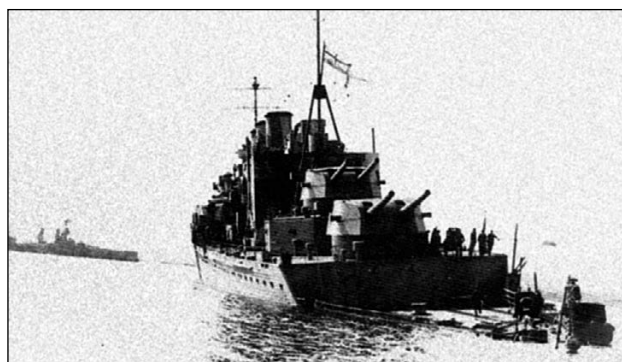
ряли потопленными 1 тяжелый и 2 легких крейсера, 10 эсминцев, 2 миноносца, 4 подводные лодки. Англо-французский флот лишился 1 авианосца, 2 легких крейсеров, 9 эсминцев и 5 подводных лодок. Однако к немецким потерям следует добавить получившие серьезные повреждения и надолго выведенные из строя линейные крейсера и карманный линкор «Лютцов». Поэтому тем, кто заявляет, что Германии следовало сразу после капитуляции Франции в июне 1940 года высаживать десант в Англии, то есть реализовать план «Морской лев», следовало бы немного задумать. Прикрыть эту операцию могли 2 или 3 крейсера и штук 5 эсминцев. Не слишком много против всего Королевского флота, не так ли?

Вдобавок во время боев в Норвегии немецкий флот сделал пренебрежительное открытие – торпеды, которыми вооружены подводные лодки, ни к черту не годятся. Они либо не попадают в цель, а если даже попадают, то не взрываются. Правда, здесь следует сделать обязательную скидку на попытки немецких подводников оправдаться за свои неудачи, но, тем не менее, разразился пресловутый «торпедный скандал». Потребовалось время, чтобы исправить положение.

Но проблемы возникли не у одних только немцев, хотя англичане, похоже, не сумели в полной мере оценить внезапно возникшую угрозу. Дело в том, что именно во время Норвежской операции авиация впервые заявила о себе, как о реальной силе в морской войне. Самое странное, что ведь именно британские пикировщики потопили первый в истории крейсер, но... крейсер «Карлю» и 5 эсминцев были потоплены немецкой авиацией, однако выводы не последовали. Вероятно, британскому Адмиралтейству больше понравился случай с тяжелым крейсером «Саффолк». При попытке обстрела берегового аэродрома в Ставангере он получил попадание 500-кг бомбы, еще несколько бомб разорвались вблизи от борта. Корабль принял много воды, сел кормой до верхней палубы, но все-таки сумел добраться до Скапа-Флоу своим ходом, хотя там он был вынужден выброситься на берег, чтобы не затонуть. Вероятно, Их Лордства решили, что тяжелым кораблям атаки авиации не страшны, и жертвами самолетов становятся только эсминцы.

Как известно, главной причиной, по которой союзники были вынуждены поспешно свернуть Норвежскую операцию, стало наступление немцев во Франции. Канонический блицкриг привел к разгрому французской армии и стремительному отступлению англичан, и в результате получился Дюнкерк. Мы не станем разбираться в причинах знаменитого «стоп-приказа» Гитлера, тем более, что британские моряки о нем не подозревали. Перед ними стояла задача: в сжатые сроки вывезти с континента целую армию при постоянном противодействии Люфтваффе. Правда, Королевские ВВС по мере сил старались помешать немцам, но все равно задача была архисложной.

Началось все гораздо раньше, чем принято думать. 13 мая 1940 года эсминец «Малькольм» вывез из Хук-оф-Холланд королеву Голландии Вильгельмину, а вечером из того же порта эсминец «Виндзор» забрал голландское правительство и иностранных дипломатов. Вроде бы незаметное событие, однако оно стало знаковым: не все европейские страны собирались капитулировать перед Гитлером. Голландский и норвежский торговые и военные флоты продолжали борьбу. Из голландских портов в Англию хлынул целый поток небольших судов и барж, которые вскоре сыграли важную роль в операции «Динамо». Единственным, кто пытался этому помешать, стали самолеты Люфтваффе, немецкий флот не рискнул показаться в море. Об



**Поврежденный «Саффолк» в гавани Скапа-Флоу**

этом следует помнить всем апологетам «Морского льва», бесславно утонувшего в водах Ла-Манша. Первой жертвой грозных пикировщиков стал эсминец «Уитли», тяжело поврежденный рядом с Ньюпортом. Он был добит лидером «Кейт».

После этого британским эсминцам пришлось заняться эвакуацией войск из Булони. Погрузка войск шла под огнем немецкой артиллерии, на которую отвечали пушки эсминцев. Корабли принимали на борт по тысяче человек, что ранее не предусматривалось никакими нормативами. Последним в Булонь, уже занятую немцами, ночью вошел эсминец «Вимьера», которому пришлось принять 1400 человек. Корабль управлялся с большим трудом, руль нельзя было класть на борт более чем на 5 градусов.

После этого британские и французские корабли продолжили эвакуацию из разных пунктов побережья, неся при этом потери. 21 мая бомбардировщики He-111 тяжело повредили эсминец «Л'Адруа», который был вынужден выбраться на берег. Через два дня германские торпедные катера торпедировали лидер «Ягуар», который также выбросился на мель, а лидер «Шакал» потопили пикировщики Ju-87 из состава StG 2. Они же потопили французский эсминец «Ораж». Затем настал черед англичан, которые 25 мая недалеко от Кале потеряли эсминец «Уэссекс» потопленный бомбардировщиками Do-17Z.

И вот 26 мая британское правительство и военное командование решили начать эвакуацию своих войск с континента, признав поражение во Франции. В Ла-Манш были направлены 10 дополнительных эсминцев, всего в проливе действовали 38 английских и 20 французских эсминцев. Сначала планировалось эвакуировать только 45 000 британских солдат, но события опровергли все расчеты. Операция «Динамо» началась на следующий день, причем сначала было вывезено около 7500 человек, гораздо меньше, чем планировалось. Но уже 28 мая, когда удалось спасти почти 18 000 человек, началось крупное опережение графика.

На следующий день, когда отважные моряки спасли более 45 000 солдат (весь первоначальный план!), флот понес серьезные потери. Торпедные катера потопили эсминец «Уэйкфул», подводная лодка U-62 торпедировала и потопила эсминец «Графтон», когда тот спасал людей с «Уэйкфула». В результате эсминцу «Айвенго»



**Английские солдаты на палубах эсминцев во время эвакуации из Дюнкерка**

пришлось подбирать кого можно (на «Графтоне» находилось еще 800 человек), но 650 солдат, находившихся на «Уэйкфуле» все-таки погибли. Следующим стал эсминец «Грнейд», потопленный авиацией. В этот день также были повреждены еще 7 эсминцев.

30 мая было вывезено уже 53 000 человек, но при этом на собственном минном заграждении подорвался французский эсминец «Бурраск». 31 мая было эвакуировано 68 000 человек — ничего подобного англичане даже не планировали. При этом торпедные катера потопили французский эсминец «Сирокко». 1 июня флот вывез еще 64 000 человек, заплатив за это эсминцами «Фудруайян» (французский), «Кейт», «Базилик» и «Хэвант», тральщиком и канонеркой. Однако «The Navy's here!» — «Флот здесь!» И эвакуация продолжилась, хотя в меньших масштабах, так как уже было вывезено больше людей, чем предполагалось. Сначала планировалось завершить операцию 2 июня, в действительности она продолжалась до 4 июня, когда было вывезено 26 000 французов.

Эта эвакуация стала тяжелым испытанием для легких сил Королевского Флота, однако британские моряки с честью выдержали его. За 9 дней операции «Динамо» флот сумел вывезти из Франции

**Тонущий французский эсминец «Бурраск»**



338 000 английских и французских солдат, но заплатил за это 6 потопленными эсминцами, еще 19 эсминцев были повреждены. Всего в операции участвовало 720 кораблей и судов всех классов и размеров, погиб 71 корабль. Потери на море составили около 2% эвакуированных. И хотя Черчилль сказал, что эвакуациями войны не выигрывают, без таких эвакуаций их проигрывают. Во всяком случае, советский флот ничего подобного сделать не сумел, вспомните хотя бы осаду Севастополя.

Самым печальным эпизодом стала гибель 17 июня большого транспорта «Ланкастрия», который вывозил британских солдат из Сен-Назера. Кстати, этот эпизод ясно показал, насколько рискованным является использование больших судов в районе действия вражеской авиации. Точное количество людей, находившихся на судне, осталось неизвестным, как и в случае с «Вильгельмом Густовом». «Ланкастрия» была атакована бомбардировщиком Ju-88, получила несколько попаданий и через 20 минут перевернулась. Находившиеся рядом корабли спасли 2500 человек, но это были далеко не все. Официально считаются погибшими 1738 человек, сколько их было на самом деле – неизвестно.

По результатам этих двух операций надлежало сделать выводы, причем обоим противникам, и таковые выводы были сделаны. Но в обоих случаях выводы оказались половинчатыми. Англичане начали усиливать зенитное вооружение своих кораблей, например, на эсминцах стали снимать задний торпедный аппарат, заменяя его 76-мм зениткой. Конечно, это было лучше, чем ничего, но как-то неожиданно выяснилось, что у англичан просто нечем ответить на воздушную угрозу, флот просто не располагал достаточным количеством зенитных орудий. Зато выводы немцев оказались более чем странными. Принято говорить, что главным специалистом по охоте за вражескими кораблями стал X авиакорпус генерала Гейслера. Может быть и так, но состав авиакорпуса этого не подтверждает, и еще больше сомнений вызывают дальнейшие действия германского командования. В тот момент, когда начинаются бои под Дюнкерком, когда Люфтваффе начинают Битву за Англию с ударов по британ-

**Тонущая «Ланкастрия»**



скому судоходству в Ла-Манше, почему-то 26-я бомбардировочная эскадра этого корпуса так и остается в Норвегии, а во Францию перебрасывают лишь 30-ю эскадру. То есть, командование Люфтваффе не ставит перед собой задачу целеустремленной борьбы с британским флотом, поручая это первому подвернувшемуся соединению.

В общем, авиация показала свои возможности, но господа адмиралы поспешили перевести борьбу на привычные рельсы, именно во время Норвежской операции в океан начинают выходить германские вспомогательные крейсера. Первым 31 марта 1940 года покинул Германию «Атлантис», в начале июля за ним последовали еще 5 рейдеров, и еще один – в декабре. «Атлантис» направился в Южную Атлантику, но вскоре рейдеры начали действовать на всех океанах. Например, «Комет», направился на Тихий океан Северным морским путем согласно условиям советско-германского пакта. Ледоколы «Ленин» и «Сталин» сопровождали корабль, несущий фашистский флаг, за это Гитлер уплатил Сталину примерно 300 000 долларов. Остальные рейдеры проходили через Датский пролив, многие из них с трудом уклонялись от британских подводных лодок у берегов Норвегии.

Немецкие авторы охотно рассказывают о мудрых действиях своего командования и капитанов рейдеров, которые долго и успешно водили за нос глупых англичан, но на самом деле все обстоит гораздо проще. Повторилась ситуация Первой мировой войны, британское Адмиралтейство решило просто не обращать внимания на эти вылазки, справедливо полагая, что большого вреда они не причинят, и потому не стоит попусту гонять за ними крейсера. Соединения, гонявшиеся за немецкими рейдерами в начале войны, были расформированы, и сейчас лишь несколько крейсеров патрулировали в Атлантике, стараясь перекрыть ее наиболее узкую часть между Африкой и Бразилией. Ведь на отдаленных театрах даже не была создана система конвоев, то есть Адмиралтейство сознательно заложило определенный процент потерь, который считался приемлемым.

**Вспомогательный крейсер «Комет»**



**Вспомогательный крейсер  
«Джервис Бей»**



Однако адмирал Редер не желал отказываться от своей главной идеи, и осенью 1940 года, когда ночи стали длиннее и темнее, на охоту в Атлантику были отправлены и военные корабли, хотя их оставалось совсем немного. 28 октября из Ставангера вышел «Адмирал Шеер», которому повезло довольно быстро – уже 5 ноября он атаковал конвой HX-84. В это время англичане еще не располагали достаточным количеством эскортных кораблей, и транспорты сопровождал только вспомогательный крейсер «Джервис Бей». Силы были неравными, но командир британского корабля без колебаний принял бой, чтобы дать конвою время рассеяться, в результате рейдер сумел потопить только 5 транспортов, израсходовав при этом треть 280-мм и половину 150-мм боезапаса.

После этого командир карманного линкора капитан 1 ранга Кранке поспешно направился на юг, справедливо предполагая, что англичане отправят на поиски свои корабли. За время похода на юг, «Адмирал Шеер» потопил еще 5 торговых судов и в начале февраля обогнул мыс Доброй Надежды. Рейд в Индийский океан принес ему еще 3 трофея, после чего рейдер направился обратно. В конце марта 1941 года «Адмирал Шеер» прошел Датским проливом, заметив несколько британских крейсеров и благополучно уклонившись от



**Вспомогательный крейсер «Джервис Бей» ведет бой  
с «Адмиралом Шеером»**



них. На следующий день был замечен «линкор типа «Нельсон», но при ближайшем рассмотрении он превратился в айсберг. 30 марта, в день рождения капитана 1 ранга Кранке, корабль прибыл в Берген, а еще через два дня он вернулся в отечественные воды, завершив самый успешный в истории поход германского корабля.

После этого наступила очередь крейсера «Хиппер». 30 ноября он вышел в море и незамеченным проскочил далеко на север, заправился с танкера и сумел прорваться в Атлантику через Датский пролив. Командир крейсера капитан 1 ранга Майзель намеревался атаковать один из канадских конвоев серии HX, но начались стандартные для крейсеров этого типа проблемы с машинами, и все-таки Майзель решил продолжать поход, хотя все было против него – один за другим вышли из строя два бортовых самолета. И все-таки настойчивость немцев увенчалась успехом – после долгих поисков «Хиппер» нашел конвой, но это оказался не безобидный торговый караван, вроде HX или SC, а войсковой конвой WS-5A, который сопровождали целых 3 британских крейсера. Рано утром 25 декабря «Хиппер» открыл огонь по тяжелому крейсеру «Бервик». Англичане были застигнуты врасплох, но ответный залп прогремел уже через 2 минуты. Когда на помощь «Бервику» бросились «Бонавенчер» и «Дьюнедин», Майзель решил, что это слишком и отвернул прочь, ведя огонь из кормовых башен. Перестрелка продолжалась 35 минут, и «Хиппер» выпустил 185 – 203-мм снарядов, добившись 4 попаданий, хотя взорвались лишь 2 снаряда. Эта перестрелка произвела то самое впечатление, которого добивались немцы – на кораблях конвой находилось около 40 000 солдат, и угроза казалась вполне реальной. Британское Адмиралтейство решило выделять для сопровождения конвоев тяжелые корабли, что принесло определенную пользу.

А «Хиппер» тем временем добрался до Бреста, где был проведен необходимый ремонт. 1 февраля 1941 года «Хиппер» снова вышел в океан, и на сей раз ему улыбнулась удача! 12 февраля он атаковал конвой SLS-64, который не имел никакого эскорта. В 6.18 немцы открыли огонь, и транспорты бросились враспыльную, ставя дымовые завесы. Некоторые открыли ответный огонь из своих мелких пушек, но это никак не помешало рейдеру. К 7.40 крейсер расстрелял практически все фугасные снаряды, потопив 7 судов и повредив еще 3, хотя капитан 1 ранга Майзель почему-то был уверен, что потопил 13 транспортов. Но здесь возникает вполне резонный вопрос: если крейсер был отправлен на охоту за торговыми судами, почему боезапас оставался стандартным? Вести бой с британскими крейсерами немцы не собирались, зачем же им потребовалось такое количество бронебойных снарядов? Нужно было соотношение бронебойных и фугасных изменить на прямо противоположное, не три к одному, а один к трем. Отстреляться при случайной встрече хватит, а транспортам больше останется.

Следующую вылазку в Атлантику совершили «Гнейзенау» и «Шарнхорст» наконец отремонтировавшие повреждения, полученные во время Норвежской операции. Первый ремонтировался до 21 октября, а второй – до 21 ноября. Это в порядке маленькой справки для тех, кто любит рассуждать об операции «Морской



**Атлантический рейд «Шарнхорста» и «Гнейзенау», январь – март 1941 г.**

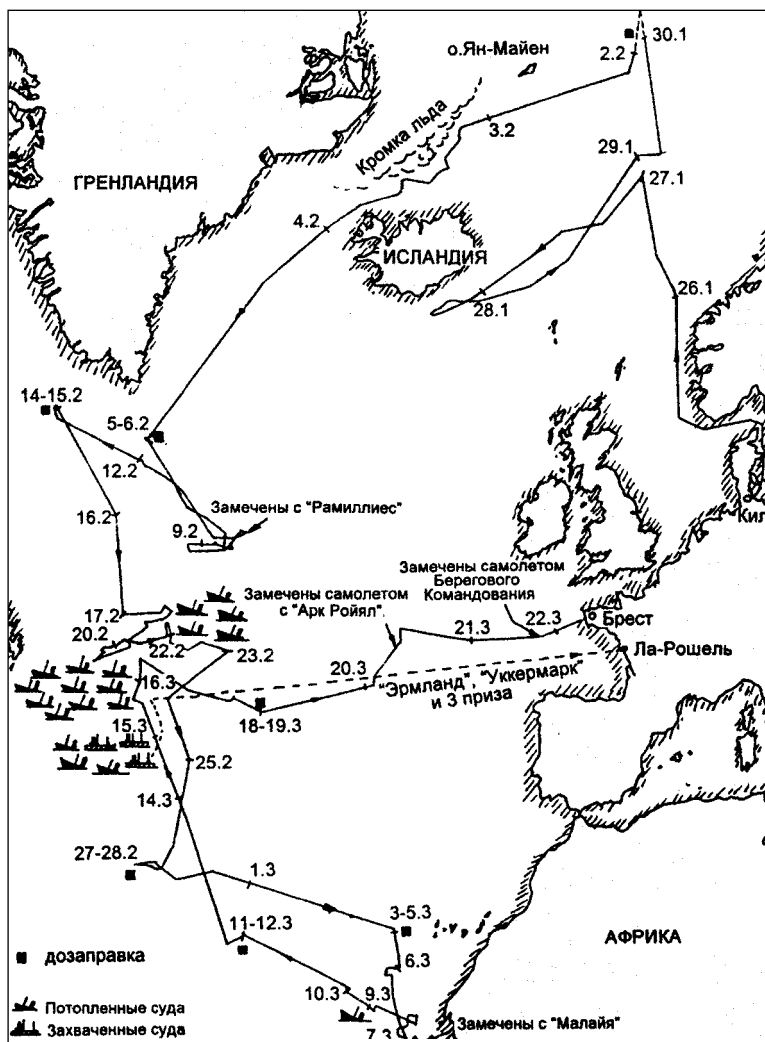
лев». 22 января они вышли из Кили, но первая попытка проскочить в Атлантику не удалась. Южнее Исландии немецкие корабли едва не натолкнулись на эскадру британских линкоров и были вынуждены поспешно отойти на север. После дозаправки, они пошли уже проверенным маршрутом – через Датский пролив. 8 февраля была замечена богатая добыча – конвой НХ-106, 41 судно, но в тот момент, когда немцы уже собирались атаковать его, выяснилось, что транспорты идут в сопровождении линкора «Рэмиллис». После некоторых колебаний адмирал Лютенс, командовавший немецким отрядом, отказался от атаки. 22 февраля немцы все-таки сумели перехватить конвой судов, идущих в балласте в Канаду, их добычей стали 5 транспортов. После этого Лютенс поспешно ушел к берегам Африки, чтобы сбить преследователей с толку. Там немцы обнаружили конвой SL-67, однако его сопровождал линкор «Малайя». И снова немецкий адмирал отказался атаковать транспорты. Однако Лютенс сумел навести на конвой подводные лодки, которые потопили 5 транспортов и повредили линкор.

Здесь следует дать небольшую информацию. До декабря 1941 года англичане привлекали для сопровождения атлантических конвоев линейные корабли. Обычно старые линкоры из-за своей небольшой скорости шли непосредственно рядом с транспортами. Рекордсменом здесь стал «Ривендж», который участвовал в проводке 24 конвоев.

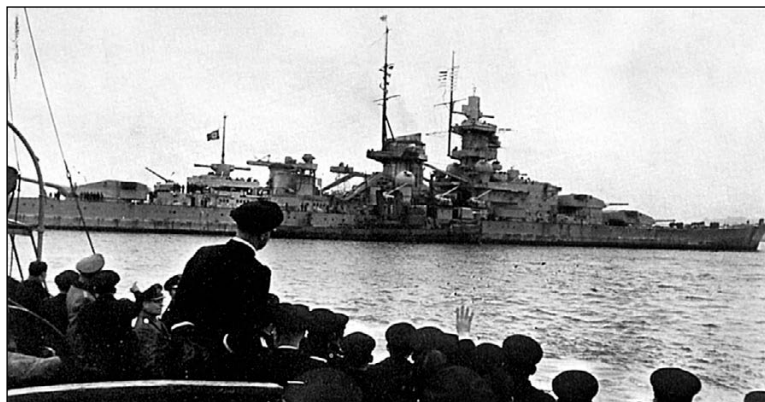
Немецкие корабли снова вернулись к берегам Ньюфаундленда, и здесь наконец-то сорвали банк, за 15 – 16 марта они захватили и потопили 16 судов, но при этом лишь чудом избежали столкновения с линкором «Родней». «Гнейзенау» даже обменялся с ним сигналами, введя в заблуждение грозного противника. Лютенс решил больше не испытывать судьбу и вернуться в Брест, что ему удалось, хотя по дороге его корабли были замечены самолетом авианосца «Арк Ройял». Более того, англичане все силы бросили на охоту за Лютенсом, что облегчило возвращение «Адмиралу Шееру».

В этот момент адмирал Редер решил бросить на синий стол Северной Атлантики своего туза – линкор «Бисмарк». Увы, серьезная операция не получалась, практически все остальные немецкие тяжелые корабли ремонтировались, поэтому выст-

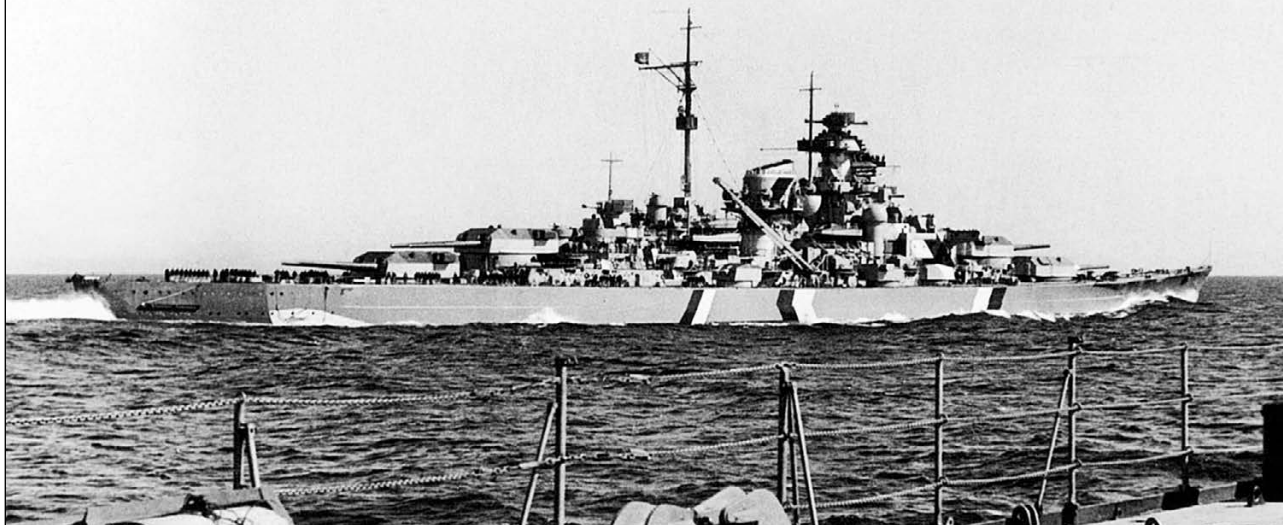
**«Гнейзенау» входит в Брест после завершения операции «Берлин». На мачтах видны вымпелы, означающие число потопленных судов противника**



роить выигрышную комбинацию вроде флешь-рояля не получалось, в распоряжении немцев оказалась крупная, но всего лишь пара: «Бисмарк» и тяжелый крейсер «Принц Ойген». Зато англичане сыграли против них по всем правилам шулерского искусства, начиная от подглядывания в карты противника, причем подсмотрел и просигналил вроде бы совершенно ней-



**«Бисмарк» в ходе учений на Балтике, апрель—май 1941 г.  
Фото сделано с борта тяжелого крейсера «Принц Ойген»**



**Корабли вице-адмирала Холланда: «Худ» (вверху) и «Принс оф Уэлс» (внизу). Оба снимка сделаны самолетами Берегового командования 22 мая 1941 г.**



тральный наблюдатель – выход отряда, командовал которым все тот же адмирал Лютьенс, обнаружил шведский крейсер «Готланд», и эта информация немедленно попала в руки англичан. Они организовали слежение за немецкой группой, и самолет-разведчик своевременно обнаружил и прибытие немцев в Норвегию, и уход оттуда. Зато Люфтваффе подвели свой флот, снабдив его совершенно неверной информацией, поэтому все последующее было для Лютьенса форменной неожиданностью.

История операции «Везерюбунг» описана многими авторами, но далеко не все подметили противоречие, заложенное в ее план. С одной стороны, предполагалось, что «Бисмарк» свяжет боем корабли эскорта конвоя, пока «Принц Ойген» будет уничтожать транспорты, с другой – подчеркивалась необходимость избегать боя, если это повлечет за собой серьезный риск. Допускалась возможность боя с одним линкором, сопровождающим конвой, но только **допускалась**, однозначного толкования пункты плана не имели. При этом самый главный пункт плана, требовавший строжайшей секретности, был нарушен с самого начала. Поэтому, когда немецкие корабли вышли из Бергена, эскадра вице-адмирала Холланда в составе линкоров «Худ» и «Принс оф Уэлс» уже дежурила южнее Исландии, а командующий Флотом Метрополи адмирал Тови был готов покинуть Скапа-Флоу с линкором «Кинг Джордж V» и авианосцем «Викториес».

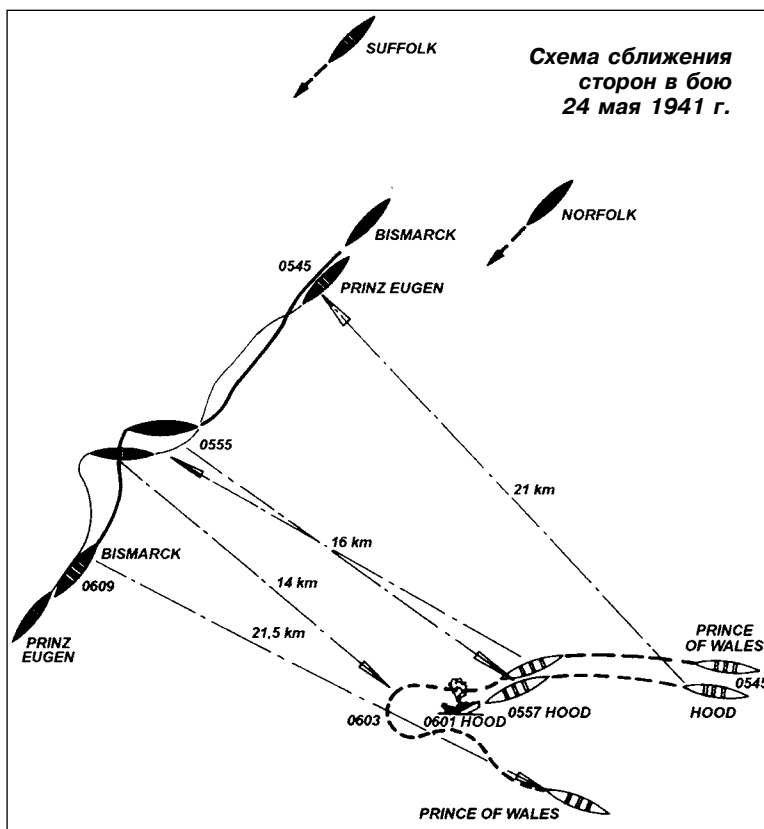
Неудивительно, что Лютьенс выбрал для прорыва в океан Датский пролив, из-

вестный своими штормами и туманами, но неудивительно и то, что англичане ждали его именно там. Во всяком случае, два крейсера вице-адмирала Уэйк-Уокера уже патрулировали у северного входа в пролив. 23 мая в 19.22 «Саффолк» обнаружил 2 корабля и поспешил укрыться в тумане, так как встреча с новейшим немецким линкором не сулила крейсеру ничего хорошего. Немцы тоже засекли англичан, но Лютенс предпочел продолжать поход. Примчавшийся на помощь «Саффолку» «Норфолк» неосторожно выскочил из полосы тумана всего в 6 милях от «Бисмарка», который приветствовал его залпом тяжелых орудий. Пока что англичанам повезло – крейсер отделался попаданием нескольких осколков и спешно нырнул обратно в туман, зато этот залп вывел из строя носовой радар «Бисмарка». В результате Лютенс приказал «Принцу Ойгену» выйти вперед, что оказало влияние на ход завтрашнего боя. Это перестроение британские крейсера не заметили.

Тем временем, адмирал Холланд шел навстречу противнику, надеясь перехватить немцев перед заходом солнца, когда их корабли будут ясно видны на фоне заката, но британские крейсера потеряли «Бисмарк» в налетевшем снежном шквале. Поэтому Холланд приказал повернуть на юг и лег на курс, параллельно немцам. Наверное, это была единственная ошибка, за которую следовало бы критиковать британского адмирала, тем более, что через 40 минут после этого «Саффолк» восстановил контакт. В 4.00 противников разделяли всего 20 миль, и бой стал неизбежен.

Когда в 5.35 противники заметили один другого, сказалась та самая ошибка британского адмирала. Вместо того, чтобы сделать «crossing-T», Холланд сам оказался в этом неудобном положении. Вдобавок обе стороны допустили путаницу с определением кораблей противника, которую немцы исправили довольно быстро. А вот на флагмане Холланда «Худе» слишком долго считали головной корабль «Бисмарком». Собственно, в этом не было ничего особенно страшного, если бы «Худ» стрелял нормально, но гордость Королевского флота в своем последнем бою показала себя не с лучшей стороны.

Британские корабли оказались почти на траверзе у немцев, и адмирал Холланд пошел на сближение, хотя при этом его корабли могли стрелять только из носовых башен. Бой начался в 5.52 залпом «Худы» по головному «Принцу Ойгену», «Принс оф Уэлс» сразу начал стрелять по «Бисмарку», не обращая внимания на приказ адмирала. Как ни странно, но адмирал Лютенс никак не мог решиться отдать приказ открыть огонь, это сделал командир немецкого линкора капитан 1 ранга Линдемман уже после того, как англичане дали



несколько залпов. Увы, все они легли мимо, а вот ответный огонь немцев оказался точным.

Кстати, здесь следует сделать одну оговорку. Принято считать, что немецкие артиллеристы стреляли гораздо более метко, чем англичане. Это было справедливо лишь для данного конкретного боя, и не подтвердилось ни до, ни после него. Но в этот злосчастный день, 24 мая, боги войны были на стороне немцев.

Вторым или третьим залпом «Принц Ойген» накрыл британского флагмана, и его снаряд разорвался на шельтердеке среди зенитных установок. На «Худе» вспыхнул сильный пожар. Англичане никак не могли пристреляться, и адмирал Холланд приказал довер-

**«Бисмарк». Утро 24 мая 1941 г. Снимок сделан с борта крейсера «Принц Ойген». Заметен дифферент на нос — следствие попадания снаряда с «Принс оф Уэлса»**



нуть влево, чтобы ввести в действие кормовые башни. Именно в этот момент в 5.59 пятый залп «Бисмарка» попал в цель. Результат нам прекрасно известен — «Худ» взорвался.

Оставшийся в одиночестве почти небоеспособный (линкор вошел в строй всего пару недель назад, на нем еще находились заводские рабочие) «Принс оф Уэлс» продолжал бой и тоже получил несколько попаданий, которые, однако, не причинили линкору серьезного вреда. Выйти из боя он был вынужден потому, что начали отказывать недоработанные башни главного калибра, и линкор остался почти без артиллерии. Однако до этого он успел попасть в «Бисмарк» тремя снарядами и доказал, что повреждения, совершенно неопасные для обычного линкора, могут оказаться

сверхтяжелыми для рейдера. Снаряд попал в носовую часть «Бисмарка» на уровне ватерлинии и даже не взорвался, но при этом пропорол 2 цистерны с нефтью и повредил систему подачи топлива. Дальнейший поход для «Бисмарка» сразу стал проблемным, а тут еще скорость корабля снизилась до 28 узлов, появились крен на левый борт и дифферент на нос.

Дальнейшее опять-таки описано в десятках книг. И споры на мостике «Бисмарка» — следует ли попытаться добить поврежденный «Принс оф Уэлс»; безуспешная погоня Флота Метрополии; неудачная атака торпедоносцев «Викториеса»; потеря «Бисмарка» и его обнаружение; драматическая атака торпедоносцев «Арк Ройяла» сначала на собственный крейсер «Шеффилд», а потом на немецкий линкор; последняя торпе-

**«Родней» ведет огонь по «Бисмарку»**



да, попавшая в рули немецкого корабля и обрекая его на гибель; появление британских линкоров, которые 27 мая поставили точку в истории самого большого в мире рейдера. Но все это уже выходит за рамки наших интересов. 24 мая 1940 года в Датском проливе была поставлена точка в истории крейсерской войны. Примечательно, что именно в эти дни Люфтваффе одержали блестящую победу, захватив остров Крит. Но, как мрачно заметил один из немецких адмиралов: «островов у Англии много, а вот «Бисмарк» у Германии был только один».

Немцы еще пытались посылать вспомогательные крейсера, но англичане вылавливали их один за другим. 8 мая 1941 года тяжелый крейсер «Корнуолл» севернее Сейшельских островов потопил «Пингвин», а 22 ноября тяжелый крейсер «Девоншир» в районе острова Св. Елены уничтожил «Атлантис». В этих боях британские корабли доказали, что они полностью соответствуют тем задачам, ради которых их строили – они расстреляли немецкие рейдеры издалека, используя более тяжелые и более дальнобойные орудия. То, что 20 ноября того же года произошло с легким крейсером «Сидней» доказывает, что разгильдяйство обязательно бывает наказуемо, а на войне – кровью и смертью. Правда, вспомогательный крейсер «Корморан» этого боя тоже не пережил.

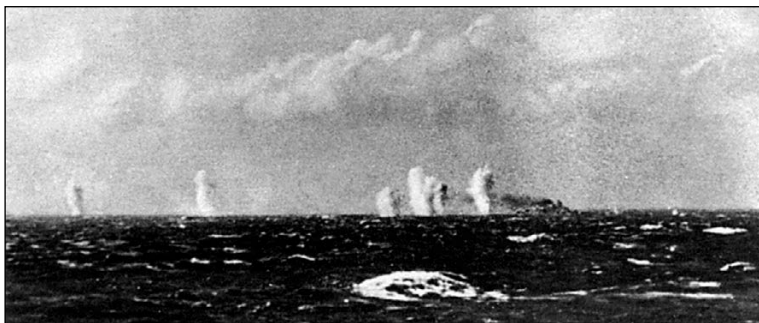
В 1942 году немцы попытались направить в океан вторую волну вспомогательных крейсеров, однако она уже не имела таких успехов, как первая. 27 сентября 1942 года вспомогательный крейсер «Штир» был потоплен в бою с американским транспортом «Стефен Гопкинс», еще раз доказав, что рейдерам следует всемерно избегать любого боя, так как даже слабый противник может нанести один, но решающий удар. Ну, а после того, как 14 ноября в Ла-Манше британские корабли потопили «Комет», который немцы пытались вывести в океан, завершилась океанская эпопея Кригсмарине. Кстати, считается, что действия немецких рейдеров были очень успешными, хотя и не оказали решающего влияния на ход войны. Однако не следует забывать, что для обеспечения этих самых действий немцы были вынуждены создать целый флот вспомогательных танкеров и кораблей снабжения, большинство из которых было уничтожено англичанами. Поэтому финальный счет выглядит далеко не столь убедительным, как может показаться на первый взгляд.

\* \* \*

Впрочем, нельзя сказать, что адмирал Редер отказался от борьбы на морских коммуникациях. В 1942 году в Норвегии ему удалось создать довольно сильную группировку артиллерийских кораблей – «Тирпиц», «Шарнхорст», карманные лин-



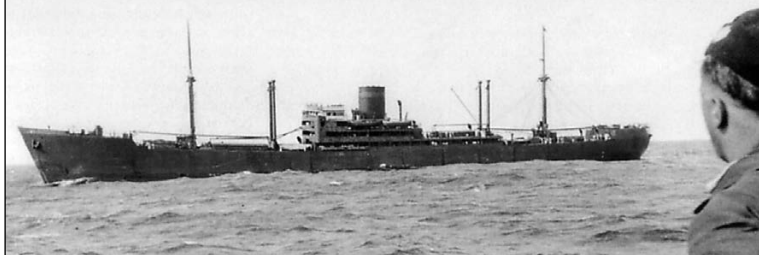
**Вверху: «Кинг Джордж V» ведет огонь по «Бисмарку»  
Внизу: заключительная стадия боя — «Бисмарк» под огнем  
406-мм снарядов «Роднея»**



кору и тяжелые крейсера. Они угрожали полярным конвоям союзников, шедшим в Россию, но эта угроза была обусловлена чисто географическим фактором – близостью маршрутов к немецким базам.

Наверное, здесь следует сделать отступление в прошлое, причем сразу лет на 300. Апологеты крейсерской войны охотно козыряют сотнями британских

**Вспомогательный крейсер «Корморан» в Индийском океане,  
март 1941 г. Фото сделано с борта U-124**



**«Штир» за два дня до своей гибели**





судов, перехваченных французскими пиратами и каперами, стараясь не вдаваться в детали. Но, как говорится, дьявол кроется именно в деталях. Дело в том, что подавляющее большинство этих призов было захвачено в прибрежных водах Ла-Манша и Северного моря пиратами из Бреста, Шербурга и Дюнкерка, пользовавшимися удачным положением этих портов, появился даже специальный термин «дюнкеркские пираты». В большинстве своем это были мелкие суденышки, люггеры и куттеры, вооруженные парой фальконетов, которые успешно захватывали рыбацкие суденышки и хвастались великой добычей в виде пары тонн селедки. Самым знаменитым из дюнкеркских пиратов был Жан Бар, который, чуть ли не единственный из всех, плавал на 50-пушечном корабле и заслужил известность, перехватив два больших конвоя. Вам это ничего не напоминает?

Правильно, именно таким «дюнкеркским пиратом» и стал линейный корабль «Тирпиц», который нависал, словно дамоклов меч, над всеми конвоями серии PQ. Точно так же, как и Жан Бар, он отметился парой удачных вылазок, которые не изменили ситуации в целом, и точно так же, остальные пираты не добились ничего. Но обо всем по порядку.

Прологом к событиям на Севере стала знаменитая операция «Церберус» – прорыв германских кораблей из Бреста через Ла-Манш. Как мы помним, германские линейные крейсера после рейда в Атлантику остановились в порту Брест, однако он оказался довольно жарким местом. Британская авиация совершала практически ежедневные налеты, стараясь если не потопить, то хотя бы вывести из строя эти корабли. 6 апреля «Гнейзенау» получил авиаторпеду в правый борт. 10 апреля, когда корабль стоял в доке и ремонтировался, в него попали 4 бомбы. 24 июля жертвой очередного налета стал «Шарнхорст». Поэтому, как только были исправлены все повреждения, было решено увести их из Бреста. В немецком командовании разгорелся жаркий спор: какой именно маршрут избрать? Победу, разумеется, одержал Адольф Гитлер и его знаменитая интуиция. Он приказал прорываться прямо через Ла-Манш, и, как ни странно, дерзкий план

удался. Неудачное стечение обстоятельств плюс обычное разгильдяйство позволило немцам прорваться, и не следует здесь искать злой умысел, как делали советские историки, утверждавшие, что «англичанка всегда гадит». Дескать, все это злобные происки Черчилля, который пропустил немцев, чтобы те уничтожали конвои, идущие в Советский Союз. Английская авиация и легкие корабли попытались было остановить немецкую эскадру, но не преуспели. Были сбиты 42 британских самолета, причем погиб капитан-лейтенант Юджин Эсмонд, командир эскадрильи, торпедировавшей «Бисмарк», награжденный посмертно Крестом Виктории.

Кстати, именно в ходе этой операции снова был развеян миф о сверхметких немецких артиллеристах. 12 февраля 1942 года 5 старых британских эсминцев среди бела дня атаковали противника, который имел 2 линейных и 1 тяжелый крейсер, более десятка эсминцев и миноносцев. Эсминец «Вустер» выпустил торпеды с дистанции 2200 метров, но промахнулся. В свою очередь немцы не сумели потопить его, хотя по идее должны были просто разнести нахала на куски. Оба линейных крейсера подорвались на минах и снова отправились на верфь для ремонта, и буквально через 11 дней «Гнейзенау» получил тяжелейшие повреждения, когда в него попала бронебойная бомба, и в конечном итоге на север отправился один «Шарнхорст».

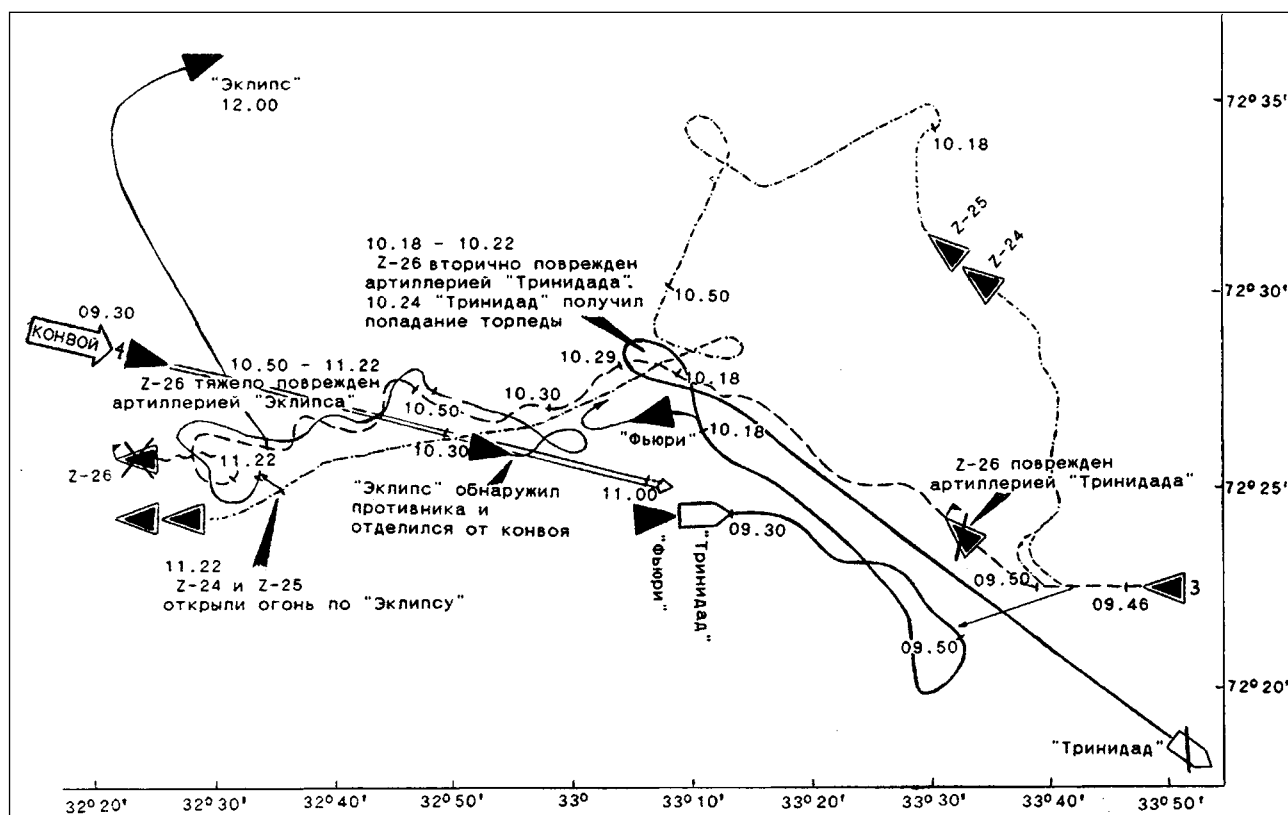
\* \* \*

Так как «Тирпиц» не дождался прибытия других тяжелых кораблей, первую вылазку из своего убежища в Альтен-фиорде ему пришлось совершать в одиночку. 5 марта 1942 года вместе с 3 эсминцами линкор под флагом адмирала Цилиакса вышел в море на перехват конвоев PQ-12 и QP-8, началась операция «Шпортпласт». Подводная лодка «Сивулф» обнаружила его, и адмирал Тови, имевший линкоры «Кинг Георг V», «Дюк оф Йорк», линейный крейсер «Ринаун» и авианосец «Викториес», пошел навстречу ему, однако погода была настолько плохой, что ни один из кораблей не смог поднять самолеты.

7 марта германские эсминцы, которых Цилиакс отправил на поиски конвоев, перехватили и потопили



Легкий крейсер «Тринидад»



оставшее от конвоя советское судно «Ижора», но при этом германский линкор остался без сопровождения. Утром 9 марта он все-таки был обнаружен и атакован самолетами «Викториса», но выяснилось, что несчастье с «Бисмарком» – последняя торпеда! – и есть только несчастье и ничего более. «Тирпиц» отбил атаку 12 «Альбакоров», сбив два из них, причем на мостике линкора снова разгорелся спор между капитаном и адмиралом. Но если в Датском проливе капитан приказывал через голову адмирала, здесь адмирал попытался вмешаться в управление кораблем. Малочисленность авиагруппы «Викториса» помешала англичанам организовать более серьезную атаку, и немцы отделались небольшой нервотрепкой.

Следующую вылазку совершила группа эсминцев – размах «крейсерской» войны сокращался прямо на глазах, и атака конвоя PQ-13 могла закончиться для немцев полной неудачей, если бы не отказ британских торпед в суровых условиях Арктики. 28 марта 4 германских эсминца вышли в море для поиска конвоя и даже потопили отставший транспорт. Однако рано утром 29 марта они налетели на прикрывавший конвой крейсер «Тринидад» и эсминцы. В ходе перестрелки «Тринидад» потопил эсминца Z-26 и успешно торпедировал сам себя – одна из торпед описала циркуляцию. Еще одной из таинственных деталей этого боя стала перестрелка между эсминцами союзни-

#### **Бой эсминцев группы «Арктика» с охранением конвоя PQ-13 29 марта 1942 г.**

ков. Есть все основания полагать, что в суматохе при плохой видимости сначала британский эсминец «Фьюри» обменялся залпами с британским же эсминцем «Эклипс», а вскоре попал под огонь советских эсминцев «Гремящий» и «Сокрушительный». Все детали этого боя полностью восстановить вряд ли когда-нибудь удастся.

1 мая 3 немецких эсминца атаковали конвой QP-11, и снова не добились серьезных успехов. Им удалось потопить советский транспорт «Циолковский», но тем дело и закончилось, хотя отражали атаку британские эсминцы, переоборудованные для несения эскортной службы – с них снималась половина вооружения и за-



**Гибель эсминца Z-26, 29 марта 1942 г.**

менялась на стеллажи для глубинных бомб. В бою два таких эсминца были слабее одного немецкого, однако они не дали противнику прорваться к конвою. Поэтому немецкое командование решило отправить эсминцы на поиск крейсера «Эдинбург», который недавно был тяжело поврежден подводной лодкой U-456 и сейчас пытался доползти до Кольского залива. Утром 2 мая немцы его обнаружили, и эсминцы пошли в атаку. Однако снова вмешалась капризная арктическая погода, снежный заряд разделил атакующих, и кораблям пришлось действовать по одиночке. Атаку эсминца «Шёман» «Эдинбург» отбил, хотя на крейсере не действовали системы управления огнем, и из-за поврежденных кормы он мог лишь описывать циркуляции, совершенно лишившись управления. Тем не менее, немецкий эсминец был выведен из строя несколькими попаданиями, затем его атаковали британские эсминцы «Форрестер» и «Форсайт» и нанесли дополнительные повреждения, сделавшие положение эсминца безнадежным. Тем временем Z-24 добился торпедного попадания в «Эдинбург», но крейсер пока еще держался на воде и даже отстреливался. В результате немцы отступили. Они затопили поврежденный «Шёман», предварительно сняв с него команду. То же самое англичанам пришлось сделать с «Эдинбургом».

Каковы же были итоги этих вылазок немецких легких сил? Хотя им удалось обменять 2 своих эсминца на 2 британских крейсера, главная задача оба раза осталась невыполненной. Оба конvoja проследовали к цели, и более слабый британский эскорт успешно отразил нападение немцев. Командованию Кригсмарине следовало бы задуматься над этим, но вскоре произошло событие, вселившее в адмирала Редера неоправданный оптимизм.

Мы говорим, конечно же, об истории конvoja PQ-17. Парадокс операции «Россельшпрунг» заключается в том, что своего самого большого успеха немецкий рейдер добился, не участвуя в бою. Главной же причиной этого успеха было то, что в первый и последний раз командованию Кригсмарине удалось наладить взаимодействие разнородных сил: надводных кораблей, подводных лодок и авиации. Странно, что истина, давно известная генералам Панцерваффе, для немецких адмиралов оказалась чем-то вроде божественного откровения, снизошедшего на них лишь однажды. Вдобавок,

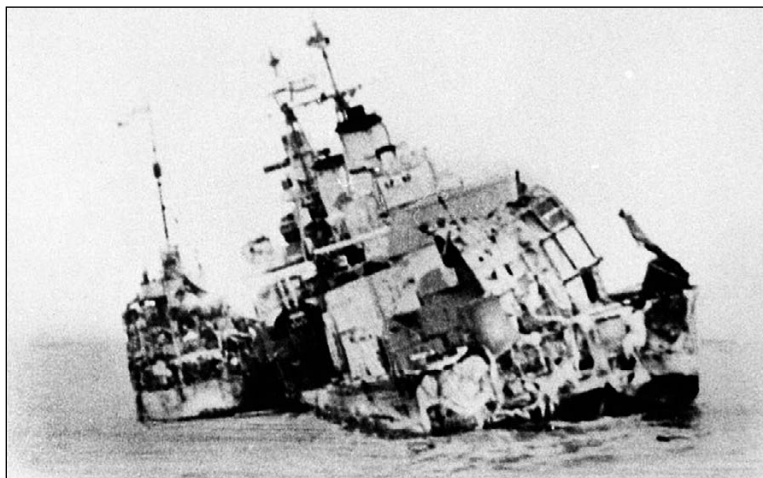
в этой операции далеко не с лучшей стороны показало себя высшее командование Королевского флота, не Флота Метрополии, непосредственно отвечавшего за проводку конvoja, а именно чины Адмиралтейства.

Для британского флота проводка каждого из полярных конвоев превращалась в крупную стратегическую операцию с привлечением большого числа кораблей. Легкомысленная критика поведения англичан со стороны советских адмиралов объясняется очень просто – у Советского ВМФ элементарно не было опыта подобных операций, и никто не имел понятия о возникающих проблемах, хотя в данном конкретном случае основания для критики имелись.

Как обычно в таких случаях, конвой получил сильное сопровождение. Ближнее прикрытие состояло из 4 крейсеров и 3 эсминцев, дальнее прикрытие – из 2 линкоров, 1 авианосца, 2 крейсеров и 14 эсминцев, и это не считая непосредственного эскорта. Правда, и немцы затеяли операцию, самую крупную в истории Кригсмарине. Атаковать конвой должны были 1 линкор, 2 карманных линкора, 1 крейсер и 12 эсминцев. Эх, вот где простор для любителей альтернативной истории! Как мог бы развернуться бой между этими двумя эскадрами?

Однако случилось именно то, что случилось. Немцы начали нести потери еще до выхода в море, на выходе из залива Боген карманный линкор «Лютцов» и 3 эсминца налетели на камни и были вынуждены отправиться на ремонт. Тем временем конвой был атакован немецкими самолетами и потерял несколько транспортов. Но главное – разведка союзников временно потеряла тяжелые корабли немцев. В результате Первый Морской Лорд адмирал Паунд сделал разумное предположение, что они уже могут подходить к конвою, но вот его решение оказалось совершенно неправильным. Серия панических радиogramм Адмиралтейства, отправленных вечером 4 июля, потребовала распустить конвой и отозвать силы прикрытия, вдобавок из-за неразберихи эсминцы сопровождения тоже покинули конвой, оставив транспорты совершенно беззащитными. Немецкие подводные лодки и самолеты принялись за дело, и 5 июля началось побоище. Итог известен: потоплены 23 транспорта и одно спасательное судно, немцы потеряли в кораблях не имели.

Вы спросите: а что же «Тирпиц»? Утром 5 июля он вышел в море, достаточно быстро был обнаружен самолетами и подводными лодками союзников. Немцы перехватили несколько радиogramм с сообщениями об этом, и повернули назад. История с атаккой подводной лодки K-22 заслуживает совершенно отдельной книги, и мы ее касаться не будем. Из любопытства приведем одну потрясающую конспирологическую, гм, теорию. Капитан 2 ранга Луниин атаковал немецкую эскадру и попал торпедой в... «Лютцов»! Просто коварные фашисты решили выдать торпедное попадание за удар о скалу.



**Легкий крейсер «Эдинбург», поврежденный подводной лодкой U-456. видно, что загнущаяся палуба квартердека «наделась» на стволы 152-мм орудий башни «У»**

**«Адмирал Хиппер» в Норвегии**



Летом 1942 года командование немецкого флота попыталось-таки в последний раз отправить карманный линкор в дальний рейд, но теперь оно предпочло выбрать более безопасную Советскую Арктику вместо ставшей горячим местом Атлантики. Предполагалось попытаться атаковать советские конвои в районе пролива Вилькицкого. Одна беда – немцы понятия не имели об организации системы советских конвоев, и план операции целиком был основан на догадках и рассуждениях. И все-таки 16 августа «Адмирал Шеер» отправился в поход, так как из Токио было получено сообщение об отправке Северным морским путем каравана ЭОН-18 из 4 ледоколов и 19 транспортов.

Но рискованно строить расчеты на столь зыбкой основе, поэтому, когда «Адмирал Шеер» после упорной борьбы со льдами подошел к Северной Земле, каравана там не оказалось, он находился в нескольких тысячах миль восточнее. Разочарованный командир рейдера капитан 1 ранга Меендсен-Болькен повернул обратно. 25 августа он натолкнулся на ледокольный пароход «Сибиряков» и потопил его. Кстати, сигналы «Шеера» вообще рождают сомнения в точности советских описаний. Пытаться выдать себя за японский военный корабль «Сисияма» в районе Диксона мог только сумасшедший, может, все-таки сигнальщики «Сибирякова» что-то перепервали? В общем, «Сибиряков» был довольно быстро потоплен, и «Адмирал Шеер» двинулся дальше. 27 августа «Шеер» подошел к порту Диксон и обстрелял его. Меендсен-Болькен намеревался высадить десант, чтобы полностью уничтожить эту советскую базу, но ответный огонь советских береговых батарей не позволил ему сделать этого. И хотя рейдер повреждений не получил, сорвался еще один замысел немцев.

Итогом этой операции стал полный провал обоих противников. Немецкий рейдер не добился совершенно ничего, а советский Северный флот продемонстрировал полнейшую беспомощность, не сумев не только обнаружить лису, залезшую в курятник, но даже не заметив ее. А в целом – был забит еще один гвоздь в гроб доктрины крейсерской войны. Но и это был еще не конец.

В декабре 1942 года немцы предприняли попытку атаковать очередной конвой союзников, теперь это был JW-51B. Сна-

чала планировалось, что в море выйдут тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и 6 эсминцев, но в последний момент было решено задействовать также карманный линкор «Лютцов». Две боевые группы должны были атаковать конвой с двух сторон и расплющить его, точно между молотом и наковальней. Однако командование Кригсмарине продолжало фонтанировать идеями и решило после боя направить «Лютцов» в рейд, причем командир карманного линкора капитан 1 ранга Штанге узнал об этой светлой идее уже находясь в море!

Однако в дальнейшем немцы продемонстрировали полнейшую неспособность наладить взаимодействие отрядов и непозволительную робость. Единственным оправданием командирам кораблей может служить ворох запретительных приказов от разных инстанций, связавший их по рукам и ногам.

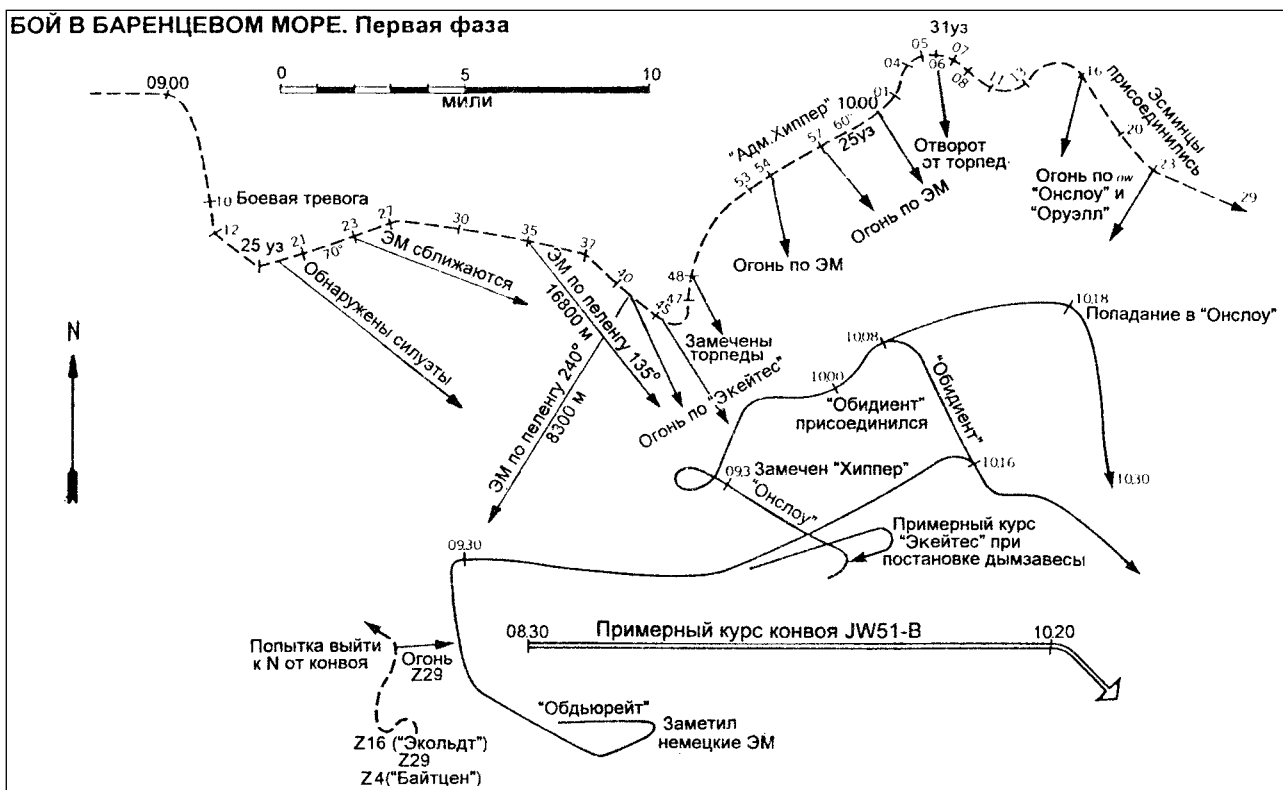
31 декабря в 8.30 британские эсминцы заметили за кормой неясные силуэты, оказавшиеся 3 германскими эсминцами и завязали с ними перестрелку. Англичане поставили дымовую завесу и прикрыли транспорты, а немцы не проявили настойчивости. В 9.30 на сцене появился «Лютцов», но не сделал совершенно ничего, Штанге на всякий случай предпочел держаться поодаль и даже отозвал свои 3 эсминца.

В 9.39 позади конвоя появилась еще одна неясная тень, превратившаяся в «Адмирал Хиппер». Однако командир эскорта капитан 1 ранга Шербрук без колебаний принял бой, спекулируя угрозой торпедной атаки,

**Эсминец «Онслоу»**



# БОЙ В БАРЕНЦЕВОМ МОРЕ. Первая фаза



он сумел удержать крейсер на почтительном расстоянии от конвоя, одновременно сообщив об опасности группе ближнего прикрытия, состоявшей из 2 легких крейсеров. Германские капитаны боялись таких атак сильнее чумы, так как перед ними постоянно маячил призрак поврежденного «Бисмарка». Поэтому командовавший немецкой эскадрой адмирал Кумметц не рискнул пойти на сближение и отвернул прочь. Если бы в этот момент «Лютцов» тоже атаковал конвой, все было бы кончено, однако карманный линкор продолжал соблюдать нейтралитет, хотя видел на севере вспышки выстрелов «Хиппера».

И все-таки эсминцы не могли на равных вести артиллерийскую дуэль с тяжелым крейсером, несколько британских кораблей получили серьезные повреждения, причем эсmineц «Акейтес» затонул после боя,

конвой шел прямо на «Лютцов», а британские крейсера находились пока еще в 15 милях от места боя. Однако события развивались по прежнему сценарию: британские эсминцы пугали немцев ложными атаками, и немецкие корабли по-прежнему держались поодаль. Но это не могло продолжаться бесконечно, и в 11.30 прибыли крейсера «Шеффилд» и «Ямайка». Они сразу открыли огонь по «Хипперу», причем немцы их даже не заметили, так как английские корабли находились на темной стороне горизонта. «Хиппер» получил несколько попаданий, было затоплено котельное отделение, резко упала скорость. Но тут плохая видимость помогла уже немцам, британские крейсера потеряли резко отвернувшийся «Хиппер».

Снова приходится отметить, что пока еще британские радары не слишком помогали. Да, они позволили «Шеффилду» и «Ямайке» обнаружить «Хиппер», но стрелять англичане начали только после **визуального** обнаружения противника. И радар не сумел отследить уходящий немецкий крейсер.

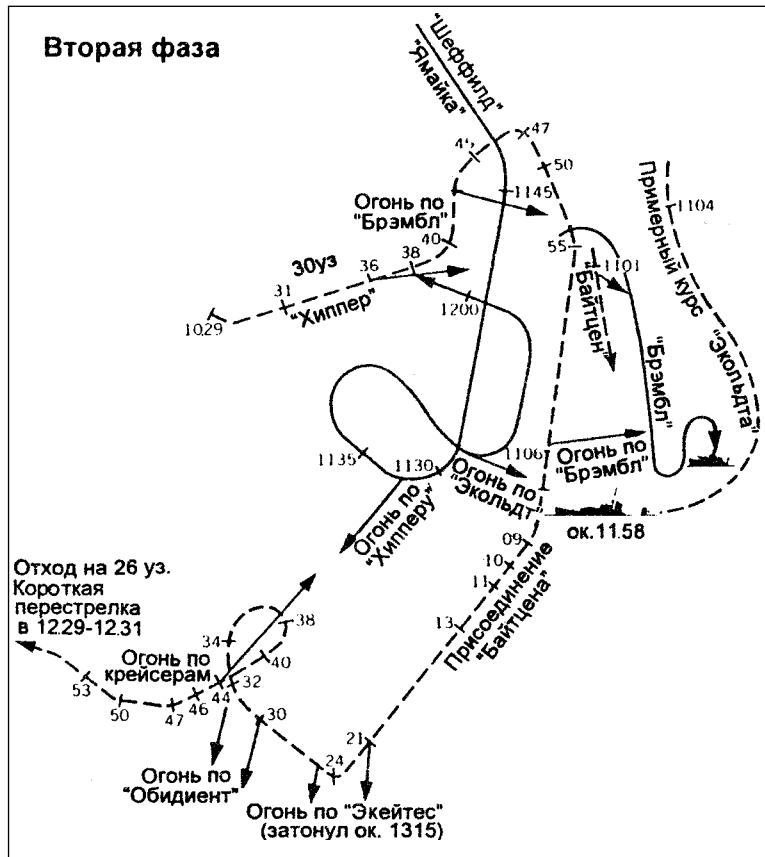
Но на этом неприятности немцев не закончились. Британские крейсера неожиданно для себя (и где снова был радар?) налетели на германские эсминцы, которые в это время топили тральщик «Брэмбл». Пока «Фридрих Экольд» пытался по радио выяснить, не «Хиппер» ли появился перед ним, англичане, не мучаясь сомнениями, открыли огонь и быстро пре-



«Лютцов» в период проведения операции «Регенбоген»



## Вторая фаза



под командованием капитана 1 ранга Роберта Сент-Винсента Шербрука этим утром в Арктике отразили превосходящие немецкие силы, позволив конвою без потерь проследовать в Мурманск. 1 немецкий крейсер поврежден и 1 эсминец потоплен. Адмиралтейство с сожалением сообщает о гибели эсминца «Акейтес».

В результате фюрер отправил в отставку гросс-адмирала Редера. Сменившему его на посту командующего гросс-адмиралу Деницу удалось частично отстоять свои линкоры, но успехов они уже не имели. Символом дальнейшего жалкого существования германских тяжелых стала операция «Айсберг» – набег на Шпицберген. «Тирпиц» и «Шарнхорст» вместе с эсминцами героически разгромили метеостанцию на Шпицбергене.

После этого прошел почти целый год, прежде чем в последний раз встретились в бою британские и германские тяжелые корабли. 26 декабря 1943 года состоялся бой у мыса Нордкап, «дюнкерские пираты» совершили попытку перехватить конвой JW-55B. Главной ударной силой Кригсмарине в операции «Остфронт» стал линейный крейсер «Шарнхорст». Этот бой примечателен тем, что в нем впервые **решающую** роль наконец-то сыграл радар.

Конвой из 19 транспортов сопровождали 10 эсминцев, 4 корвета и 3 тральщика – как мы видим, эскорт усилился со времен злосчастного PQ-17. Ближнее прикрытие составляли 1 тяжелый и 2 легких крейсера, далее – линкор, тяжелый крейсер и 4 эсминца. На этом фоне «Шарнхорст» и его 5 эсминцев выглядели неубедительно. Но, так или иначе, немецкой эскадре пришлось встречать Рождество в штормовом море, на что моряки совершенно не рассчитывали.

В очередной раз немцы не сумели наладить взаимодействие между эсминцами и линкором, что особенно удивительно, учитывая то, что командовавший операцией контр-адмирал Бей занимал должность командующего эсминцами германского флота. Но вышло так, что «Шарнхорст» в решающий момент остался один, что и привело к тяжким последствиям.

26 декабря в 8.40 крейсер «Белфаст» радаром обнаружил «Шарнхорст» на дистанции 33 000 метров, и

вратили эсминец в пылающую руину. Позднее имели место еще несколько скоротечных перестрелок, но бой фактически завершился. Британский флот, точнее эсминцы эскорта конвоя, одержал одну из самых славных своих побед. Он отбил нападение гораздо более сильного противника.

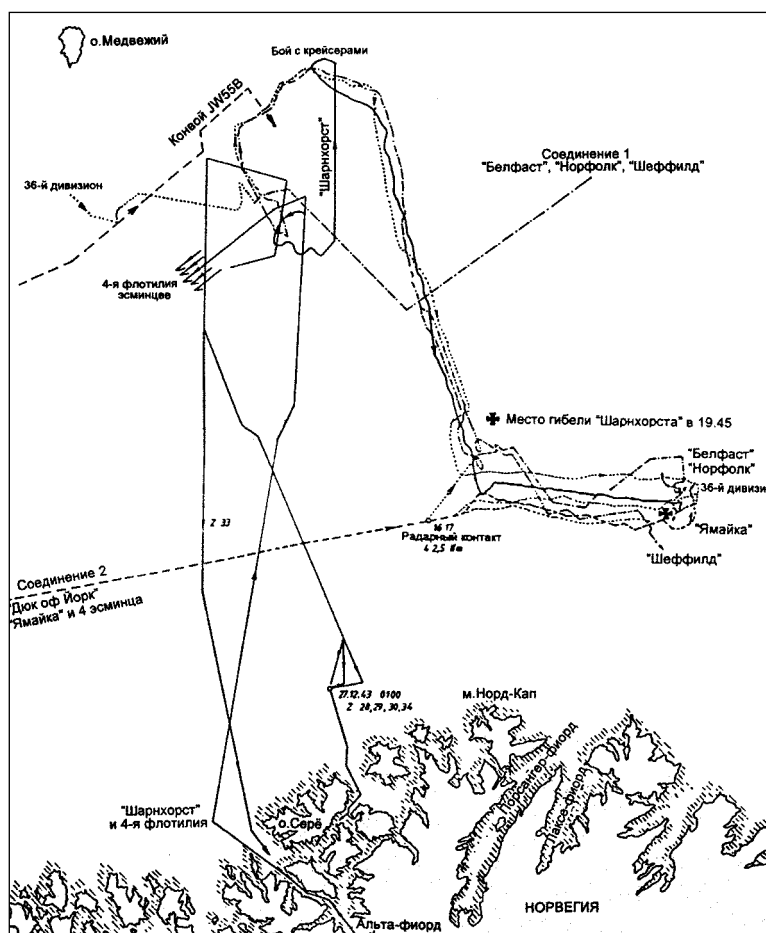
Вроде бы небольшая стычка – каждая из сторон потеряла по одному эсминцу – по своим последствиям может быть отнесена к решающим боям Второй мировой войны. Гитлер пришел в бешенство, узнав о позорном провале своего флота, и приказал разделить на металл все тяжелые корабли. Особенным оскорблением он счел то, что о бое ему стало известно из сообщения Би-би-си, а не от собственных адмиралов: «Адмиралтейство радо сообщить, что наши эсминцы

«Шарнхорст» в Норвегии





**Победитель «Шарнхорста» – английский линкор «Дюк оф Йорк»**



адмирал Барнетт приказал своим крейсерам идти на сближение. Немцы об этом не подозревали, так как по неизвестным причинам радар на «Шарнхорсте» был отключен. В 8.50 адмирал Бей, который до этого шел курсом на север, приказал повернуть на юго-запад, эсминцы к этому времени далеко оторвались от своего флагмана и в дальнейших событиях не участвовали. В 9.21 легкий крейсер «Шеффилд» (как видим, он участвовал буквально во всех драматических эпизодах!) заметил немецкий корабль, и через 3 минуты английские крейсера открыли огонь осветительными снарядами. Немцы были застигнуты врасплох, и начали отвечать с опозданием. К этому времени «Шарнхорст» уже получил несколько попаданий, одним из которых была уничтожена антенна носового радара. Бей приказал увеличить скорость и оторваться от противника, повторилась ситуация боя у Ла-Платы, хотя теперь 3 британским крейсерам противостоял не карманный, а самый настоящий линкор.

После этого «Шарнхорст» снова начал поиски конвоя, но в 12.21 опять налетел на те же самые крейсера. На сей раз это уже был настоящий бой, «Норфолк» получил прямое попадание, которое вывело из строя одну из башен, «Шеффилд» был засыпан осколками. Однако в этот момент адмирал Бей вдруг решил, что незачем

**Схема боя «Шарнхорста» с английскими кораблями 26 декабря 1943 г.**

**Эсминец «Скорпион», добившийся торпедного попадания в «Шарнхорст» в бою 26 декабря 1943 г.**

возиться с крейсерами, и раз конвой никак не удается обнаружить, то следует прекратить операцию. Около 13.15 он приказал поворачивать обратно, а через полчаса отправил по радио приказ эсминцам сделать то же самое. Но англичане совсем не собирались отпускать его просто так. Крейсера адмирала Барнетта висели у него на хвосте вместе с присоединившимися к ним эсминцами охранения конвоя. Самое же главное – «Шарнхорст» сам шел навстречу британскому линкору.

В 16.32 радар «Дьюк оф Йорк» засек немецкий корабль, а через 15 минут англичане открыли огонь. И снова немцы были застигнуты врасплох, башни «Шарнхорста» стояли по-походному. Бей немедленно отвернул, началась затяжная погоня, в ходе которой «Шарнхорст», используя свое превосходство в скорости медленно, но верно отрывался. Он получил несколько попаданий в первые минуты боя, но не получил серьезных повреждений.

Кстати, все происходящее в очередной раз доказывает, что нельзя полагаться исключительно на бумажные характеристики кораблей, как бы красиво они ни выглядели. Британские эсминцы испытывали определенные проблемы во время шторма, однако они держались рядом со своими тяжелыми кораблями. В то же самое время немецкие эсминцы, имевшие чуть ли не вдвое большее водоизмещение, только и жаловались на невозможность действовать в столь тяжелых условиях.

Все дальнейшее снова стало форменным надругательством над теорией вероятности. Британский линкор безуспешно стрелял целый час, хотя немецкий корабль за это время тоже не добился ни одного попадания. Однако пролетевший рядом с мачтой «Дьюк оф Йорка» снаряд оборвал несколько кабелей, и артиллерийский радар типа 284 вышел из строя, адмирал Фрезер уже был готов отказаться от преследования, но в самый последний момент... В 18.24 снаряд попал в самое уязвимое место корабля – тонкий гласис над котельным отделением (точь-в-точь как у «Бисмарка»!), и скорость «Шарнхорста» упала до 10 узлов. Героическими усилиями машинной команды повреждения удалось отремонтировать, но на скорости 22 узла уйти от англичан было невозможно. Подошли британские эсминцы, и через час все закончилось, последний из германских пиратов отправился на дно.

\* \* \*

Вы можете спросить: а имели место другие бои? Разумеется, только все они попадали в категорию «малой войны», так как велись эсминцами и тральщиками. Чтобы удовлетворить любопытство читателей, опишем, к примеру, бой, состоявшийся ночью на 14 июня 1944 года у острова Джерси. После высадки в Нормандии эсминцы союзников регулярно патрулировали в Ла-Манше, поэтому подобные столкновения происходили довольно часто. Немцы отправили не-



большой конвой на Джерси в сопровождении 6 тральщиков 24-й флотилии. В 00.25 польский эсминец «Перун» (бывший английский «Нерисса») и британский эсминец «Ашанти» засекли радаром противника. В 00.37, когда дистанция сократилась до 12 кабельтовых, командовавший отрядом капитан 2 ранга Гораздовский приказал дать залп осветительными снарядами. Немецкие тральщики стали видны, как на ладони, и союзники открыли огонь. Однако немцы огрызнулись, и два 105-мм снаряда попали в корму «Перуна». Однако в 00.48 польский эсминец выпустил 5 торпед, одна из которых потопила М-343. В этот момент в бой вступили береговая батарея «Роон», вынудив эсминцы поспешно отойти. Вести перестрелку с 4 орудиями калибра 220 мм было бы неразумно. (Это были трофейные французские пушки Шнейдера модели 1917 года, но если вы помните, крейсер «Блюхер» потопили еще более древние орудия.) Все 5 остальных тральщиков получили повреждения, но незначительные.

Немцы сражались отчаянно до самого конца. Вот еще один пример. 27/28 июня эсминцы «Эскимо» и «Гурон» перехватили отряд из тральщика М-4611 и патрульных судов V-213 и V-203 (бывшие траулеры, вооруженные 88-мм орудиями). Превосходство союзников не вызывало сомнения, и М-4611 был потоплен. Однако когда эсминцы решили добить сторожевики и неосторожно вошли в дымовую завесу, «Эскимо» получил снаряд прямо в машинное отделение и потерял ход. Англичанам еще повезло, что эсминец кое-как сумел уползти в Плимут на скорости 6 узлов. Но масштаб этих боев вы можете представить себе без труда.

\* \* \*

Какие же выводы можно сделать из действий германского надводного флота? Пытаясь реализовать доктрину крейсерской войны, он полностью и окончательно ее дискредитировал. Выяснилось, что в эпоху радиосвязи и авиации вопросом является одно: как быстро будет выловлен рейдер, а система конвоев является надежной защитой для торговых судов. Мало что дал переход к тактике молниеносных вылазок из порта, находящегося рядом с судоходными маршрутами. Единственным успехом стала атака крейсером «Адмирал Хиппер» конвоя SLS-64, а история с PQ-17 доказывает лишь некомпетентность чинов британского Адмиралтейства. Рейдерам нарушить систему британского судоходства не удалось.

# Подводная война, вторая попытка

Вас вполне может удивить то, что, рассказывая о действиях немецкого флота, мы ни слова не сказали о подводной войне. Но это совершенно оправданно, ведь уже во второй войне подряд немцы повторили одну и ту же ошибку – на море они вели три отдельные войны. Подводные лодки сами по себе, надводные корабли сами по себе и совершенно отдельно действовала авиация, причем если в период Первой мировой это разделение произошло спонтанно, то четверть века спустя авиация откололась совершенно сознательно. Герман Геринг гордо заявил: «Все, что летает – мое!» В результате эскадрильи дальних разведчиков, которые считались обязательными во всех остальных флотах, испарились, не успев родиться. То, что осталось в распоряжении флота, вызывало лишь горькие сожаления, похоже, Геринга летающие каратицы, вроде BV-138, не интересовали, потому он и не попытался заполучить их себе. Это имело еще одно неприятное последствие, немцы начали создавать торпедоносную авиацию тогда, когда ПВО корабельных соединений союзников уже стала достаточно совершенной, а потому немецкие торпедоносцы особыми успехами похвастаться не могли.

Но мы сейчас говорим о подводных лодках. Когда началась война, выяснилось, что немцы к ней совершенно не готовы. Именно подводные лодки нанесли Англии самый чувствительный удар во время Первой мировой, но к началу следующей войны Кригсмарине имели всего 57 лодок, а если из этой цифры вычесть лодки II серии, пригодные для действий лишь в прибрежных районах, то окажется, что капитану 1 ранга

Деницу воевать было просто нечем. Кстати, звание контр-адмирала Дениц получил уже после начала войны.

Более того, при беспристрастном взгляде на сложившуюся ситуацию выясняется, что англичане более серьезно отнеслись к подводной опасности и готовились к борьбе с немецкими лодками еще до начала войны. Прежде всего следует отметить, что не повторилась ошибка Первой мировой, когда именно британское Адмиралтейство до последнего сопротивлялось введению системы конвоев. На этот раз конвойная система была введена с первого же дня войны, просто потребовалось некоторое время, чтобы охватить жизненно-важный для Великобритании район Северной Атлантики. В то же самое время англичане действовали по принципу разумной достаточности и не пытались вводить конвои там, где они не были нужны, например, в Индийском океане, рассудив, что потери от действий пары надводных или подводных рейдеров будут не слишком ощутимы.

Программа строительства специализированных противолодочных кораблей была принята еще до начала войны, как мы указывали, первые корветы типа «Флауэр» были заказаны еще летом 1939 года. Увы, Англию подвела обычнейшая промышленная немочь. Возиться с постройкой корвета более года – это нечто, так как первые «Флауэры» начали вступать в строй только осенью 1940 года, в разгар военных действий. Любители альтернатив, представьте, что могло бы произойти, если бы те два десятка немецких лодок, которые могли действовать в Атлантике, столкну-

**Немецкие подводные лодки VII серии U-28, U-29 и U-30 в Вильгельмсхафене накануне войны**



лись с полусотней новых корветов. Идея подводной войны вполне могла умереть, так и не родившись, однако вместо этого появился термин «Битва за Атлантику», так союзники называли затяжную и кровопролитную войну с немецкими подводными лодками.

Вообще очень быстро выяснилось, что подводная война стала войной технологий и оружия в такой же степени, в какой ею была воздушная война. И в этой гонке практически все время союзники оказывались на полшага впереди немцев, которые, вдобавок, были вынуждены бороться еще и с собственными ошибками. Вспомните знаменитый торпедный кризис во время Норвежской операции.

Впрочем, немцы и так сделали все зависящее от них, чтобы это случилось. Странно, что никто не заметил простой вещи: подводный флот Германии оказался единственным родом войск, который начал войну оружием **прошлой** войны. Полагаю, что если бы дивизии Гудериана были укомплектованы танками Рено FT-17, он ничего не добился бы. Точно так же остался бы безвестным Эрих Хартман, если бы его посадили на Фоккер «Триплан», хотя барон Рихтгофен и сумел отличиться на этой этажерке. А вот Карл Дениц без колебаний отправлял своих подводников воевать на лодках типа UB-III, или как там ее, VII серия? А в чем между ними разница?! Та же самая морально и физически устаревшая конструкция, только исполненная на современном технологическом уровне. Более совершенные материалы, более совершенное оборудование, но корабль-то как был, так и остался образца 1917 года. Даже надводный флот Германии изменился, полагаю, что сильнейший немецкий линкор Первой мировой «Байерн» продержался бы против «Бисмарка» минут пять, не дольше, а вот подводный остался тем же самым. Собственно, те же французы дали прекрасный пример ориентации на прошлое. Все их танки S-35, H-35, R-35 были просто идеальными машинами **прошедшей** войны, им бы цены не было где-нибудь на Марне в 1918 году. Однако на дворе стоял 1940 год, и все кончилось для Франции просто плачевно.

Началась подводная война не лучшим для немцев образом, сразу заставив вспомнить зверства кайзеровских подводников. Уже через несколько часов после объявления войны U-30 потопила пассажирский лайнер «Атения» под надуманным предлогом, что-де командир принял его за вспомогательный крейсер, вдобавок после этого Дениц приказал подделать бортовой журнал, чтобы скрыть преступление. Впрочем, на первых порах немцы еще пытались соблюдать какие-то правила, давали команде время спастись, указывали курс на берег, хотя, разумеется, никому и в голову не приходило проводить досмотр кораблей. Но это закончилось очень быстро, потому что британское Адмиралтейство энергично принялось вооружать торговые суда, и немцы были вынуждены перейти к атакам без предупреждения.

Англичане, которые обнаружили, что эскортных кораблей все-таки не хватает, пока ограничивались чисто оборонительными мерами. Уинстон Черчилль, обожав-



**Вверху: лайнер «Атения» компании «Дональдсон»**  
**Внизу: «Атения» после торпедирования подводной лодкой U-30 продержалась на поверхности достаточно продолжительное время, что позволило спасти большую часть пассажиров**

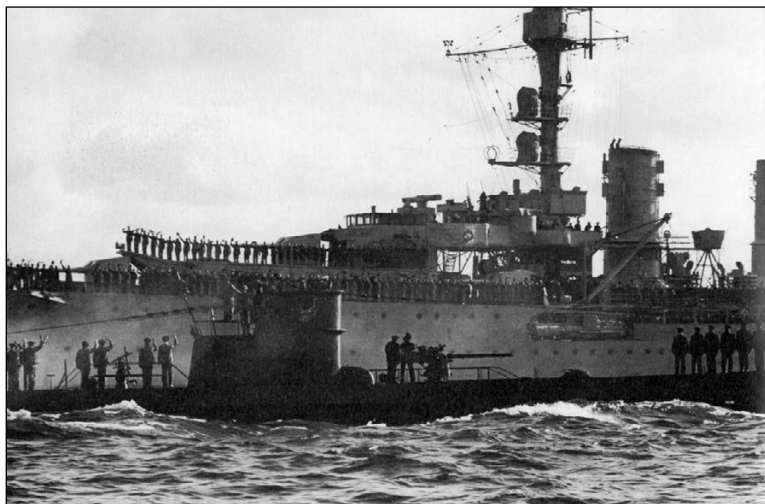
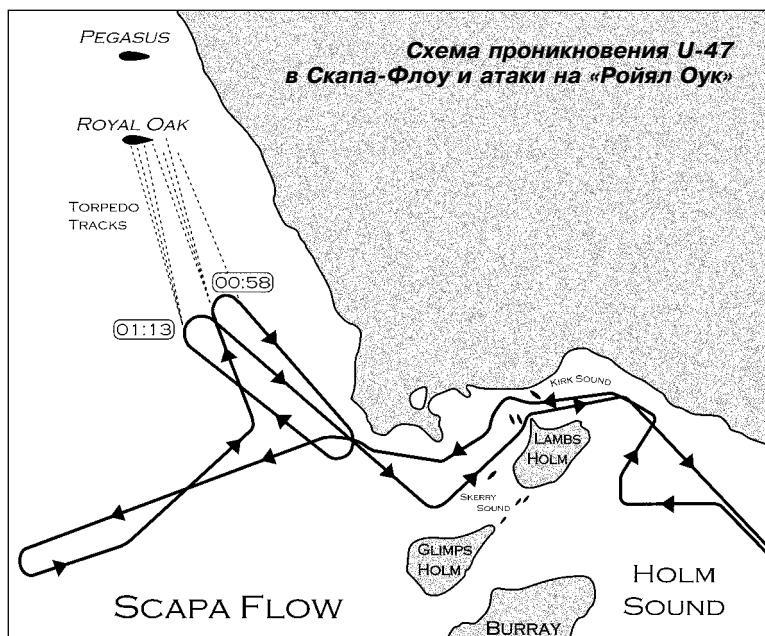


ший активные действия чужими руками, потребовал начать активный поиск лодок в море, что привело к гибели авианосца «Корейджес», после чего с этой дуростью завязали. 14 октября 1939 года немецкая подводная лодка U-47 пробралась в главную базу британского флота Скапа-Флоу, торпедировала и потопила линкор «Ройял Оук». Так, четверть века спустя сбылся кошмар адмирала Джеллико, страшно боявшегося по-



**Жертва U-47 – линкор «Ройял Оук»**





**Вверху: триумфальное возвращение U-47 Вильгельмсхафен. Лодка проходит мимо крейсера «Эмден»**  
**Справа: командир U-47 Гюнтер Прин**



добной атаки. Адмирал Джеллико боялся и не допустил подобного позора, адмирал Дадли Паунд не боялся ничего...

Так все катилось гладко и тихо до июня 1940 года, одни не слишком могли, вторые не слишком старались. Немцы пережили легкую встряску во время Норвежской кампании, так называемый «торпедный скандал», но достаточно быстро с ним справились. Но после капитуляции Франции все переменялось, немцы заполучили вождеденные базы на берегах Атлантики, избавившись от необходимости совершать долгий круговой путь вокруг Шотландии. Брест, Лориан, Ла Рошель, Ла Паллис были много ближе к английским коммуника-

ям, и это сразу сказалось. Наступило первое счастливое время «Die Glückliche Zeit», потери британского торгового флота поползли вверх, но пока еще оставались терпимыми. Помогло немцам и то, что британский флот потерял слишком много эсминцев во время Норвежской кампании и эвакуации из Дюнкерка. Именно поэтому в мае 1940 года Черчилль обратился к президенту США Рузвельту с просьбой предоставить 50 старых эсминцев в обмен на базы в Вест-Индии. Сделка состоялась, но не следует преувеличивать ее значение, потребовалось много времени, чтобы ввести в строй эти корабли.

Но именно тогда совершенно неожиданно у подводных лодок объявился новый и крайне опасный противник – самолет. Нет, разумеется, и ранее встреча с самолетом не входила в планы командира любой субмарины, можно вспомнить хотя бы потопление U-64 бортовым гидросамолетом линкора «Уорспайт», однако это событие так и осталось забавным случаем. Гораздо более серьезные события разыгрались в Бискайском заливе, причем во многом успех в этой борьбе определялся победой в гонке технологий. Кригсмарине эту гонку проиграли.

Когда немцы заняли атлантическое побережье Франции, перед их лодками открылись широкие ворота в океан, требовалось лишь пересечь Бискайский залив. Естественно, британские корабли не могли организовать блокаду портов, поэтому задача была возложена на авиацию. Самолеты Бомбардировочного командования наносили регулярные удары по стоянкам лодок, неся при этом ощутимые потери. А вот Береговое командование занялось охотой за лодками, пересекавшими залив в обоих направлениях. Основную тяжесть взяла на себя 19-я авиагруппа вице-маршала авиации Броммета. Первоначально она имела 55 бомбардировщиков «Уитли» и «Веллингтон» и 6 летающих лодок «Каталана». Все самолеты были оснащены радаром ASV Mk II, способными засечь лодку на поверхности с расстояния 12 миль. Они несли по восемь 250-фн глубинных бомб. Но сначала они не имели успеха, так как лодки успевали своевременно обнаружить приближающийся самолет и погрузиться. Конечно, в дневное время самолеты загоняли лодку под воду и могли серьезно задержать ее, но не более того. Ночные ата-

ки также не приносили успеха. Вообще первую фазу битвы в Бискайском заливе британская авиация проиграла, с июня 1941-го по июнь 1942 года была потоплена всего одна субмарина.

Все изменилось, когда на вооружение был принят знаменитый прожектор Ли, изобретенный майором авиации Хамфри де Верде Ли – дуговой прожектор

### **Патрульный «Веллингтон», оснащенный дугвым прожектором «Ли-лайт»**

мощностью 22 миллиона свечей. Весной 1942 года его получили «Веллингтоны» 172-й эскадрильи, а первыми под раздачу попали, как ни странно, итальянцы. 3 июня 1942 года «Веллингтон» атаковал подводную лодку «Луиджи Торелли», вышедшую из Ла Паллиса. На сей раз бомбометание оказалось точным, итальянцам сильно повезло, что лодка отделалась тяжёлыми повреждениями, но не была потоплена. Однако о продолжении похода думать уже не приходилось, лодка вернулась в порт для ремонта.

Однако началась новая фаза битвы, и уже через месяц была потоплена первая лодка – U-502. Всего за июнь и июль 5 «Веллингтонов», оснащенных прожекторами Ли, обнаружили ночью 11 немецких субмарин, атаковали 6 из них. Одна лодка была потоплена, а две повреждены, после чего немецкие подводники придумали прозвище: «Das verdammte Licht» – «Проклятая лампа».

В результате в середине июля 1942 года адмирал Дениц издает приказ: «Так как опасность внезапных атак самолетов, оснащенных радаром, ночью выше, чем днем, в будущем лодки должны днем следовать в надводном положении». В результате резко подскочила эффективность дневного патрулирования. Самолеты вице-маршала Бромета обнаружили в июне 14 субмарин, а в сентябре – уже 37, за эти четыре месяца были потоплены 4 лодки, а еще 8 повреждены.

Однако с октября число контактов начало резко сокращаться. Дело в том, что немцы начали ставить на лодки приемник излучения «Метокс» (Бискайский крест). Он позволял обнаружить работу радара ASV Mk II, и лодка заблаговременно погружалась. Немцы временно вырвались вперед в гонке технологий. Вдобавок Дениц начал установку дополнительных 20-мм автоматов на своих лодках. В результате за 7 лодок, потопленных до марта 1943 года, англичане заплатили 100 сбитыми и поврежденными самолетами.

Теперь был их черед сделать свой ход, и появился сантиметровый радар ASV Mk III, против которого «Метокс» был бесполезен. К тому же количество самолетов в 19-й авиагруппе удвоилось. В результате в

марте и апреле снова было атаковано и потоплено несколько лодок, что вынудило Деница еще раз изменить тактику. Снова лодки ночью оставались под водой, а днем заряжали аккумуляторы. Количество обнаружений резко увеличилось, но вот эффективность атак оставалась желать много лучшего. В мае самолеты потопили 6 подводных лодок в обмен на 6 бомбардировщиков. Лидером оказался подполковник авиации Оултон, «Галифакс» которого потопил две лодки и участвовал в потоплении треть-



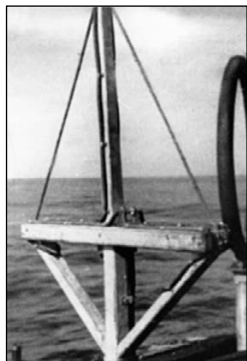
ей. После войны выяснилась интересная деталь – номера всех лодок оканчивались на «63», это были U-663, U-463 и U-563.

Дениц приказал своим лодкам пересекать залив группами на максимальной скорости и отбивать воздушные атаки совместным зенитным огнем. Зенитное вооружение лодок усилилось еще раз, началась установка 37-мм автоматов и знаменитых «фирлингов». Пару месяцев это действовало, по немецким данным «U-flaks» сбили 6 самолетов: три U-441 и по одному U-256, U-621 и U-953. Однако затем летчики нашли противоядие. Теперь самолет, обнаруживший лодку, не атаковал ее, а вызывал подкрепление, после чего лодку атаковали несколько самолетов. Вдобавок на вооружении самолетов появились ракеты, после чего дуэль с ними стала настоящим самоубийством. Все вернулось на круги своя. А Дениц был вынужден сократить количество лодок в море до появления очередных новинок. Это были приемник радарного излучения «Наксос» и шноркель.

Однако в августе 1944 года битва в Бискайском заливе завершилась, так как союзники либо захватили, либо осадили все базы на Атлантическом побережье Франции. Всего за три года боев 19-я группа потопила 49 немецких подводных лодок, то есть каждую шестнадцатую потопленную вообще или каждую седьмую, потопленную авиацией, еще 46 лодок были повреждены. То есть ее вклад в общую победу в Битве за Атлантику был довольно значительным.

\* \* \*

Командующий германским подводным флотом адмирал Дениц, надеясь нанести конвоям союзников максимальные потери, начал использовать так называемую Rudeltaktik – тактику «волчьих стай». Немецкие лодки разворачивались в дозорную линию, перекрывая возможные пути следования конвоя, а затем первая из лодок, обнаружившая транспорты, наводила на него всю остальную группу. Начинались массированные атаки, которые в первое время действительно приводили к тяжёлым потерям, особенно потому, что у союзников



**Детектор  
радиолокационного  
излучения «Метокс»**



**Рубка «зенитной подводной лодки»**

просто не хватало эскортных кораблей, а конвои были слишком многочисленными и громоздкими.

При этом Дениц сразу сделал ставку на метод, который до сих пор нельзя оценить однозначно. Управление «волчьими стаями» велось с берега, из штаба подводных сил. Объем радиобмена увеличивался, что облегчало англичанам пеленгацию. Как ответная мера появилась аппаратура быстрогодействия, позволявшая отправлять радиограмму за считанные секунды, но при тогдашнем уровне развития электроники это было не слишком надежно. Сначала эти недостатки не были заметны, так как слабость британских эскортных групп позволяла немцам действовать успешно. Пока еще «волчьи стаи» состояли не более чем из десятка лодок – больше Дениц просто не имел, но и этого хватало. Например, 21 сентября 1941 года конвой HX-72 из 42 транспортов был атакован группой из 4 субмарин и потерял 11 судов.

Но к марту 1941 года положение изменилось. Англичане были вынуждены изменить тактику, теперь они сформировали эскортные группы постоянного состава, что заметно повысило их эффективность. Наконец начали поступать в достаточном количестве новые корветы и американские «старички». Это принесло свои плоды. Весной 1941 года потери немецких лодок

возросли, в марте Дениц потерял трех своих лучших асов – Прина, Шепке и Кречмера.

Теперь уже Дениц был вынужден менять тактику действий, лодки перешли к атакам в центральной части океана. В свою очередь англичанам пришлось ввести сквозное эскортирование конвоев на всем протяжении перехода через Атлантику, хотя ранее они ограничивались сопровождением транспортов в прибрежных районах. А 9 мая произошло крайне неприятное для немцев событие – эсминiec «Бульдог» захватил немецкую подводную лодку U-110 с исправной шифровальной машиной «Энигма». В результате англичане получили возможность читать радиограммы Деница.

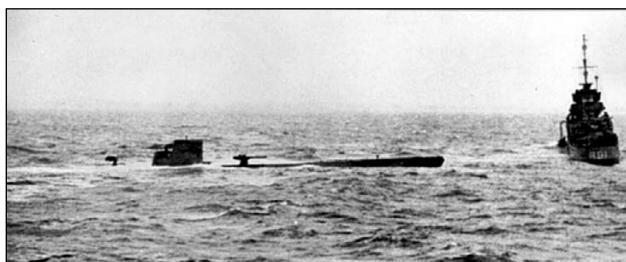
На просторах Атлантики начали разыгрываться настоящие сражения, недаром в английском языке появился термин «convoy battle» – конвойная битва, отсутствующий в советской военно-морской науке. Мы расскажем, как происходила одна из первых конвойных битв, ареной которых надолго стала Северная Атлантика и больше не будем к этому обращаться, потому что происходившее достаточно типично для того периода войны.

\* \* \*

30 августа 1941 года из Канады в Англию вышел конвой SC-42, который состоял из 67 транспортов, имеющих на борту около полумиллиона тонн груза. Конвой следовал 12 колоннами и занимал площадь целых 25 квадратных миль. Увы, его сопровождение было безнадежно слабым. 24-я эскортная группа под командованием капитан-лейтенанта Хиббарда состояла всего лишь из 4 канадских кораблей: эсминца «Скина» и корветов «Кеногами», «Олберни» и «Орилла». Конвой сначала пошел на север и уже у мыса Фаревелл, южной оконечности Гренландии, повернул на восток, чтобы пересечь Атлантику. Командование союзников надеялось, что немецкие лодки не заберутся так далеко на север, однако расчет оказался неверным. Адмирал Дениц развернул к юго-западу от Исландии группу «Маркграф», состоящую из лодок U-38, U-43, U-81, U-82, U-84, U-85, U-105, U-202, U-207, U-432, U-433, U-501, U-569. По данным радиоперехвата с помощью дешифровальной системы «Ультра» союзники определили, где находятся немецкие лодки, и конвои ON-10, ON-11, SC-41, HX-146 и HX-147 сумели обойти опасный район. Раздраженный безуспешными действиями группы, Дениц приказал еще больше растянуть линию дозоров. И снова «Ультра» помогла конвоям ON-12, HX-148 и SC-43 избежать неприятной встречи. Однако SC-42 попал в шторм, потом натолкнулся на ледовый барьер и в результате 9 сентября 1941 года был обнаружен подводной лодкой U-85 обер-лейтенанта Грегера. Обрадованный Дениц передал по радио приказ своим командирам: «Этот конвой не должен прорваться. Подводным лодкам преследовать, атаковать и потопить».

Итак, 9 сентября 1941 года, Северная Атлантика, район мыса Фаревелл, южной оконечности Гренландии.

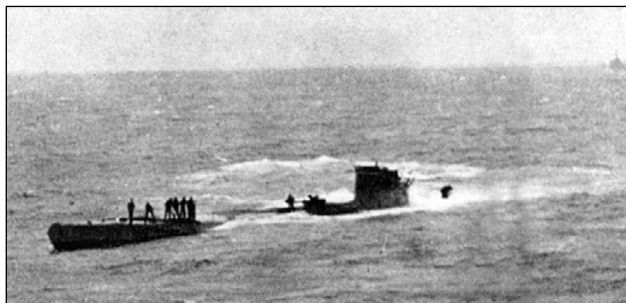
Для начала следует сказать, что оторвавшийся от конвоя еще 5 сентября транспорт «Эмпайр Спрингбак» как раз 9 сентября был торпедирован и потоплен подводной лодкой U-81 капитан-лейтенанта Гугенбергера. Транспорт положился на свою скорость 10 узлов, и попытался было проскочить в одиночку, что делать явно не следовало. Наверное лучше было попы-



**Поврежденная U-110 всплыла у борта «Бульдога». С эсминца спускают катер с бордажной партией**



**Катер с бордажной партией с «Бульдога» подходит к U-110**



**Бордажная партия с «Бульдога» готовит U-110 к буксировке корветом «Обретия»**

таться найти конвой. Как ни странно, однако лодка Грегера обнаружила конвой почти случайно. По какой-то причине она оказалась севернее назначенной ей позиции, и наблюдатели заметили на горизонте дымы множества судов. Как ни странно, в этот же самый момент сама U-85 была обнаружена британским патрульным самолетом, который с ревом спикировал на нее и едва не зацепил крылом рубку. Увы, на борту самолета не было бомб, а потому немцы отделались легким испугом. Грегер приказал срочно погружаться и всплыл, лишь когда воздух был чист.

Грегер бросился в погоню за конвоем, одновременно передав Деницу сообщение о контакте. Прошло довольно много времени, но лодка все-таки нагнала конвой и, к удивлению Грегера, он вдруг заметил стоящий без хода транспорт. Это был «Джедмур», который был вынужден остановиться из-за неполадок в машине. U-85 погрузилась и начала маневрировать, чтобы выйти в атаку. Но Грегер промахнулся по неподвижному судну! Все 4 торпеды, выпущенные из носовых аппаратов, прошли мимо. Судно сразу открыло огонь из своего 102-мм орудия, пытаясь отпугнуть лодку. Но Грегер развернулся и выпустил последнюю торпеду из кормового аппарата. И снова промах!

U-85 потребовалось 2 часа, чтобы перезарядить аппараты, но когда Грегер подвсплыл, чтобы повторить атаку, его уже ждали. «Скина» и «Орилла» вертелись вокруг «Джедмура», сбрасывая глубинные бомбы. С сожалением Грегер отказался от атаки. Однако теперь моряки конвоя знали, что обнаружены, и ждали нападения. Незадолго до захода солнца радисты «Скины» засекли работу радиостанций подводных лодок. Стало понятно, что главные события развернутся ночью.

Первой в атаку вышла U-432 капитан-лейтенанта Шульце, занявшая позицию по левому борту конвоя. В 21.30 она выпустила 4 торпеды, целясь по среднему судну крайней колонны – «Бретвальда». И опять немцев постигла неудача. Одна торпеда прошла впереди судна, другая позади, третья прямо под килем. На «Бретвальде» их заметили и выпустили цветные ракеты, чтобы предупредить товарищей, но было уже поздно. Четвертая торпеда Шульце нашла-таки цель – вспышка взрыва и столб воды известили, что транспорт «Мунерик» завершил свой поход через океан.

Корвет «Кеногами» бросился было на U-432, но потерял контакт раньше, чем успел сбросить глубинные бомбы. Зато канадский корвет заметил на поверхности другую лодку. Это была U-85. Он немедленно обстрелял ее из своего 102-мм орудия, однако Грегер немедленно отвернул в сторону и скрылся в темноте.

В этот момент командир эскадренной группы получил сообщение, что ему на помощь из Исландии вышла 20-я эскадренная группа, однако до ее прибытия оставалось двое суток. Конвой оказался в исключительно сложном положении. Ясная лунная ночь была достаточно светлой, чтобы лодка могла заметить транспорты, но увидеть низкий серый силуэт субмарины было очень сложно. Все преимущества были на стороне немцев.

В 22.15 головные суда пятой и шестой колонн заметили впереди на поверхности



**Флагман commodora конвоя SC-42 пароход «Фистлеген»**

еще одну подводную лодку. Конвой совершил срочный поворот на 45° влево. U-81 капитан-лейтенанта Гугенбергера выпустила 4 торпеды и отвернула прочь под огнем транспортов. Гугенбергер заявил, что поразил 3 транспорта, хотя на самом деле, и он не добился ни одного попадания. U-81 спешно отошла, чтобы перезарядить торпедные аппараты.

Тем временем вторую попытку совершила U-432. Шульце перезарядил торпедные аппараты и вышел в голову конвоя, однако его заметили и обстреляли. Конвой спешно повернул, однако это лишь помогло подводной лодке U-652 обер-лейтенанта Фраатца проникнуть внутрь строя. Он оказался между шестой и седьмой колоннами. Не сразу, но U-652 была замечена. Норвежский транспорт «Кнолл» обстрелял ее из пулемета, и промахнуться с дистанции 300 метров было просто нельзя. При этом немцам сильно повезло, так как артиллерийская команда транспорта «Вестланд» уже взяла лодку на прицел, однако ископаемое орудие, изготовленное в 1902 году, заклинило. На помощь транспортам бросился эсминiec «Скина», и Фраатц, не желая больше рисковать, решил погрузиться. Но перед этим он выпустил в «Скину» 2 торпеды. В эсминiec он не попал, зато досталось концевому судну четвертой колонны «Барон Пентланд». Вторая торпеда Фраатца попала в танкер «Тахи». Пока что оба судна держались на поверхности, однако пожар, вспыхнувший на танкере, привлек внимание немецких лодок.

Следующую атаку выполнила U-432. На этот раз капитан-лейтенант Шульце решил не мудрить и 10 сентября в 2.00 выпустил 3 торпеды из носовых аппаратов по среднему судну крайней колонны. Затем он резко развернулся и разрядил кормовой аппарат. Од-

на из торпед попала в машинное отделение норвежского транспорта «Старгард», который быстро затонул, хотя и был гружен лесом. И почти одновременно еще одна торпеда Шульце попала в голландский транспорт «Винтерсвийк». Он начал тонуть, и торпеда из кормового аппарата U-432 только ускорила его гибель. «Скина» и «Кеногами» бросились на помощь, и Шульце был вынужден искать укрытия внутри конвоя. При этом его обстрелял норвежский транспорт «Регин», но пулеметы не могли серьезно повредить лодку. Зато совершенно случайно эсминiec с корветом отогнали U-81, уже собравшуюся было атаковать конвой.



**Командир U-432  
Отто Шульце**



**Английский пароход «Барон Петланд»**

Однако это была только отсрочка. Развив скорость 17 узлов, лодка Гугенбергера легко обогнала конвой и приготовилась атаковать правую колонну. В 2.30 он выпустил 4 торпеды и стал ждать результатов. Прошло положенное время, но никаких взрывов он не услышал. Взбешенный Гугенбергер приказал перезарядить аппараты и в 2.53 повторил атаку. На этот раз одна торпеда попала в трюм головного судна колонны «Салли Марск». Головной транспорт девятой колонны «Фистлеген» видел все это и открыл огонь из своего орудия. Гугенбергеру снова пришлось срочно погружаться.

В результате, когда он решил снова всплыть, справедливо полагая, что конвой ушел далеко вперед, то чуть было не оказался под тараном норвежского транспорта «Регин». Он задержался, чтобы подобрать команду потопленного «Старгарда». Неизвестно, кто был сильнее удивлен – немцы или норвежцы, однако бешеный пулеметный огонь вынудил Гугенбергера погрузиться. Корвет «Орилла», участвовавший в спасении команды «Старгарда», сбросил несколько глубинных бомб, хотя и безрезультатно.

Уже начало светать, и лодки временно прекратили атаки. За ночь погибло 4 транспорта, а если учесть потопленный ранее «Эмпайр Спрингбак», то и все 5. Еще 2 судна были повреждены. У «Барона Пентланда» взрывом отломило корму, но так как транспорт был гружен лесом, оставалась надежда дотащить его до Исландии, если оттуда вышлют буксир. Танкер и его груз были слишком ценны, чтобы бросать их, тем более, что «Тахи» сохранил ход. Поэтому корвет «Орилла» остался охранять его, и танкер медленно пополз далее. Немцы пока потерь не имели.



**Канадский эсминец «Скина»**

Уже после того, как рассвело, конвой натолкнулся на поджидавшую его в подводном положении U-82 капитан-лейтенанта Ролльмана. В 4.57 лодка выпустила по головному судну левой колонны 2 торпеды, и одна из них попала в «Эмпайр Хадсон». В этот момент конвой прикрывал лишь эсминец «Скина», так как все 3 корвета оказались позади, подбирая спасшихся с потопленных судов. Эсминец подкараулил лодку, когда Ролльман начал всплывать для новой атаки и сбросил на нее несколько глубинных бомб. Если только в охране конвоя было бы чуть больше кораблей, участь U-82 была бы решена. Но капитан-лейтенант Хиббард не мог бросить конвой совсем без защиты ради охоты за этой лодкой.

Примерно через 3 часа Ролльман подвсплыл и увидел дымы конвоя, шедшего вперед. Однако неподалеку оказались два судна, которые действовали как-то непонятно. Маленький корвет шел зигзагом впереди транспорта, на котором не было трубы. Ролльман решил, что ему подставляют судно-ловушку, и предпочел воздержаться от атаки, хотя это были поврежденные им же самим «Эмпайр Хадсон» и «Кеногами». Впрочем, это не спасло его от дальнейших неприятностей, так как около 11.00 U-82 была атакована вылетевшей из Исландии «Каталиной». Удача пока еще не оставила немцев, и хотя самолет сбросил глубинные бомбы достаточно точно, они не взорвались.

У commodore конвоя контр-адмирала МакКензи остались 57 судов, которые он перестроил в 11 колонн. Сопровождение конвоя также сократилось, поскольку корвет «Орилла» остался с поврежденным танкером. Впрочем, на «Орилле» осталось только две глубинные бомбы, поэтому проку от него все равно было бы немного.

Это не могло не сказаться, потому что когда U-85 приблизилась к конвою и была замечена, эсминец «Скина» отогнал ее от левого фланга конвоя, но не сумел помешать атаковать правый. В 11.50 Греггер из подводного положения торпедировал судно вице-коммодора «Фистлеген». Вторая попытка U-85 атаковать конвой была сорвана бдительными наблюдателями транспорта «Гунвор Марск». На этот раз капитан-лейтенант Хиббард проявил больше настойчивости. Он привлек на помощь себе оба оставшихся корвета и с их помощью сбросил точно на лодку 10 глубинных бомб с разной установкой глубины. На поверхности появились многочисленные пузыри, потом нефтяные пятна. Корветы вернулись к конвою, а «Скина» еще некоторое время оставался на месте атаки. Однако контакт с лодкой восстановить не удалось, поэтому Хиббард решил, что потопил ее. На самом деле лодка получила тяжелые повреждения. Взрывами согнуло перископ, нарушило центровку валов, повредило воздушные клапаны. Поэтому у Греггера просто не оставалось иного выхода, как взять курс на базу.

Некоторое облегчение Хиббарду принесла радиограмма, в которой говорилось, что 2-я эскаортная группа отозвана из охранения конвоя ON-13 и направляется в Рейкьявике, имея приказ полным ходом идти на помощь атакованному конвою. Впрочем, помощь на самом деле была еще



ближе. Два канадских корвета «Шамбли» и «Мусджо» проводили учения недалеко от Исландии и получили приказ также идти на помощь конвою, хотя и не успели встретиться с ним до наступления темноты.

После атаки U-85 немецкие лодки следили за конвоем, но не атаковали до наступления темноты. Лишь в 20.30 U-82 осторожно подобралась к конвою, и капитан-лейтенант Ролльман с небольшой дистанции выпустил по правой колонне 3 торпеды. Немцы с напряжением ждали взрывов, но их все не было. Когда Ролльман уже решил было, что опять промахнулся, через 4 минуты после залпа, прогремел взрыв. Торпеда попала в танкер «Бююлисес», шедший в середине конвоя. В темное небо взлетел огромный столб пламени, осветивший все вокруг. Команда поспешно оставила танкер, который вскоре затонул.

В суматохе U-82 оказалась неподалеку от транспорта «Джипсум Куин», и артиллерийская команда транспорта приготовилась было обстрелять подводную лодку. Но здесь сказалась разница в выучке профессиональных военных и спешно мобилизованных моряков. Пока английские артиллеристы ковырялись у орудия, Ролльман спешно развернул лодку и выпустил торпеду из кормового аппарата. Промаяхнувшись с дистанции 300 метров было невозможно, и торпеда попала в машинное отделение «Джипсум Куин». Уже через 2 минуты палуба транспорта ушла под воду. Ролльман решил сделать передышку и полным ходом умчался в ночь.

И вот в 21.30 два канадских корвета прямо «с марша» вступили в бой, атаковав подкрадывающуюся к конвою подводную лодку U-501 корветтен-капитана Фёрстера. «Шамбли» засек ее гидролокатором и сбросил глубинные бомбы. По неопытности минеры сбросили две бомбы разом, и взрыв оказался таким сильным, что корвет едва не выбросило из воды. Но пострадала и лодка, на которой были заклинены кормовые горизонтальные рули и разбито множество приборов. Через пару минут команда «Мусджо» не без удивления заметила возникшую на поверхности рубку подводной лодки. Затем лодка полностью всплыла и начала что-то передавать сигнальной лампой. Это окончательно сбило с толка командира корвета, который вдруг решил, что они атаковали свою же лодку. Но тут U-501 развернулась и дала полный ход. Лишь тогда команда «Мусджо» опомнилась, и корвет бросился в погоню, открыл огонь из носового 102-мм орудия. Неопытность сказалась и здесь, и это орудие заклинило после первого же выстрела. Однако командир корвета лейтенант Грабб приказал увеличить скорость и бросился на таран. Лодка внезапно остановилась, и Грабб чисто инстинктивно дал полный назад. Поэтому «Мусджо» нанес только скользкий удар по корме U-501. На какое-то мгновение корабли сцепились, и один из немцев совершенно неожиданно перепрыгнул на борт канадского корвета.

Затем корвет отошел на пару кабельтовых и открыл огонь из исправленного носового орудия. Первый снаряд взорвался в воде рядом с U-501, и немцы не выдержали. Они начали поспешно покидать лодку и прыгать в воду. Грабб решил выслать abordажную партию



**Канадский корвет  
«Мусджо», 1941 г.**

под командованием лейтенанта Симмонса. Симмонс решил попытаться спасти лодку, однако из этой попытки ничего не вышло. Лодка затонула, причем вместе с ней погиб один из моряков abordажной партии.

Следующую атаку провела подводная лодка U-433, которой командовал обер-лейтенант Эй. Он выбрал своей целью замыкающее судно второй колонны норвежский транспорт «Бестум», но обе выпущенные торпеды прошли мимо. Лодку заметили корабли охранения, она спешно погрузилась, но корвет «Кеногами» сбросил несколько глубинных бомб, повредивших лодку, хотя канадцы были уверены, что потопили ее. Любопытно отметить, что после этой нервотрепки капитан «Бестума» решил следовать дальше самостоятельно и оторвался от конвоя. Как ни странно, ему повезло добраться до Исландии.

После этого наступила очередь U-207 обер-лейтенанта Мейера. Это была совершенно новая лодка с малоопытным экипажем, однако мы уже отмечали разницу в подготовке подводников Кригсмарине и моряков торгового флота. В 00.15 Мейер дал залп, и одна из торпед поразила транспорт «Стоунпул» в машинное отделение. На сей раз не было никаких громких взрывов и эффектных вспышек, просто глухой удар и высокий столб воды. Но все равно, попадание оказалось смертельным. «Стоунпул» начал крениться на правый борт и довольно быстро перевернулся.

Но Мейер не собирался останавливаться и почти немедленно дал второй залп. И на этот раз он не про-



**Английский пароход «Стоунпул»**



**Шведский пароход «Скания»**

махнулся. Второй жертвой U-207 стал транспорт «Бе-рури», шедший за кормой «Стоунпула». Торпеда попала ему в носовой трюм, и транспорт сразу получил сильный крен. Вскоре стало понятно, что транспорт не спасти, и команда покинула его. Большую часть команды принял на борт подошедший корвет «Мусджо», а нескольких человек подобрал «Кеногами».

После потопления «Бьюлиссеса» капитан-лейтенант Ролльман увел U-82 в глубину, чтобы перезарядить носовые аппараты тремя последними торпедами. Сильная волна чувствовалась даже под водой, поэтому перезарядка аппаратов оказалась несколько более сложной, чем обычно. Когда он всплыл, то увидел большой транспорт, который дрейфовал без хода. Ролльман обрадовался неожиданному подарку и уже приготовился было атаковать транспорт, как вдруг появились 3 корвета, которые вынудили его воздержаться от атаки.

Однако не только военные корабли оказывали сопротивление лодкам. 11 сентября примерно в 2.00 транспорт «Регин» заметил на поверхности между второй и третьей колоннами подводную лодку U-202 и тут же обстрелял ее, хотя все его вооружение состояло из 3 пулеметов пехотного калибра. Однако уже третья немецкая лодка была вынуждена спешно погрузиться, чтобы укрыться от развоевавшихся норвежцев, которые отважно пошли на таран. При максимальной скорости 7,5 узлов шансов на успех у «Регина» не было, однако атаку капитан-лейтенанту Линдеру он сорвал.

К этому времени U-82 неугомонного Ролльмана заняла позицию слева по носу у конвоя. Так как автомат торпедной стрельбы на U-82 вышел из строя, Ролльман был вынужден пойти на определенный риск, чтобы атаковать. Ему следовало максимально сократить дистан-

цию, для чего Ролльман снизил скорость до минимума, чтобы носовой бурун его не выдал. Ему удалось подкрасться к конвою незамеченным, так как охранение в это время болталось в других местах. «Скина» и «Шамбли» прикрывали конвой спереди, а «Олберни», «Кеногами» и «Мусджо» где-то позади подбирали спасшихся с потопленных транспортов. Фланги конвоя остались без прикрытия, и Ролльман в качестве целей спокойно выбрал второе, третье и четвертое суда в левой колонне. Его торпеды попали в транспорты «Скания» и «Эмпайр Кроссбилл». Капитан-лейтенант Ролльман при атаках SC-42 конечно же занял первое место, потопив 4 транспорта и повредив пятый.

U-82 израсходовала все торпеды и, по мнению, Ролльмана, потопила транспорты общим водоизмещением около 30 000 тонн. Больше делать ему было нечего, он передал по радио командованию подводных сил и взял курс на юго-запад, направляясь в Бискайский залив. Однако у Деница на сей счет имелось иное мнение. Как только была расшифрована радиogramма Ролльмана, в эфир полетел приказ: «Ни одна лодка не должна прекращать преследование конвоя только потому, что израсходовала торпеды. Она должна оставаться на позиции и продолжать преследование конвоя. Поддерживать контакт. Передавать информацию по радио. Взаимодействовать рядом с конвоем. В зависимости от ситуации делать все возможное, чтобы помочь другим лодкам сблизиться с конвоем».

А в 2.39, воспользовавшись тем, что корвет «Шамбли» снова ушел в голову конвоя, U-202 подобралась все с того же злосчастного левого фланга и торпедировала шведский транспорт «Гарм». Впрочем, другие источники относят потопление этого транспорта на счет U-432 капитан-лейтенанта Шульце.

Приказ адмирала Деница доставил немало неприятных минут команде обер-лейтенанта Грегера. Хотя лодка была очень серьезно повреждена, она была вынуждена держаться неподалеку от конвоя. После рассвета ее заметили патрульные «Каталины» и загнали под воду, продержав там еще 3 часа и время от времени сбрасывая глубинные бомбы.

С рассветом подводные лодки временно оставили конвой в покое, оставив капитан-лейтенанта Хиббарда подсчитывать потери и убытки. Действительно, потери оказались очень тяжелыми. Конвой потерял 19 судов, то есть треть своего состава. Хиббард сделал все, что только мог, однако у него было слишком мало сил. К тому же он ничего не знал о судьбе корвета «Орилла», оставшегося с поврежденным танкером. Имелись очень серьезные основания предполагать, что и эти два корабля стали жертвами подводных лодок. Памятуй о вчерашних атаках в начале дня, Хиббард ожидал самого худшего, тем более, что он твердо знал – вокруг конвоя по-прежнему рыщет множество германских подводных лодок. Но тут вмешалась погода и решила дать ему небольшую передышку. Совершенно неожиданно опустился туман и укрыл конвой.

В это время U-202, которая пыталась восстановить контакт с конвоем, неожиданно натолкнулась на брошенный командой транспорт «Скания». Он был гружен лесом, а такие суда довольно часто тонут очень неохотно. Вот и «Скания», несмотря на попадание торпеды с U-82, все еще держалась на поверхности. Линдер всадил в него 2 торпеды, и транспорт пошел на дно.



**Шведский пароход «Гарм»**

К 9.30 туман разошелся, но за это время «Мусджо» успел догнать конвой, а буквально следом за ним шли еще 3 корвета и 2 вооруженных траулера, прибывшие из Исландии. Через два часа появились и корабли 2-й эскадронной группы – еще 5 эсминцев. Теперь конвой имел очень солидное охранение: 6 эсминцев, 7 корветов и 2 траулера. Командование принял на себя командир 2-й эскадронной группы капитан 2 ранга Бэнкс, находившийся на эсминце «Дуглас».

В это время совсем недалеко от конвоя, на свое несчастье, оказался панамский транспорт «Монтана». Официально он мог считаться нейтральным, если бы не груз военной контрабанды на борту. Он предназначался американским морским пехотинцам в Исландии. Впрочем, у командира U-105 капитан-лейтенанта Ше́ве не было ни времени, ни возможности разбираться во всех этих тонкостях. Этот поход выдался для Ше́ве неудачным, он провел в море два месяца, но так и не потопил ни одного судна. Поэтому Ше́ве страшно обрадовался, когда увидел одиночный транспорт без эскорта. На всякий случай он погрузился на перископную глубину и выпустил одну торпеду, завершившую поход «Монтаны». Этот инцидент стал еще одним звеном в цепи событий, которые в конце концов привели к вступлению США во Вторую мировую войну.

Усиление эскорта немцы ощутили практически сразу. U-207 после потопления «Гарма», как и все остальные лодки, постаралась обогнать конвой и сейчас находилась в позиционном положении примерно в 15 милях впереди конвоя. Над водой виднелась только ее рубка, но и этого оказалось достаточно для патрульного «Хадсона». Самолет бросился на лодку, и Мейер поспешно погрузился, хотя делать это было не обязательно – на самолете не имелось глубинные бомбы. Однако свое дело он сделал, сообщив командиру эскорта об этом контакте. Сил у капитана 2 ранга Бэнкса было достаточно, и он отправил для проверки сообщения эсминцы «Ветеран» и «Лимингтон».

Оба корабля немедленно повернули в указанную точку и в 15.15 заметили U-207. Мейер тоже увидел эсминцы и немедленно пошел на погружение. Но теперь ему повезло гораздо меньше, чем в случае с самолетом. Эсминцы только что вышли из порта, и на них имелся полный комплект глубинных бомб. К тому же это были ветераны Битвы за Атлантику, привыкшие к совместной работе. Как обычно, один корабль поддерживал гидроакустический контакт, а второй выполнял заход, сбрасывая бомбы. Последнюю атаку выполнил «Лимингтон», после чего гидроакустики слышали шумы, идентифицированные, как попытка продуть балластные цистерны. Было ясно, что с лодкой что-то не в порядке.

«Лимингтон» сообщил об этом командиру, и тот прислал на помощь еще два эсминца. Эта четверка продолжала поиск до 19.30, хотя последний ненадежный контакт имел «Ветеран» в 17.02. Ни обломков, ни масляного пятна на поверхности не появилось, но командиры эсминцев были уверены, что уничтожили еще одну подводную лодку. В отличие от предыдущих атак лодок в подводном положении, эта действительно оказалась результативной. U-207 больше на связь не выходила.

Однако немцы не оставили мысли нанести еще один удар конвою. На помощь группе «Маркграф»



**Английский эсминец «Лимингтон»**

прибыли подводные лодки: U-552 под командованием знаменитого Эриха Топпа, U-373, U-572 и U-573. Впрочем, новые подкрепления получило и охранение конвоя – прибыли еще 3 эсминца, что позволило капитану 2 ранга Бэнксу отправить «Скину», на котором начала ощущаться нехватка топлива, на дозаправку в Рейкьявик.

Тем временем, поврежденный танкер «Тахи» своим ходом, но с помощью буксировавшего его корвета «Орилла» добрался до Рейкьявика. После попадания торпеды поврежденное судно сумело пройти 592 мили и даже сохранило свой драгоценный груз.

Интересно отметить весьма своеобразную трактовку американцами понятия «нейтралитет». 13 сентября американские эсминцы «Чарльз Ф. Хьюз», «Рассел» и «Симс» фактически вступили в охранение конвоя. Они развернулись в линию в 10 милях к югу от конвоя и находились в состоянии полной боевой готовности. Нет никаких сомнений, что в случае встречи с немецкой подводной лодкой, их командиры, не размышляя ни секунды, атаковали бы ее. Впрочем, они сопровождали конвой не слишком долго и вскоре ушли на запад.

Ночью немцы попытались атаковать конвой, хотя довольно вяло. Лишь U-43 и U-84 выпустили торпеды, но безрезультатно. За эти неудачи отчасти расквиталась подводная лодка U-98 капитан-лейтенанта Роберта Гюзе. Утром 16 сентября она в надводном положении в полосе тумана случайно налетела на эсминец «Сен-Круа» и корвет «Мусджо». Лишь умение командира и большая доля везения помогли U-98 уйти не-



**Английский теплоход «Джедмур» (довоенный снимок)**

вредимой. Зато после наступления темноты лодка сумела проникнуть внутрь кольца охранения и выпустить 4 торпеды по судам третьей колонны. Старания Гюзе были вознаграждены, и в 21.15 на лодке услышали глухой взрыв. Торпеда попала в трюм № 1 транспорта «Джедмур». Он сразу получил дифферент на нос, и тут железная руда, которую он вез, начала сыпаться вперед. Под ее напором стальные переборки лопались, как бумажные, и вскоре «Джедмур» исчез под водой. Но, в отличие от U-98, обратно на поверхность он уже не поднялся.

Но последней жертвой стал транспорт «Барон Пентланд». Как мы помним, он был атакован U-652, и взрывом торпеды ему отломило корму. Однако корабль продержался на плаву до 19 сентября (!), когда его случайно обнаружила и добила подводная лодка U-372.

17 сентября конвой прибыл в Англию. Долгое путешествие и тяжелая битва завершились. Группа «Маркграф» одержала победу. Потеряв 2 лодки, она потопила 17 транспортов общим водоизмещением 71 792 тонны и отправила на дно океана более 100 000 тонн важных грузов.

\* \* \*

Но постепенно успехи подводных лодок начали снижаться. Все большее значение начали приобретать действия авиации. Если самолет и не топил подводную лодку, он загонял ее под воду, после чего она превращалась в **очень** тихоходный корабль.

Однако в декабре 1941 года произошел еще один драматический поворот в ходе подводной войны. После того, как 7 декабря 1941 года японцы нанесли удар по Пирл-Харбору, Гитлер в порядке солидарности со своим союзником 10 декабря объявил войну Соединенным Штатам. Дениц тут же направил свои подводные лодки к американским берегам, рассчитывая на неготовность США, и оказался совершенно прав. Началось второе счастливое время германских подводников, которые безнаказанно действовали против одиночных торговых судов у восточного побережья США и в Карибском море. Воспоминания пестрят красочными описаниями гибели судов в прямой видимости берега, где прибрежные города по-прежнему сверкали ночными огнями. Обычно это выставляют, как доказательство нежелания американцев поступить привычными удобствами, даже если это будет грозить гибелью соотечественникам. Отчасти так оно и было, но вряд ли все знают, что одним из главных противников введения затемнения оказался главнокомандующий американского флота адмирал Эрнест Кинг.

Как раз в это время у немцев появились подводные танкеры XIV серии, которые позволили лодкам значительно больше времени проводить у берегов Америки. Приходится еще раз напомнить, что основой подвод-



*Подводная лодка XIV серии, 1941 г.*

ного флота Германии оставалась **средняя** лодки VII серии, никак не рассчитанная на трансатлантические вояжи. Американцы понесли колоссальные потери, и адмирал Кинг, люто ненавидевший англичан, все-таки был вынужден воспользоваться английским опытом и ввести систему конвоев у побережья США. Это немедленно привело к сокращению потерь, и Дениц снова перевел свои лодки в центральную часть Атлантики.

Но примерно в это время союзники совершают очередной технологический рывок, причем сразу по нескольким направлениям. Началось повальное оборудование эскортных кораблей ВЧ-пеленгаторами, которые позволяли засечь работу передатчиков и с помощью перекрестного пеленгования определить его точные координаты. После этого туда отправлялся один из кораблей эскорта, который загонял лодку под воду и срывал все последующие действия.

Продолжилась установка радаров. Даже в художественной книге Герхарда Грюммера «Скитания» приводится четкий признак, по которому можно было определить наличие радара на корвете типа «Флауэр»: если мачта стоит впереди мостика – радара нет, если мачта стоит позади – он уже установлен. Примитивный радар 286М, который имел сектор обзора всего лишь 120 градусов впереди по курсу корабля, с сентября 1941 года начали заменять новым радаром 271М с круговым обзором. Кстати, именно радар 286М в свое время во многом послужил причиной провалов слежения британских крейсеров за «Бисмарком». Вдобавок радар 271М был коротковолновым, то есть гораздо более точным, он давал возможность обнаружения подводной лодки в крейсерском положении на расстоянии 6 миль, в позиционном – 4,5 мили, перископа или шноркеля – 1,5 мили, а немецкие приемники радиолокационного излучения «Метокс» не могли обнаруживать работу радаров сантиметрового диапазона.

Более высокий уровень развития радиотехники позволил союзникам начать оснащение эскортных кораблей УКВ-станциями, дававшими возможность оперативного и гибкого управления кораблями эскортной группы.

Правда, англичане проявили свойственный этой нации консерватизм, слишком долго цепляясь за глубинную бомбу Type D, которая была попросту бочкой, залитой тротилом. Это не способствовало высокой скорости погружения и приводило к отклонениям от намеченной траектории. Во всяком случае, американцы после начала войны поменяли бочкообразную бомбу Mk 6 на каплеобразную Mk 9, которая имела вдвое большую скорость погружения.

Зато англичане отличились в другом, создав принципиально новую систему – залповый реактивный бомбомет. Все началось со знаменитого «Хеджехога». Это был многоствольный штыревой реактивный миномет, который выбрасывал вперед по курсу корабля 24 небольшие глубинные бомбы с контактными взрывателями. Этим убивались не два, а целое стадо зайцев. Прежде всего, эллипс рассеивания бомб покрывал большую площадь. Для срабатывания бомбы не требовалось заранее устанавливать глубины взрыва. Бомбомет имел возможность разворота на 20° вправо и влево от диаметральной плоскости. Атака получалась совершенно внезапной. В случае неудачи, гидроакустический контакт с лодкой не прерывался. И хотя



**Реактивный противолодочный бомбомет «Хеджхог»**



**Реактивный противолодочный бомбомет «Маустреп»**

бомбы были маленькими, 16 килограммов торпекса вполне хватало, чтобы пробить прочный корпус любой лодки. Новая система была опробована в мае 1942 года на эсминце «Уэсткотт», а к концу 1942 года ее получили уже более 100 эскортных кораблей всех классов. После войны выяснилось, что результативность атак с помо-

*Логическим развитием корветов типа «Флауэр» стали гораздо более крупные фрегаты типа «Ривер» (первоначально в документах они именовались как «двухвинтовые корветы»). Как и «Флауэры», они проектировались по нормам гражданского судостроения и могли строиться на верфях не имевших опыта военного кораблестроения. На снимке – фрегат «Несс»*

щью «Хеджехога» составляла 25%, тогда как обычные глубинные бомбы не давали более 7%. Считается, что первой жертвой нового оружия стала U-581, потопленная 2 февраля 1942 года тем самым «Уэсткоттом».

Американцы создали свой вариант «Хеджехога», назвав его «Маустреп», то есть «Мышеловка» вместо «Ежа». Они заменили штыри обычными рельсовыми направляющими и уменьшили количество бомб до 6, что позволило ставить «Маустреп» на небольшие корабли.

В том же 1942 году начали в массовом порядке входить в строй новые противолодочные корабли – фрегаты. Недостатки маленьких корветов типа «Флауэр» были совершенно очевидны, и уже в конце 1940 года был подготовлен проект нового эскортного корабля, способного действовать в океане. Он был крупнее и быстрее корветов, и новый класс кораблей назвали фрегатом. Так как опыта массового строительства турбинных кораблей у английских верфей не было, в качестве машин сохранили добрые старые паровые машины тройного расширения. Но главным достоинством фрегатов был неслыханный ранее запас глубинных бомб – корабли типа «Ривер» несли по 100 бомб.

Немецкий ответ был, может и неплохим, однако он не стал прорывом. Появились более или менее надежные магнитные взрыватели Pi2, что позволило повысить эффективность действия торпед. В первой половине 1942 года, по данным штаба подводных сил, потребовалось 806 **попаданий** торпед с контактным взрывателем, чтобы потопить 404 судна, теперь эта цифра заметно снизилась. Была создана новая электрическая торпеда T III, а также циркулирующая торпеда G7a FAT (Federapparat), предназначенная специально для использования против конвоев. Пройдя определенную дистанцию по прямой и не встретив цели, она начинала двигаться зигзагом, что повышало вероятность попадания, если торпеда следовала между несколькими колоннами конвоя. Она считалась надежным оружием и повысила вероятность попадания до 75%, хотя подводники сначала удивлялись, когда торпеда попадала в цель лишь на третьем или четвертом отрезке зигзага.

\* \* \*

В июле 1942 года начинается очередная фаза Битвы за Атлантику. В распоряжении Деница появляется все больше подводных лодок, и размеры «волчьих





Английский эскортный авианосец «Авенджер» типа «Боуг»



стай» растут, но увеличивается и количество эскортных кораблей. Конвойные битвы становятся все более ожесточенными. Это позволяет союзникам начать формирование групп поддержки, которые могут быть направлены на помощь любому конвою, подвергнутому атаке. Пока еще авиация союзников не может перекрыть всю ширину океана, между Исландией и Гренландией остается «черная дыра», где лодки могут чувствовать себя относительно спокойно. Но в составе союзных флотов уже появляются эскортные авианосцы, которые обеспечивают конвою воздушное прикрытие в любом месте океана.

Апогеем Битвы за Атлантику стали события марта – мая 1943 года. Дениц бросил в Северную Атлантику такое количество подводных лодок, что ни один конвой не мог пройти необнаруженным и неатакованным. В результате в самый короткий срок в марте были разгромлены конвои UGS-6, HX-228, SC-122 и HX-229. Но вот вывод, будто атлантические коммуникации союзников оказались под угрозой, выглядит несколько поспешным. Это была не более чем тактическая неудача, от которой не застрахован ни один флот в мире. Тем более, что уже в апреле в обмен на 39 транспортов союзники потопили 15 подводных лодок. Такое соотношение потерь для немцев было совершенно неприемлемым, в борьбе на истощение Германия была обречена. А тут еще начала давать свои плоды масштабная программа строительства торговых судов, развернутая Соединенными Штатами. Она не только позволила восполнить понесенные потери, постепенно тоннаж торговых флотов союзников начал расти. Поворотным пунктом в Битве за Атлантику считается переход конвоя ONS-5, состоявшего из 43 судов и 16 кораблей эскорта. Он был атакован группой из 30 подводных лодок, в ходе затяжного сражения им удалось потопить 13 транспортов, но было уничтожено и 6 подводных лодок. Вообще май 1943 года стал черным месяцем для подводного флота Германии, потерявшего 43 лодки.

В результате Дениц был вынужден направить свои субмарины в отдаленные районы, где ПЛО была не такой сильной. Для оправдания таких действий он выдвинул «теорию тоннажа», согласно которой корабль, потопленный в любой точке Мирового океана, все равно будет вычеркнут из списков, и это станет уда-

ром для союзников. Одновременно начались лихорадочные попытки как-то оосовременить откровенно устаревшие лодки. На них начали устанавливать шноркель, позволявший использовать дизеля под водой, усилилось зенитное вооружение, появились новые модели торпед – маневрирующие и акустические. Но ведь и союзники не стояли на месте, на вооружении их кораблей появились реактивные бомбометы и самонаводящиеся торпеды.

Но самое главное, к этому времени на полную мощность заработали американские верфи, и уже в 1943 году британский флот начал получать фрегаты типа «Кэптен» – заказанные в Соединенных Штатах эскортные миноносцы, которые сначала даже имели индекс BDE, то есть «Британские». Первые корабли были названы в честь капитанов кораблей Нельсона, сражавшихся при Трафальгаре. К весне 1943 года американской промышленности было заказано 1005 этих кораблей, хотя построено было всего 563, остальные заказы аннулировали за ненадобностью. До конца 1943 года в строй вошли 300 эскортных миноносцев. Королевский флот получил 78 этих фрегат/миноносцев, на счету которых числятся 34 потопленные подводные лодки, 26 уничтоженных торпедных катеров и 2 тральщика.

И, как мы уже говорили, помимо эскортных миноносцев американцы наладили массовое производство (даже и не сказать «строительство») эскортных авианосцев. Не следует удивляться небольшому количеству этих кораблей, построенных в Англии, так как существовала договоренность о строительстве этих кораблей в Соединенных Штатах. Эти корабли строились с использованием стандартных корпусов торговых судов, что облегчало работу верфей. Первой массовой серией стали 45 кораблей типа «Боуг» – кто до войны мог хотя бы подумать о строительстве 45 авианосцев?! 34 из них отправились в Англию. Кстати, сам «Боуг» стал рекордсменом: его самолеты и корабли эскорта из групп, в которые он входил, потопили в общей сложности 13 подводных лодок.

1943 год можно считать знаковым, именно тогда произошло изменение структуры европейских флотов, точнее единственного на тот момент действующего – Королевского флота. Генеральное сражение постепенно ушло в область преданий, и флот начал ориен-



**Бомбометы «Сквид» на носовой надстройке фрегата «Лох Фада» типа «Лох»**



**Фрегат «Лох Килин» типа «Лох» – дальнейшее развитие кораблей типа «Ривер»**

тироваться на борьбу с подводными лодками. Даром что ли после войны англичане основной упор начали делать на строительство именно фрегатов, а не эскадренных миноносцев. Да и другие флоты последовали этому примеру, начав массовое строительство эскадренных кораблей.

Бомбомет «Хеджехог» уже стал неотъемлемой частью вооружения любых эскадренных кораблей, но английские конструкторы создали новый, еще более эффективный бомбомет. «Сквид» пошел в производство прямо с чертежной доски, и в мае 1943 года первый образец был установлен на эсминце «Эмбускейд». Это был трехствольный миномет калибром 305 мм, который выбрасывал 3 бомбы, лежащие треугольником. В отличие от контактных взрывателей «Хеджехога», бомбы «Сквида» имели таймер, с помощью которого взрыв производился на определенной глубине, так как скорость погружения была фиксированной. Бомба весила 177 кг и была снаряжена новой, более сильной взрывчаткой минол, которую нельзя было использовать в артиллерийских снарядах из-за опасности детонации при выстреле, но для миномета, где началь-

ный толчок был гораздо слабее, она прекрасно подходила.

Считается, что новые британские фрегаты, вооруженные этим бомбометом, потопили 17 лодок в 50 атаках. То есть бомбомет «Сквид» имел эффективность действия 34%! Конечно, очень легко обвинить британских историков в пристрастности, но ведь фактом остается то, что этот бомбомет оставался на вооружении флотов НАТО еще 30 лет, а плохое оружие столько времени держать не станут. Во всяком случае, последний «Сквид» был снят с британского фрегата «Солсбери» в 1977 году. Новое оружие также появилось на новых кораблях – корветах «Касл» и фрегатах «Лох». Не отставали и американцы. На вооружении противолодочных самолетов появилась самонаводящаяся акустическая торпеда FIDO, жертвами которой стали многие лодки.

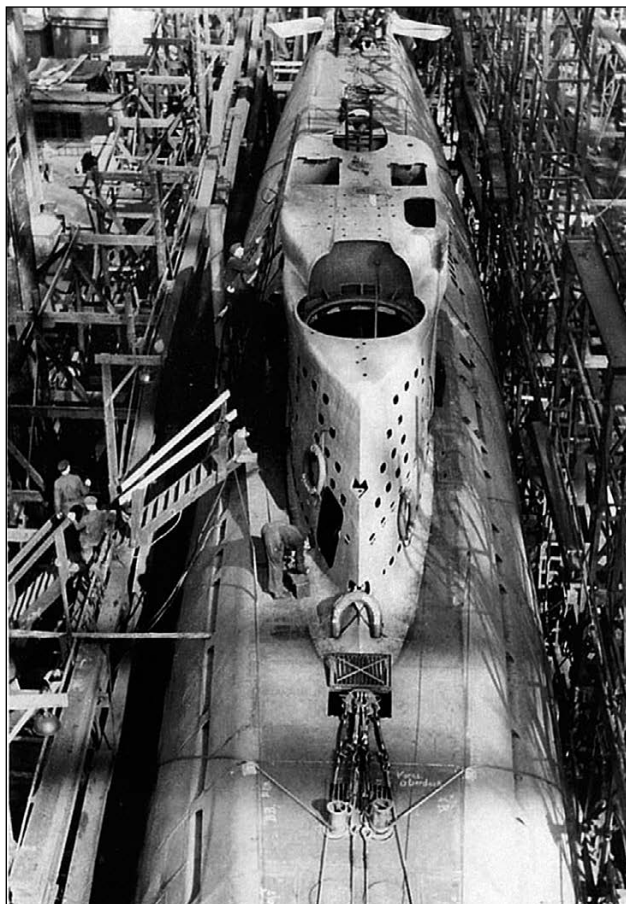
Поэтому, когда в сентябре 1943 года немецкие лодки снова вышли в Северную Атлантику, кроме пары случайных успехов они ничего не добились, а вот потери росли быстро. Подводная лодка превратилась в одноразовое оружие, теперь не получалось даже заменять одну лодку на один транспорт. А когда в июне 1944 года союзники высадились во Франции, началась агония. Дениц был вынужден снова бросить лодки в английские прибрежные воды, но это ничего не дало. К тому же союзники начали массированные бомбардировки французских портов, причем в ход пошли 5-тонные бомбы «Толлбой», сокрушавшие любое убежище.

Немцам оставалось надеяться только на появление «вундерваффе», Дениц на эту роль назначал так называемые «электролодки» XXI и XXIII серий. Степень подбных заблуждений лучше всего доказывает мнение современного немецкого историка: «Помехи действиям подводных лодок со стороны вражеских сил ПЛО можно было эффективно устранить, только **используя высокую подводную скорость**. Такая лодка не должна была бороться на поверхности, стараясь занять выгодную позицию для атаки, а сразу, едва только увидев, услышав или обнаружив конвой, смогла бы **под водой проследовать на подходящую позицию для атаки**. Противник обнаружит, что столкнулся с новым и неожиданным типом подводных лодок, против которых существующие средства ПЛО будут вряд ли эффективны. Еще в 1937 году Дениц связался с профес-



**Первая немецкая подводная лодка с турбиной Вальтера V.80**

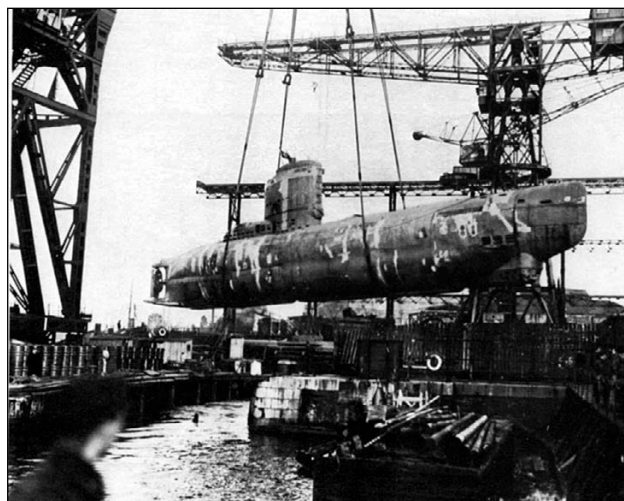
сором Вальтером. Позднее Дениц предпринимал напрасные усилия, чтобы заинтересовать Морской штаб возможностями парогазовой турбины, изобретенной Вальтером, которая одинаково подходила для надводного и подводного хода. В конце концов Вальтеру разрешили построить первую подводную лодку. Это была маленькая экспериментальная модель настоящей лодки, и весной 1940 года она прошла испытания в Данцигской бухте. Лодка, названная V.80, имела водоизмещение 80 тонн и действительно развила скорость **более 23 узлов под водой**\*.



*Постройка подводной лодки типа XXI*



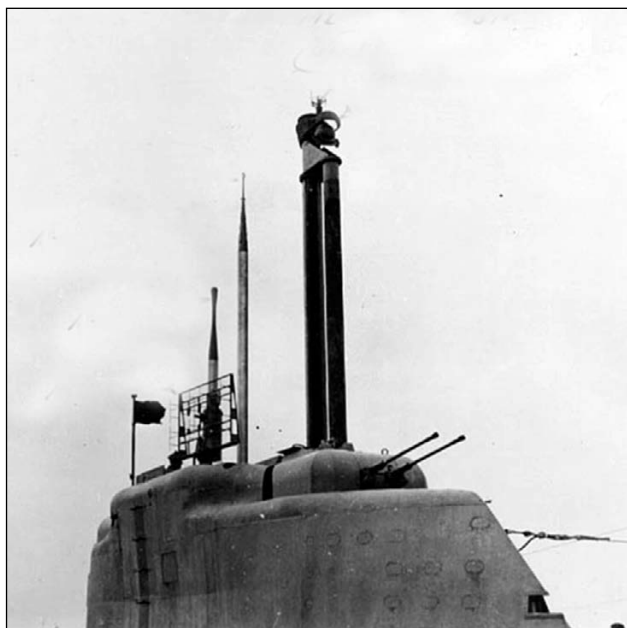
*Подводные лодки типа XXI в Бергене*



*Немецкая подводная лодка XXIII серии U-2360 спускается на воду*

Действительно, новые лодки обладали большой подводной скоростью, но ведь эскортные корабли все равно были быстрее! Про самолет, который к этому времени стал главным врагом подводной лодки, мы уже не говорим. А ведь где-то с 1943 года авиация топила больше подводных лодок, чем корабли. Во всяком случае статистика такова: на 153 лодки, потопленные кораблями, приходится 177 лодок, потопленных береговой авиацией. Здесь имеется еще один аспект, который германофилы предпочитают не замечать принципиально. Бумажные характеристики этих лодок выглядели просто потрясающе, но между бумагой и морем существует дистанция огромного размера. Позволим себе процитировать документ, совершенно не относящийся к морским делам, а именно, результаты обстрела «Королевского тигра» на полигоне НИИБТ. Какие же выводы сделали советские танкисты? «Качество брони резко ухудшилось. В броне при первых попаданиях образуются трещины и отколы. От группы снарядных попаданий образуются проломы... Для всех узлов корпуса и башни танка характерным является слабость сварных швов». Объяснение было предельно простым – к лету 1944 года германская промышленность испытывала острую нехватку легирующих присадок, и качество броневой стали резко упало. А из чего делается прочный корпус подводной лодки? Правильно, из легированной высокопрочной стали. Так какие мы имеем основания полагать, что качество корпусов лодок XXI серии было выше, чем качество корпусов «Королевских тигров»? Никаких! Поэтому можно было вполне обоснованно заподозрить, что заявленная глубина погружения не вполне соответствует фактической, и потому взрывы глубинных бомб эти лодки будут переносить не совсем так, как ожидали конструкторы. Послевоенные испытания лодок XXI серии, проведенные англичанами, полностью эти опасения подтвердили, реальных характеристики «вундерваффе» оказались слишком далеки от предполагавшихся.

\* Жирный шрифт использовал автор этого отрывка, не переводчик.



**Шноркель подводной лодки типа XXI U-3008 в выдвинутом положении**



**Подводная лодка типа XXI U-2513 идет под шноркелем**

В общем, к тому времени, когда немцы наконец-то создали действительно новое поколение подводных лодок (насколько они были хороши – вопрос совершенно отдельный), битва за Атлантику была проиграна окончательно и бесповоротно. Немцы безнадежно опоздали, вчерашним оружием сегодняшнюю войну не выиграть.

Всего во Второй мировой войне участвовало 830 немецких лодок, которые совершили около 3000 походов и потопили 2927 торговых судов водоизмещением 14,9 млн тонн, то есть результат оказался заметно хуже, чем в прошлую войну. По данным Акселя Нистле, за годы войны погибло 1017 немецких лодок: 712 Frontboote и 305 небоеготовых лодок, погибло 30 000 подводников. 240 субмарин было потоплено кораблями, 204 – базовой авиацией, 39 – корабельной авиацией, комбинированными атаками самолетов и авиации – 32 лодки. 72 субмарины до сих пор считаются пропавшими без вести, а 185 лодок были затоплены своими экипажами после капитуляции. Вывод напрашивается очевидный: хотя за Вторую мировую войну немецкие лодки и потопили вдвое больше торговых судов, чем за Первую мировую, всерьез британской экономике они не угрожали, как это произошло в первой половине 1917 года.

\* \* \*

А чего добились подводные флоты других стран? Наиболее эффективно действовали американцы, хотя им пришлось преодолевать свой собственный торпедный кризис. Но ничего, справились. По сути, это было единственным серьезным испытанием для американских подводников. Японская ПЛО ни количественно, ни качественно даже отдаленно не напоминала ПЛО союзников в Атлантике, поэтому следует удивляться не тому, что подводные лодки истребили три четверти японского торгового флота, а тому, что они не уничтожили его подчистую. Следует напомнить, что американские лодки во второй половине войны также перешли к тактике «волчьих стай», но в американские стаи входило не более 5 лодок. Этому были две причины: откровенная слабость эскортных сил и относительно небольшие размеры японских конвоев. Кроме того, жертвами американских подводных лодок стало довольно много японских военных кораблей: один линкор, 8 авианосцев, большое число крейсеров и эсминцев. Дошло до того, что в 1944 году перед высадкой на Марианских островах адмирал Локвуд объявил сезон охоты на японские эсминцы, а ведь в Атлантике эсминец считался самым опасным врагом подводной лодки.

Русские, англичане, итальянцы, японцы... Ну, они тоже сражались и добились определенных успехов, но, разумеется, эталоном подводной войны считается Битва за Атлантику. Кстати, вы можете задать вполне уместный вопрос: а занимались все эти флоты совершенствованием своих подводных лодок? Нет! Причем по очень простой причине: у союзников не возникло такой необходимости, поскольку ПЛО флотов «Оси» была неэффективной, а Италия с Японией просто не обладали научным и промышленным потенциалом, необходимым для рывка вперед.



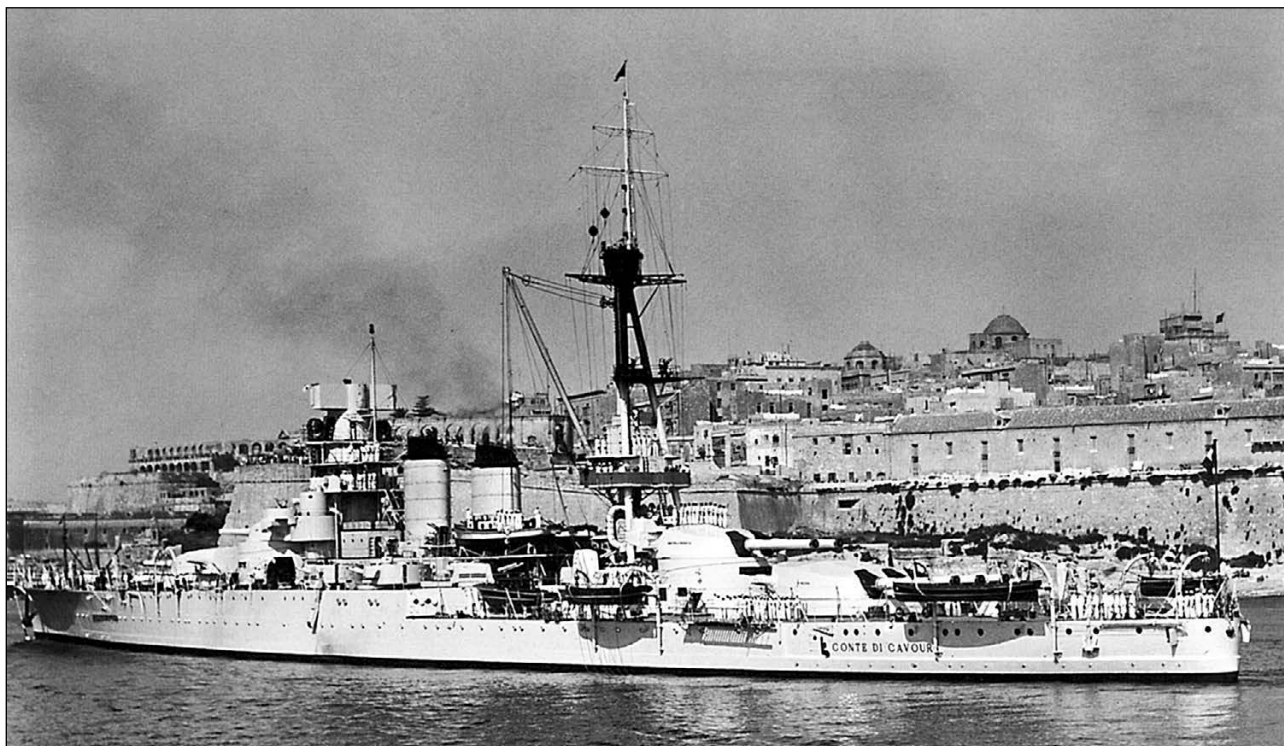
# Средиземноморские проблемы

«Чтобы участвовать в мире, нужно участвовать в войне», – изрек вождь корпоративного государства Бенито Муссолини, и в июне 1940 года Италия вступила во Вторую мировую войну. Можно вспомнить, что четверть века назад итальянское правительство проявило гораздо больше циничного благоразумия, воздерживаясь от вступления в войну, хотя при этом ему пришлось нарушить подписанные соглашения с Центральными державами. Тогда выжидание пошло на пользу Италии, тем более, что итальянцы сумели выторговать у Антанты кое-какие обещания за свое участие в войне, а вот сейчас Муссолини не захотел ждать, он побоялся опоздать к дележу французского наследства. Ведь после капитуляции Франции (пусть сами французы упрямо называют Компьенское соглашение «перемирием») появилась возможность расширить африканскую империю и заполучить вожделенную Ниццу, на которую итальянцы давно точили зубы. Впрочем, итальянские адмиралы совсем не рвались в бой, имея на то веские причины. Прежде всего, следовало как-то решить проблему обеспечения флота топливом, так как собственных источников нефти Италия не имела, а имевшихся запасов не могло хватить надолго. Но Муссолини был твердо уверен, что война против Англии окажется такой же скоротечной, как и все предыдущие кампании Гитлера. И как тут не уверовать в собственную непогрешимость, если на всех заборах красуются плакаты: «Duce ha sempre ragione» – «Вождь всегда прав». Но, как выяснилось потом, правы оказались адмиралы, а не строитель корпоративного государства, причем ошибался он буквально по всем пунктам.

Прежде всего, выяснилось, что Гитлер совсем не намерен усиливать Италию за счет разгромленной Франции, и в результате вместо дележа французского наследства Муссолини получил войну против Великобритании, которая совсем не собиралась капитулировать. Во многом война на Средиземноморском театре определялась успехом действий флота, ведь армии в Африке требовалось снабжать, а безопасность морских коммуникаций зависела от того, кому принадлежит господство на море. Интересно, что важнейшие коммуникации противников проходили по взаимно перпендикулярным направлениям: Италия–Африка и Гибралтар–Мальта–Александрия. От того, кто сумеет захватить господство в центральной части Средиземного моря, зависел исход не только морской войны, но и битвы за Африку. С этой точки зрения Средиземноморские кампании можно считать классической морской войной, но в то же время они чуть ли не каждый день опровергали постулаты классиков – Мэхена и Коломба. А уж от теорий апологетов воздушной мощи Джулио Дуэ и Билли Митчелла вообще не осталось камня на камне. Да, война на Средиземном море оказалась настоящим клубком парадоксов.

Все происходившее до сих пор в Атлантике казалось досадным недоразумением. Пусть себе немцы использовали свои тяжелые корабли в качестве рейдеров, это объясняли лишь колоссальным неравенством сил, которое не оставляло адмиралу Редеру иного выбора, но вот на Средиземном море все ожидали

***Итальянский линкор «Конте ди Кавур» после завершения коренной реконструкции, 1938 г.***





дуэли линкоров, увы, суровая действительность развевала все иллюзии, и пострадал не один только миф о генеральном сражении. Вообще война на Средиземном море прошла несколько стадий, причем кое-какие из них были совершенно неожиданными для довоенных теоретиков. Вряд ли можно четко выделить тот или иной период, они плавно перетекали один в другой на протяжении некоторого периода.

\* \* \*

Итак, все началось с попыток вести классическую борьбу за господство на море, но при участии авиации, действовавшей по заветам Билли Митчелла. И британские, и итальянские адмиралы получили возжеленную возможность устроить генеральное сражение линкоров, и неважно, что из-за скоропалительного решения Муссолини к началу войны итальянский флот был не слишком готов, имея лишь пару боеспособных линкоров, ведь вскоре ситуация изменилась.

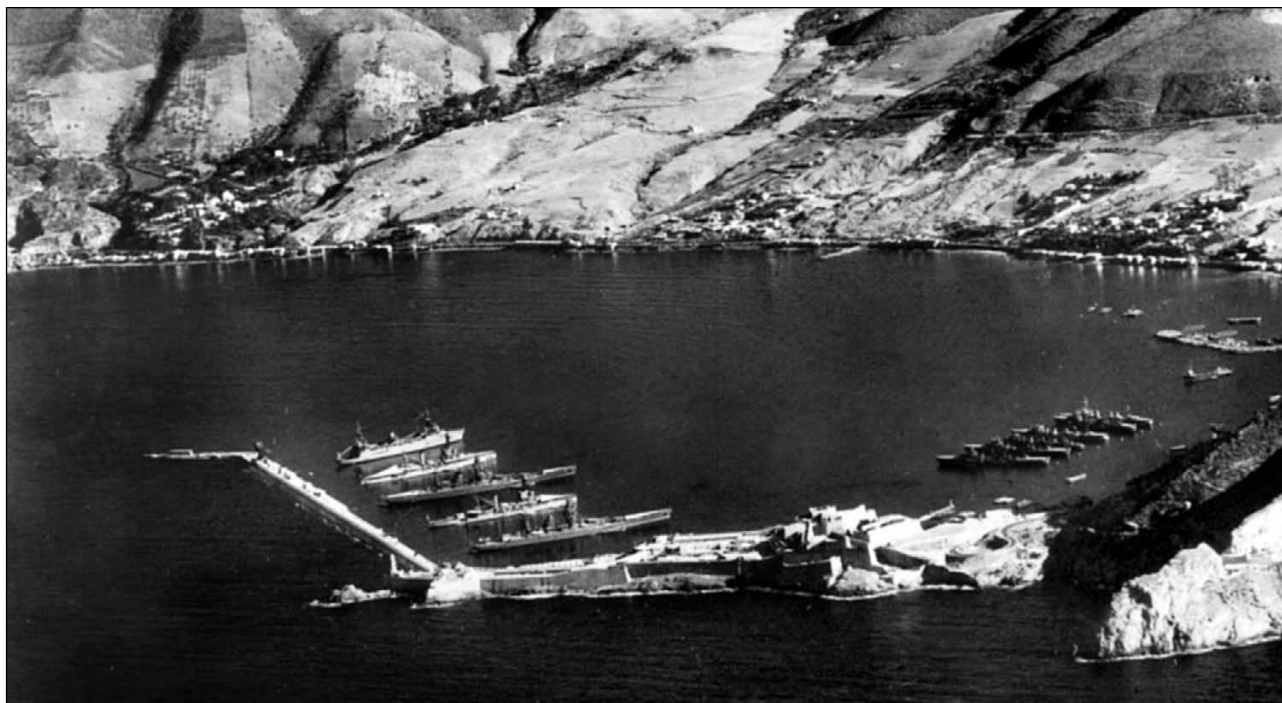
После объявления войны 10 июня 1940 года единственными событиями стали вылазки кораблей союзников к итальянским портам в Африке и Европе, но обстрелы Тобрука, Бардии и района Генуи имели скорее психологическое значение, нежели военное. Господа адмиралы по-прежнему никак не могли приспособиться к реалиям нынешней войны, и доказательством тому стал поход французского флота к Гибралтару, чтобы предотвратить прорыв немецких кораблей на помощь итальянцам. Ка-

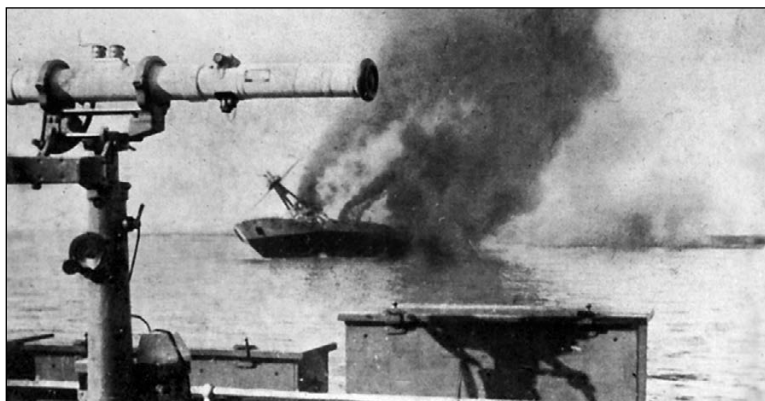
ких кораблей – бог весть, ведь в это время остатки германского флота прочно увязли в Норвегии, но патрулирование организовали всерьез.

Казалось, так все пойдет и дальше – союзники будут слегка нажимать, а итальянцы вяло отбиваться, но тут случилось непредвиденное – то самое Компьенское перемирие, и совершенно внезапно выяснилось, что сонная тыловая база в Гибралтаре приобретает важнейшее значение, а британских кораблей там нет за исключением пары старых эсминцев. И тогда в авральном порядке создается импровизированная эска-



**Французская эскадра на стоянке в Мерс-эль-Кебире. Снимки сделаны с «Суорд-фиша» утром 3 июля 1940 г.**





### Гибель французского линкора «Бретань»

дра, ставшая впоследствии знаменитым Соединением Н, командовать им поручают вызванному из отставки вице-адмиралу Сомервиллу. В состав эскадры включают линейный крейсер «Худ», модернизированный линкор «Вэлиант» и совсем ископаемый линкор «Резолюшн» – ведь линейный корабль есть основа морской мощи. К ним добавляется новейший авианосец «Арк Ройял», который не предназначался для действий в Средиземном море, для этого строились бронированные «Илластриесы». Однако выбора нет, приходится довольствоваться имеющимся. Такой разномастный состав еще не раз будет мешать действиям британских адмиралов на Средиземном море, в основном из-за разницы в скорости кораблей.

И первая же операция, которую проводит новорожденное соединение, становится и первым из парадоксов. Первым крупным сражением на Средиземном море становится бой между недавними союзниками. (Заметили, как часто повторяется слово «первый»?) Более подробно операция «Катапульта» описана в книге, посвященной истории линейных кораблей, поэтому мы здесь не будем вдаваться в детали. Укажем только, что результатом удара по Мерс-эль-Кебиру стало потопление линкора «Бретань», и тяжелые повреждения линкоров «Прованс» и «Дюнкерк». Между прочим, это был самый результативный бой линейных кораблей за всю войну. Вслед за многими другими историками мы обязаны сказать: та охота, которую англичане развернули за французскими линкорами во всех уголках земного шара, ясно показывает, что для британского Адмиралтейства линкор все еще являлся владыкой морей и главной угрозой безопасности Британии. Здесь следует отметить, что судьба французских крейсеров англичан не слишком волновала, и они не уделили этим кораблям практически никакого внимания. И еще операция «Катапульта» ясно продемонстрировала всему миру: расчеты Гитлера на быструю капитуляцию Британии совершенно напрасны, англичане будут сражаться до конца.

Черчилль ни секунды не верил заверениям немцев о том, что они не намерены посягать на французские корабли, и еще меньше он верил в способность и готовность французов отстоять свой флот от таких посягательств. Немецкие десантные баржи в Ла-Манше под прикрытием «Ришелье» и «Дюнкерка» – это был бы настоящий кошмар английских адмиралов, а совсем не та ахинея, которую описывает Кеннет Макси в книге «Вторжение, кото-

**Кульминация боя. Вдали виден взрыв на линкоре «Бретань», на переднем плане – попадание 381-мм снаряда в контрминоносец «Могадор»**

рого не было». Еще одной неожиданностью стала смелая и успешная атака французских кораблей, стоящих в порту, защищенном береговыми батареями, которые в этом бою не сумели сыграть никакой роли. Да, времена Порт-Артура и Дарданелл остались в далеком прошлом. А вот британский авианосец тоже ничем не отметился. Демонстративная постановка полудюжины магнитных мин французов не смутила, а попытка атаки уходящих кораблей провалилась с треском. То самое «решающее превосходство» в виде авианосца ничем не помогло адмиралу Сомервиллу. Действительно, каждый авианосец хорош настолько, насколько хороши его самолеты, а летательные аппараты марки «Суордфиш» и «Скуа» к категории самолетов можно было отнести лишь с большой натяжкой.

А вскоре, 9 июля 1940 года, состоялось и первое крупное столкновение британского Средиземноморского флота с итальянским, которое произошло неподалеку от берегов полуострова Калабрия. Бой состоялся потому, что пересеклись пути итальянского конвоя, следовавшего в Северную Африку, и английского, направлявшегося на Мальту. Британские историки охотно записывают его в решающие сражения, итальянцы бурно это отрицают. Но, если оценить темперамент, с которым итальянцы опровергают миф о «моральном превосходстве», полученном британским флотом после этого сражения, становится понятным, что дело обстоит отнюдь не так просто, как нам пытаются представить.

Итальянцы упрямо доказывают, что 2 старым и слабым итальянским линкорам противостояли 3 мощных, гораздо более надежно бронированных британских, не считая ужасного авианосца «Игл». В действительности же все обстояло прямо противоположным образом. В бою участвовал один-единственный британский линкор «Уорспайт», который обладал более или менее приличной скоростью. Страдавшая постоянными неполадками в машинах «Малайя» только обозначила свое присутствие парой залпов с предельной дистанции, которые вдобавок легли большими недолетами, ну а «Ройял Соверен» вообще лишь при том присутствовал. Так что утверждения, будто бортовой залп британской эскадры весил 93 000 фунтов против 46 000 фунтов у итальянцев, грешат против истины. Поделите первую цифру на три и посмотрите, что получится.

А теперь посмотрим, чего сумели добиться грозные британские «Меч-рыбы»,

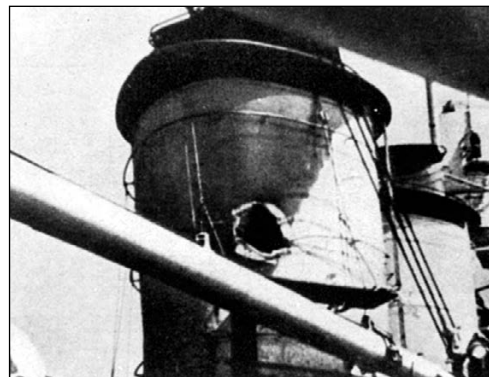
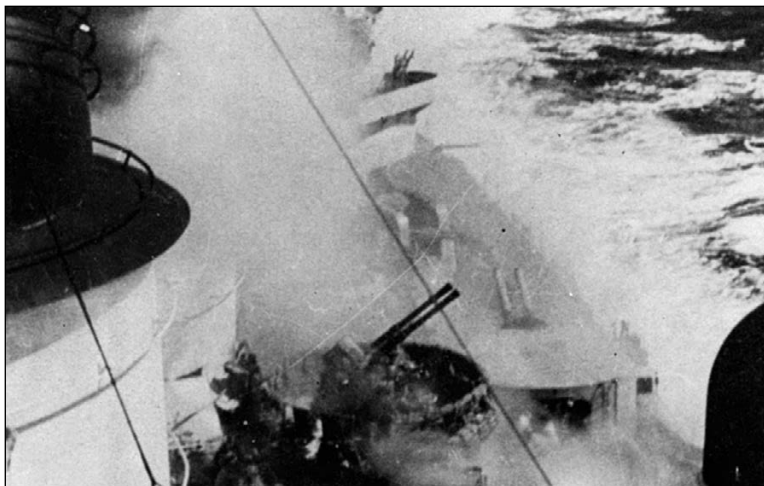


хотя кое-кто ехидно называл их «Авоськами». Мало того, что авиагруппа «Игла» была более чем скромной по размерам, она еще больше сократилась, когда самолеты 813-й эскадрильи получили приказ вести наблюдение за итальянским флотом, а атаки были возложены на 9 торпедоносцев 824-й эскадрильи. Кстати,



**Бой у Пунта-Стило. Вверху: первый залп с линкора «Чезаре» (15:53). Снимок сделан с «Конте ди Кавура». Внизу: залп «Кавура» три минуты спустя. Снимок сделан с борта «Чезаре»**





**Повреждения «Чезаре» в результате попадания 381-мм снаряда с «Уорспайта»**



итальянцы для наблюдения за противником использовали бортовые гидросамолеты Ro-43, почему этого не сделали англичане – непонятно.

В первый раз «Суордфиши» взлетели в 11.45, когда авианосец находился в 90 милях от противника. Лишь в 12.52 тихоходные аэропланы увидели замыкающие корабли противника – две дивизии тяжелых крейсеров в сопровождении эсминцев. Летчики приняли их за линкоры и пошли на сближение. Звучит странно, но совершенно точно, ведь лишь в 12.15 торпедоносцы вышли в атаку. Торпеды были сброшены на дистанции около 1000 ярдов, но итальянские крейсера сумели уклониться от них. Вторая волна, также из 9 «Суордфишей», догнала итальянцев в 15.45. И снова пилоты ошиблись, только теперь за линкоры они приняли дивизию крейсеров, возглавлявшую итальянский строй. Торпедоносцы прорвав огневую завесу сбросили торпеды, и пилоты были уверены, что сумели добиться попадания в крейсер «Больцано». Как ни странно, был атакован именно он, но вот попаданий не было. Кстати, ошиблись и итальянцы, утверждавшие, что сбили 2 торпедоносца. Один из английских летчиков с горечью признал: «Позднее мы поняли, что потерпели досадную неудачу, но мы впервые получили подобный опыт. «Суордфиш» – слишком медленный аэроплан».

В общем, первое настоящее генеральное сражение линейных флотов так и не состоялось, все свелось к

попаданию единственного 381-мм снаряда в линкор «Джулио Чезаре» с рекордного расстояния 26 000 метров. Еще несколько крейсеров и эсминцев получили мелкие осколочные царапины.

А далее произошло то, что сами итальянцы называли сражением между итальянским флотом и итальянской авиацией. Еще в самом начале боя адмирал Кампиони попытался вызвать свои бомбардировщики, однако те появились на сцене, когда уже все было закончено, и с похвальной энергией принялись бомбить все корабли, какие только видели. В налетах участвовало 126 бомбардировщиков, которые сбросили 514 бомб – сколько на какой флот – неизвестно. К счастью, обошлось без напрасных жертв.

Какие же выводы можно сделать из этого вроде бы незначительного столкновения? Первый и самый грустный для господ адмиралов, годами грезивших о генеральном сражении: дневная артиллерийская дуэль линейных флотов безвозвратно ушла в прошлое. Все началось и закончилось перестрелкой на большой дистанции, хотя командовавший английской эскадрой адмирал Каннингхэм жаждал решительного сражения и стрельбы в упор. Может, он подозревал, что стрельба на большие дистанции не более чем фикция? Реальный опыт военных действий на трех океанах это подтвердил, эффективная дистанция артиллерийского боя осталась прежней, несмотря на все усовершенствования систем управления огнем, орудий и снарядов. 100 – 110 кабельтовых, и не более того. Конечно, имели место отдельные попадания и на более дальней дистанции, но вряд ли адмиралы все-речь намеревались добиваться одного попадания на тысячу выпущенных снарядов.

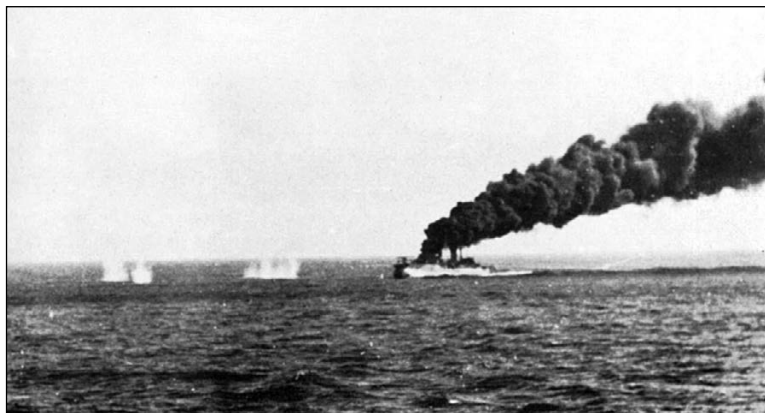
Но даже куцее сражение не состоялось, все карты смешал десяток уродливых полотняных аэропланов, которые обратили в бегство весь итальянский флот. Вообще создалась парадоксальная ситуация – английские авианосные самолеты не добились ни одного попадания, но при этом оказали решающее влияние на ход сражения. И на Средиземном море это повторится еще не один раз, хотя уже этот бой позволил сделать второй важнейший вывод: английская авианосная

авиация совершенно не соответствует современным требованиям. Вот если бы адмирал Битти в 1918 году имел в своем распоряжении «Суордфиши», он наверняка устроил бы немцам Таранто прямо в Кильской бухте. Это также доказало потопление эсминцев «Дзеффиро» в гавани Тобрука 5 июля и «Панкальдо» в Аугусте 10 июля. Но действовать против современных кораблей в открытом море эти аэропланы не могли.

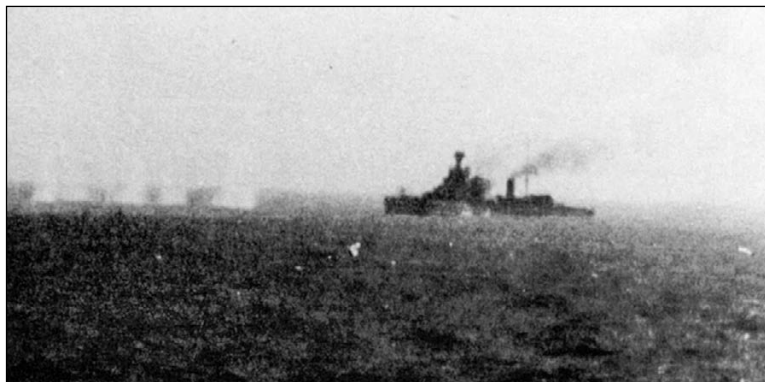
Третий и самый главный вывод состоит в том, что британский флот все-таки получил моральное превосходство над противником. Все итальянские офицеры, от адмирала до последнего мичмана, дружно утверждали, что ничего подобного не имело места, но при-

смотрите внимательнее к главному аргументу итальянцев. «Британский флот вышел в море с целью нанести решительное поражение противнику. Адмиралу Каннингхэму это не удалось, значит, англичане потерпели серьезную неудачу». Слава богу, никто из них не рискнул писать «потерпели поражение». Впрочем, все точки над умлякутами были расставлены уже через 10 дней в бою у мыса Спада.

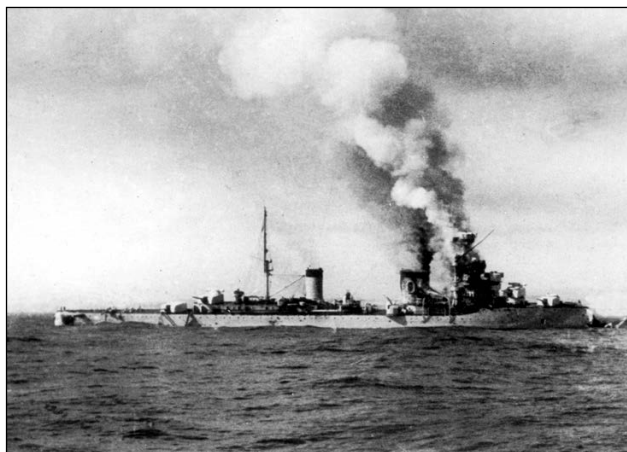
Командование итальянского флота – Супермарина – решило перевести на Додеканезские острова 2-ю дивизию крейсеров контр-адмирала Фердинандо Касарди – «Банде Нерее» и «Бартоломео Коллеони». После выхода в море крейсера были замечены английским самолетом, но адмирал решил не поворачивать назад, так как Супермарина обещала ему воздушную поддержку. Вдобавок он не стал поднимать собственные гидросамолеты для разведки, так как счел волнение слишком сильным. В результате рано утром 19 июля итальянские крейсера столкнулись с 4 британскими эсминцами, патрулирующими у северного берега Крита. Итальянцы немедленно открыли огонь, и английские корабли начали отходить на восток, где находился прикрывавший их легкий крейсер «Сидней». Погоня продолжалась почти час, но итальянцы так и не сумели добиться ни одного попадания, они даже не смогли сократить расстояние, хотя формально крейсера этого типа считались рекордсмена скорости, ведь на испытаниях «Банде Нере» развил целых 42 узла. Но справочник Альдо Фраккарولي скромно указывает, что во время войны они не могли развить более 30 узлов, да и эта цифра выглядит сомнительной. Во всяком случае, адмирал Касарди позднее заявил: «Вражеские эсминцы исчезли в дыму, и мои попытки снова обстрелять их из орудий оказались безуспешными». Од-



**Бой у мыса Спада: «Бартоломео Коллеони» под огнем «Сиднея»**



**Внизу: последние минуты «Бартоломео Коллеони». Носовая оконечность итальянского крейсера уже оторвана торпедным попаданием. Снимок сделан с эсминца «Хайперион»**







**Вверху: от интенсивной стрельбы на орудиях «Сиднея» облетела краска**

**Внизу: таким способом австралийские моряки праздновали свою победу. Пробойна в трубе оказалась единственным повреждением крейсера в бою у мыса Спада**



нако остается вопросом, действительно ли он пытался нагнать британские корабли, ведь современный историк Джеймс Садкович, не краснея, пишет: «Итальянские крейсера были уязвимы для огня британских эсминцев из-за тонкого бронирования... хотя итальянские 152-мм орудия превосходили британские 120-мм в дальности на 5000 метров, британские орудия были скорострельнее...»

После затяжной погони итальянцы в 7.30 вдруг увидели в дымке на севере оранжевые вспышки – это прибыли «Сидней» и сопровождающий его эсминец. Британский крейсер сразу открыл огонь с дистанции 10 миль. Касарди писал, что итальянцы не видели ничего, даже силуэтов британских кораблей, только вспышки выстрелов. Зато англичане утверждают, что «Сидней» несколько раз был накрыт вражескими залпами. Практически сразу «Банде Нерее» получил по-

падание в трубу, которое не причинило особых повреждений. Командир «Сиднея» приказал эсминцам провести торпедную атаку, но это пока оставалось благим пожеланием.

Касарди сразу повернул на юго-запад и поставил дымовую завесу. Он думал, что встретил два крейсера типов «Сидней» и «Глостер», которые могли легко уничтожить его два небольших корабля. Вдобавок итальянский адмирал опасался, что его прижмут к берегу Крита, где у него просто не будет пространства для маневра. Началась такая же затяжная и изматывающая погоня, только теперь роли поменялись. В 8.21 «Сидней» получил попадание, причем тоже в трубу и столь же несерьезное. Казалось, ситуация складывается благоприятно для итальянцев, но в тот самый момент, когда они вырвались в открытое море, «Коллеони» получил несколько попаданий одно за другим. Сначала на нем был заклинен руль, потом последовало попадание в боевую рубку, и затем взрывом были выведены из строя 2 котла, перебит главный паропровод и повреждена система подачи 152-мм снарядов. Очень удачное попадание!

Крейсер потерял ход, и британские эсминцы быстро настигли его. Несмотря на попытки отогнать их огнем 100-мм орудий, эсминцы в 8.40 дали несколько торпедных залпов, кстати, достаточно неудачных. И все-таки сначала торпеда оторвала носовую часть крейсера до первой башни, а потом последовало роковое попадание в районе миделя. Касарди сначала повернул было ему на помощь, но тут же передумал и в 8.50 пустился наутек. В 8.50 «Коллеони» перевернулся и затонул.

«Сидней» сначала преследовал «Банде Нерее», но так как в носовых башнях к 9.37 осталось всего 10 снарядов, погоню прекратили. Этот бой наглядно иллюстрирует привычку англичан весьма свободно расходовать боеприпасы в надежде количеством выпущенных снарядов компенсиро-

вать недостаточную меткость. Итальянцы за 3 часа боя израсходовали около 500 снарядов, добившись одного попадания, зато «Сидней» за 2 часа расстрелял около 1300 снарядов и добился 5 попаданий. Процент вы можете подсчитать сами.

Итальянская авиация появилась только в 11.30, когда все уже было закончено, горизонтальные бомбардировщики атаковали эсминец «Хэйвок», но, к счастью для себя, безрезультатно. Почему «к счастью»? На этом эсминце находилось около 200 спасенных итальянцев из команды «Коллеони».

Почему мы столько внимания уделили этому казалось бы не слишком важному бою? Прежде всего, потому, что он подтверждает утверждения англичан о том самом моральном превосходстве. Если сначала итальянцы действительно могли не разобраться, с какими кораблями они столкнулись, то после часа погони, ког-

да английский отряд вышел из тумана, было совершенно очевидно, что двум итальянским крейсерам противостоит всего лишь один английский. Но это не поколебало желания адмирала Касарди продолжать удирать. И еще одна интересная деталь: бой у мыса Спада стал **единственным** результативным боем крейсеров в ев-ропейских водах за все 5,5 лет войны.

А вскоре после этого боя британские «авоськи» еще раз доказали, что мелководный порт и темнота не могут служить укрытием от их торпед. Ночью 20 июля в Тобруке самолетами «Игла» были потоплены эсминцы «Остро» и «Нембо»

\* \* \*

После нервических движений первых месяцев войны противники перешли к более осмысленным действиям по нарушению коммуникаций противника. Началась эпопея ливийских и мальтийских конвоев. Тем временем, британские торпедоносцы продолжали систематически зачищать итальянские порты. 17 сентября в Бенгази был потоплен эсминец «Бореа», причем снова ночью! Так что была ли уж такой внезапной атака Таранто?

8 октября 1940 года англичане отправили из Александрии на Мальту 4 транспорта под прикрытием сильнейшей эскадры – 4 линкора, 2 авианосца, 5 крейсеров и 16 эсминцев. Вряд ли итальянцы посмели бы атаковать такой конвой, однако они его просто не заметили из-за плохой погоды. Однако 12 октября итальянский самолет, летевший в Ливию, обнаружил юго-восточнее Мальты британские корабли, и Супермарина направила на перехват легкие силы. Хотя итальянские крейсера приготовились к выходу в море, они все-таки не двинулись с места.

В результате итальянская дозорная линия (11-я флотилия эсминцев и 1-я флотилия миноносцев) столкнулась с британской дозорной линией (7-я эскадра крейсеров), точнее с ее крайним кораблем, крейсером «Аякс». В 01.35 миноносец «Альчионе» заметил крейсер в ярком лунном свете на расстоянии 12 миль! Все 3 итальянских миноносца сразу пошли в торпедную атаку, зато эсминцы, ничего не подозревая, продолжали строем фронта безмятежно двигаться на запад.

Происшедшее далее, опровергает все устоявшиеся стереотипы. Британский крейсер заметил какие-то корабли впереди по курсу только в 1.55, и сделали это наблюдатели, а не радар. Пока англичане медлили, запрашивая опознательные, миноносец «Альчионе» незамеченным подкрался на расстояние 2000 ярдов по левому борту и в 1.57 выпустил 2 торпеды, одновременно 2 торпеды выпустил «Айроне» и одну торпеду «Альчионе». Увы, итальянцы грубо ошиблись с определением курса и скорости «Аякса», и все 5 торпед прошли мимо. Конечно, капитан 1 ранга МакКарти сразу приказал дать полный ход и отвернуть, не получив ответа на свой запрос, но расстояние было слишком мало, чтобы это могло уберечь «Аякс» от торпед. В 1.58 «Айроне» выпустил еще одну

торпеду, теперь уже с дистанции всего лишь 1000 ярдов и снова промахнулся. Теперь итальянские миноносцы открыли огонь из 100-мм орудий, и «Айроне» добился 3 попаданий, зато снаряды остальных миноносцев ушли в молоко.

«Аякс» открыл ответный огонь, и сразу же накрыл «Ариэль», который затонул в считанные минуты. «Аякс» совершил еще один поворот, чтобы ввести в действие все башни и обстрелять «Айроне». Хотя миноносец поставил дымовую завесу, это его не спасло. Несколько снарядов вызвали пожар, затем был заклинен руль, затоплено машинное отделение. «Аякс» находился так близко, что даже открыл огонь из зенитных автоматов, а потом выпустил 2 торпеды, тоже промахнувшись. Впрочем, это уже не имело значения, так как миноносец тонул.

В 1.55 итальянские эсминцы наконец-то повернули на север, и в 2.10 «Авиере» заметил противника и дал залп, после чего попытался выйти в торпедную атаку. Однако луна находилась прямо позади итальянцев, что позволило англичанам стрелять, как в тире. «Авиере» получил несколько попаданий, но, к счастью для него, у англичан появились другие заботы. Возникший из темноты эсминец «Джениере» дал пару залпов, но промахнулся. Освещение играло на руку англичанам, поэтому не следует удивляться тому, что подошедший «Артильере» даже не заметил, откуда на него посыпались снаряды. Эсминец наугад выпустил торпеду, но тут же меткий залп «Аякса» снес мостик, убив командира флотилии. Эсминец потерял ход и, пылающий, начал беспомощно дрейфовать. Впрочем, «Аякс» не стал добивать и этот корабль, помчавшись дальше. Потом он повернул на юг и пошел на соединение с эскадрой, которую адмирал Каннингхэм отозвал, так как



**Эсминец «Артильере», поврежденный артиллерией «Аякса», наутро после боя**



думал, что рядом находится весь итальянский флот. По пути он обменялся несколькими неточными залпами с эсминцем «Камичиа Нера». На этом бой у мыса Пассеро завершился.

Каковы его итоги? Итальянцы потеряли 2 миноносца, 2 эсминца были повреждены, причем потерявший ход «Артильере» был утром добит подошедшими английскими крейсерами. «Аякс» получил несколько попаданий 100-мм и 120-мм снарядами, но серьезно не пострадал, хотя один из пожаров пришлось тушить 3 часа. Главный же нюанс – британский радар в этом бою не сыграл **вообще никакой** роли! Более того, один из снарядов «Артильере» вывел его из строя. Итальянцы не сумели использовать преимущество внезапности, их торпедная стрельба была просто отвратительной. Капитан 1 ранга МакКарти тоже действовал далеко не лучшим образом, сначала опасно промедлив, а потом упустив возможность уничтожить оба серьезно поврежденных эсминца. Его отчасти оправдывает то, что, по мнению англичан, он сражался с 4 эсминцами и 2 крейсерами.

Анализируя этот бой, равно как и многие последующие, историки впадают в распространенное заблуждение, объясняя его результат техническим превосходством англичан. Но это не так, главным был фактор, который не отражен ни в каких справочниках. После Первой мировой войны англичане начали усиленно отбатывать тактику ночных боев, памятуя о неудачном исходе Ютландского боя. Особенно много усилий для этого приложил адмирал Четфилд, долгое время командовавший Средиземноморским флотом. Он хорошо помнил уроки Ютланда, так как командовал там флагманом адмирала Битти линейным крей-



**Палубный торпедоносец «Суордфиш»**

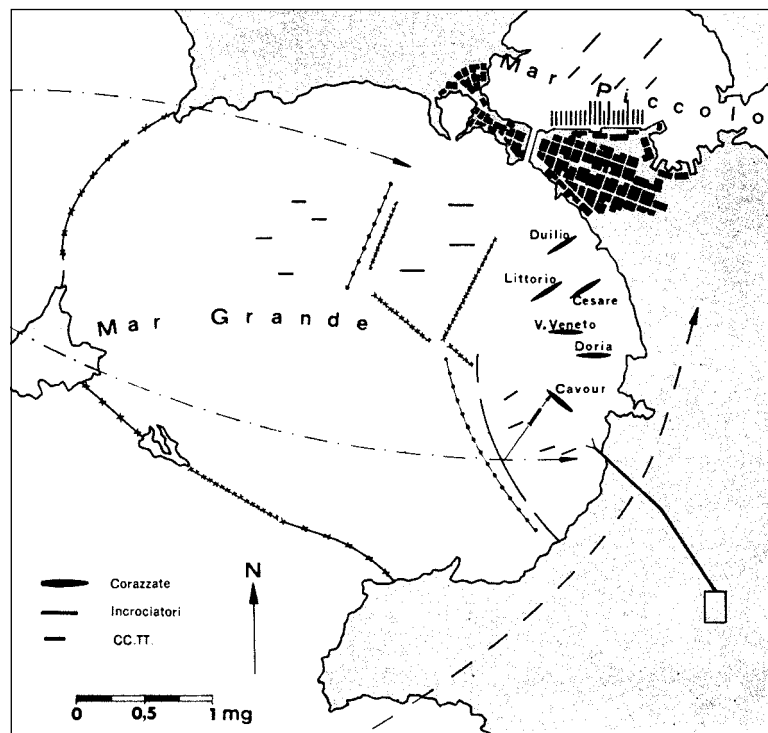
сером «Лайон». К будущей войне готовились все, но английская подготовка оказалась реальной, зато итальянская – чисто номинальной.

\*\*\*

Дальше у итальянцев вообще все покатилось под откос. 28 октября Муссолини начал вторжение в Грецию, совершив еще одну грубейшую военно-политическую ошибку. Помимо вязкого болота Ливийской пустыни, итальянские войска застряли в таких же зыбучих горных ущельях Эпира. К этому времени выяснилось, что, несмотря на все свои «успехи», итальянцы окончательно потеряли контроль над Центральным Средиземноморьем, англичанам оставалось лишь нанести последний мазок, чтобы картина приобрела законченный вид. Адмирал Каннингхэм сделал это в ноябре 1940 года. Он реализовал старую идею,

впервые возникшую еще во время Абиссинского кризиса в 1935 году – нанести внезапный удар авианосными самолетами по итальянским линкорам, стоящим в Таранто.

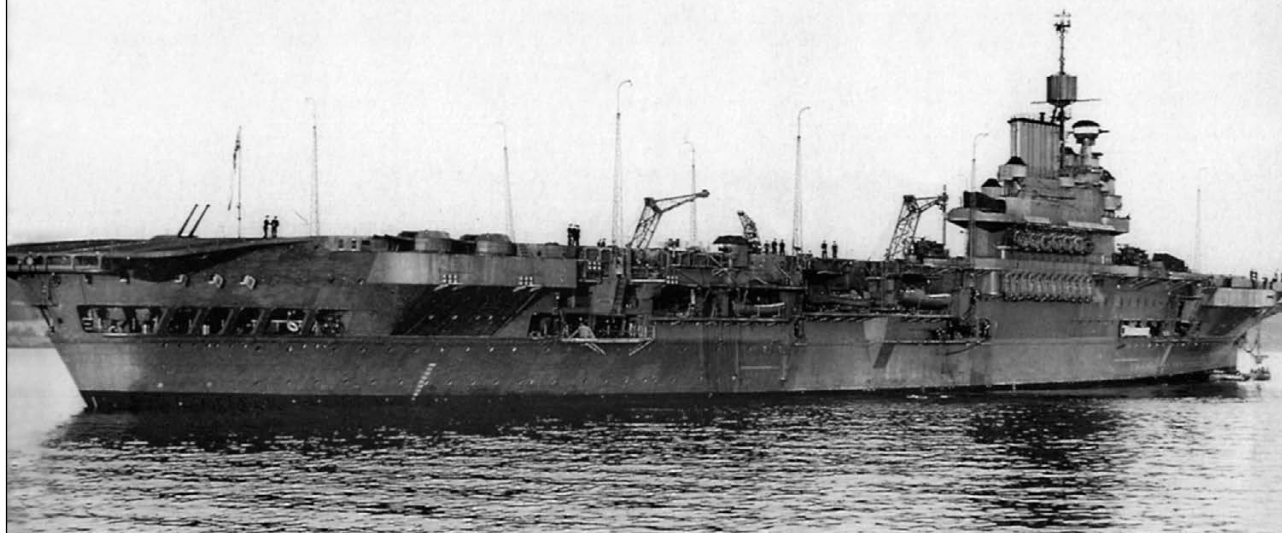
Как и во многих предыдущих случаях, англичане затеяли сложную многофазную операцию, в которую были включены налет на Сардинию, удар по Таранто, рейд в Отрантский пролив, проводка нескольких конвоев на Мальту и в Грецию, в которые входили 15 транспортов. В общем, это можно понять, ведь при ограниченных силах британскому Средиземноморскому флоту приходилось решать слишком много задач, поэтому приходилось ловить нескольких зайцев сразу. Но это помогло в том плане, что состоявшийся налет самолетов «Арк Ройяла» на Кальяри сбил итальянцев с толка. Во всяком случае итальянский историк Брагадин грустно заметил: «Если бы англичане после войны не объяснили, что происходило в те дни, итальянцы так и не узнали бы, что означают эти передвижения». Они решили, что главной задачей англичан является проводка очередного конвоя на Мальту и развернули легкие силы в Сицилийском про-



Frangiflutti  
Ostruzioni retali  
Ostruzioni antiaerei

**Схема расположения линейных кораблей в гавани Таранто 11 ноября 1940 г.**

**Авианосец «Илластриес» вскоре после вступления в строй**



ливе, чтобы помешать этому. Во многом это помогло адмиралу Каннингхэму незаметно подобраться к Таранто.

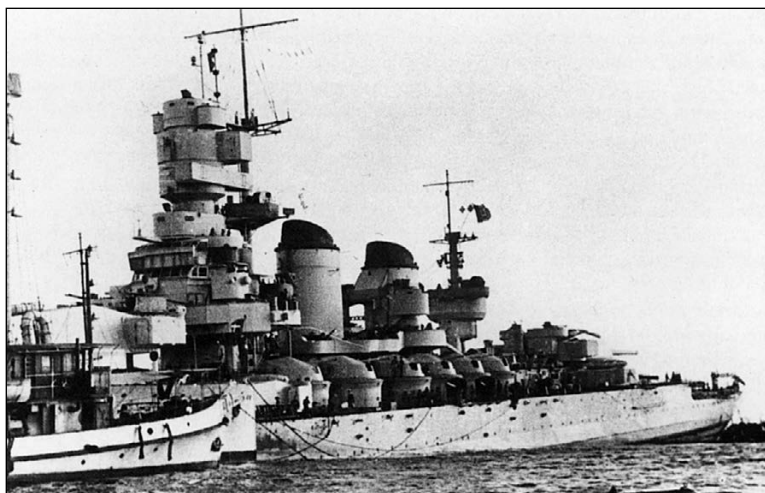
Впрочем, у англичан имелись свои проблемы. Авианосец «Игл» не сумел выйти в море, так как ему потребовался срочный ремонт – внешне безопасные разрывы итальянских бомб сказались на старичке «Игле», на авианосце вышла из строя система заправки самолетов. 5 торпедоносцев перевели на новый быстроходный «Илластриес», но тут же корабль потерял еще 3 самолета. Из-за загрязнения бензина 3 «авоськи» совершили вынужденную посадку на воду, в результате для решающего удара на «Илластриесе» остался всего 21 торпедоносец. План операции «Judgment» – «Правосудие» – пахивал авантюрой. Дело в том, что бросок к Таранто авианосец должен был совершить в сопровождении только 4 крейсеров и 4 эсминцев, линкоры Средиземноморского флота оставались позади. Решение довольно спорное, так как авианосец должен был развить скорость 28 узлов только во время подъема самолетов, поэтому относительно быстроходный «Уорспайт» вполне мог его сопровождать. Атака была назначена на ночь, что совсем не смущало британских пилотов, как мы видели, подобные атаки были для них делом обычным, хотя пока еще радар на «Суордфишах» не появился.

11 ноября примерно в 21.00 на расстоянии 170 миль от Таранто «Илластриес» поднял первую волну из 12 самолетов. Примерно через час взлетела вторая волна из 9 самолетов. Тихоходным «авоськам» понадобилось много времени, чтобы добраться до цели, лишь в 23.02 самолет-осветитель начал пускать осветительные ракеты вдоль береговой черты, чтобы пилоты торпедоносцев увидели стоящие в гавани корабли. И здесь можно согласиться с теми историками, которые упрекают британских адмиралов за неверный

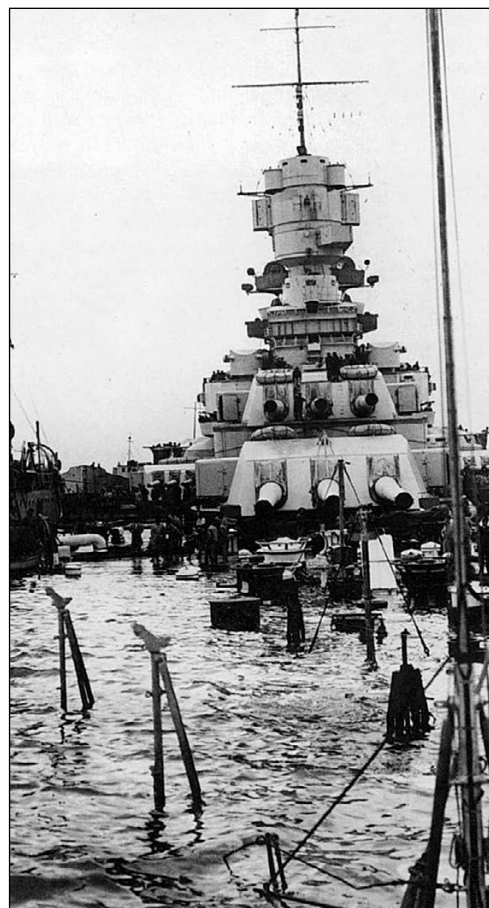
выбор оружия. 6 самолетов первой волны и 4 второй волны несли 250-кг бомбы для атаки крейсеров и эсминцев. Но это были слишком мелкие бомбы, чтобы можно было рассчитывать на серьезные результаты! Действительно, у англичан имелись все основания, чтобы больше «Суордфишей» использовать как торпедоносцы.

Впрочем, даже имевших торпед хватило. Первый удар получил линкор «Конте ди Кавур» в носовую часть с левого борта. Старый линкор не выдержал удара, а хваленая система Пульезе не сумела предохранить его. В конце концов он сел на дно гавани. Следующей жертвой стал новейший линкор «Литторио», который получил 2 попадания. И снова система Пульезе не выручила, новый корабль водоизмещением более 35 000 тонн начал медленно погружаться. Хотя в одном итальянцем повезло – малая глубина не позволила линкорам утонуть по-настоящему. Бомбардировщики первой волны добились попадания в эсминец, но бомба не взорвалась, так как была сброшена со слишком малой высоты.

Торпедоносцы второй волны всадили еще одну торпеду в «Литторио» и одну – в линкор «Кайо Дуилио». Бомбардировщики снова добились попаданий, и снова безрезультатно. Бомбы, попавшие в тяжелый крейсер «Тренто» не взорвались. В общем, англичане действительно не полностью использовали свои козыри, ведь если 11 торпедоносцев вывели из строя 3 линкора, что могло произойти, если бы торпедоносцев было, скажем, 18? Несколько самолетов все равно должны были действовать как осветители. Кстати, хотя англичане использовали торпеды с взрывателями «дуплекс», они все сработали при прямом ударе о борт цели. Зачем были нужны неконтактные магнитные взрыватели при минимальной глубине гавани, не слишком понятно.



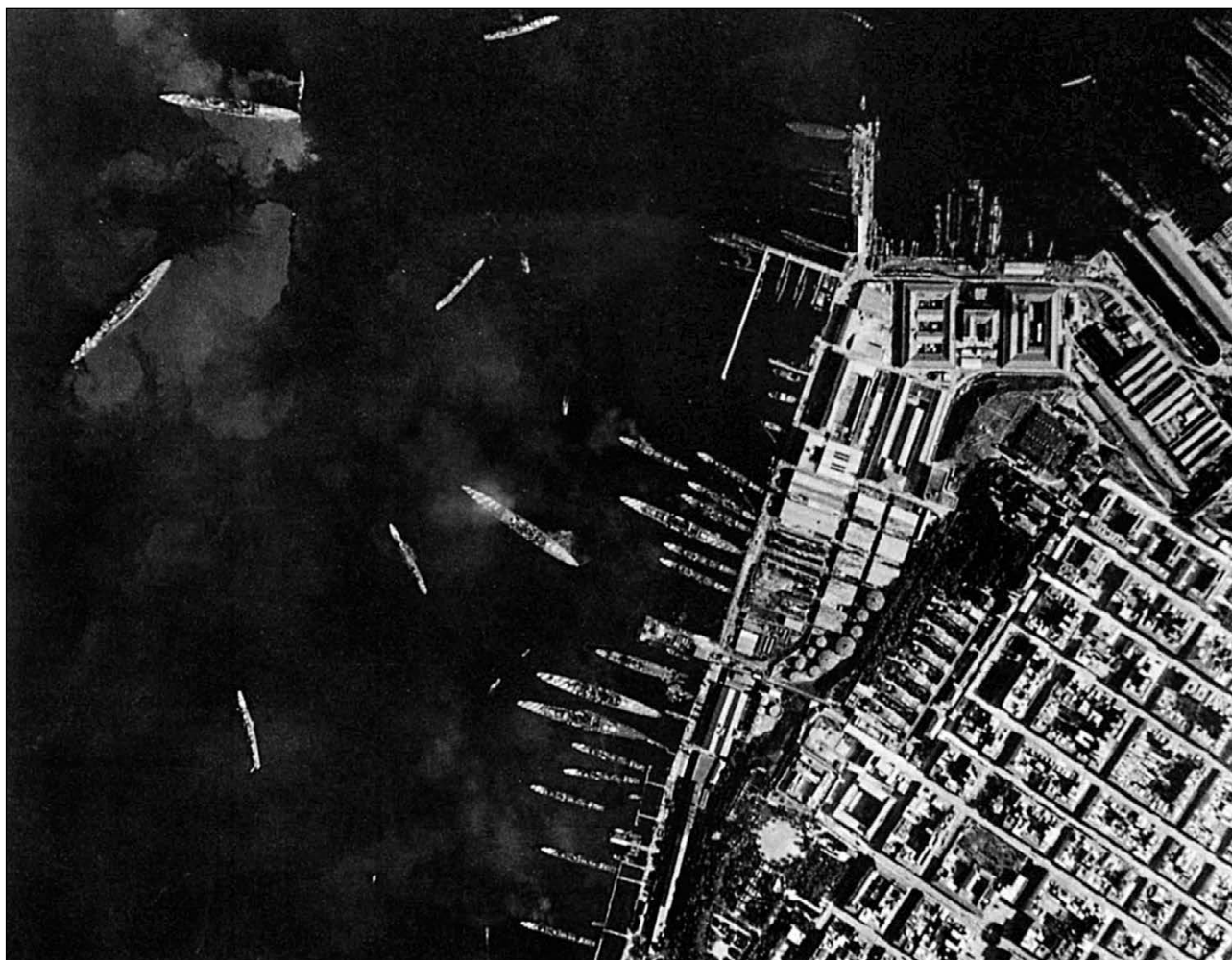
**Вверху и справа: так выглядел поврежденный и севший на дно гавани Таранто линкор «Литторио» утром 12 ноября 1940 г.  
Внизу: «Дуилио» наутро после налета**



**Затонувший в гавани Таранто «Конте ди Кавур»**







*Гавань Таранто на следующий день после ночной атаки торпедоносцев «Суордфиш». Снимок сделан с английского самолета-разведчика. Хорошо видны нефтяные пятна, распространяющиеся от поврежденных торпедами кораблей*

Итальянцы поспешно увели уцелевшие линкоры в Неаполь и приступили к спасательным работам. В конце марта 1941 года был отремонтирован «Литторио», в мае – «Дуилио», а вот «Кавур» отремонтировать они не успели, Италия капитулировала несколько раньше. Итальянским историкам только и остается, что тянуть знакомый рефрен – англичане так и не сумели **полностью** уничтожить итальянский линейный флот. И вообще, так как линкоры были подняты и отремонтированы, более серьезные последствия имела вылазка британских крейсеров в Отрантский пролив.

Этот бой произошел в ночь на 12 ноября. Соединение Х вице-адмирала Придхэм-Уиппела в составе 3 крейсеров и 2 эсминцев нахально вошло в итальянские воды, чтобы попытаться перехватить конвой, идущий из Италии в Грецию. И ведь сумели, хотя и не совсем тот! 4 транспорта в сопровождении вспомогательного крейсера «Рамб III» и старенького миноносца «Фабрици» возвращались пустыми из Валлоны в Ита-

лию. В 1.15 эсминец «Мохawk» заметил итальянцев на расстоянии 8 миль **визуально**, впрочем, итальянцы тоже заметили противника.

«Фабрици» пошел навстречу неизвестным кораблям, но в 1.25 попал под сосредоточенный огонь английских кораблей и получил тяжелые повреждения. Первое же попадание вывело из строя системы связи, поэтому приказ командира о торпедной атаке не был исполнен. Попытка прикрыть дымовой завесой транспорты не удалась, все они были потоплены артиллерией и торпедами. Итальянский вспомогательный крейсер, находившийся на противоположном фланге конвоя, поспешно отвернул, дал наугад несколько выстрелов и удрал, «чтобы избежать бесполезной гибели корабля», – как потом объяснял его командир.

Бой получился скоротечным, к 1.50 все было закончено, причем английский адмирал даже недооценил собственные достижения, он полагал, что потопил 1 транспорт и повредил 3. Это был первый и последний рейд англичан в Отрантский пролив, еще 8 вылазок зимой 1940/41 года результата не дали.

И, словно всего этого было мало, вскоре состоялось еще одно столкновение, которое опять доказало – единственное, на что способны итальянцы, это искать оправдания своим действиям. Мы говорим о бое у

**Английские крейсера «Шеффилд»  
(на первом плане) и «Бервик» в  
бою у мыса Теулада**



мыса Теулада, состоявшемся 27 ноября 1940 года и ставшем результатом очередной конвойной операции англичан. Можно даже сказать, что после этого классическая морская война на Средиземном море завершилась, однако о том, что впереди новая фаза, пока еще не догадывались ни англичане, ни итальянцы.

Из Гибралтара вышел конвой на Мальту, одновременно еще один конвой вышел из Александрии. Первый прикрывало Соединение Н адмирала Сомервилла в составе линейного крейсера «Ринаун», авианосца «Арк Ройял», 2 легких крейсеров и 9 эсминцев. Еще 2 легких крейсера шли с войсками для Мальты, поэтому их боеспособность следует считать ограниченной. Правда, из состава восточного конвоя линкор «Рэмил-

лис» и тяжелый крейсер «Бервик» должны были перейти к Сомервиллу, чтобы отправиться далее в Англию. Поэтому, когда итальянцы говорят о колоссальном превосходстве англичан, перечисляя все задействованные корабли, они в открытую лгут. Ведь адмирал Кампиони вывел в море линкоры «Витторио Венето» и «Чезаре», 6 тяжелых крейсеров и 14 эсминцев. То есть, Соединение Н он мог прихлопнуть в считанные минуты, «Ринаун» явно не мог сразиться с новейшим линкором. Впрочем, идущий с востока «Рэмиллис» продержался бы немногим дольше, если бы... Если бы итальянский адмирал желал сражения.

В 00.33 итальянский миноносец обнаружил неизвестные корабли недалеко от мыса Бон и сообщил об этом. Сомервилл тем временем отделил конвой в сопровождении крейсеров, оставив при себе канонический состав Соединения Н – «Ринаун», «Арк Ройял», «Шеффилд», ну и еще 4 эсминца. За полчаса до рассвета адмирал приказал поднять на разведку 7 «Суордфишей». Около 10.00 оба адмирала знали о присутствии противника, но Кампиони промедлил и позволил английским отрядам соединиться, хотя тихоходный «Рэмиллис» ничуть не облегчал положения Сомервилла.

В 12.20 крейсера начали перестрелку на дистанции около 12 миль, причем итальянцы даже добились одного попадания



**Итальянские линкоры «Витторио Венето» и  
«Джулио Чезаре» (на заднем плане) во  
время боя у м. Теулада**

**«Витторио Венето» отражает налет истребителей-бомбардировщиков «Скьюа» с авианосца «Арк Ройял» во время боя у м.Теулада**

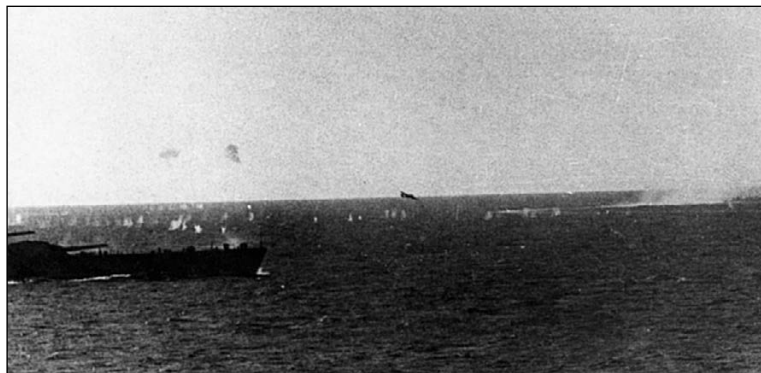
в «Бервик». В 12.24 в бой вступил «Ринаун», обстрелявший итальянские крейсера, а вот «Рэмиллис» мог палить разве что для поддержания боевого духа товарищей, так как со своим парадным ходом около 20 узлов мог лишь наблюдать за боем издали.

Перестрелка продолжалась до 12.20, причем «Бервик» получил еще один снаряд. В этот момент торпедоносцы «Арк Ройяла» атаковали итальянские линкоры, но тоже безуспешно. Примерно в 13.00 «Витторио Венето» открыл огонь по британским крейсерам из **кормовой башни** с дистанции около 16 миль. Итальянский адмирал позднее писал: «Если бы дистанция сократилась до 14 миль (максимальная дальность орудий «Чезаре»), я бы повернул вправо, чтобы ввести в действие все орудия». Но британские крейсера почему-то не пожелали догонять 2 линкора и отвернули. В общем, генерального сражения снова не получилось, «Ринаун» успел дать 16 залпов, «Витторио Венето» – 7, причем оба стреляли только по крейсерам противника. Дальше были традиционно безуспешные воздушные атаки британских и итальянских самолетов.

Главным следствием этого боя стали разборки в командовании. Черчилль обвинил Сомервилла в трусости, но попытка суда захлебнулась немедленно, так как все британские адмиралы встали на защиту товарища от нападок агрессивного дилетанта. Дostalось и адмиралу Кампиони: уже 10 декабря он был снят с поста командующего флотом.

\* \* \*

Ситуация резко изменилась с появлением на Средиземном море немецкой авиации, точнее, пикировщиков Х авиакорпуса. Январь 1941 года можно смело назвать завершением эпохи артиллерийских кораблей. Да, авиация уже добилась определенных успехов в борьбе против флота, но пока еще эти успехи нельзя было назвать решающими. Даже во время эвакуации из Дюнкерка жертвами авиации стали корабли не



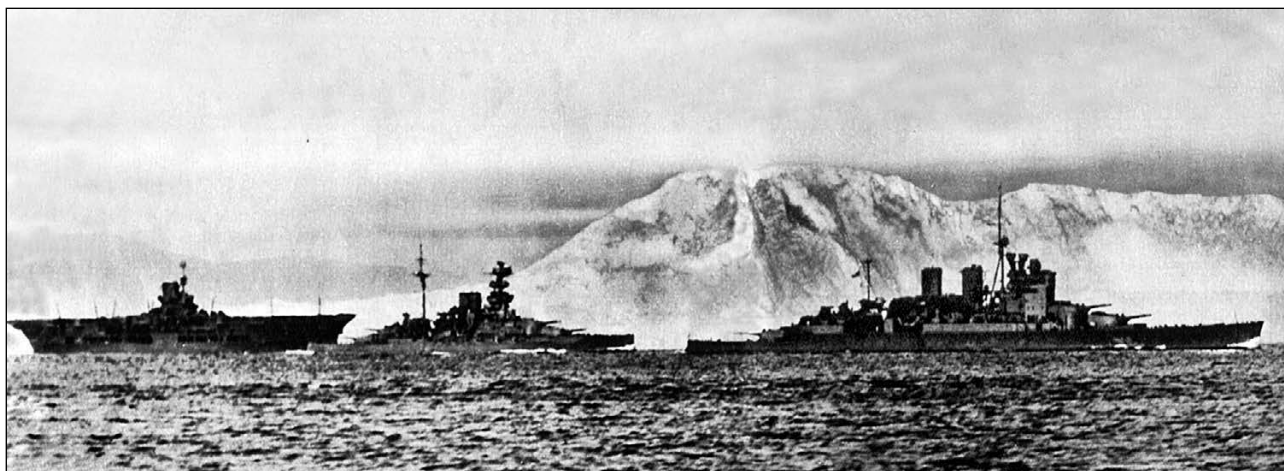
крупнее эсминца, а потопление «Кенигсберга», стоящего в порту, рассматривалось как любопытный казус и не более.

В декабре 1940 года на Сицилии появилось небольшое количество немецких самолетов: 54 Ju-87, 32 He-111 и 13 Me-110, и уже в начале января состоялась их первая встреча с британским флотом. Англичане начали операцию «Иксесс», которая заключалась, разумеется, в проводке очередного конвоя на Мальту. Между прочим, слово «excess» можно перевести и как «излишество». Первым под удар попало Соединение Н, вышедшее из Гибралтара, но атака итальянских самолетов была отбита. Зато вышедшему из Александрии Соединению А пришлось гораздо хуже. 9 января оно было атаковано 43 Ju-87 под командованием капитана Хоцеля и майора Эннекеруса, главной целью атаки стал, конечно же, авианосец «Илластриес». Палубные истребители погнались за случайно попавшимися итальянскими торпедоносцами, и пикировщики атаковали, как на полигоне. Авианосец получил 5 или 6 попаданий бронебойными бомбами, повреждения оказались довольно тяжелыми, но корабль атаку выдержал, хотя потом был вынужден отправиться на ремонт в Соединенные Штаты. Во многом ему помогла бронированная полетная палуба, и в результате «Илластриес» не потерял ни хода, ни управления. Еще одна бомба попала в линкор «Уорспайт».

Но на этом испытания не завершились. 11 января те же самые пикировщики атаковали группу британских крейсеров, возвращающуюся в Александрию.

**«Ринаун» и «Арк Ройял», 1940 г.**





Бомба, попавшая в крейсер «Глостер», не взорвалась, но две бомбы, попавшие в «Саутгемптон» вызвали сильнейшие пожары. После долгой и безуспешной борьбы команда покинула корабль и крейсер «Орион» добил его торпедами.

Количество немецких самолетов в Сицилии быстро росло, и к 12 января там уже базировалось 245 машин, но британские адмиралы не сразу поняли, что началась новая эпоха. Во всяком случае, проведенный Соединением Н 9 февраля обстрел Генуи, показывает, до какой степени они презирали итальянский флот. Результаты были незначительными, но оплеуха оказалась звонкой. На перехват «Ринауна» и «Малайи» итальянцы отправили 3 линкора, но никого найти не сумели.

В марте 1941 года состоялось самое известное сражение на Европейском театре – бой у мыса Матапан. Первопричиной было все то же самое злосчастное вторжение итальянцев в Грецию. Уверовав в собственные успехи, германское командование заверило итальянцев, что в распоряжении адмирала Каннингхэма остался единственный линкор «Вэлиант», поэтому итальянский флот вполне может попытаться нанести удар по британским конвоям, следующим из Александрии в Грецию. Адмирал Вейхольд уверенно заявил, что немецкая авиация потопила два остальных линко-

**Соединение «Н» под флагом вице-адмирала Сомервилла выходит из Гибралтара. Слева направо: авианосец «Арк Ройал», линкор «Малайя» и линейный крейсер «Ринаун»**

ра, поэтому Супермарина решилась-таки на небольшую вылазку. Благодаря работе «Ультры», англичане расшифровали некоторые приказы, и адмирал Каннингхэм решил воспользоваться представившейся возможностью. Полностью все детали работы «Ультры» англичане не раскрывают до сих пор, поэтому предполагается, что был раскрыт итальянский шифр С38т, использовавшийся для связи между немецкой и итальянской авиацией. Во всяком случае, даже сам Каннингхэм в своих мемуарах смутно высказывается насчет «необычного усиления радиопереговоров». Кстати, Супермарина осмелилась разрешить выход в море линкора «Витторио Венето» лишь потому, что и немецкий X авиакорпус и командование итальянской авиации твердо пообещали воздушную разведку и поддержку. Как выяснилось достаточно быстро, эти обещания так обещаниями и остались.

Итак, адмирал Иакино вышел в море, имея 1 линкор, 6 тяжелых и 2 легких крейсера, 17 эсминцев. Каннингхэм сумел набрать 3 линкора, 4 легких крейсера и 13 эсминцев. Но самое главное, взамен поврежденного «Илластриеса» британский командующий получил новый бронированный авианосец «Формидебл». Но предыстория сражения все равно остается неясной. Каннингхэм описывает чрезвычайные меры, которые он предпринял, чтобы обмануть японского консула и скрыть истинное время и цели выхода Средиземноморского флота. Не верить ему нет оснований. Но возникает интересный вопрос, на который **до сих пор никто** не дал ответа. Японский консул не мог пересчитать по пальцам британские линкоры, стоящие в гавани, и сообщить об этом союзникам, опровергнув Вейхольда?

**Носовые башни «Витторио Венето» готовятся открыть огонь по британским крейсерам, 28 марта 1941 г.**



**Авианосец «Формидебл»**



И вот утром 28 марта возле маленького островка Гавдос у южного берега Крита противники встретились. Итальянские тяжелые крейсера адмирала Сансонетти заметили крейсерскую эскадру адмирала Придхэм-Уиппела, которая крейсировала в районе Крита, и погнались за ней. И снова, несмотря на формальное превосходство в скорости, погоня оказалась безрезультатной, а стрельба с дистанции 25 000 метров – бессмысленной. Особенно странно все это выглядит еще и потому, что крейсер «Глостер» испытывал проблемы с машинами.

Погоня длилась около часа, но потом это надоело адмиралу Иакино, и он приказал своим крейсерам отходить на запад, в то время как итальянский линкор шел им навстречу. Иакино надеялся поймать англичан в клещи, и это ему почти удалось. В 10.50 он заметил британские крейсера и тут же приказал Сансонетти повернуть, чтобы образовать вторую половину клещей. Если бы итальянцы сумели организовать авиаразведку, задуманное наверняка удалось бы, а так «Витторио Венето» преждевременно обнаружил себя, открыв огонь по английским крейсерам с дистанции 23 000 метров, но при этом находясь к северу от них. Вот если бы он сумел оказаться восточнее или еще лучше к юго-востоку... Но для этого требовалась идеальная координация действий.

Тяжелые снаряды итальянского линкора чудесным образом разрешили все проблемы «Глостера», и британские крейсера помчались на юг, навстречу своим линкорам. Опять же, объяснения англичан выглядят вполне логично – Придхэм-Уиппел намеревался навести итальянцев на свои линкоры. Но что дальше? Каким образом старички Каннингхэма, ни один из которых не мог развить более 24 узлов, должны были навязать бой «Витторио Венето», имевшему скорость

более 30 узлов? За подобные «объяснения» вполне справедливо критикуют Шеера с его замыслами во время Ютландского боя, но сейчас британские адмиралы тоже оказались не на высоте.

В этот момент на сцене появились британские торпедоносцы, которые атаковали итальянский линкор, но попаданий не добились, хотя пилоты утверждали, что имелось одно вероятное. Чтобы авианосец не сковывал маневрирование флота во время проведения полетов, он отделился вместе с 2 эсминцами. Далее все происходило, как обычно: итальянцы удирали, англичане догоняли и не могли догнать, ведь Иакино сначала держал скорость 28 узлов и лишь позднее снизил ее до 25 узлов, чтобы сберечь топливо на эсминцах. Далее следовали разрозненные и безуспешные атаки британских самолетов, которые представляли разительный контраст с мощными ударами немецких пикировщиков.

Лишь в 15.30 одному из торпедоносцев удалось таки добиться попадания в корму «Витторио Венето». Корабль принял 3500 тонн воды и потерял ход, дифферент на корму составил 3 метра, но героическими усилиями ремонтных партий удалось исправить часть повреждений, через час линкор дал ход, а к 18.20 он уже делал 16 узлов. И все-таки первый и единственный раз за всю войну британские торпедоносцы сработали так, как предполагалось изначально: послужили «тормозом» для вражеского линкора. Каннингхэм

**«Витторио Венето» после попадания торпеды. Хорошо заметен сильный дифферент на корму**





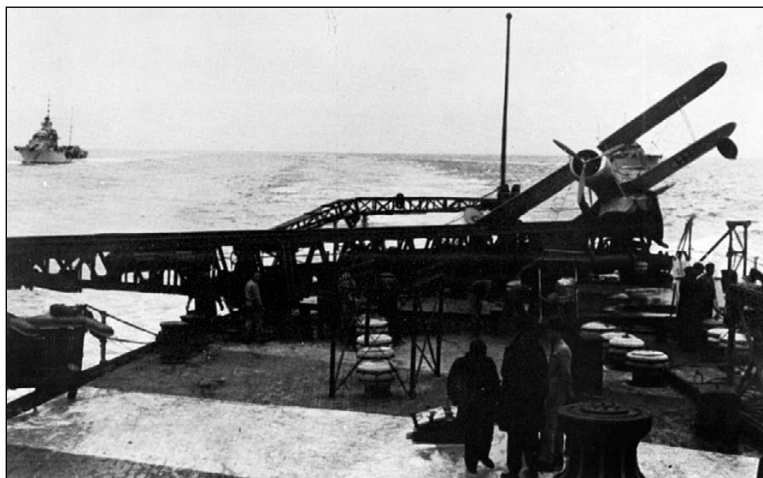


**Линкор «Уорспайт» – флагманский корабль британского Средиземноморского флота (довоенный снимок)**

догонял итальянцев, но происходило это слишком медленно, так как вскоре «Витторио Венето» уже делал 19 узлов.

Уже в самых сумерках английские торпедоносцы провели последнюю атаку и добились одного попадания в тяжелый крейсер «Пола», причем итальянский отряд не сразу заметил потерю бойца. Лишь через 40 минут, когда Иакино получил сигнал бедствия, он отправил ему на помощь 1-ю дивизию крейсеров. Почему-то итальянский адмирал полагал, что его преследуют только британские крейсера, а линкоры безнадежно отстали.

На самом деле к этому времени британский флот разделился на три группы. Каннингхэм отправил в погоню за «смертельно поврежденным» итальянским линкором почти все свои эсминцы, крейсера Придхэм-Уипела следовали самостоятельно, и позади всех ползли линкоры вместе с авианосцем. Эсминцы, которые **не имели** радара, вообще не видели никого и ничего, крейсера тоже в бою больше не участвовали. Тем не менее в 22.30 радар линкора «Вэлиант» обнаружил стоящий без хода крейсер «Пола», а в 22.23 – спешащую ему на помощь эскадру адмирала Каттанео – 2 тяжелых крейсера и 4 эсминца. Каннингхэм дождался, пока дистанция станет минимальной, и несколькими залпами разнес на куски тяжелые крейсера «Зара» и «Фиуме». При этом линкоры никакими радарными не пользовались, в добрых старых традициях цель осветил прожектором эсминец «Грейхаунд». Вспоминает флагманский артиллерист Средиземноморского флота:



«События следующих нескольких секунд не забудет никто из видевших это. Прожектор «Грейхаунд» показал нам неприятеля, застигнутого полностью врасплох. Башни стояли на нуле, по верхней палубе бегали люди. Первый залп «Уорспайта», возможно, оказался самым метким за всю войну. Пять из шести 381-мм снарядов легли под верхнюю палубу вражеского корабля с небольшими промежутками. Самый правый из них сбросил

за борт вращающуюся часть башни Y. АБК особенно восхитила фраза командира линкора, бывшего артиллериста: «Великий боже! А ведь мы попали!» Сразу после боя он приказал записать это выражение на случай, если ему потребуется утереть нос артиллерийской школе флота».

Стрельба продолжалась всего 5 минут. Заметив, что позади крейсеров идут итальянские эсминцы, которые вполне могут пустить в ход торпеды, Каннингхэм приказал немедленно отвернуть «все вдруг», и главная фаза боя у мыса Матапан завершилась. Правда при этом англичане успели потопить еще и 2 итальянских эсминца. В 3.25 британские эсминцы подошли к ожидающему гибели крейсеру «Пола» и сняли с него команду. Сначала обсуждался вопрос: а не взять ли его на буксир, потом англичане попытались снять пару зенитных автоматов, но не удалось ни то, ни другое. В общем, «Полу» добились торпедами.

Результаты боя оказались очень впечатляющими. Итальянцы потеряли потопленными 3 тяжелых крейсера и 2 эсминца, 1 линкор был серьезно поврежден, погибло более 2300 человек; англичане потерял 1 торпедоносец и его экипаж из 3 человек.

Почему мы столь подробно описываем эти бои? Да просто потому, что действительная картина резко расходится с бытующими заблуждениями. Как нетрудно заметить, совсем не британский радар решил исход этих боев, а подготовка артиллеристов и наблюдателей. Помощь радара была более чем ограниченной, тем более, что артиллерийские радары появились позднее. То же самое можно сказать о роли британских торпедоносцев в этих боях, они скорее служили пугалом, заведя которое, итальянцы старались побыстрее удрать. Зато те же самые «Суордфиши» и «Альбакоры» прекрасно отработали по кораблям в портах, и малая глубина не служила помехой для британских пилотов. Но мы явно имеем дело с парадоксом: недостатки самолета оборачиваются достоинством. Плохие летные качества британских «этажерок» приводили к тому, что торпеды сбрасывались на малой скорости и с малой высоты и практически не уходили на глубину.

**29 марта 1941 г. Итальянская эскадра уходит после боя. На переднем плане — ют «Витторио Венето» со сброшенным с катапульты самолетом Ro.43**

Мало кто заметил одну интересную деталь, связанную с боем у мыса Матапан и событиями, последовавшими в ближайшем будущем. Весна 1941 года стала коротким отрезком, в течение которого британская авианосная авиация хоть чего-то добилась в морских боях. «Витторио Венето», «Бисмарк» – а далее все закончилось. Ради этих двух торпед стоило создавать авианосный флот, но причина здесь лежит на поверхности – ничтожные аэропланы, не заслуживающие даже названия самолетов. Кстати, далее англичане тоже пошли более чем интересным путем, о чем мы еще поговорим.

\* \* \*

Однако очень быстро картина резко переменялась, и торжествующие победители превратились в истекающую кровью жертву. На поле боя появились Люфтваффе, которые одержали свою самую красивую и самую бесполезную победу. Мы говорим об операции «Меркурий» – захвате острова Крит, которая нас интересует не сама по себе, а в связи с тяжелейшими потерями, которые понес британский флот. Если в Норвежской операции удары Люфтваффе вызывали тревогу, во время эвакуации Дюнкерка они стали источником серьезных неприятностей, то теперь гордый флот владычицы морей был попросту разбит, причем теми самолетами, которым командование Королевских ВВС отказывало в праве на существование – пикирующими бомбардировщиками. Эксперимент был поставлен в максимально чистом виде: у немцев не было ни одного корабля, у англичан – ни одного самолета.

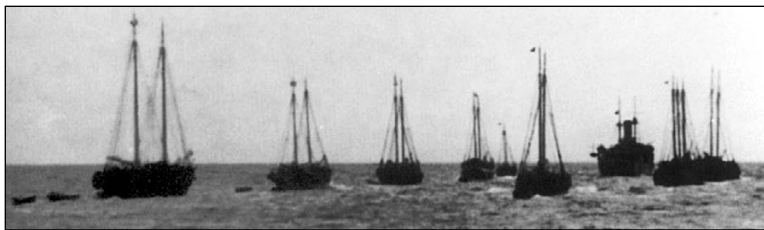
Предыстория операции «Меркурий» была предельно простой. В апреле 1941 года немцы вторглись в Гре-

цию, чтобы спасти окончательно запутавшегося союзника Муссолини. Они быстро разгромили и греческую армию, и отправленный ей на помощь крошечный английский экспедиционный корпус. Остатки сил союзников сумели переправиться на остров Крит, чему немцы не особо старались помешать, хотя все-таки потопили несколько кораблей. После недолгих обсуждений немцы решили занять этот остров, чтобы лишить англичан базы, находящейся в опасной близости к матерiku. Геринг настоял на том, чтобы операцию поручили его Люфтваффе, штурмовать остров должны были парашютисты (7-я парашютно-десантная дивизия), доставить их туда – XI авиакорпус (транспортная авиация), а поддерживать – VIII авиакорпус (истребители, пикировщики и горизонтальные бомбардировщики). Так как этих сил было слишком мало, для операции выделили также 5-ю горно-егерскую дивизию, но все равно немцы имели не более 29 000 солдат против 40 000 союзников. Кстати, адмирал Канарис по неизвестным причинам сообщил заведомо ложные сведения, будто на Крите находится всего 5000 англичан и никаких греков, при этом население острова ждет не дожидается немецких освободителей...

На помощь итальянского флота после разгрома у Матапана рассчитывать не приходилось. Хотя, по уверениям того же Садковича, его результат никакого влияния не оказал, теперь Реджиа Марина боялась даже выходить в море. Поэтому в Греции были собраны парусно-моторные суденышки и организованы в

**Английский крейсер «Эйджекс» высаживает войска, эвакуированные из Греции, в бухте Суда**





**Вверху: конвой из каиков с немецкими войсками в Эгейском море  
Внизу: итальянский миноносец «Лупо»**



два небольших конвоя, каждый из которых получил по одному итальянскому миноносцу в качестве прикрытия. Но всерьез рассчитывать на эти «силы» конечно же не приходилось.

Сильнейшие бомбардировки острова начались во второй декаде мая, а после особенно сильного налета 20 мая в 8.00 были выброшены первые парашютные десанты. Завязались тяжелые бои, так как англичан оказалось гораздо больше, чем предполагали немцы, и они не желали уступать. Однако и англичане не сумели уничтожить десант в первые часы, когда положение парашютистов было очень шатким.

Адмирал Каннингхэм пообещал, что ни один вражеский солдат не попадет на Крит морем и, чтобы помешать этому, держал в готовности южнее острова крупные силы. На востоке это было Соединение С адмирала Кинга – 3 легких крейсера и 5 эсминцев, на западе Соединение D адмирала Гленни – 3 легких крейсера и 4 эсминца. Тут же находились Соединение A1 адмирала Роулингса – 2 линкора и 4 эсминца и Соединение B – 2 легких крейсера и 2 эсминца. Словом, англичане совершенно не боялись встречи даже с главными силами итальянского флота, если таковые и рискнут появиться. Но появился противник, гораздо более опасный. 21 мая Соединение С было атаковано итальянскими и немецкими самолетами и потеряло один эсминец. Как ни удивительно, его потопили итальянцы.

В этот же день, в 23.30, Соединение D с помощью радара в 18 милях от острова обнаружило конвой, состоящий примерно из 50 каиков в сопровождении миноносца «Лупо». Естественно, английская эскадра рассеяла конвой, и высадка была сорвана. Однако бодрые утверждения, что было потоплено более половины суденышек и тысячи десантников утонули, пре-

дельно далеки от истины. На самом деле погибло всего около 300 человек, итальянский миноносец получил 18 попаданий, но тоже остался цел. Объяснение лежит на поверхности, боекомплект британских крейсеров состоял в основном из полубронебойных снарядов – SAP, – и они на близкой дистанции просто пробивали хрупкий корпус миноносца насквозь, не взрываясь.

На следующий день уже Соединение С встретило второй конвой и атаковало его, но само попало под удар немецкой авиации. Снова конвой был рассеян, но без особых потерь, а сопровождавший его миноносец «Сагиттарио» уцелел, хотя теперь бой проходил среди бела дня. Кстати, немецкие самолеты бомбили все подряд, и тот же «Сагиттарио» подвергся 5 атакам. В этот момент адмирал Кинг совершил грубую ошибку, направившись на запад, вдоль всего побережья Крита, так как хотел соединиться с адмиралом Роулингсом.

Примерно в 13.30 соединения A1, C и D встретились и тут же были атакованы немецкими самолетами. Линкор «Уорспайт» получил попадание бомбы, которая причинила заметные повреждения, но скорость корабля не снизилась. И тут адмирал Кинг, который принял общее коман-

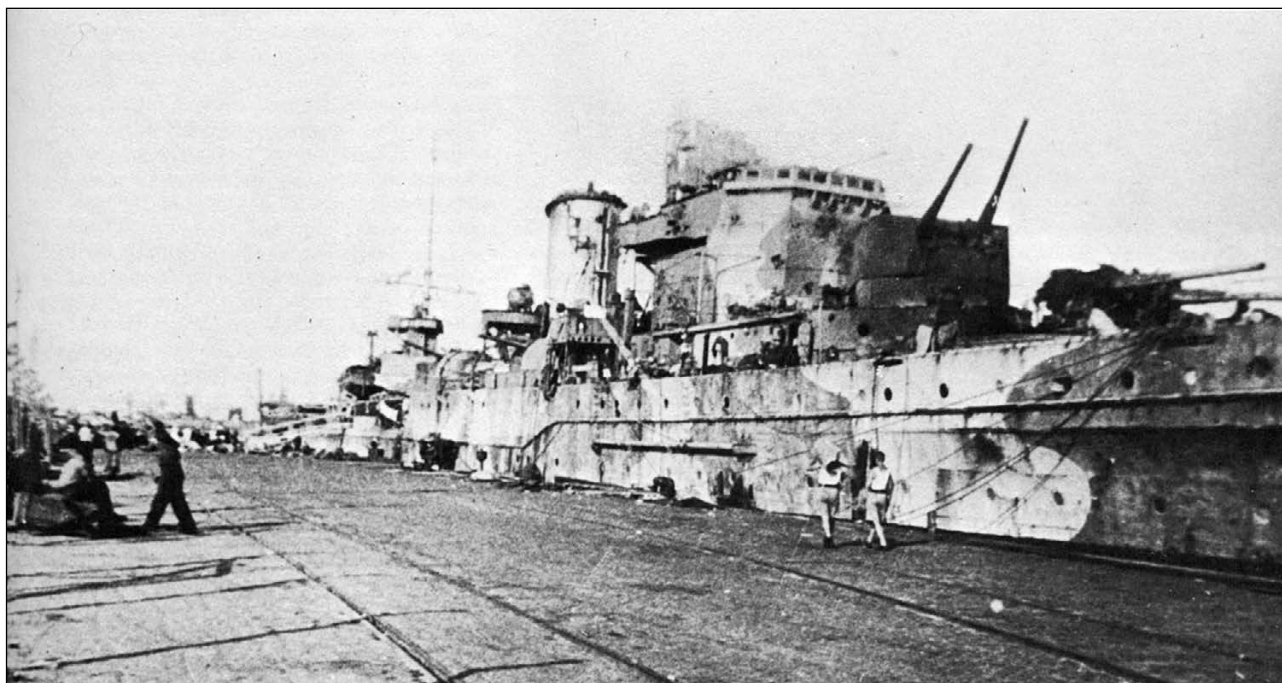
дование, начал совершать одну ошибку за другой. Сначала он отправил героя битвы у Матапана эсминца «Грейхаунд» топить замеченный вдалеке каик. Каик был потоплен, но эсминец попал под атаку 8 пикировщиков, получил 2 попадания и быстро затонул. Кинг направил 2 эсминца, чтобы спасти его экипаж, приказав крейсерам «Фиджи» и «Глостер» прикрывать их, хотя на крейсерах кончались боеприпасы. В 15.50 «Глостер» получил как минимум 4 попадания бомбами, еще несколько бомб разорвались рядом. Погибло 722 человека – почти вся команда.

Но на этом испытания не закончились. В 18.45 одиночный «Мессершмитт», выскочивший из облака, атаковал «Фиджи». Кстати, а где же был радар? Близкий разрыв пробил борт и вызвал сильный крен, скорость корабля упала. Поэтому следующая атака, которую провел Ju-88, стала для крейсера роковой. Он получил 3 бомбы в машинное отделение и быстро затонул, погиб 241 человек.

В этот же день немцы избавили англичан от забот по спасению тяжелого крейсера «Йорк». Он был поврежден итальянскими взрывающимися катерами и стоял в бухте Суда. Немецкие пикировщики всадили в него несколько бомб, и все вопросы решились сами собой.

Адмирал Каннингхэм отозвал свои корабли в Александрию, чтобы они могли пополнить запасы, но несколько эсминцев осталось возле острова. Наказание последовало незамедлительно. 23 мая эсминцы «Кашмир» и «Келли» были потоплены пикировщиками. Их командам повезло, третий эсминец группы отбил все атаки и спас почти всех уцелевших.

Адмирал Каннингхэм сдержал обещание, но его флот понес тяжелые потери. Успехи немцев оказались впечатляющими, но штаб VIII авиакорпуса впал в эй-



форию и сообщил о потоплении 7 крейсеров, 8 эсминцев, 2 подводных лодок и 5 торпедных катеров, что было все-таки преувеличением.

25 мая к острову из Александрии отправилась большая эскадра в составе 2 линкоров, 1 авианосца и 8 эсминцев. Каннингхэм решил нанести удар по аэродрому противника на острове Скарпанто. Одновременно для проверки сообщения о новом морском конвое (сообщение оказалось ложным) вышла эскадра из 2 легких крейсеров и 3 эсминцев.

На рассвете 26 мая авианосец поднял ударную группу из 4 «Альбакоров» и 5 «Фулмаров». Если уж сами англичане не берут слова «ударная группа» в кавычки, то и мы не будем. Они сумели уничтожить несколько самолетов, но возмездие было быстрым и действенным. «Формидебл» получил 2 попадания в полетную палубу и надолго отправился на ремонт. Были также повреждены линкор «Барэм» и эсминец «Нубизн».

В боях на острове сложилось зыбкое равновесие, верх не могли взять ни те, ни другие, причем обе стороны считали свое положение хуже. В таких случаях побеждает тот, чьи нервы крепче, крепче они оказались у немцев. Английское командование приняло решение начать эвакуацию, и решать новую задачу пришлось уже потрепанному Средиземноморскому флоту адмирала Каннингхэма. Это стоило ему новых потерь. 28 мая был потоплен эсминец «Империял», 29 мая – эсминец «Хируорд», повреждения получили крейсера «Дидо», «Орион» и «Перт». Особенно тяжелые последствия вызвало попадание бомбы в «Орион». Она взо-

***Поврежденный «Орион» вскоре после прибытия в Александрию, июнь 1941 г.***

рвалась в кубрике, переполненном солдатами, погибло 260 человек и было ранено еще 280. В какой-то момент возникла идея прекратить эвакуацию, так как флот нес слишком большие потери. Но адмирал Каннингхэм отрезал: «Чтобы построить новый корабль нужно три года, чтобы создать новую традицию – триста лет. Продолжать эвакуацию!»

И она продолжилась, хотя 1 июня англичане потеряли еще один крейсер. Немецкие самолеты атаковали крейсер ПВО «Калькутта», вышедший из Александрии навстречу возвращающимся с Крита кораблям. Бои на Крите завершились капитуляцией остатков войск союзников и полным разгромом Средиземноморского флота. Если ранее авиация доказала, что может бороться с легкими кораблями, то в мае 1941 года стало очевидно: самолет стал серьезной опасностью и для тяжелых кораблей. Но «серьезный» еще не означает «смертельный». Дело в том, что у немцев не было торпедоносцев. Это исправили японцы, которые пошли дальше англичан, но лишь американцы в 1943 году завершили очередной переворот в военно-морском искусстве.

После окончания битвы за Крит на Средиземном море наступило относительное затишье, обе стороны зализывали раны и готовились к новым сражениям, которые развивались уже совершенно неожиданным образом.



# Уход линейных кораблей

Опорой всей британской стратегии на Средиземноморском театре была Мальта. В начале войны паркетные стратеги, испугавшись до судорог, предложили было оставить остров на милость победоносных макоронников, но трезвые адмиралы Средиземноморского флота послали лондонских мудрецов куда следует.

Если верить нашей историографии, то термина «конвойная битва» или *«convoy battle»* просто нет. Не существует его, не существует в принципе. Для наших адмиралов, а вслед за ними и для историков, которые в силу объективных обстоятельств носили погоны со звездами не того калибра и были вынуждены преданно заглядывать адмиралам в рот, проводка морского конвоя, похоже, представлялась даже не военной операцией. Где уж тут говорить о битве, это просто арифметическая задачка из учебника для четвертого класса: «Из пункта А в пункт Б вышел товарный поезд. Из пункта Б в пункт А навстречу ему вышел пассажирский...» И так далее. Самым наглядным примером такого вопиющего непонимания были истории с конвоями PQ-17 и PQ-18. Наше политическое (ну ему-то такой взгляд еще простителен) и военное руководство смотрело на происходящее, но просто не понимало его сути. Перечитайте телеграммы Сталина, перечитайте мемуары адмиралов Кузнецова и Головки. До них так и не дошло, что имели место две крупнейшие битвы стратегического масштаба. Первая завершилась тяжелейшим поражением союзников, даже разгромом, во второй неимоверным напряжением сил англичанам удалось одержать тяжелую, кровавую победу. Нет, по мнению нашего командования не произошло решительно ничего замечательного. Просто на железнодорожной ветке из пункта А в пункт Б кто-то неправильно перевел стрелку, и один состав кувыркнулся с насыпи, хотя и не целиком. Да, неприятное происшествие, но не более того. И единственное, что их волнует – это задержка с прибытием очередного товарного состава. О чем тут вообще говорить, если даже термин «Битва за Атлантику» неизменно сопровождался эпитетами «так называемая» или «пресловутая». При этом за Эль-Аламейном, Дюнкерком, Арденнами право называться «битвой» все-таки сохранялось. А вот огромную кампанию решающего стратегического масштаба наше командование, наша историческая и военная наука не видели в упор. Между прочим, рекомендую хотя бы для сравнения посмотреть состав сил Королевского флота, привлекаемых для обеспечения проводки любого из полярных конвоев, и силы, которые англичане бросили в погоню за «Бисмарком». Они заметно превышают весь численный состав советского ВМФ на тот момент. При том, что «Бисмарк» вышел в океан один-единственный раз, а полярные конвои отправлялись чуть ли не ежемесячно.

Интересен еще один нюанс. Я достаточно хорошо знаком с западной историографией, так вот, даже те авторы, которые искренне (или неискренне) называют Эль-Аламейн и Монте-Кассино решающими битвами Второй мировой войны, нигде и никогда не употребляют термин *«so called»* – «так называемый» – по отношению к событиям на Восточном фронте. А у нас –

свободно и даже обязательно. Нет, большевистское хамство, по-видимому, неистребимо, как не истребим класс люмпенов, в адмиральских погонах и без них. Нет, люмпен-адмиралы – это чисто российское явление.

О чем, собственно, можно говорить, если даже злосчастный Таллинский переход у нас не заслужил определения «битва». Так, мелочь, либо «переход», либо «эвакуация». Иногда попадаете «операция», но не чаще одного раза из пяти. Причем дело не в привычной тенденции замалчивать чудовищные потери в людях и кораблях. Суть в том, что основной удар пришелся на транспорты, а это вовсе не военные корабли. И, следовательно, о результатах Таллинского перехода должна голова болеть у Министерства морского транспорта, а не у главнокомандующего ВМФ. Вы будете смеяться, но первые сведения о наших потерях во время этой битвы я увидел в книге «История мореплавания», выпущенной в 1972 году в издательстве «Транспорт», как «учебное пособие для высших учебных заведений ММФ». Все воениздатовские книги хранили гордое молчание на сей предмет. Прочитав адмирала Кузнецова: «Попытка врага уничтожить силами авиации основной костяк кораблей КБФ оказалась безуспешной», остальные издания пишут то же самое. Причем я совершенно убежден: это ни в коем случае не лицемерие. Наши моряки **действительно так думали**. «Киров» уцелел, а потоплено там 20, 50 или 80 транспортов – уже не важно.

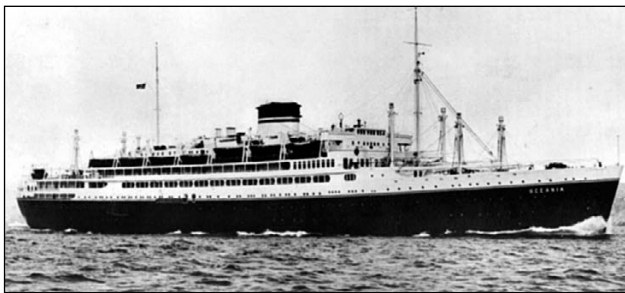
Поэтому даже представить себе, что какой-то конвой мог иметь стратегическое значение, наши адмиралы не могли органически. А такие конвои англичанам приходилось проводить не единожды. Самым хорошим примером являются многочисленные конвои WS – «Специальные Уинстона», которые доставляли войска и оружие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

Но, разумеется, совершенно отдельно для англичан стоят мальтийские конвои. Это видно хотя бы из того, что каждый из них получал отдельное название – «Гарпун», «Вигерес», «Пьедестал» и так далее. То есть командование Королевского флота рассматривало каждый из них как специальную операцию, а не дежурную проводку группы транспортов. Даже на том же Средиземноморском театре было множество литерных конвоев, всякие там MG, MA и тому подобные, хотя в 1941 году переход в Грецию был немногим менее опасен, чем прорыв на Мальту. И все-таки, Мальтийские конвои занимали совершенно особое положение. Они дают нам прекрасное представление о том, как развивались конвойные битвы, когда охоту за транспортами начинали не одни только подводные лодки, как это было в Атлантике. Им на помощь приходили авиация и надводные корабли, и тогда провести конвой становилось в сто раз сложнее.

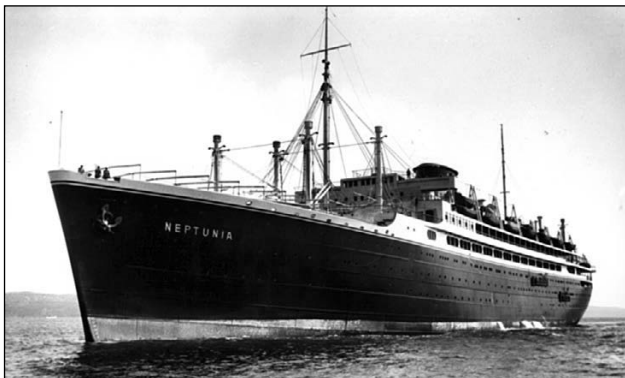
\* \* \*

Как мы уже сказали, в 1942 году борьба за господство на море плавно трансформировалась в одну непрерывную конвойную битву. После битвы у Матапана итальянцы и думать забыли о каких-то там генераль-





**Итальянские лайнеры «Океания» (вверху) и «Нептуния» (внизу), потопленные подводной лодкой «Апхолдер» 18 сентября 1941 г.**



ных сражениях, сосредоточившись на решении менее эффектных, но гораздо более насущных задач. И если стараниями британских историков мальтийские конвои описаны довольно неплохо, то история ливийских конвоев известна гораздо меньше, хотя там происходили не менее интересные события. К тому же итальянцам приходилось прилагать ничуть не меньше усилий, чтобы благополучно довести конвои до Триполи и Бенгази.

Все началось в октябре 1941 года, когда британские подводные лодки отправили на дно атлантичес-

кие лайнеры «Нептуния» и «Океания», которые использовались для перевозки войск. В результате итальянцам пришлось начать использовать для перевозок военные корабли, так что «Токийский экспресс» следовало бы по справедливости именовать «Ливийским экспрессом». Этого не случилось, наверное, потому что итальянцы не сразу отказались от идеи использовать транспорты.

В середине ноября случилась первая из настоящих катастроф. Итальянцы попытались отправить в Африку большой конвой из 8 транспортов в сопровождении 6 эсминцев. Прикрывать конвой «Бета» должны были 2 тяжелых крейсера и 4 эсминца, в воздухе патрулировали самолеты. Однако с Мальты вышло Соединение К в составе 2 маленьких легких крейсеров и 2 эсминцев, построенных в варианте ПВО, то есть имевших только 102-мм орудия. Всего за 40 минут конвой был полностью уничтожен, были потоплены все 8 транспортов и эсминцев. Еще один эсминец был поврежден, и на следующий день во время буксировки его добила английская подводная лодка. После этого для сопровождения конвоев итальянцы начали использовать линейные корабли.

Дальше – больше. 13 декабря 2 итальянских легких крейсера, шедший в Африку с грузом бензина, были у мыса Бон перехвачены и потоплены 4 британскими эсминцами. Первый из ливийских экспрессов полетел под откос. Когда в тот же день в Африку отправился конвой М.41 (8 транспортов и 5 эсминцев), его уже прикрывали новейшие линкоры «Литторн» и «Витторио Венето» в сопровождении 4 эсминцев и 2 миноносцев. Увы, им не повезло. Сначала подводная лодка «Апрайт» потопила 2 транспорта, потом еще 2 транспорта столкнулись и были вынуждены вернуться, и,

**Эсминцы 4-й флотилии входят в гавань Ла-Валетты после боя у мыса Бон, 14 декабря 1941 г. На переднем плане – «Исаак Свеерс», за ним видны «Маори» и «Лиджен». Справа – крейсера Соединения «К» («Аурора» и «Пенелопа»), слева, за дымом, виден эсминец «Лэнс»**





наконец, подводная лодка «Эрдж» торпедировала и повредила «Витторио Венето». В результате конвой вернулся назад.

После этого 16 декабря уцелевшие 4 транспорта вышли в море в сопровождении 7 эсминцев и миноносца. Ближнее прикрытие конвоя М.42 осуществляли линкор «Кайо Дуилио», 3 легких крейсера и 3 эсминца.



*Кадры кинохроники, запечатлевшие гибель линкора «Барэм»*

**«Арк Ройал» через несколько минут после попадания торпеды. Авианосец уже имеет крен на правый борт, но еще движется по инерции**

В состав дальнего прикрытия вошли линкоры «Литторио», «Андреа Дориа» и «Джулио Чезаре», 2 тяжелых крейсера и 10 эсминцев. По случайному совпадению за день до этого из Александрии на Мальту вышел быстходный транспорт «Бреконшир», 3 легких крейсера и 8 эсминцев. Навстречу ему с Мальты вышло Соединение К. В сумерках 16 декабря противники встретились. Памятуя о горьком опыте ночного боя у Матапана, итальянцы вели себя крайне осторожно. «Литторио» открыл огонь по англичанам из 381-мм орудий, но бой продолжался всего 11 минут. Ни один из британских кораблей серьезно не пострадал, только осколочные пробоины от близких разрывов. Итальянский конвой добрался до цели, но готов спорить на что угодно: до войны итальянские адмиралы даже в кошмарном сне представить не могли, что для сопровождения 4 транспортов придется выделять 4 линкора. Вот насколько реалии войны отличались от довоенных теорий.

Впрочем, не следует думать, что это была односторонняя война, конец 1941 года принес англичанам еще больше неприятностей. 13 ноября подводная лодка U-81 торпедировала и потопила авианосец «Арк Ройял», 14 ноября U-557 потопила легкий крейсер «Галатея», 25 ноября U-331 потопила линкор «Барэм», а завершилось все дерзким рейдом итальянских боевых пловцов в Александрию.

19 декабря подводная лодка «Шире» подкралась к самому входу в порт, что хорошо говорит о состоянии ПЛО британского Средиземноморского флота, и выпустила управляемые торпеды. Они прошли сетевое ограждение, приоткрытое, чтобы пропустить 3 эсминца. Несмотря на массу технических неполадок, итальянцы сумели установить магнитные мины на днище линкоров «Вэлиант» и «Куин Элизабет». Третий экипаж попытался отыскать в гавани несуществующий авианосец и, в конце концов, установил мину на корпусе большого норвежского танкера «Сагона».

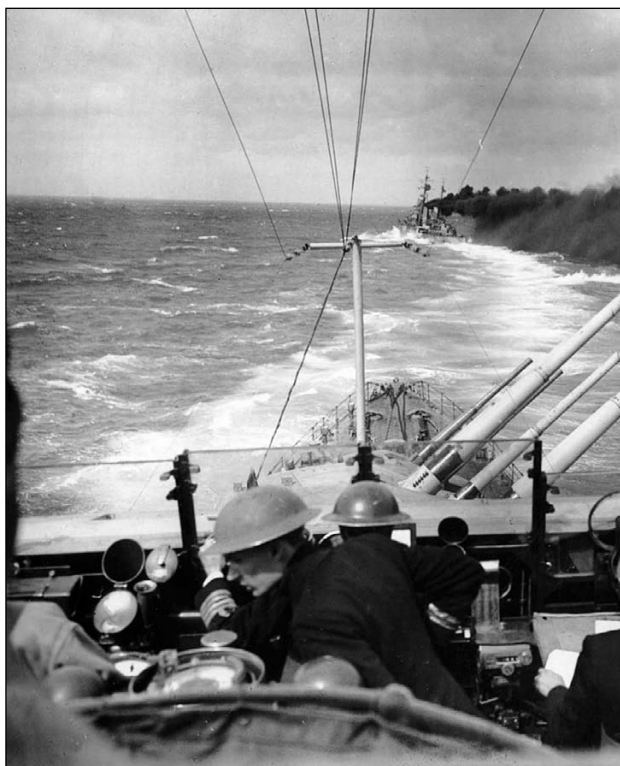
Операция завершилась полным успехом, оба линкора получили серьезные повреждения и сели на дно гавани. Но, как говорится, здесь тебе не тут. Англичане сумели поднять оба корабля и отремонтировать, хотя ремонт затянулся на целый год. Танкеру вообще оторвало корму, а сверх программы был поврежден эсминец «Джервис», заправлявшийся с него. Вдобавок в этот же день Соединение К вылетело на мины и потеряло легкий крейсер и эсминец. В результате со-

здалось положение когда, как сказал классик, итальянцы не хотели жить по-старому, в смысле, держать курс на генеральное сражение, а англичане не могли участвовать в нем по причине отсутствия исправных линкоров. Но не следует думать, что это хоть немного облегчило положение «Оси», хотя итальянский флот получил вожденное господство на море. Чтобы им воспользоваться, требовалось иметь флот, а не сборище кораблей.

Итальянцы были настолько запуганы ужасным британским флотом, что конвой М.43 (6 транспортов, 7 эсминцев и 5 миноносцев), отправленный в Африку в начале января, прикрывали 3 линкора, 6 крейсеров и 10 эсминцев. Вдобавок пришлось задействовать самолеты немецких II и X авиакорпусов. Проводка следующего конвоя Т.18 превратилась в почти такую же масштабную операцию. 5 транспортов шли в сопровождении 6 эсминцев и 2 миноносцев, прикрывали их линкор, 3 крейсера и 8 эсминцев. Не удивительно, что запасы нефти итальянского флота таяли не по дням, а по часам.

Впрочем, положение англичан было ничуть не лучше. Требовалось как-то снабжать Мальту, а кораблей для сопровождения конвоев не осталось. Операции сопровождалась серьезными потерями и далеко не всегда были удачными. Но в конце марта 1942 года произошел бой, после которого на итальянском флоте можно было смело ставить крест. Из Александрии вышел конвой MW-10 – 4 транспорта в сопровождении крейсера ПВО и 7 эскортных миноносцев, один из которых сразу же был потоплен немецкой подводной лодкой. Его должны были прикрывать 4 легких крейсера и 11 эсминцев. Итальянцы по данным разведки сделали вывод, что готовится серьезная операция, и отправили в море две эскадры, состоящие из линкора «Литторио», 2 тяжелых и легкого крейсера и 7 эсминцев. Противники встретились 22 марта в районе залива Сирт.

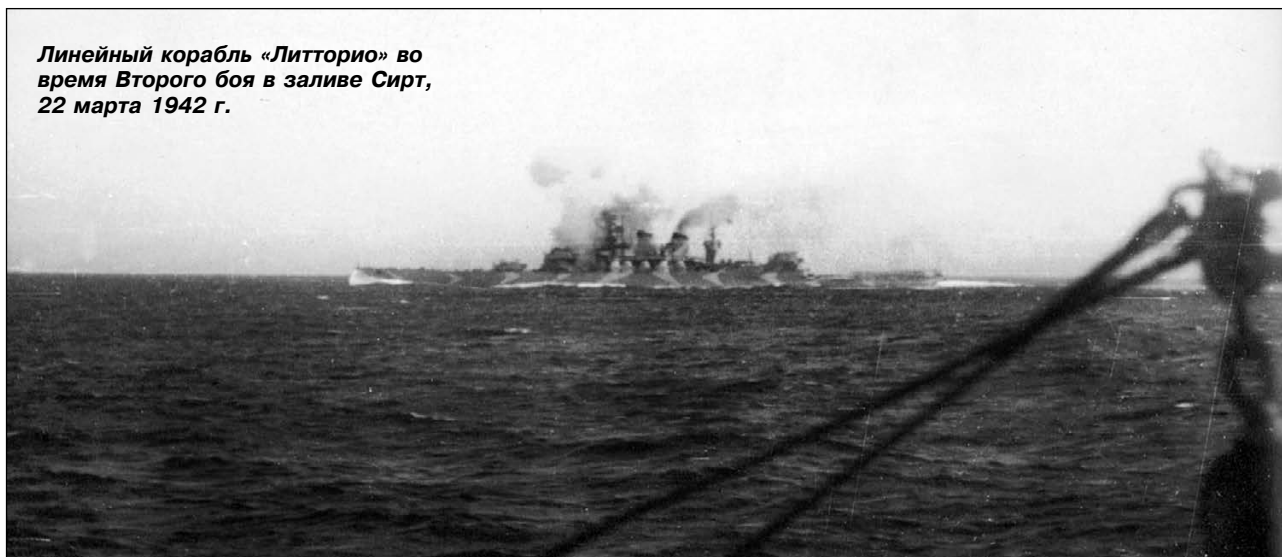
На сей раз у итальянцев не имелось отговорок, что все происходило в сумерках, и они опасались ночного боя. В 14.24 итальянские крейсера встретили конвой и поспешно шарахнулись прочь, «чтобы навести против-



**На мостике крейсера «Юриалес» во время Второго боя в заливе Сирт. Впереди виден флагманский «Клеопатра», ставящий дымовую завесу**

ника на свой линкор». Разумеется, англичане не стали их преследовать, а постарались прикрыть транспорты дымовой завесой. В 16.18 на месте боя появился «Литторио», но решительно ничего не изменилось. Итальянские корабли вели sporadическую стрельбу, англичане ставили дымовые завесы и делали вид, что идут в торпедные атаки. Этот цирк продолжался до 18.58, когда все-таки стемнело. Итальянские адмира-

**Линейный корабль «Литторио» во время Второго боя в заливе Сирт, 22 марта 1942 г.**





**Эсминец «Киплинг» выходит в атаку на итальянскую эскадру. Благодаря британской пропаганде этот снимок стал символом Второго боя в заливе Сирт**

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

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

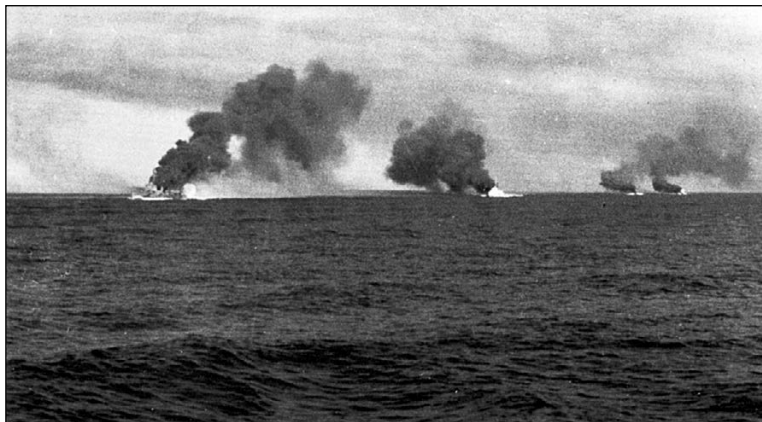
лы с чувством выполненного долга прервали бой и повернули назад в Таранто. Англичане с чувством выполненного долга проследовали на Мальту. В ходе боя не был потоплен ни один корабль, серьезных повреждений также никто не получил. Зато уже после боя в шторм затонули 2 итальянских эсминца, хотя та же самая погода никак не помешала англичанам.

Итальянцы не любят рассказывать об этом бое по вполне понятным причинам. Но в последнее время положение начало меняться, причем особенно потешно выглядят рассуждения Дж. Садковича, который уверенно рассуждает о моральной победе итальянцев. Еще бы! Ведь линкор и 2 тяжелых крейсера заставили отойти целых 3 легких крейсера, из которых два были вооружены аж 133-мм орудиями, а третий имел целых шесть штук 152-мм пушек...

Но положение Мальты все равно оставалось критическим, и это вынудило англичан отправить еще несколько конвоев, только теперь с запада из Гибралтара, так как в Александрии просто не осталось кораблей.

К этому времени для союзников ситуация на Средиземноморском театре сложилась очень тяжелая. Войска Роммеля

его, приходилось капитулировать. И опять же, в который раз перед нами проявляется коренное различие образа мышления «загнивающей буржуазии» и истинных коммунистов-ленинцев. Они предпочли закопать на Пискаревском кладбище 800 тысяч ленинградцев (это по самым оптимистическим оценкам, сколько их погибло на самом деле, мы не узнаем никогда), но не сдавать «колыбель революции». Избави бог, я не утверждаю, что следовало сдать Ленинград. Я просто сухо констатирую, что советское командование даже не думало (какое там – пыталось) проводить никаких операций, подобных «Пьедесталу». Мрут себе – туда



**Эскорт конвоя «Гарпун» ставит дымовую завесу, 15 июня 1942 г.**

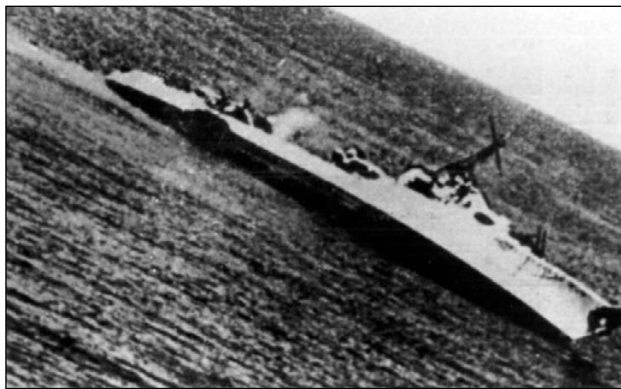
им и дорога. А вот коварные британские империалисты не могли допустить гибели мальтийцев. Хотя, казалось бы, что им до населения колонии. Не Бирмингем же, в конце-то концов. Но предпочли спасать, хотя это им стоило очень дорого.

В памяти были свежи провалы июньских операций «Гарпун» и «Вигерес», когда из 17 транспортов на Мальту удалось провести всего 2, поэтому командование Королевского флота решило не рисковать и привлекло для обеспечения конвоя совершенно неслыханные силы. Но и противник хорошо подготовился к встрече конвоя. Развернулась жестокая битва, в которой обе стороны понесли большие потери. Остров был спасен, англичане удержали свои позиции на Средиземноморском театре, и уже осенью 1942 года союзники перешли в контрнаступление по всем направлениям. Высадка в Марокко и Алжире, Эль-Аламейн... Битва действительно оказалась решающей. И конвоем «Пьедестал» завершилась легендарная сага Мальтийских конвоев британского флота, каждый из которых, безусловно, заслуживает отдельной книги.

Вообще-то из этого следует страшноватый вывод. После окончания Второй мировой Советский Союз собирался воевать со всем остальным миром вместе взятым, от Норвегии до Австралии включительно. Но вот вопрос: как собирались воевать наши доблестные адмиралы (Кузнецов, Горшков, Владимирский, Трибуц, Октябрьский, Юмашев и прочие), если они просто **не понимали**, с чем и с кем намерены воевать?! Они не имели опыта ни организации конвойных операций такого масштаба, ни опыта противодействия им.

Но вернемся на Средиземное море. Мальта в осаде. Остров может капитулировать в любой день. Мартовская попытка провести конвой из Александрии закончилась провалом. Из 4 транспортов 2 были потоплены в море, 2 прорвались на Мальту, но были уничтожены прямо в гавани еще до окончания разгрузки. Из примерно 40 000 тонн грузов остров получил только 7500 тонн. Британский флот для прикрытия конвоя использовал 4 легких крейсера, 1 крейсер ПВО, 18 эсминцев и эскортных миноносцев, но успеха не добился, зато – зато! – понес серьезные потери. 20 марта возле Тобрука подводная лодка U-652 торпедировала и потопила эскортный миноносец «Хейтроп», 24 марта возле Мальты подрывался на mine и затонул эскортный миноносец «Саутволд», 26 марта возле Сиди-Баррани подводная лодка U-652 торпедировала и потопила эсmineц «Ягуар». В тот же день на Мальте во время воздушных налетов были потоплены эсmineц «Лиджен» и подводная лодка P-39.

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



**Последние минуты английского эсминца «Бедуина», 15 июня 1942 г. Хорошо видна пробоина в районе кормовой надстройки – результат попадания торпеды**

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

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

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

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

Попытки провести конвой с востока из Александрии провалились, и тогда в Адмиралтействе родился план попытаться провести конвой с запада через Гибралтар, даже не провести, а прорваться силой. Для этого конвой из 14 торговых судов получил неслыханно сильный эскорт – 2 линкора, 4 авианосца, 7 легких



**Авианосцы «Индомитэбл», «Викториес» и «Игл». Проводка конвоя «Пьедестал»**



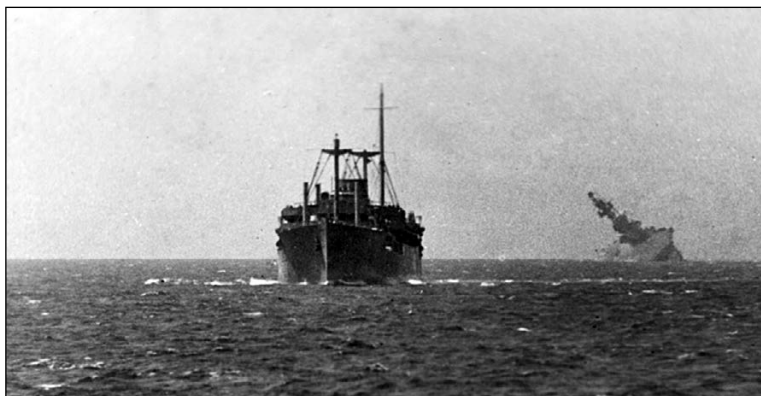
крейсеров и 32 эсминца. Конвой «Пьедестал» вообще выделяется среди любых конвойных операций. Просто взгляните на силы, привлеченные к этой операции. До создания Британского Тихоокеанского флота и Оперативного Соединения 57 ни разу еще англичане не сводили вместе 4 своих авианосца. А уж включить их в непосредственное сопровождение конвоя... Такого, между прочим, не было ни разу за всю войну ни на одном театре. И это было не случайно, англичанам требовался успех любой ценой.

Кстати, мало кто знает, но в охране конвоя находился и эсминец «Кеппел» под командованием одного из анти-героев PQ-17 капитана 2 ранга Брума, который метался по всем океанам, словно водовоз на пожаре. Июль 1942 года, Арктика, сопровождение конвоя PQ-17. Август 1942 года, Средиземное море, сопровождение конвоя «Пьедестал». Сентябрь 1942 года, Арктика, сопровождение конвоя PQ-18. При этом учтите, что мечется по всем океанам корабль, построенный четверть века назад. Интересно, от хорошей ли жизни англичанам приходилось так усиленно эксплуатировать корабли прошлой войны?

Для сопровождения конвоя были выбраны линкоры «Нельсон» и «Родней», вооруженные 406-мм орудиями, поэтому эскорт мог свободно вступить в бой со всем итальянским флотом, даже если бы итальянцы рискнули выйти в море. Но командование итальянского флота предпочло пойти испытанным путем, сделав главную ставку на немецкую авиацию и подводные лодки. Конечно, 4 британских авианосца представляли собой серьезную силу, но против них командование «Оси» сосредоточило 784 самолета.

Первая стычка имела место рано утром 11 августа, когда подводная лодка U-73, прорвав кольцо охранения, всадила 4 торпеды в авианосец «Игл». Старый корабль не мог выдержать такого удара, он быстро перевернулся и затонул. Единственным утешением англичанам стало то, что корабли сопровождения спасли почти всю команду. В этот же день авианосец «Фьюриес» отправил на Мальту 37 «Спитфайров» и покинул конвой, так как его задача была выполнена. Сопровождавший его эсминец «Вулверин» протаранил и по-

**Гибель авианосца «Игл»**



### **Повреждения авианосца «Индомитебл» в ходе проводки конвоя «Пьедестал»**

топил итальянскую подводную лодку «Дагабур», но при этом так сильно повредил форштевень, что был вынужден уйти в Гибралтар. Вечером того же дня конвой подвергся сильнейшим воздушным атакам, которые пока были безуспешными.

Днем 12 августа начались новые воздушные атаки, которые безуспешно пытались отразить авианосные истребители. Но им элементарно не хватало скорости, чтобы догнать бомбардировщики Ju-88! Атаку удалось отбить, хотя в ней участвовали 138 самолетов! Потом эсминец «Итюрисл» протаранил и потопил итальянскую подводную лодку «Кобальто», но тоже получил при этом серьезные повреждения. После этого последовало несколько схваток между подводными лодками и эсминцами охранения, которые завершились вничью, а 18.35 конвой атаковали еще 98 самолетов. Эсминец «Форсайт» был торпедирован и потерял ход, поэтому на следующее утро его пришлось затопить. Авианосец «Индомитебл» получил 2 попадания бомбами и на год отправился на ремонт. Вскоре после этого линкоры и единственный исправный авианосец «Викторис» повернули назад в Гибралтар. Но на этом испытания конвоя не завершились, уже в сумерках он был атакован итальянской подводной лодкой «Аксум», которая сделала очень удачный торпедный залп, повредив крейсера «Нигерия» и «Каир» и танкер «Огайо». Из строя разом вышли оба корабля наведения истребителей! Если «Нигерия» и «Огайо» выдержали удар, то «Каир» после попадания 2 торпед затонул.

Однако до Мальты было еще далеко, подводная лодка «Аладжи» торпедировала крейсер «Кения», который, несмотря на повреждения, остался с конвоем. Ночью, когда конвой проходил через узости между Африкой и Сицилией, он был атакован торпедными катерами. Они повредили крейсер «Манчестер», который тоже пришлось затопить, эскорт таял буквально на глазах. После этого не погиб ни один военный корабль, но весь день 13 августа немецкие самолеты занимались охотой за транспортом. Для мальтийских конвоев отбирались быстроходные и хорошо вооруженные суда, но это плохо помогало при массированных воздушных атаках. В результате из 14 судов до Мальты добрались только 5, причем 2 из них были повреждены, а танкер «Огайо» поврежден настолько тяжело, что с него откачали топливо и потом затопили. Англичане еще легко отделались, так как эскадра итальянских крейсеров, высланная для атаки конвоя, в свою очередь налетела на завесу британских подводных лодок. Крейсера «Больцано» и «Муцио Аттендоло» были торпедированы и повреждены, после чего атака не состоялась. Этот конвой позволил Мальте продержаться еще некоторое время, а в ноябре 1942 года союзники высадились в Тунисе, и командование «Оси» просто забыло о надоедливом острове.

Почему мы рассказали об истории этого конвоя? Она стала доказательством очевидной истины: каж-



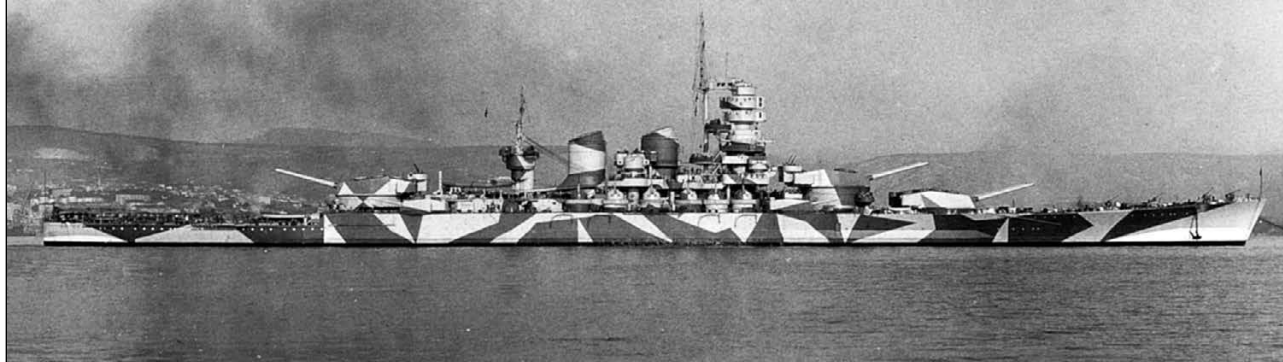
дый авианосец хорош настолько, насколько хороши его самолеты. «Индомитебл» и «Викторис», входившие в состав главных сил Королевского флота фактически не сумели отразить ни одной атаки. Их «Си Харрикейны» и «Фулмары» могли разве что напугать пилотов Ju-88 и Ju-87, но не более того. А с осени 1942 года морская война на Средиземном море становится настолько правильной, что теряет всякий интерес. Начинает работать подавляющее превосходство союзников в силах, и все завершается в сентябре 1943 года переходом капитулировавшего итальянского флота на Мальту. Еще одна интересная подробность: ветеран двух мировых войн линкор «Уорспайт» становится участником двух уникальных событий. В 1918 году он принимает капитуляцию германского флота, а в 1943-м – итальянского. Жаль, что после получения тяжелых повреждений в 1944 году он не смог участвовать в морском параде в Токийской бухте осенью 1945 года, это было бы просто фантастически...

\* \* \*

Дальнейшие события на Средиземном море уже не столь интересны, потому что конвойные битвы также плавно и постепенно перетекли в малую войну, где главными действующими лицами стали эскадренные миноносцы. Крейсера в боях участвовали, как говорится, по большим праздникам, а линкоры окончательно превратились во «fleet in being». Да, союзники провели несколько крупных десантных операций, но это уже предмет совершенно отдельного разговора.

Если говорить коротко, к концу 1942 года положение на Средиземном море изменилось радикально. Войска «Оси» потерпели поражение под Эль-Аламейном, союзники высадились в Тунисе и Алжире, после чего немецко-итальянские войска откатились в Тунис. Борьба на морских коммуникациях вспыхнула с новой силой, хотя теперь союзникам уже не приходилось опасаться за свои линии снабжения. Зато для итальянского флота путь в Тунис превратился в «дорогу смерти», причем главную роль здесь играла авиация союзников. Тот же самый Садкович в своей книге вообще предпочитает умолчать о потерях итальянцев

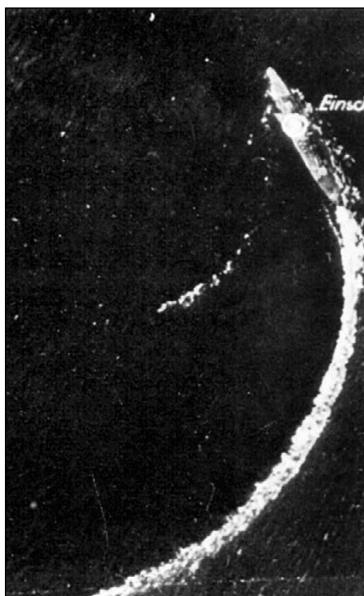
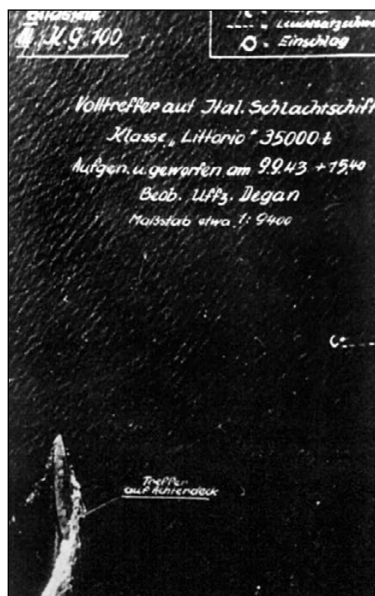
**Линейный корабль «Рома» в Триесте вскоре после вступления в строй, август 1942 г.**



**Слева: бомбаржировщики Do-217K-2 из состава III/KG100 на аэродроме в Южной Франции**

после октября 1942 года, как бы война вообще прекратилась после этой даты. Он сводит все к успешным перевозкам через Адриатику из Италии в Грецию... На самом деле потери при перевозках у Тунис в ноябре 1942-го – феврале 1943 года достигли 21%, а в марте – апреле подскочили до 42%. Немецкие самолеты, которые более года терроризировали британский флот, были вынуждены уйти в тень. Они не могли защитить свои конвои и не могли остановить союзные. Конечно, еще случались отдельные успехи, самым громким из которых стало потопление линкора «Рома» с помощью управляемых бомб «Fritz-X», но выправить положение Люфтваффе уже не могли.

Достаточно типичным для этого периода может считаться бой у банки Скерки, происшедший 2 декабря 1942 года. Английская эскадра контр-адмирала Харкурта в составе легких крейсеров «Аурора», «Сириус» и «Аргонот» и 2 эсминцев перехватила итальянский конвой из 4 транспортов в сопровождении 3 эсминцев и 2 миноносцев. Когда итальянцы заметили противника, они попытались отвернуть, но в результате два транспорта столкнулись, и строй рассыпался. Англичане в 0.38 открыли огонь по транспорту КТ-1 с дистанции всего 10 кабельтовых, и он практически сразу взорвался. Итальянские эсмин-



**Фотоснимки попадания управляемой бомбы в линкор «Рома», сделанные унтер-офицером Деганом через бомбовый прицел своего самолета**

### 15.52. Взрыв погребов линкора «Рома»

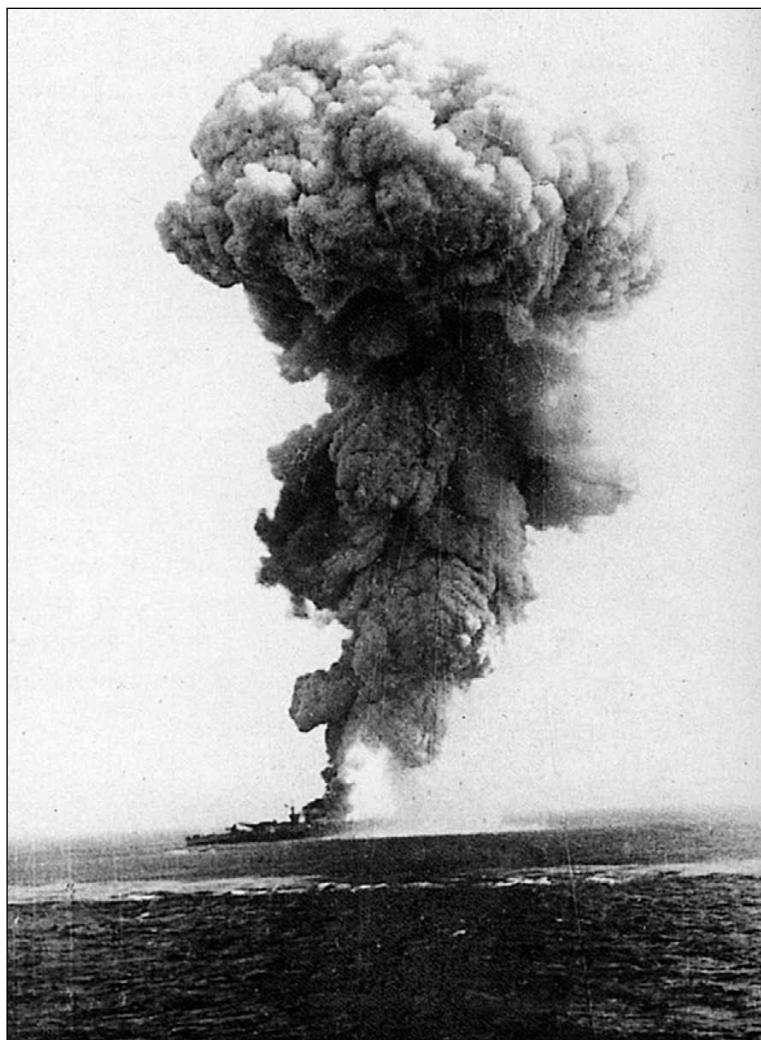
цы попытались контратаковать, но их торпеды прошли мимо. Впрочем, англичане тоже стреляли не слишком метко. Повторилась история конвоя «Дуйсбург» – Соединение Q по широкой дуге обходило конвой, расстреливая поочередно все, что только появлялось на перекрестии прицела. Эсминец «Фольгоре» попытался атаковать, однако в 0.52 получил несколько снарядов с крейсера «Аргонот» и превратился в пылающую руину. В 1.16 эсминец перевернулся и затонул. Все транспорты были уничтожены или получили такие повреждения, что их затопили сами итальянцы, причем на транспортах «Авентино» и «Пуччини» погибло более 1500 солдат. Эсминец «Да Рекко» получил тяжелейшие повреждения и потерял ход, погибло 118 человек команды, однако англичане его не добились. Эсминец «Пигафетта» утащил его на буксире в порт. Кстати интересно, что «Да Рекко» стал единственным эсминцем типа «Навигатори», пережившим войну.

Правда, англичанам пришлось заплатить за свой успех. В 6.30 недалеко от мыса Бон Соединение Q было атаковано германскими самолетами, которые повредили один эсминец и потопили второй. Но это уже ничего не изменило.

Как интересный пример малой войны, в которой совершенно неожиданно отличились итальянцы, следует упомянуть бой возле Бастии 9 сентября 1943 года. Как известно после капитуляции Италии корабли ее флота получили приказ перейти в порты, контролируемые союзниками. Немцы попытались этому помешать, где-то им это удалось, где-то нет. В частности, именно в ходе этих стычек был потоплен линкор «Рома», несколько эсминцев и миноносцев.

А вот в порту Бастия на Корсике разыгрались драматические события. Сначала немцы захватили город и порт вместе со стоящими там кораблями. Однако миноносец «Ализео» под командованием капитана 2 ранга Фечиа ди Коссато успел выскочить в море. Между прочим, командир миноносца ранее был награжден Рыцарским крестом за действия в Атлантике в качестве командира подводной лодки.

Итальянские войска перешли в контратаку и выбили немцев из города, те попытались эвакуироваться морем. На рассвете «Ализео» заметил выходящие из порта 2 охотника за подводными лодками UJ и 5 десантных барж MFP. Хотя силы были неравны, Фечиа ди Коссато атаковал противника и в 7.06 открыл огонь. Миноносец получил 88-мм снаряд в машинное отделение и временно потерял ход, но команда быстро исправила повреждение, и бой продолжился. В конце концов более тяжелые 100-мм итальянские снаряды сделали свое дело. Сначала в 8.20 взорвался UJ-2203, затем UJ-2219. затем «Ализео» взялся за десантные баржи и к 8.35 потопил 3 штуки. Оставшиеся



2 баржи были вдобавок обстреляны с берега и предпочли выброситься на мель. Немецкий конвой был уничтожен полностью. «Ализео» получил некоторые повреждения, но благополучно ушел на остров Эльба, а позднее 5 октября вместе с другими миноносцами перешел на Мальту.

Но эта история имела печальный конец. Фечиа ди Коссато не смог смириться с происходящими изменениями и попросту взбунтовался. Сначала, когда стало известно, что итальянские корабли могут быть переданы союзникам, он заявил что, получив такой приказ, просто откроет огонь. В июне 1944 года он отказался приносить присягу новому итальянскому правительству, заявив, что присягал королю. 22 июня он был арестован, но в результате на итальянских кораблях, стоящих в Таранто, начались волнения. Мятежника освободили, но от службы отстранили. Он остался жить в Неаполе. Фечиа ди Коссато 27 августа 1944 года застрелился, оставив письмо матери, в котором говорилось: «Вы знаете, что происходит сейчас в Италии. Нас позорно предали, и мы обнаружили, что совершили бесчестный поступок, ничего не добившись. Все это вызывает у меня чувство глубокой горечи, отвра-

щение к окружающим, что самое главное, презрение к самому себе». Итальянской Золотой медалью за доблесть он был награжден уже посмертно в 1949 году.

Однако война продолжалась, причем теперь на нее начали оказывать влияние события, происходившие очень далеко от моря. Летом и осенью 1944 года Красная Армия начала наступление на Балканах, угрожая отрезать немецкие войска в Греции. Поэтому пришлось начать эвакуацию войск не только из материковой Греции, но и с островов Эгейского моря. Еще более ситуация осложнилась, когда 12 сентября капитулировала Румыния. Союзники решили помешать этому, сформировав Соединение 120 в составе 7 крейсеров, 9 эсминцев и 11 эскортных миноносцев. Их действия поддерживали 7 эскортных авианосцев, которые вообще-то направлялись в Индийский океан, но немного задержались. Противопоставить этому немцы могли в лучшем случае захваченные итальянские эсминцы и миноносцы, поэтому бои носили очень односторонний характер. Немцы даже были вынуждены отправить на помощь из Триеста еще несколько кораблей, увы, таких же небольших.

Примером таких столкновений может служить бой в Салоникском заливе, когда британские эсминцы «Термагант» и «Таскен» перехватили маленький немецкий конвой. В ходе короткого боя англичане уничтожили весь эскорт – ТА-37 (бывший итальянский миноносец «Гладио»), UJ-2102, GK-62, но главный приз – транспорт «Зевс», на котором находилось более 1100 солдат – ускользнул. 10 октября советские войска перерезали железную дорогу Афины – Берлин, и тогда эвакуация превратилась в бегство. 12 октября немцы ушли из Афин в тот же день там высадились британские парашютисты. Вечером 19 октября те же эсминцы перехватили ТА-18 (бывший миноносец «Сольферино»), который в результате выбросился на берег. Греческие партизаны захватили корабль и расстреляли почти всю команду.

Всего к концу октября немцы потеряли 29 транспортов, 5 миноносцев, минный заградитель, несколько катеров. И все-таки примерно на дюжине островов остались немецкие гарнизоны, которым предстояло потихоньку вымирать от голода. 31 октября эскортные

авианосцы отправились дальше, в Эгейском море остались лишь 4 британских эсминца и переданные Греции эскортные миноносцы. Единственным их развлечением стала стрельба по немецким позициям, хотя никакого военного значения это уже не имело.

Но повторим: малая война продолжалась, только теперь она переместилась в Адриатику и Лигурию. Опять-таки небольшой пример, бой ночью 18 марта 1945 года в Лигурийском море. Британские эсминцы «Метеор» и «Лукаут» перехватили остатки немецкой 10-й флотилии миноносцев – ТА-24, ТА-29, ТА-32. Немцы намеревались поставить минное заграждение у берегов Корсики, но не получилось. «Лукаут» с помощью радара обнаружил противника в 3.10 на расстоянии 25 кабельтовых. Через 2 минуты эсминец выпустил торпеды и открыл огонь. ТА-29 повернул на противника, тогда как два остальных миноносца попытались удрать на север. «Лукаут» принялся расстреливать ТА-29 и занимался этим до 4.20, сблизившись до 10 кабельтовых. Тем временем подошел «Метеор» и атаковал уходящие корабли. Одна из его торпед в 4.05 попала в ТА-24, который взорвался и затонул.

Но более типичным был все-таки бой у полуострова Пелешац. Сначала 17 августа 1944 года английские торпедные катера МТВ-657 и МТВ-653 вместе с артиллерийским катером MGB-658 потопили два маленьких транспорта – «Вега» и «Дора» – перевозившие оружие и боеприпасы в Дубровник. Сопровождавшие их десантные баржи не только не выполнили свою задачу, но и сами были уничтожены. На следующий день на поиск спасшихся были отправлены немецкие торпедные катера. В результате 19 августа в 3.57 катер S-57 налетел на те же самые британские катера, которые притаились в засаде. Катер был расстрелян, потерял ход и загорелся. Когда появились остальные немецкие катера, англичане отошли. Попытка буксировать поврежденный катер не удалась, немцы снялицелевших и взорвали катер.

Вот так завершилась грандиозная борьба за обладание Средиземным морем. Вместо артиллерийских дузлей грозных линейных кораблей – беспорядочная пальба мелкокалиберных автоматов с торпедных и артиллерийских катеров...





# Тихий океан: новые веяния

Первые полгода Тихоокеанской войны, как утверждают историки, перевернули всю военно-морскую науку, то есть совершили в ней переворот. На место старого линейного корабля пришел авианосец, и повинно в этом было так называемое Кидо Бутай, оно же Быстроходное авианосное соединение Императорского японского флота. Ну, куда же нам спорить с историками, украшенными адмиральскими эполетами, которых яростно поддерживают знатоки японских мурзилков типа «Сёкай-но кансэн» или «Гаккэн», хотя действительность выглядит много сложнее. Однако самое странное при этом, что ход военных действий полностью опрокинул все предвоенные расчеты как американских, так и японских адмиралов, а все трансформации происходили против их воли.

Нет, разумеется, мы не станем утверждать, что атака Пирл-Харбора была сиюминутной импровизацией, операцию тщательно планировали и готовили. Только это планирование опрокидывало все многолетние доктрины японского флота, которые, впрочем, не слишком отличались от доктрин остальных флотов, в том числе и американского. Ключевым его пунктом считалось генеральное сражение линейных флотов, хотя весь опыт предыдущей войны буквально вопиял против этого. Опыт бестолкового Ютландского сражения ничему адмиралов не научил, у них перед глазами по-прежнему маячил призрак Цусимы. Впрочем, обстановка на Тихоокеанском театре этому способствовала, ведь только здесь такое сражение все-таки могло состояться. В Европе пара германских линкоров никак не могла рассчитывать на успех при встрече с соединенным англо-французским флотом, а вступление в

войну Италии, напомним, было сиюминутной импровизацией Муссолини.

При этом господа японские адмиралы категорически отвергали и другие уроки Первой мировой войны. Они почему-то свято верили в том, что американцы буквально в первый день войны бросятся штурмовать берега Японии и будут разгромлены в оборонительном сражении, которое разыграется где-то у берегов Окинавы. Предположение, что противник не будет спешить и начнет постепенную войну на экономическое удушение Японии, используя уязвимость ее морских коммуникаций, не рассматривалось изначально. Именно этим объясняется пренебрежение развитием сил ПЛО, адмиралы Нихон Кайгун верили, что «война закончится к осенней жатве», поэтому японский торговый флот просто не успеет понести серьезные потери.

Развитие морской авиации позволило японцам отодвинуть район генерального сражения дальше в океан, в 1930-х годах предполагалось, что оно разыграется между островами Бонин и Марианскими, но главным действующим лицом операции по-прежнему оставались линейные корабли. Именно тогда родилось определение авианосца как некоего «уравнителя». Японцы принялись спешно укреплять острова Каролинские, Маршалловы, Марианские и Палау, стремясь превратить их в непотопляемые авианосцы.

План сражения выглядел примерно так. Сначала быстроходные эскадренные подводные лодки перехватывают американский флот и наносят ему ряд ударов, в ходе которых противник потеряет до 10% своих сил. Далее вступает в дело авиационный «уравнитель» — базовая и авианосная авиация, которая

*Парад японского флота, 1933 г.*

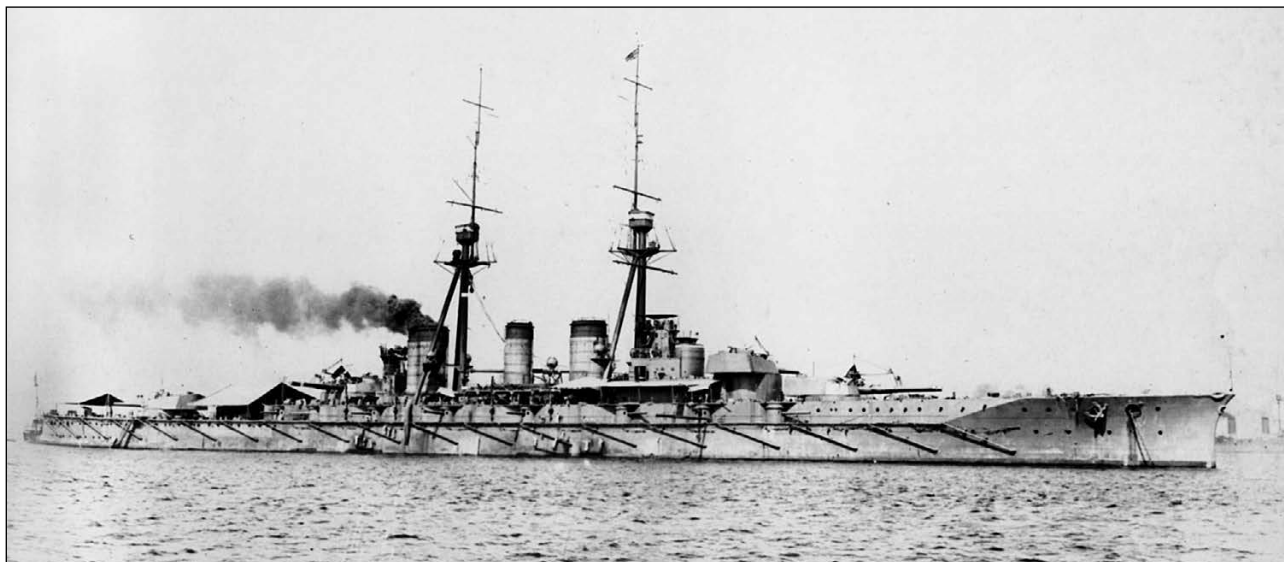


должна уничтожить еще 10% американского флота. Но так как даже после этого американский линейный флот оставался значительно сильнее японского, перед началом артиллерийской дуэли предполагалось нанести ему еще один удар, который должен был стать решающим. Линкоры фактически предназначались для уничтожения остатков американского флота. Кстати, предполагалось, что японцам будет противостоять до 16 американских линкоров.

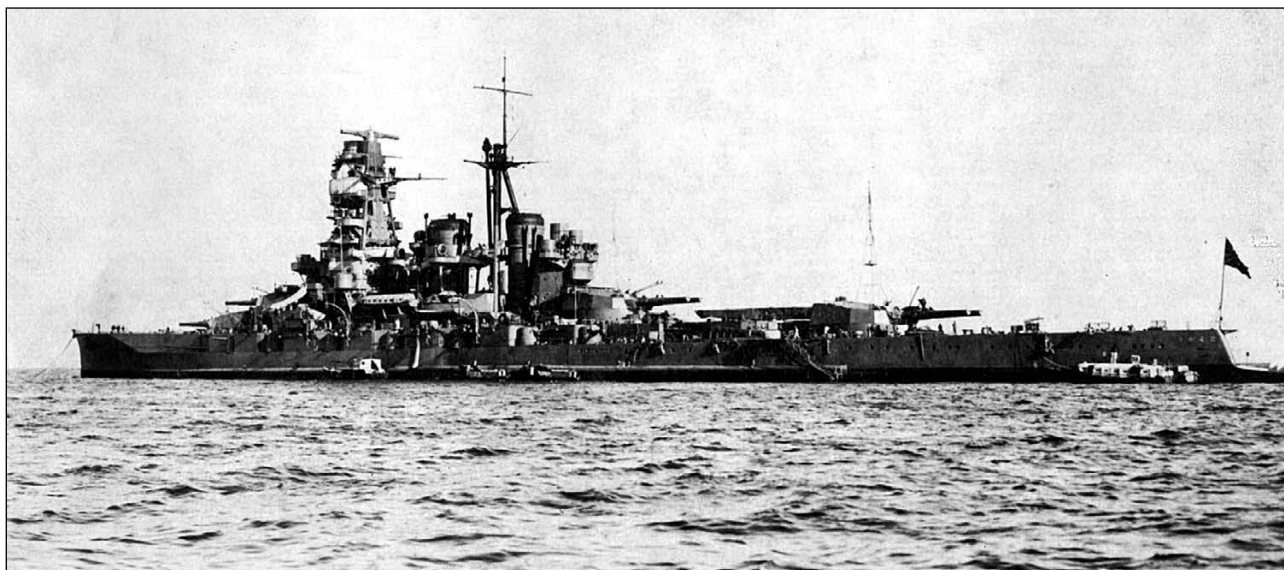
Этим волшебным средством должна была стать массированная ночная торпедная атака легких сил флота. Если российский флот отработал методы залповой торпедной стрельбы, то японцы эти методы развили и довели до полного абсурда. Предполагалось, что сначала японские корабли выпустят 130 торпед с дистанции около 10 миль. Именно для этого и создавались знаменитые торпеды «Лонг лэнс». На ос-

новании каких-то таинственных допущений японские адмиралы верили, что сумеют добиться 15% попаданий и 10 американских кораблей получат в общей сложности 20 попаданий.

Затем линейные крейсера типа «Конго» и тяжелые крейсера прорвут американское охранение и рассчитают путь своим эсминцам. Кстати, именно отсюда и вынырнуло определение тяжелых крейсеров типа «Како», как не то скаутов, не то лидеров. Причем здесь приказ был сформирован в типично японском стиле: погибнуть, но прорваться! После этого в дело вступали знаменитые торпедные крейсера типа «Китаками» при поддержке флотилии эсминцев. Они должны были стрелять торпедами с дистанции примерно 10 кабельтовых. Уцелевшие корабли должны были перезарядить торпедные аппараты и повторить атаку, после чего присоединялись к линейному флоту.



**Японский линейный крейсер «Конго», как и три однотипных ему корабля прошел в 1920-1930-х гг. череду модернизаций, радикально изменивших его внешний вид. На фото сверху «Конго» запечатлен в 1914 г., внизу – в 1937 г.**



**Знаменитое «длинное копье» – японская 610-мм кислородная торпеда тип 93**

Дневной бой начинался очередным торпедным залпом – 280 торпед! Лишь после этого в бой вступали линейные корабли, причем считалось, что к этому моменту успеет не более 10 американских линкоров, часть из которых будет повреждена. Затем, когда ситуация станет благоприятной, в атаку пойдут еще три флотилии эсминцев, которые окончательно добьют американцев.

А после этого и война закончится...

То есть, как мы видим, японцы совсем не предполагали сделать Кидо Бутай главной ударной силой своего флота. Между прочим, отголоски этого плана можно найти и в диспозиции японского флота в битве при Мидуэе, хотя именно эта диспозиция привела японцев к катастрофе. И насколько оправданными были такие расчеты, мы увидим немного позднее.

\* \* \*

Американцы при подготовке к войне составили целую кучу «Оранжевых» и «Радужных» планов, которые оказались столь же далеки от реальности, как и японские. Однако капитан 1 ранга МакМоррис, составлявший оперативные планы Тихоокеанского флота, ухитрился за свою деятельность получить орден «Легион почета» – «Legion of Merit». Так что же намеревались делать американцы?

Самое главное – они не собирались мчаться ни к берегам Японии, ни к Филиппинам. МакМоррис вообще предусмотрел серию булавочных уколов, которые должны были привести... А кто его знает, к чему привести, потому что основной идеей плана МакМорриса было: «Там увидим». При этом он исходил из тех же самых предположений, что и японцы, – противник незамедлительно бросится вперед, правда, не всеми силами. Чтобы парировать действия неприятеля, МакМоррис намеревался так раздробить силы Тихоокеанского флота, как это не снилось даже японским адмиралам.

Первое его предположение: японцы немедленно отправят свои крейсера для рейда по американским тылам с целью охоты за торговыми судами. Следовательно, этому нужно противодействовать, и 4 группы по 2 тяжелых крейсера в каждой отправлялись кто куда, даже на восток от Гавайев. 3 авианосца («Саратога», «Лексингтон» и «Энтерпрайз») в сопровождении крейсеров и эсминцев должны были нанести удары по базам японцев на Маршалловых островах – Эниветок, Вотье, Милли, Малоэлап. Кстати, этим соединением должен был командовать адмирал Хэлси. Здесь имеется одно серьезное отличие от японских планов, обусловленное наличием надежных самолетов сверхдальнего радиуса действия. Американцы полагались на разведку, которую бу-



дут вести с Мидуэя, Гавайев и Уэйка. Одновременно 20 подводных лодок планировалось развернуть на путях подхода японского флота со стороны метрополии. Ну а позади, не выходя за пределы действия базовых самолетов-разведчиков, болталась группа поддержки – 3 линкора. Еще 6 линкоров неспешно приводили себя в порядок в Пирл-Харборе и готовились к выходу в море.

После этого постепенно все силы Тихоокеанского флота собирались в два соединения – линкоры и авианосцы отдельно. Если японский флот все-таки отреагирует на провокацию, предполагалось дать ему бой, но даже в этом случае объединенный линейный флот не должен был покидать заветный район. Генеральное сражение предполагалось дать где-то на линии, соединяющей Уэйк и Мидуэй. «Если искать генерального сражения, оно должно состояться в районе, где нам окажут помощь базовые разведчики», – утверждали американские адмиралы. Авианосцам было приказано вести разведку и послужить приманкой для противника, ну а по возможности ослабить его предварительными ударами. Но первую скрипку в предстоящем сражении должна была сыграть знаменитая «Большая пятерка» – линкоры типа «Мэриленд» и «Калифорния», противопоставить которым японцы действительно ничего не могли. Их линкоры типов «Нагато» и «Исэ» все-таки были заметно слабее. Предполага-



**Линкоры Тихоокеанского флота США в Лонг-Биче, 1938 г. На переднем плане «Оклахома»**

лось, что линейный флот пробудет в море от четырех до шести недель, но что делать, если японцы не появятся, МакМоррис так и не придумал.

Впрочем, исход возможного сражения выглядит более чем сомнительным, ведь американцы не подозревали о наличии у японцев «Ямато», впрочем, непонятно, сумел бы он опровергнуть поговорку «Один в поле не воин». Зато у японцев имелось другое серьезное преимущество. В составе Объединенного Флота числилось 10 авианосцев, на которых базировалось около 500 самолетов. 3 американских авианосца имели всего лишь 250 самолетов, причем до начала операции. Сколько их останется после намеченных ударов по японским базам, предсказать было сложно. Вдобавок, даже Генеральный совет американского флота скептически смотрел на качество своих самолетов, которые «неэффективны в современных воздушных операциях», хотя такое мнение можно оспорить. Во всяком случае, злейший друг японских авианосцев «Доунтлесс» явно превосходил японский «Вэл».

То есть, как мы видим, и японские, и американские адмиралы готовились даже не к прошлой, а к позапрошлой войне. Ведь после Ютландской битвы следовало бы как минимум усомниться в перспективах генерального сражения линейных флотов. Но ведь не усомнились.

\* \* \*

Впрочем, осенью 1941 года все эти расчеты и планы полетели кувырком. Еще в начале года адмирал Ямамото заявил, что следует нанести удар по Пирл-

Харбору, чтобы нейтрализовать американский Тихоокеанский флот, который может угрожать продвижению в район южных ресурсов, что, собственно, и было главной целью войны. Правда, непонятно, почему он решил, что обладание сырьевой базой позволит слабой японской промышленности состязаться с американской в ходе затяжной войны. На всякий случай Ямамото даже вспомнил о рейде владивостокских крейсеров к восточному побережью Японии, которое вызвало настоящую панику. 10 апреля 1941 года был сформирован Первый воздушный флот, в который вошли 7 имевшихся тогда авианосцев, к началу войны их количество увеличилось до 10. Кстати, судя по дате, более чем вероятно, что на эту идею его натолкнул успешный удар англичан по итальянским линкорам в Таранто.

Однако Ямамото столкнулся с серьезным сопротивлением со стороны Морского Генерального штаба и, как ни странно, со стороны командования Первого воздушного флота, которому предстояло сыграть главную роль в этой операции. Они опасались, что отвлечение авианосцев на другое направление ослабит удар на юг. Начальник оперативного отдела штаба капитан 1 ранга Томиока подготовил длинный список возражений. Прежде всего, он подчеркивал рискованность такой операции, даже в ходе штабных игр получалось, что будет потоплено треть японских авианосцев. Главным же, по мнению Томиоки, было то, что подобная операция оказывалась совершенно бессмысленной, потому что американцы не бросятся, очертя голову, через океан, а ограничатся уда-

рами по Маршалловым островам. В этом случае можно будет дать генеральное сражение в полном соответствии с давно разработанными планами. Надо отдать должное Томиоке: он совершенно точно угадал вероятные действия Тихоокеанского флота в рамках плана «Рэйнбоу-5».

Споры продолжались даже после того, как началась подготовка рейда на Пирл-Харбор. Во время штабных учений в сентябре и октябре 1941 года эта атака прорабатывалась вне связи с общим планом действий! Точка была поставлена только в октябре, потому что в сентябре вошли в строй авианосцы «Сёкаку» и «Дзуйкаку», что позволило Ямамото великодушно выделить маленький «Рюдзё» для операций на южном направлении. Кроме того, 11-й Воздушный флот после долгих экспериментов дал гарантию, что истребители «Зеро» с Тайваня сумеют поддержать операции на Филиппинах. Наконец, 5 ноября был подписан оперативный приказ № 1 по Первому воздушному флоту. Жребий был брошен. Остается лишь гадать, почему Ямамото столь упрямо отставал план, который, по его собственным словам, должен был «разбудить спящего тигра».

А сейчас давайте попытаемся рассмотреть беспристрастно, что все-таки проис-



**Японские авианосцы на пути к Пирл-Харбору. вверху: на первом плане «Кага»  
Внизу: авианосец «Дзуйкаку», на заднем плане «Кага»**

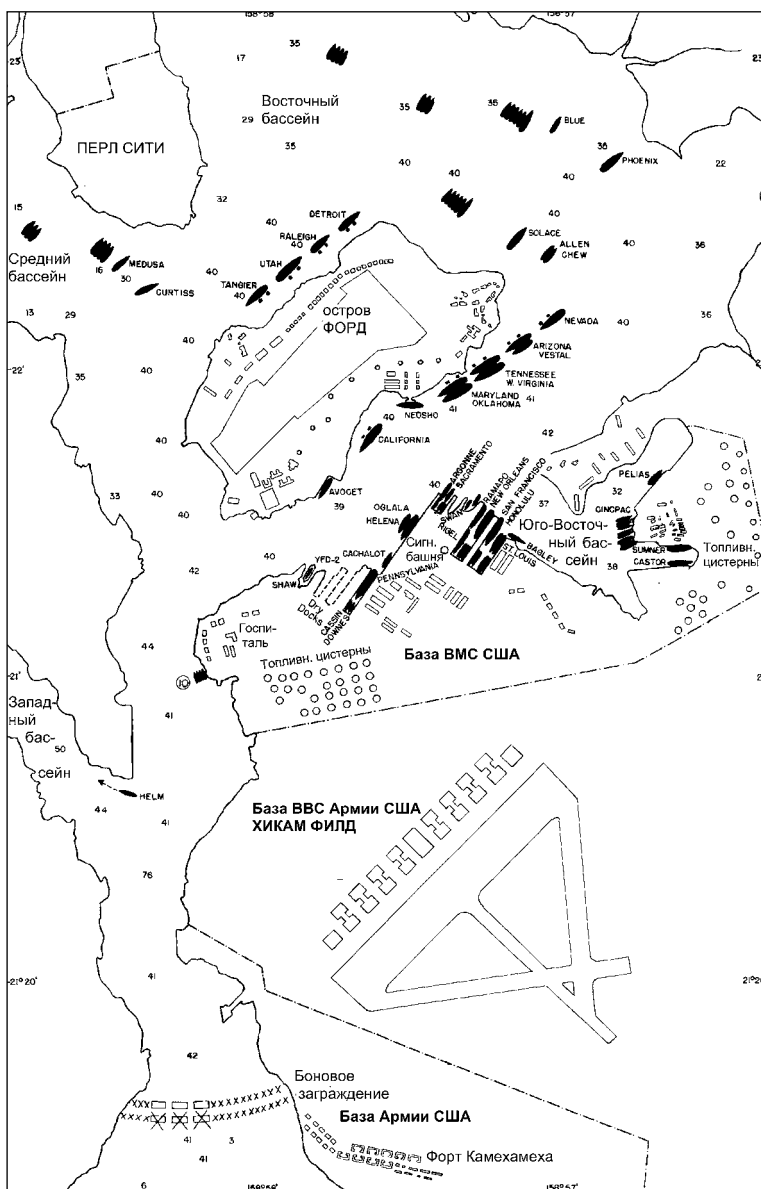
**Фотография Пирл-Харбора, сделанная с японского самолета в самом начале атаки (около 08.00). В центре снимка — остров Форд**

ходило вокруг Пирл-Харбора, до и после знаменитой атаки, потому что все, что происходило в тот роковой день описано достаточно хорошо, в частности, в наших книгах, посвященных линкорам и авианосцам. Упомянем лишь результаты налета. Было потоплено 5 американских линкоров — «Аризона», «Оклахома», «Калифорния», «Вест Вирджиния» прямо на стоянках, линкор «Невада» выбросился на мель, чтобы не затонуть на входном фарватере и тоже должен считаться потопленным, так как его сняли с мели только в феврале 1942 года. Всего из 130 находившихся в гавани кораблей было потоплено 12 и повреждено 9, уничтожено 164 самолета, повреждено 159. Японцы потеряли 29 самолетов, 74 были повреждены. Главный удар был нанесен линейным силам Тихоокеанского флота, остальные корабли японцев просто не интересовали, например, они даже не пытались бомбить стоянки подводных лодок.

Однако еще на стадии подготовки выявилась техническая отсталость японского флота и твердолобый догматизм, даже заскорузлость мышления японских адмиралов. Но давайте обо всем по порядку. Как известно, японцы так и не сумели создать нормальную бронебойную бомбу и были вынуждены использовать переделанные 410-мм снаряды линкоров типа «Муцу». Замена, скажем прямо, оказалась далеко не равноценной. Начнем с того, что разрывной заряд этой импровизированной бомбы был **вчетверо меньше**, чем у аналогичных британских и американских бомб. Это понятно, ведь снаряд подвергается огромным перегрузкам в момент выстрела, но в результате разрывное действие японских бомб оказалось невысоким.

Не все было ладно и с японскими торпедами. Новая модель торпеды считалась достаточной для разрушения ПТЗ американских линкоров, но, как выяснилось после атаки, ожидания не соответствовали результатам. «Вест Вирджиния» и «Оклахома» получили слишком много попаданий, тут уже не спасало ничто. А вот переборки «Невады» и «Калифорнии» выдержали удар, хотя отвратительное техническое состояние кораблей дало себя знать, и просачивание воды остановить не удалось.

Кстати, не оправдались и расчеты японцев в отношении авианосцев. Не надо обвинять меня в незнании фактов, разумеется, в Пирл-Харборе 7 декабря аме-







**Японские самолеты готовятся к взлету с авианосца «Сеаку», чтобы атаковать Пирл-Харбор**

риканских авианосцев не было. Однако японские адмиралы полагали, что каждому из них хватит 4 попаданий 250-кг фугасных бомб, что в свете опыта последующих боев выглядит просто смешно.

Знаете, кто-то из классиков, кажется известный своей язвительностью Бернард Шоу, сказал: «Брак – это скучный ужин с десертом на первое». Так вот, боевая карьера Кидо Бутай вполне соответствует этому парадоксальному определению. Постарайтесь вспомнить, чем еще знаменито соединение адмирала Нагумо, кроме разгрома Пирл-Харбора, и вы удивитесь.

На память не придет ничего серьезного. Ну, да, имел место рейд в Индийский океан, был совершен такой налет на порт Дарвин. Вот только реальные результаты этих операций забылись ровно через неделю. Даже если попытаться беспристрастно проанализировать ход атаки Пирл-Харбора, картина окажется весьма далекой от того, что нам пытаются нарисовать. Адмирал Ямамото намеревался уничтожить американские линкоры и лишь по возможности – авианосцы.

Косвенным доказательством того, что японцы не придавали особого значения роли авианосцев начальный период войны, является спокойное отношение высшего командования к отсутствию авианосцев в Пирл-Харборе. Напомним, что «Энтерпрайз» покинул Пирл-Харбор, чтобы доставить 211-ю истребительную эскадрилью морской пехоты на Уэйк еще 28 ноября, 29 ноября порт покинул «Лексингтон». Однако хваленая японская разведка ничего не сообщила об этом своему командованию, хотя адмирал Фукудомэ пишет, что последняя радиограмма была отправлена из Токио вечером накануне атаки. Но ведь авианосцы отсутствовали в Пирл-Харборе больше недели!

**Горящий самолетный ангар аэродрома на острове Форд**



Чем же занималась это время хваленая японская разведка? Похоже, ни адмирал Нагано, ни адмирал Ямамото не придали этому никакого значения, иначе не стало бы сюрпризом для штаба Нагумо отсутствие авианосцев. Или, может, темпераментный выкрик Гэнды «Так пусть там не будет всех линкоров!» следует считать красивой сказкой, рассказанной постфактум?

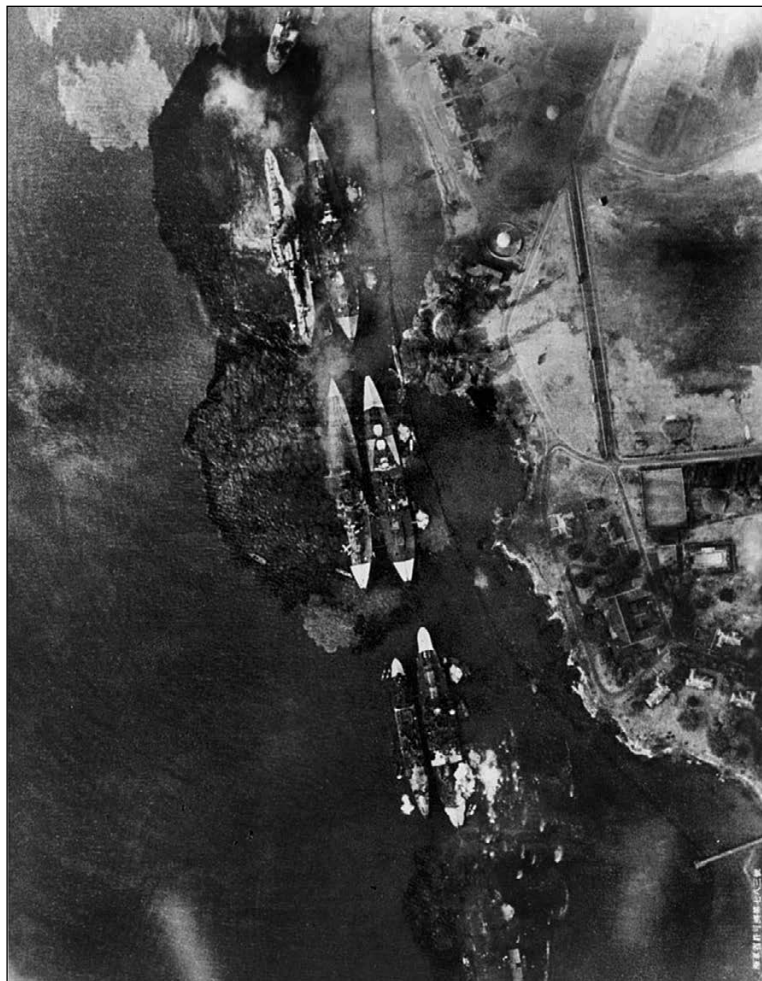
И здесь мы видим пример догматизма японских адмиралов, о котором говорилось чуть выше. Еще довоенными планами предусматривалось, что 24 торпедоносца атакуют американские линкоры, а 16 – авианосцы. Авианосцев в гавани нет, но план остается незыблемым, адмиралы Нагумо и Кусака даже пальцем не шевельнули, чтобы что-то поменять. Это в результате привело к некоторому замешательству во время атаки и бессмысленной трате торпед на такую важную цель, как корабль-мишень «Юта». Да, командир первой ударной волны капитан 2 ранга Футида мог бы переориентировать свои самолеты, но... опять техническая отсталость японского флота!

Дело в том, что в распоряжении Футиды имелась радиостанция модели «Грифельная дощечка», и ничего более. Дело в том, что не все самолеты Кидо Бутай получили рации. Да и как это могло произойти, если японцы в конце 1941 года намеревались производить всего лишь по 100 авиационных радиотелефонов в месяц! Намеревались, но, как известно, благими намерениями вымощен путь в ад. Но даже радиотелеграфные станции, которыми были оснащены торпедоносцы и пикировщики были отменно скверного качества. Они не держали частоту, вспышки свечей в моторах мешали работе приемников и так далее.

Если свидетельство старшины Сакаи кое-кто считает недостаточным, то его можно подкрепить словами капитан-лейтенанта Аримы, летавшего на пикировщиках: «Я ясно понял, что Япония уступает Соединенным Штатам в области радиосвязи. Во время войны Япония в основном использовала код Морзе, тогда как американцы вели голосовые передачи».

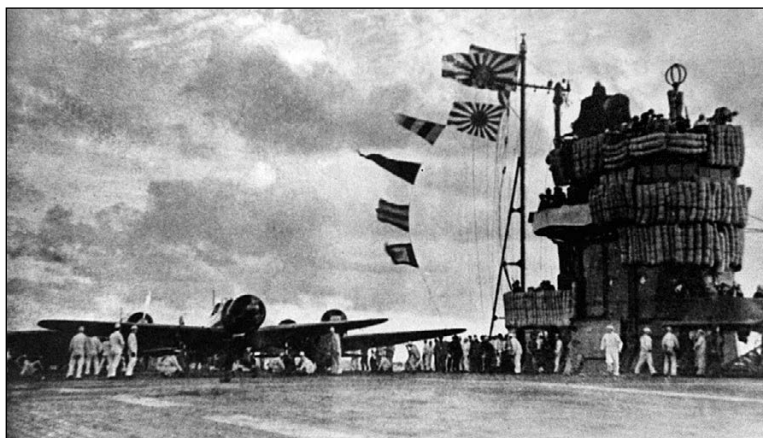
**Вверху: американские линкоры под атакой торпедоносцев. Сверху вниз: корма танкера «Неошо», пара «Оклахома»/«Мериленд», пара «Вест-Виргиния»/«Теннесси», пара «Вестал»/«Аризона». Хорошо виден сильный крен «Оклахомы» (через несколько минут корабль перевернулся) и «Вест-Виргинии»**

**Внизу: «Линкорный ряд» под атакой японских торпедоносцев. На заднем плане виден дым от пожаров на авиабазе Хикам Филд**

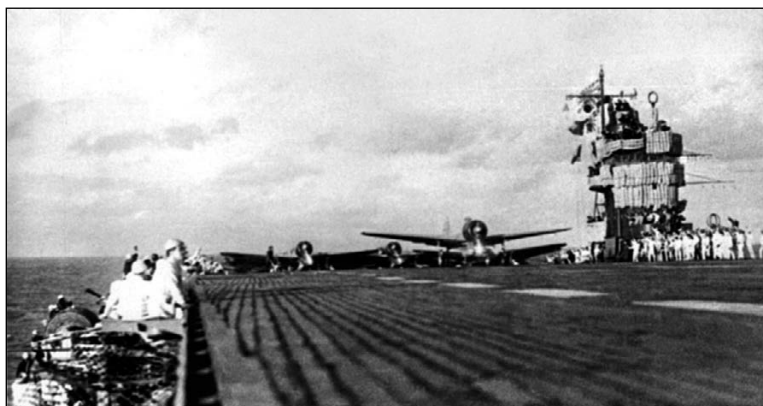




**Опрокинувшаяся «Оклахома» в гавани Пирл-Харбора. На заднем плане виден линкор «Мериленд»**



**Японские истребители «Зеро» второй волны удара по Пирл-Харбору перед взлетом с авианосца «Акаги»**



Ну или лейтенанта Харады, pilota «Зеро» с авианосца «Сорю»: «У нас была система радиосвязи, но самая примитивная, и мы предпочитали ее не использовать. Поэтому мы использовали жесты руками и гримасы. Такая связь могла действовать внутри маленькой группы самолетов, но связь между группами была очень трудной». В результате как-то скоординировать свои действия или изменить планы в последний момент японские пилоты просто не могли физически.

А завершается все это чисто голливудской сценой. На борту флагмана Объединенного Флота штаб обсуждает результаты атаки. (Откуда они стали известны? Нагумо хранил радиомолчание, удалось лишь случайно перехватить знаменитое сообщение Футиды о том, что атака была внезапной: «Тора! Тора! Тора!» – «Тигр! Тигр! Тигр!» Если Нагумо и послал какое-то сообщение, то сделать это он мог лишь значительное время спустя, когда его авианосцы вышли за пределы досягаемости американской авиации с Оаху.) Многие офицеры уже просчитывают результаты второй атаки, но, дескать, адмирал Ямамото пророчески предсказывает: «Адмирал Нагумо собирается отступить». Кино, чистое кино.

Так или иначе, в 13.30 адмирал Кусака обратился к адмиралу Нагумо, чтобы за-

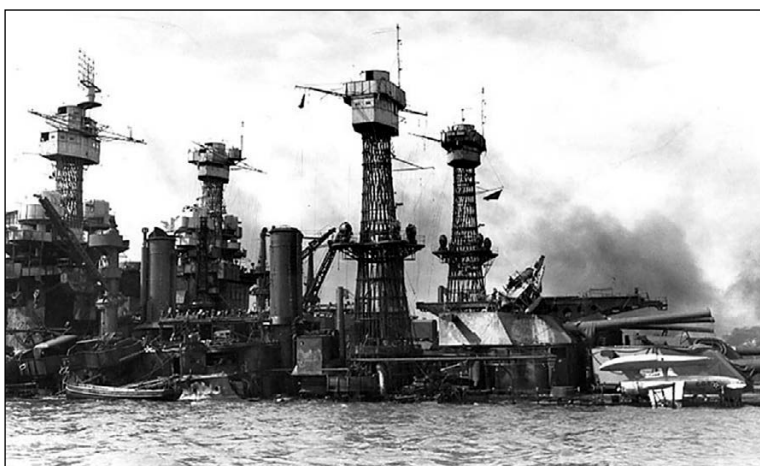
**8:05 утра 7 декабря 1941 г. взрыв  
носовых погребов «Аризоны»**

просить мнение командира: «Атака завершена. Мы отходим». «Да», – кивнул Нагумо. История с несостоявшимся вторым налетом завершилась.

Кстати, маленькая справка касательно знаменитой радиограммы. Адмирал Угаки в своих мемуарах спокойно сообщает, что был принят слог «То», переданный радиотелеграфом, и что он являлся сокращением от слова «Тоцугэки» – «Атака, удар», но никакими тиграми там не пахло, просто выдуманный вариант звучит красивее.

Еще одним доказательством непонимания японцами характера современной войны является пренебрежение инфраструктурой военной базы. Вспомним кипящие уже более полувека споры относительно несостоявшегося повторного удара по Пирл-Харбору, целью которого должна была стать сама база и главное – нефтехранилища флота. Это был бы действительно серьезный удар для американцев, если бы он оказался успешным. Но «если бы» остается очень серьезной оговоркой. Дело в том, что японцы не готовили подобный удар и даже не думали о нем. Конечно, расположение портовых сооружений Пирл-Харбора было им известно в общих чертах, но бомбить-то следует предельно конкретно. А сверху и коровник, и литейная мастерская одинаково прямоугольные. Американцы позднее добивались требуемых результатов, но для этого они наносили по портам систематические удары в течение нескольких дней и значительно более крупными силами. Действия японцев дали, скорее, отрицательные примеры. Во время рейда соединения Нагумо в Индийский океан весной 1942 года они попытались вывести из строя порты Цейлона – Коломбо и Тринкомали, при этом адмирал особо подчеркивал важность уничтожения портовых сооружений. Ни в том, ни в другом случае японцам это не удалось. Единственный положительный результат дал налет авианосной авиации на Порт-Дарвин в Австралии, проведенный 19 февраля 1942 года, но и этот результат объясняется предельно просто. На самом деле Порт-Дарвин являлся маленьким захолустным городком, а дальше все происходило по принципу: бомб много, а целей мало, тем более что в налете участвовала еще и базовая авиация.

**Вверху: линейный корабль «Вест  
Виргиния» после налёта японской авиации  
Внизу: линейный корабль «Мэриленд» и  
опрокинувшийся линейный корабль «Окла-  
хома», 7 декабря 1941 г.**











**«Невада» на мели у мыса Госпитальный**

Главной причиной всех этих провалов было почти полное отсутствие достоверной информации о портах. В Пирл-Харборе дело обстояло именно так. Если просмотреть разведывательные сводки, которые в декабре 1941 года ежедневно поступали на борт «Акаги», то ни в одной мы не увидим даже упоминания в береговых сооружениях. Японское Верховное командование интересовало корабли и только корабли. В своих воспоминаниях японский вице-консул на Гавайях капитан-лейтенант Такео Ёсикава (а по дипломатическому паспорту – Моримура) весьма красочно рассказывает, как он следил за военно-морской базой. И снова, объектом интереса были корабли и только корабли, лишь изредка – аэродромы и никогда – портовые сооружения и нефтехранилища.

Нужно сказать, что разведка вообще была у японцев поставлена из рук вон плохо. Они пользовались картами Оаху, сделанными в 1933 году. Попытки освежить карты особого успеха не принесли. Доходило до анекдотов. Например, японцы приняли за правду рисунок в журнале, изображающий аэродром Хикэм, и нанесли на карту 8 ангаров вместо 5 существовавших в действительности. Они считали, что знают место нахождения подземного бензохранилища, хотя на самом

**На с. 182: Сгоревшие эсминцы «Даунс» (слева) и «Кассин» (справа) в сухом доке №1 Пирл-Харбора. На заднем плане — линкор «Пенсильвания», лишь легко поврежденный при налете**

деле там было расположено поле для гольфа. И наоборот – административный центр аэродрома они указали, как офицерский клуб! Дело в том, что здание клуба еще строилось, поэтому все танцы по выходным проводились в казенном присутствии. Конечно, все это мелочи, однако они прекрасно показывают, до какой степени японцы **не знали** объекта атаки. Еще больше осложняло дело сильное задымление района порта после первой атаки.

Впрочем, что говорить о мелочах? Есть один факт, который упоминают все историки, но почему-то не придают ему должного значения. Лучше всего надуманность басни о «тотальном японском шпионаже» доказывает то, что японцы даже не подозревали о существовании аэродрома истребительной авиации Халеива. Что это за шпионы, которые просмотрели целый аэродром?! И как в этом случае можно говорить об отличной подготовке операции?! Японофилам только и остается повторять, что Халеива был обычным полем для гольфа, поспешно превращенным в импровизированный аэродром. Но ведь получается, что все-таки это был уже аэродром, а не поле для гольфа!

Любимое занятие историков – это критика практически всех действий адмирала Нагумо на основе послезнания. С одной стороны, критика справедливая, ошибок он допустил много, хотя вряд ли больше, чем какой-нибудь другой адмирал, Спрюэнс или Каннингхэм тоже не всегда были безупречны. С другой стороны, те действия, которых от него требуют критики, Нагумо не мог совершить по определению, ну, не гото-

**Севший на грунт линкор «Вест Вирджиния». Рядом стоит получившая незначительные повреждения «Калифорния»**



вили японских адмиралов к ведению современной тотальной войны, они даже не подозревали о существовании таковой. А с третьей, все-таки он был одним из высших военачальников, а потому просто обязан был предвидеть многое из того, что случилось и не случилось, в конце концов, это его главная задача, как адмирала.

Ну и если провести параллель между атаками Таранто и Пирл-Харбора, то картина получится совсем плачевной для японцев. В Таранто 21 английский самолет потопил 3 итальянских линкора, небольшие повреждения получили тяжелый крейсер и 2 эсминца. В Пирл-Харборе 162 японских самолета (именно столько было выделено для атаки кораблей) потопили 5 линкоров, повредили 3 линкора, 3 крейсера и 3 эсминца. Знаете, если бы Каннингхэм имел в семь раз больше самолетов, весь итальянский флот до последней баржи лежал бы на дне. Хотя, с другой стороны, «уравнитель» сработал, и американцы действительно потеряли превосходство в линейных кораблях.

\*\*\*

Вскоре после атаки Пирл-Харбора, 10 декабря 1941 года, произошло событие, которое во многом действительно изменило взгляды адмиралов на морскую войну. Как ни странно, Таранто и Пирл-Харбор не до конца убедили линкорных адмиралов, которые утверждали, что это были «нечестные» атаки. Вот если линкор будет иметь возможность свободно маневрировать, и расчеты будут стоять у зенитных орудий,

тогда... И действительно, для таких утверждений имелись некоторые основания, ведь в Европе одиночные торпедоносцы добивались единичных попаданий, неприятных, но не слишком опасных. Но у побережья Малайи массированная атака японских торпедоносцев привела к гибели британских линкоров «Принс оф Уэллс» и «Рипалс».

Началась эта история с того, что сэра Винни Пуха осенила очередная гениальная идея, из серии тех, от которых британская армия и флот плакали кровавыми слезами. Он решил, что 2 линкора, отправленные в Сингапур, окажут сдерживающее влияние на Японию. На основании чего было сделано столь глубокомысленное заключение – неизвестно, но новейший «Принс оф Уэллс» и «Рипалс» отправились на Дальний Восток. Увы, планы японцев давно определились, война была неизбежна, но адмирал Ямамото счел необходимым отреагировать на усиление британского флота. На аэродромах вокруг Сайгона уже находились бомбардировщики G3M авиакорпусов Каноя и Гензан. Ямамото приказал перебросить туда же 36 бомбардировщиков G4M авиакорпуса Михоро.

Получив сообщение о высадке японских десантов на побережье Малайи, как потом оказалось ложного сообщения, командир Соединения Z адмирал Филипс вечером 8 декабря вышел в море. Он намеревался атаковать противника в Сиамском заливе утром 10 декабря и быстро отойти. Филипс не имел понятия, что японские транспорты прикрывают 2 линкора, 8 тяже-

**«Рипалс» покидает Сингапур, 8 декабря 1941 г.**



лых крейсеров, 1 легкий крейсер и 14 эсминцев. Он имел всего лишь 2 линкора и 4 эсминца, так что силы были неравными, хотя один из английских линкоров и был новейшим. Днем 9 декабря Соединение Z было обнаружено японской подводной лодкой, а вечером – гидросамолетами крейсеров. То есть, никаких шансов на внезапность не было, и адмирал Филипс отказался от рейда к Сингору.

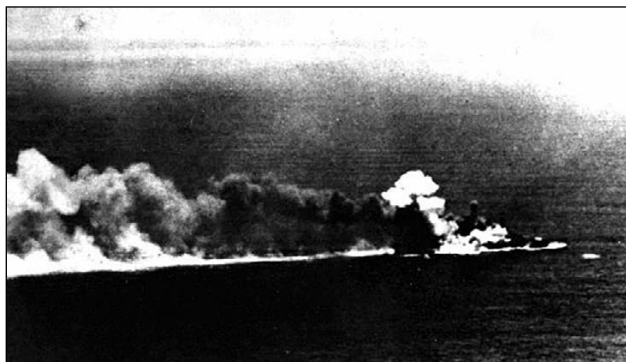
Японцы попытались было поднять самолеты для ночной атаки, но плохая погода помешала им, и самолеты вернулись назад. При этом по ошибке они едва не атаковали собственный тяжелый крейсер «Тёкай», приняв его за британский линкор. В этот момент противников разделяло всего несколько миль, так что ошибка вполне простительна, но корабли так и не встретились. На обратном пути другая японская подводная лодка заметила англичан и тоже сообщила об этом. Получив радиogramму, в 6.00 японцы отправили на поиски 10 самолетов-разведчиков авиакорпуса Гензан. В 7.55 взлетели ударные самолеты авиакорпу-

са Гензан, в 8.14 – авиакорпуса Каноя, в 8.20 – авиакорпуса Михоро.

Однако японцы не догнали бы английскую эскадру, если бы та 10 декабря в 00.50 не получила роковую радиogramму о якобы имевшей место высадке японцев возле Куантана, на полпути от Кота Бару к Сингапуру. Филипс повернул туда и потерял драгоценное время. Но при этом кабинетный адмирал был совершенно уверен в своей правоте, ведь этот пункт находился в 400 милях от японских аэродромов, и по мнению адмирала ему ничто не угрожало. Бортовой гидросамолет никаких японцев не обнаружил, как и эсминец «Электра», высланный вперед. Однако еще не все было потеряно, если бы линкоры повернули прямо на юг и дали полный ход, у них еще оставался шанс. Но кабинетный адмирал продолжал действовать по-кабинетному. Линкоры пошли проверять некий неизвестный пароходик, появившийся на горизонте, хотя для этого было достаточно отправить эсминец. Однако в кабинетах никогда и никуда не спешат.

**«Принс оф Уэлс» в Сингапуре**





В 10.05 Филиппс получил радиогрануу от эсминца «Тенедос», который сообщил, что атакован японскими самолетами. Эсминец в это время находился в 140 милях южнее Соединения Z. Самое странное, что японские пилоты ухитрились принять маленький эсминец, построенный в прошлую мировую войну, за линкор и потратили на него 9 бронебойных бомб. «Тенедос» увернулся от них.

В 11.13 японские самолеты появились под головами англичан. Первыми атаковали 17 бомбардировщиков «Нелл» авиакорпуса Михоро, вооруженные 500-кг бомбами и 8 бомбардировщиков «Нелл» с двумя 250-кг бомбами. Единственное попадание пришлось в ангарную палубу «Рипалса», где вспыхнул небольшой пожар.

В 11.40 прибыли первые 16 торпедоносцев и атаковали «Принс оф Уэлс». Линкор сразу получил роковое попадание. Торпеда попала в вал внешнего левого винта и изогнула его. Мало того, что корабль сам себе кронштейном разворотил подводную часть корпуса, была разбита шахта вала, и линкор начал быстро принимать воду. Было залито машинное отделение «В», затем котельное отделение «У», линкор потерял скорость. Затем последовали новые попадания, и достаточно быстро современный линкор, считавшийся непотопляемым, полностью вышел из строя. Эсминец «Электра» подошел, чтобы снять команду, ничего другого не оставалось. В 13.18 «Принс оф Уэлс» перевернулся и затонул.

«Рипалс» получил роковые попадания позже своего флагмана, но затонул раньше него – в 12.23. Такой стремительной гибели двух линкоров, свободно маневрирующих в открытом море, не ожидал никто. Погибло 754 человека, в том числе адмирал Филиппс. Японцы утверждали, что добились 17 торпедных попаданий, но по данным экспедиции «Джоб-74», обследовавших лежащие на дне корабли, «Принс оф Уэлс» получил 4 попадания, «Рипалс» – 2 и, возможно, еще 2.

Главной причиной гибели линкоров считают неспособность Королевских ВВС обеспечить им воздушное прикрытие. Для этого была выделена 453-я эскадрилья, и ее командир флайт-лейтенант Тим Вигорс был готов постоянно держать над кораблями 6 своих «Буфало». Можно было также использовать 488-ю эскадрилью новозеландских ВВС, какая-никакая, но помощь. Однако адмирал Филиппс **отверг** его предложение, а далее, похоже, адмирал просто растерялся, так как даже после начала атаки не сообщил об этом по радио.

Итак, первые линкоры были потоплены авиацией, но это была не та авиация, о которой так много говорили в 1920-х годах. Не горизонтальные бомбардировщики, уже показавшие свою полную беспомощность в Средиземном море, а торпедоносцы, которые

**Снимки, сделанные с японских самолетов первой волны. На верхнем — идущий первым «Принс оф Уэлс» начинает выполнять поворот направо, за кормой идущего следом «Рипалса» на поверхности воды видны расходящиеся круги от легших рядом с бортом линейного крейсера бомб. На среднем снимке «Принс оф Уэлс» уже завершил полную циркуляцию (на заднем плане), а вышедший вперед «Рипалс» получил первое попадание. На нижнем снимке — горящий «Рипалс». Все снимки сделаны в интервале нескольких минут**

### **Экипаж оставляет опрокидывающийся «Принс оф Уэлс»**

в то время просто не существовали. Кста-ти, оправдались предположения японцев, которые создавали G4M или «Бетти», как его называли союзники, для взаимодействия с флотом в генеральном сражении на подходах к Японии. Они надеялись с помощью этих самолетов топить вражеские линкоры и, как ни странно, это у них получилось. Авиация впервые заявила о себе, как о реальной силе в морской войне.

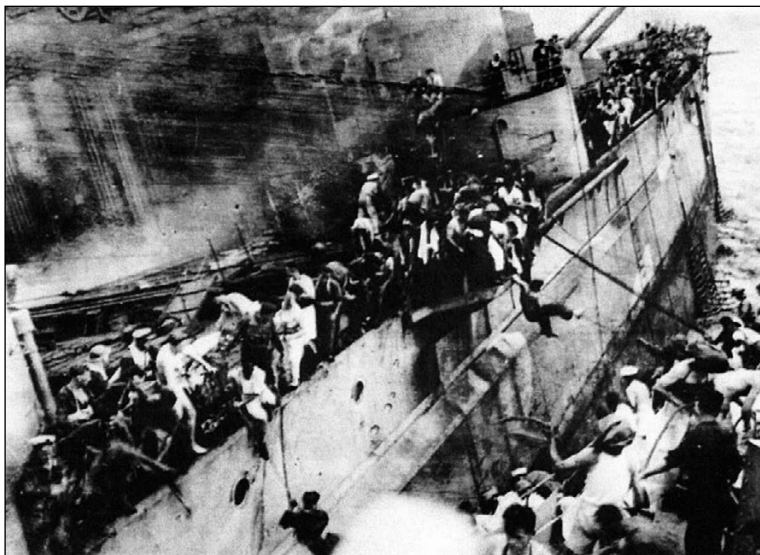
\* \* \*

Дальнейшие действия Кидо Бутай вызывают недоумение. Принято говорить, и не без оснований, что после Пирл-Харбора в японском флоте вспыхнула эпидемия победной лихорадки. На самом же деле высокомерно-презрительное отношение к противнику, замешанное на невежестве, сквозило во всех японских планах, что доказала история с захватом острова Уэйк. Как можно было предположить, что ископаемые крейсера типа «Тэнрю» способны подавить хоть какую-то береговую батарею? Но командование японского флота решило, что так оно и будет, и в результате японцы получили звонкую оплеуху прямо в разгар своего победного шествия. Попытка высадки десанта, предпринятая 11 декабря, была отбита с тяжелыми потерями. В результате адмирал Нагумо, возвращавшийся в Японию после атаки Пирл-Харбора, получил приказ выделить авианосцы «Сорю» и «Хирю» для поддержки высадки. Еще одна грубейшая ошибка командования, которая могла повлечь за собой уже не неудачу, а настоящую катастрофу. Командование американского флота направило на помощь Уэйку соединение, в состав которого вошел авианосец «Саратога». Но командовавший им адмирал Флетчер не нашел ничего умнее, как привязать быстроходные военные корабли к тихоходному танкеру и плавбазе «Танжер», на которой находились подкрепления для гарнизона Уэйка.

В результате, когда 21 декабря самолеты японских авианосцев начали бомбить Уэйк, американский авианосец еще тащился к острову с черепашьей скоростью. Японцам даже в голову не приходила возможность того, что «Саратога» находится неподалеку. Авианосцы действовали с минимальным эскортом, тут же болталась дивизия тяжелых крейсеров, вообще не имевшая сопровождения – словом, у американцев была масса заманчивых целей. Но американские адмиралы после 7 декабря находились в состоянии мозгового ступора, последовала серия приказов и контрприказов, которая полностью парализовала действия американских авианосцев. Японцы благополучно взяли Уэйк.

Но в этой операции впервые ясно проявилась черта, которая во многом предопределила поражение Японии. Японское командование принципиально не принимало в расчет действия противника. Предполагалось, что он будет либо спокойно сидеть и наблюдать за действиями японцев, либо, хуже того, действовать, как это нужно японским адмиралам.

После небольшой передышки Кидо Бутай отправилось на юг, чтобы поддержать наступление на Соло-



моновых островах и в Новой Гвинее. И снова японская разведка и японское командование продемонстрировали младенческое непонимание ситуации. На первом этапе десантных операций в этом районе следовало захватить Рабаул на острове Новая Британия и Кавиенг на Новой Ирландии. Формально Рабаул мог иметь

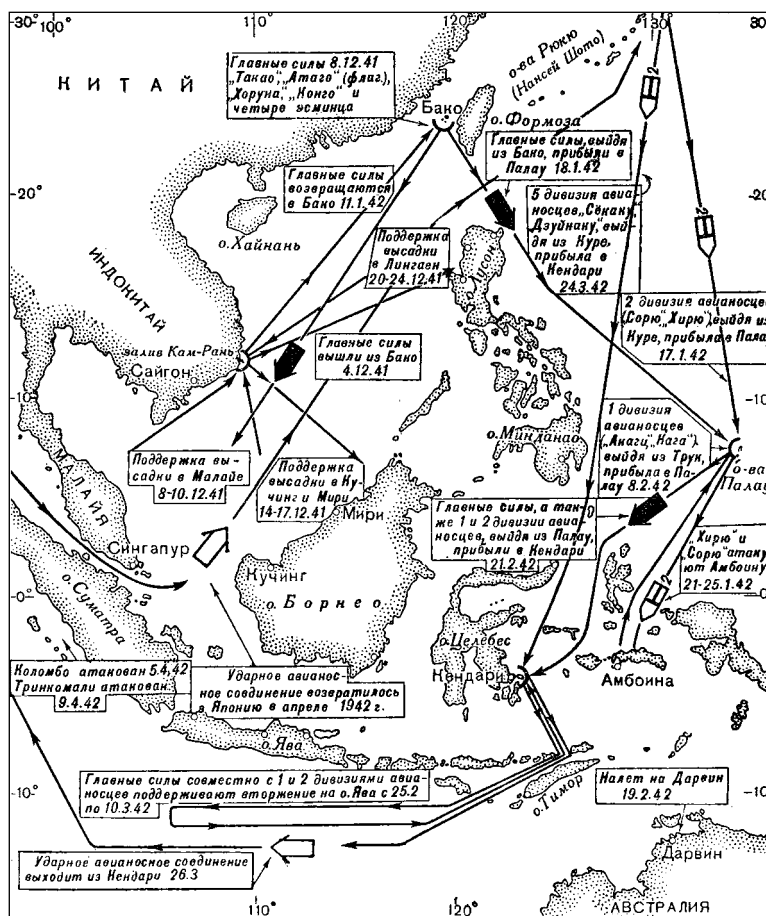


**Японцы потеряли при первой попытке высадиться на Уэйке два патрульных корабля (бывших эсминца): №32 (слева) и №33 (справа)**



**Разбитые «Уайлдкэты» на атолле Уэйк**





### Схема продвижения главных сил 2-го Флота и Авианосного ударного соединения в операциях по поддержке вторжения на Филиппины и в Голландскую Ост-Индию

важное значение, ведь ранее он являлся центром германских владений в этом регионе, а после Первой мировой войны стал центром австралийских мандатных территорий. Но судьба этого города была печальной, в XX веке он дважды превращался в подобие Помпеи. Впервые извержение соседнего вулкана практически уничтожило Рабаул еще в 1937 году, кстати, после этого австралийцы перенесли административный центр своих владений на Новую Гвинею в Лаз, а второй раз старый Рабаул был полностью уничтожен извержением 1994 года.

В результате в конце января 1942 года Кидо Бутай обрушило всю свою мощь на захолустную деревушку практически без населения, так как гражданские жители были заблаговременно эвакуированы. Честное слово, 4 японских авианосца могли найти себе более полезное применение. Их добычей стали норвежский транспорт и ржавый блокшив. Ударное соединение Внешних Южных Морей под командованием генерал-майора Хори 22 января без сопротивления захватило Кавиенг, а на следующий день высадилось в Рабауле. Там находилось около 1500 австралийских солдат, которые поспешно отступили в джунгли, но их достаточно быстро переловили. Японские войска сумели отличиться лишь зверской бойней, когда около 150 пленных были переколоты штыками в Рабауле по приказу полковнику Кусуносэ. Впрочем, позднее в Кавиенге такую же резню устроил контр-адмирал Тамура. Каждый воюет, как умеет.

Позднее Кидо Бутай было замечено во время боев в Индонезии, при этом состав соединения тасовался, точно колода карт. 15 февраля Кидо Бутай (1-я и 2-я дивизии авианосцев) покинуло острова Палау и направилось к северному побережью Австралии. Целью операции был удар по Дарвину, который японцы считали главной тыловой базой союзников. Вообще-то с целью скорейшего захвата Явы можно было атаковать Сурабаю, где базировалось крейсерское соединение АБДА, но и попытка лишить силы союзников на Яве опоры под ногами тоже выглядит достаточно разумно. Неожиданным было то, что японцы намеревались вместе с авианосными самолетами использовать базовые. Рано утром 19 февраля 4 авианосца подняли в общей сложности 188 самолетов: 81 бомбардировщик «Кейт», 71 пикировщик «Вэл» и 36 истребителей «Зеро»,



**Тонет танкер «Бритиш Моторист»**



**Американское судно «Дон Исидро», потопленное на мелководье пикировщиками 2-й ДАВ у острова Басёрст**

которые бомбили цели до 10.40. Находившиеся в Дарвине 11 истребителей Р-40, разумеется, остановить их не могли. Примерно в полдень прилетели базовые бомбардировщики: 27 G3M2 из Амбона и 27 G4M из Кендари, они довершили погром. Но для привлеченных сил результаты оказались довольно скромными. В момент атаки в порту находилось 45 судов и несколько мелких военных кораблей. Японцы сумели потопить всего лишь 8 кораблей, в том числе эсминец «Пири» (построенный еще в годы Первой мировой), который отстреливался до тех пор, пока последнее орудие не ушло под воду. Находившийся рядом такой же древний корабль плавбаза гидросамолетов «Уильям Б. Престон» уцелел. Город и порт серьезно пострадали от пожаров, но это объяснялось очень просто – маленький провинциальный Дарвин был застроен деревянными домами, и остановить пожары там было почти невозможно.

Вопрос о том, сколько погибло людей, до сих пор остается открытым. Можно отделаться фразой «общее количество погибших в результате налетов 19 февраля достигало 1000 человек», прибавив сноску, что официальные данные говорят только о 243 погибших. В работах различных историков называются разные цифры, но все они не превышают отметки «300». Но ведь можно сослаться на газету «Сиэтл Таймс» – надежный источник информации – и спокойно говорить уже о 100 человек. А еще можно «по свидетельствам очевидцев» утверждать, что на са-

мом деле погибло более 1500 человек. Ну, что именно выбрать, это уже дело вкуса.

Кстати, это был всего лишь первый налет на Дарвин, а всего с 4 марта 1942-го по 12 ноября 1943 года японцы бомбили город 62 раза, но все эти налеты были гораздо слабее. Впрочем, своей цели японцы добились союзники вывели корабли из Дарвина и сосредоточили их по другим портам, вроде Фримантла и Брисбена.

\* \* \*

После этого главные бои происходили в Яванском море, где собранная с бору по сосенке эскадра союзников пыталась остановить волну японских десантов. Апогеем стал бой 27 февраля, когда эскадра АБДА под командованием голландского адмирала Доормана (2 тяжелых, 3 легких крейсера и 9 эсминцев) встретила с эскадрой адмирала Нисимы (2 тяжелых и 2 легких крейсера, 14 эсминцев). Итог боя прекрасно известен: союзники потеряли 2 легких крейсера и 3 эсминца, японцы потерь не имели. Вскоре почти все уцелевшие корабли тоже были переловлены и потоплены. Японцы одержали блестящую победу, но именно эта победа поставила под вопрос довоенные японские теории. В этом бою впервые громко заявили о себе знаменитые японские 609-мм торпеды Тип 93, прозванные союзниками «Лонг лэнс», однако не была ли их слава слегка преувеличена? Кстати, бытует заблуждение, что это означает «Длинное копье», – ничуть. «Lance» по-английски – это тяжелая рыцарская пика, не стоит смотреть голливудско-рыцарские боевики, где тощее копьецо покручивают одной левой, на самом деле лэнс скорее смахивал на небольшое бревно. Двигатель торпеды работал на сжатом кислороде, что давало торпедо невероятные дальность и скорость, на чем союзники не раз прокалывались, вдобавок заряд боеголовки был в полтора раза больше, чем у стандартных западных 533-мм торпед. Недаром ведь старые крейсера «Ои» и «Китаками» были переоборудованы в торпедные, получив по 10 счетверенных аппаратов. Но вот вопрос: а умели японцы пользоваться собственным оружием? И однозначный ответ на него дать нельзя, во всяком случае, оба торпедных монстра ни разу не были использованы по назначению, хотя подходящие случаи для этого были.

Всего историки за все годы Тихоокеанской войны насчитали 27 боевых артиллерийских кораблей, из них в 6 по разным причинам японцы торпеды не использо-

**Голландский легкий крейсер «Де Рейтер»**



**Английский тяжелый  
крейсер «Эксетер»**



вали. Совершенно точные данные по количеству выпущенных торпед скрыты в глубинах японских архивов, но и тех сведений, которые имеются, вполне достаточно для качественной оценки.

В начале войны японцы старались в первом залпе выпустить половину торпед, а потом дать второй залп по уточненным данным. После этого торпедные аппараты перезаряжались, благо даже японские эсминцы несли запасные торпеды. Кстати, эти запасные торпеды представляли собой страшную опасность и для корабля-носителя, так как кислородные баллоны при взрыве производили страшные разрушения, и могли сдетонировать боеголовки, что обычно не происходило у торпед, чьи моторы работали на сжатом воздухе. Например, именно такие взрывы погубил тяжелый крейсер «Микума» в бою у Мидуэя.

Бой в Яванском море заставил усомниться сразу в двух довоенных теориях. В очередной раз жирный знак вопроса повис над идеей артиллерийского боя на большой дистанции. Перестрелка велась на дистанциях около 100 кабельтовых и дала ничтожные результаты, несмотря на использование японцами самолетов-корректировщиков. Все это подтверждало уже имевшийся опыт европейской войны. Качество прицелов и орудий просто не позволяло добиваться результата на таком расстоянии, и можно было надеяться только на золотую пулю. Ее в данном случае выпустили японцы, хотя для этого им пришлось затратить 1271 снаряд калибра 203 мм. В цель попало всего 5 снарядов – 0,4%, из которых реальные повреждения причинил всего **один**. Он взорвался в котельном отделении крейсера «Эксетер», который временно потерял ход и вышел из боя. После этого японцы выпустили еще 348 снарядов, не добившись ни одного попадания.

Статистика использования торпед выглядит не менее удручающей. Японские крейсера и эсминцы израсходовали 153 торпеды, добившись всего 3 попаданий. Конечно, в результате гибели голландские крейсера «Де Рейдер» и «Ява», а также эсминец «Кортенар», однако процент попаданий оказался предельно низким. О каких еще 15% могла идти речь?! В связи с этим встает резонный вопрос: а на что, собственно, рассчитывали японцы в своем вожделенном генеральном сражении?

Крайне сложно вести хронологически последовательное описание событий Тихоокеанской войны, так как театр просто огромен, и на нем происходит одновременно слишком много событий. Следующей крупной операцией, в которой участвовали японские авианосцы, стал рейд в Индийский океан – операция С. В состав Кидо Бутай вошли 5 авианосцев («Кага» отправился на ремонт в Японию), 4 линкора, 2 тяжелых и 1 легкий крейсера, 11 эсминцев. Японцы пока еще не строили далеко идущих планов относительно Индийского океана, они намеревались только разгромить британские базы, нанести максимальные потери военному и торговому флоту и уйти. Болтовня о высадке десанта на Цейлон так болтовней и осталась. Против торгового судоходства в

Бенгальском заливе должно было действовать соединение адмирала Одзавы: 5 тяжелых крейсеров, 1 легкий авианосец, 1 легкий крейсер, 8 эсминцев и 5 подводных лодок.

Квинтэссенцией рейда стали два налета на порты Цейлона: 5 апреля был атакован Коломбо, а 9 апреля – Тринкомали. Формально британский Восточный флот под командованием адмирала Сомервилла представлял грозную силу: 5 линкоров, 3 авианосца, 2 тяжелых и 5 легких крейсеров, 14 эсминцев. Но мы сталкиваемся с очередным расхождением бумажных характеристик и реальных. 4 старых линкора типа «R» имели ничтожную боевую ценность, легкие крейсера тоже были устаревшими. На всех 3 авианосцах базировалось только 95 самолетов, причем почти все они по своим летным данным уступали японским машинам. В общем, шансов у Сомервилла не было никаких. Можно осуждать его решение разделить флот на быстроходное и тихоходное соединения, но совместить «Резолюшн» и «Формидебл» в одно соединение было немыслимо.

Разведка предупредила англичан о готовящемся рейде, и Сомервилл принял меры. Он намеревался



**Пикирующие бомбардировщики D3A1 на полётной палубе авианосца «Акаги», апрель 1942 г. Авианосец на заднем плане – «Сорю»**

**Авианосное ударное соединение на переходе Индийским океаном к о. Цейлон, вид на полётную палубу «Акаги». Крайний слева авианосец «Сорю», за ним — «Хирю»**



дать японцам ночной бой, тем более, что неуклюжие «Суордфиши» уже не раз показывали себя именно в ночных атаках. Но трехдневные поиски ничего не дали, и адмирал успокоился. Флот взял курс на секретную базу на атолле Адду (Мальдивские острова), о которой японцы не догадывались до самого конца войны. Тяжелые крейсера отправились в Коломбо, а маленький авианосец «Гермес» — в Тринкомали.

5 апреля, когда соединение адмирала Нагумо подходило к Цейлону с юга, оно было обнаружено патрульной «Каталиной». Истребители сбили ее, но радист успел передать сообщение, и английские силы на острове были поспешно приведены в состояние полной готовности. Удар был нанесен утром Пасхального воскресенья 5 апреля силами 125 самолетов, их встретили 28 английских истребителей. Однако японцев было слишком много, остановить их не удалось. А вот результаты налета оказались просто мизерными, в гавани было потоплено всего лишь 3 корабля, еще около десятка было повреждено. Хотя адмирал Нагумо попытался учесть уроки Пирл-Харбора и приказал пилотам бомбить портовые сооружения, они практически не пострадали.

Гораздо более серьезные неприятности ожидали англичан в море. Тяжелые крейсера «Дорсетшир» и «Корнуолл», узнав о налете, полным ходом бросились наутек, но их обнаружил разведывательный гидросамолет с крейсера «Тонэ». Это известие скомкало планы Нагумо, вместо повторного удара по Коломбо он

приказал атаковать обнаруженные корабли. Для этого пришлось перевооружать самолеты, заменять фугасные бомбы на бронебойные или на торпеды. В результате перевооружить «Кейты» так и не удалось, в атаку были отправлены одни пикировщики. Кстати, плохая организация корабельной службы еще аукнется японцам при Мидуэе. В 13.40 крейсера были замечены, а в 13.55 все было закончено. Оба корабля получили множество попаданий и быстро затонули, погибло 428 человек, но более 1000 моряков на следующий день было спасено спешно присланным отрядом британских кораблей.

**Тонущий крейсер «Корнуолл»**



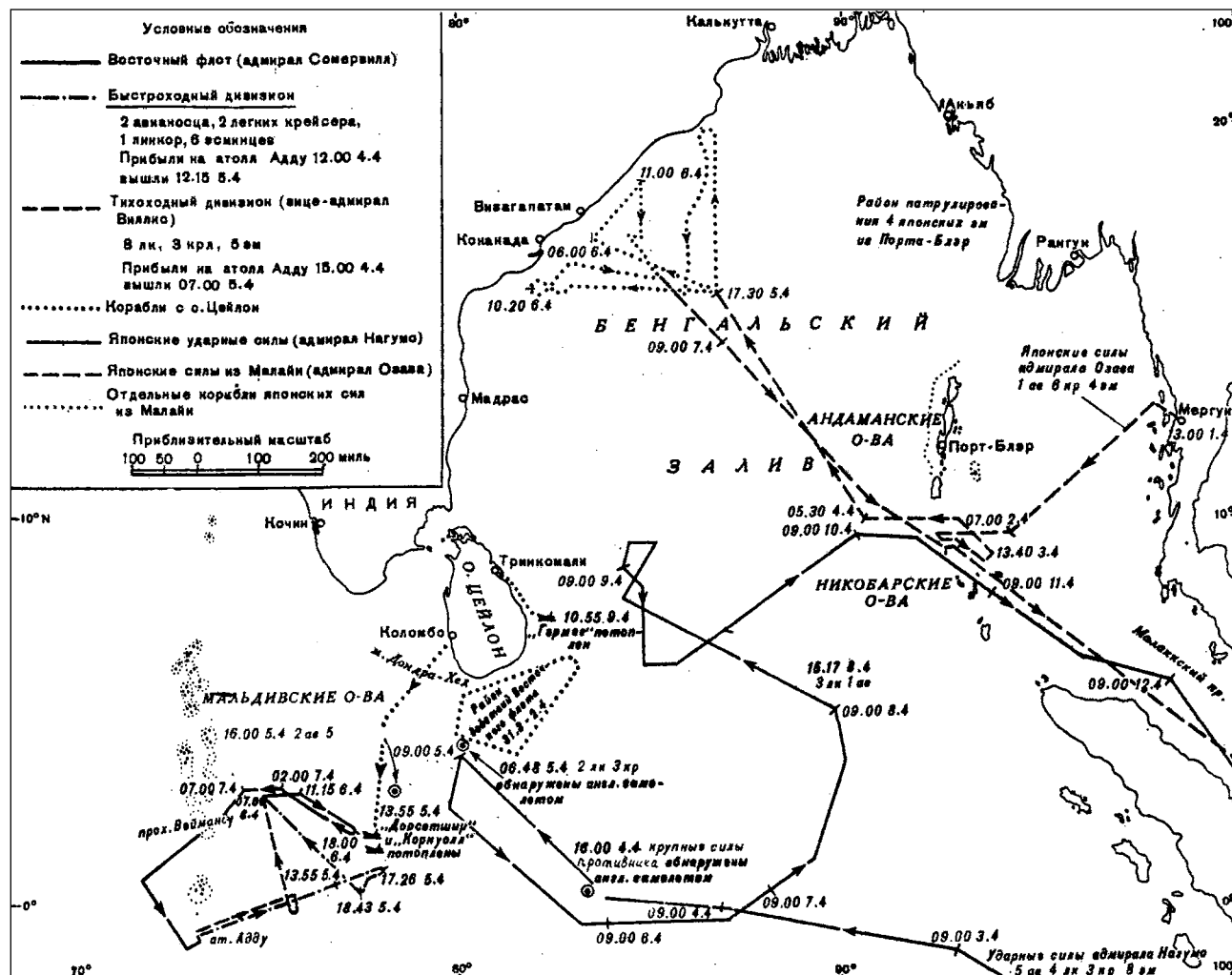


Адмирал Сомервилл спешно бросился на поиски японского соединения, что довольно странно. Разведка утверждала, что в рейде будут участвовать 2 авианосца, и в таком случае его активность была вполне оправданна. Но ведь то количество самолетов, которое атаковало Коломбо, никак не могло взлететь с 2 авианосцев, так на что рассчитывал британский адми-

рал? Все поиски британских самолетов-разведчиков ничего не дали, хотя один из «Альбакоров» даже был сбит истребителем с авианосца «Хирю». В общем, Сомервилл решил вернуться на Адду и правильно сделал.

Тем временем авианосцы Нагумо опирались на большой полукруг и подошли к Цейлону с востока, теперь они должны были атаковать Тринкомали. И снова японское соединение было обнаружено разведывательной «Каталиной», что дало англичанам возможность подготовиться к атаке. Почти все корабли, в том числе авианосец «Гермес» покинули порт. Удар 129 самолетов был нацелен на береговые сооружения, так как порт был пуст, там удавалось лишь один большой транспорт. Японцы, в то время как наземным сооружениям был нанесен лишь ущерб, англичане называют результаты поражения. И снова главные события произошли.

**Боевые действия в Индийском океане и Бенгальском заливе 31 марта – 9 апреля 1942 г.**





изошли на море. Разведывательный гидросамолет обнаружил у берега Цейлона авианосец «Гермес», для уничтожения которого снова были отправлены пикировщики. В считанные минуты они потопили «Гермес» и находящиеся рядом корабли – эсминец, корвет и танкер. Прибывшая к месту экзекуции вторая волна пикировщиков не стала тратить бомбы на тонущие корабли, а потопила подвернувшиеся под руку танкер и транспорт.

На этот раз впервые с начала войны противник нанес ответный удар по кораблям Кидо Бутай. 9 бомбардировщиков «Бленхейм» отбомбились по японским авианосцам, но попаданий не добились. Лишь после этой атаки очнулось воздушное прикрытие, истребители «Зеро» сбили 4 «Бленхейма», но остальные ускользнули. Техническая отсталость японского флота, а именно отсутствие радаров, позволила англичанам подкрасться совершенно незаметно и атаковать внезапно. Во всяком случае бортовой журнал авианосца «Хи-рю» недвусмысленно сообщает, что о присутствии английских самолетов стало известно по разрывам бомб. И если бы это были не горизонтальные бомбардировщики, а пикировщики, карьера соединения Нагумо могла завершиться гораздо раньше.

До сих пор все действия Кидо Бутай следовало вписывать в учебник военно-морского искусства в раздел «Действия флота против берега». Действительно, японские авианосцы только и делали, что наносили удары по портам и аэродромам противника, но даже не пытались отыскать флот противника и дать ему бой. Это при всей тяге японских адмиралов к генеральным сражениям... Может, это происходило именно потому, что авианосцы все-таки не рассмат-



**Японские палубные самолеты над Цейлоном**

ривались, как становой хребет флота? И еще одно: японцы даже не пытались выследить американские авианосцы и уничтожить их. Не получилось в Пирл-Харборе – и черт с ними, а ведь это тоже опровергает утверждение, будто японцы придавали особое значение авианосцам. Замечание мимоходом: рейды американских авианосцев на Маршалловы острова, как оказывается, не были сиюминутной импровизацией. Это были обломки разлетевшегося в прах плана Мак-Морриса, набег состоялся, вот только теперь они не имели никакого смысла.

Но сейчас речь идет не об этом. Если ранее японцы действовали на грани смертельного риска, то в апреле 1942 года они сделали решительный шаг в пропасть. Именно в этот период они начали бесконечное дробление сил, пытаясь одновременно наступать по всем возможным направлениям. Мы будем говорить

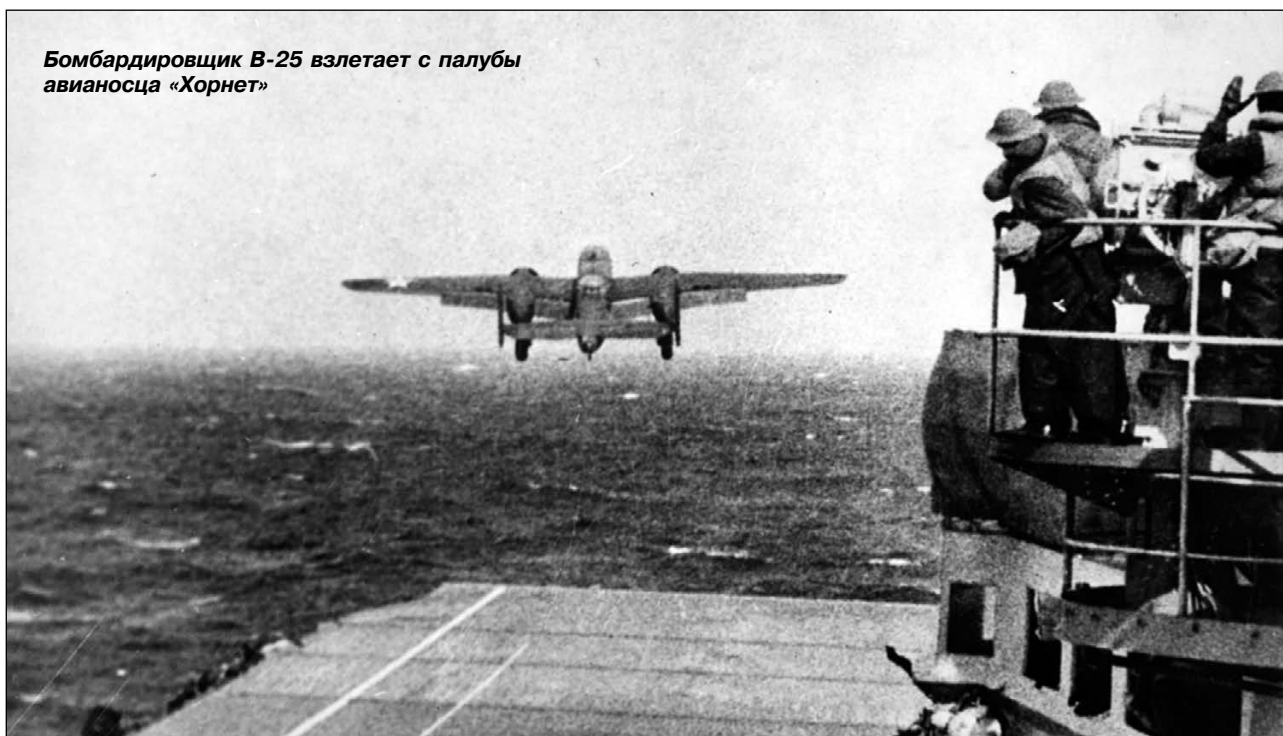
**Тонущий авианосец  
«Гермес»**



*Американские бомбардировщики В-25, принимающие участие в рейде Дулиттла, на палубе авианосца «Хорнет» на пути в Японию. На фото также видны эсминец «Гвин» и легкий крейсер «Нэшвилл»*



*Бомбардировщик В-25 взлетает с палубы авианосца «Хорнет»*



только о Кидо Бутай – оно было разделено на три части. 5-я дивизия авианосцев («Сёкаку» и «Дзуйкаку») осталась в Южных морях, чтобы поддержать наступление на Новой Гвинее. Остальные отправились было в Японию, готовиться к операции против Мидуэя, но после знаменитого рейда полковника Дулиттла, когда влетевшие с «Хорнета» бомбардировщики B-25 атаковали Токио и другие японские города, 2-ю дивизию («Сорю» и «Хирю») отправили в напрасную погоню за ним. Японские адмиралы словно задались задачей нарушить как можно больше базовых принципов военного искусства, и возмездие последовало незамедлительно.

В начале марта японцы высадились на Новой Гвинее в Лаэ и Саламауа в ходе операции SR, серьезных сил прикрыть десант у них не нашлось, только старый легкий крейсер «Юбари» и 6 таких же старых эсминцев. Американцы решили нанести ответный удар, но при этом действовать с максимальной осторожностью – авианосцы «Энтерпрайз» и «Йорктаун» вошли в Коралловое море и 10 марта, подойдя к Порт-Морсби, отправили самолеты через полуостров Хуон атаковать японцев. Удар получился внезапным и сокрушительным, 90 самолетов потопили все 4 транспорта и повредили более десятка кораблей сопровождения. Японских планов это не нарушило, так как войска уже были высажены на берег, однако пощечина оказалась звонкой.

После этого японцы и начали готовить операцию МО – захват Порт-Морсби с помощью морского десанта. 3 мая они высадились в Тулаги, где предполагалось создать базу гидросамолетов для наблюдения за Коралловым морем. Но на следующий день самолеты авианосца «Йорктаун» нанесли удар по Тулаги и потопили несколько мелких кораблей. В общем, имен-

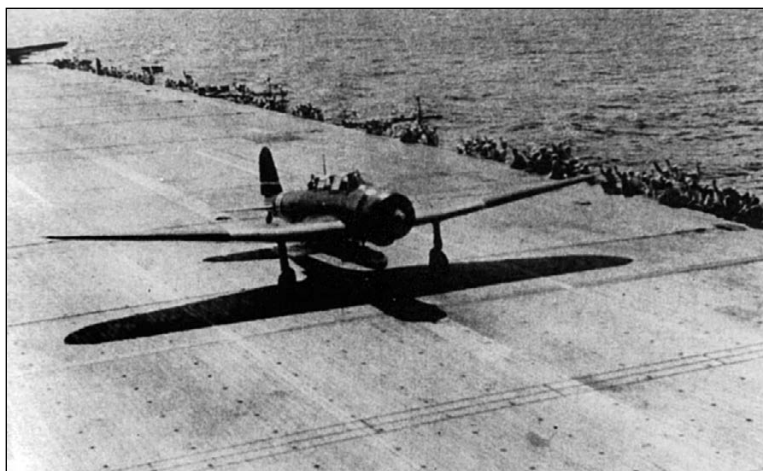


**«Йорктаун» незадолго до сражения в Коралловом море, апрель 1942 г.**

но американцы превратили свои авианосцы в главную ударную силу флота, хотя произошло это вынужденно, у них просто не осталось достаточного количества линкоров. Впрочем, говорить, что американский линейный флот был безнадежно слаб, не следует. С марта 1942 года командование Тихоокеанского флота имело в своем распоряжении «Пенсильванию», «Нью Мексико», «Айдахо», «Теннесси», «Колорадо» и «Мэриленд», то есть вполне достаточно, чтобы дать бой японскому флоту, в распоряжении которого имелся лишь один козырной туз – «Ямато».

**Самолеты на палубе «Дзуйкаку». 5 мая 1942 г.**





**Японский торпедоносец Накадзима B5N2 «Кейт» взлетает с палубы авианосца «Дзуйкаку» для атаки американского авианосного соединения во время битвы в Коралловом море (4–8 мая 1942 г.)**

Но вернемся в Коралловое море. Японцы собрали достаточно крупные силы, однако раздробили их на столько отрядов, что ни один из них не имел превосходства над американцами. Главной ударной силой являлась 5-я дивизия авианосцев, но кроме нее японцы имели еще легкий авианосец «Сёхо». Для отражения удара американцы смогли выделить тоже 2 авианосца. 5 и 6 мая ничего не происходило, противники безуспешно искали друг друга. И хотя в какой-то момент их авианосцы разделяли 70 миль, все события были отложены на 7 мая.

На рассвете «Сёкаку» и «Дзуйкаку» подняли самолеты-разведчики, чтобы обнаружить соединение противника, которое по мнению японцев находилось в Коралловом море. Самолеты заметили американскую группу снабжения и приняли эскадренный танкер «Неошо» и эсминец «Симс» за авианосец и крейсер. Адмирал Такаги, командовавший японским соединением, немедленно бросил в атаку всю свою авиацию и потопил оба корабля. Приказ был отдан через голову командира дивизии авианосцев контр-адмирала Хаары, что послужило причиной мелкой склоки.

Американские самолеты тоже отличились в этот день. Утром 7 мая разведчик сообщил, что видит «2 авианосца и 4 тяжелых крейсера» в 175 милях на NW от американских авианосцев. Естественно, Флетчер решил, что это корабли Такаги и тоже отправил в атаку все свои самолеты. Уже после того, как самолеты поднялись в воздух, выяснилось, что из-за путаницы с шифрами радиogramму следовало читать иначе. Пилот сообщил, что видит «2 тяжелых крейсера и 2 эсминца».



**Японские пикирующие бомбардировщики во время поиска американских кораблей. 7 мая 1942 г.**



Но в этот день удача была на стороне американцев, ударная группа нашла несчастный «Сёхо» и буквально разнесла его на куски. В результате командовавший операцией адмирал Иноуэ приказал отложить вторжение и временно отвести десантную группу на север.

Еще один пример горького юмора 7 мая дала так называемая «гонка Крейса». Адмирал Флетчер неосторожно ослабил прикрытие своих авианосцев, отделив контр-адмирала Крейса с 2 австралийскими крейсерами, «Чикаго» и несколькими эсминцами для атаки десантного соединения японцев. Крейс никого не нашел, зато его самого нашли японские самолеты из Рабаула. Чудом крейсера союзников отразили эту атаку, а вдобавок увернулись от бомб 3 «Летающих крепостей». В завершение этой комедии, запутавшиеся японские пилоты сообщили, что потопили 2 линкора и 1 тяжелый крейсер.

**Горящий американский танкер «Неошо», поврежденный атаками японских пикирующих бомбардировщиков, медленно тонет**



**Авианосец «Сёхо» под бомбами американской палубной авиации**



**«Сёкаку» под бомбами, 8 мая 1942 г.**



Однако стало ясно, что 8 мая состоится первая дуэль авианосцев. Американцы и японцы, которые напрасно искали друг друга 3 дня и 3 ночи, наконец столкнулись. Каждое соединение обнаружило и атаковало противника. Японский адмирал с ирландским именем имел 121 самолет, американский адмирал с английской фамилией имел 122. Адмирал Хара имел в качестве прикрытия 4 тяжелых крейсера и 6 эсминцев. Фитч, лишившись кораблей Крейса, имел на один корабль каждого типа больше. Однако капризная погода дала японцам одно крупное преимущество: они попали в зону плотной облачности, которая двинулась на Коралловое море с Соломоновых островов, тогда как над американскими кораблями сияло ярчайшее солнце.

Это спасло авианосец «Дзуйкаку», так как ударная группа «Йорктауна» проскочила мимо него и обрушилась на «Сёкаку». Авианосец получил 3 попадания бомбами и больше не мог проводить летные операции. Часть ударной группы «Лексингтона» вообще никого не нашла, но остальные самолеты всадили еще одну бомбу в «Сёкаку». В это же самое время японская авиagруппа атаковала американские корабли. «Йорктаун» получил попадание одной бомбы, но быстро исправил повреждения, а вот «Лексингтону» пришлось заметно хуже. В него попали 2 бомбы и 2 торпеды, на корабле вспыхнули пожары. Хотя аварийные партии в какой-то момент взяли повреждения под контроль, неожиданно взорвались бензиновые пары из поврежденных цистерн, заполнившие отсеки авианосца. После этого стало ясно, что корабль обречен, и команда оставила его.

Адмирал Иноуэ приказал поврежденному «Сёкаку» следовать в Японию на ре-





**«Лексингтон» под японскими бомбами**

монт, а «Дзуйкаку» идти на Трук. Он был уверен, что одержал победу в морском бою, но не рискнул продолжать операцию, так как десантное соединение потеряло воздушное прикрытие. Одновременно он решил отложить операцию МО до июля. Узнав об этом, адмирал Ямамото пришел в бешенство и приказал адмиралу Такаги вернуться и уничтожить американские корабли, которые к тому времени давно покинули Коралловое море. Но 11 мая «Дзуйкаку» все-таки ушел на Трук к большому облегчению адмирала Такаги, ведь на авианосце осталось всего 39 самолетов, и он из потенциальной угрозы американцам превратился в потенциальную добычу американцев.

Таким образом, американцы выиграли бой, благодаря своей крупной ошибке – атаке и уничтожению «Сёхо». Его гибель заставила японцев забыть о своих планах. Сражение тяжелых авианосцев тоже обернулось неудачей для японцев. Впервые наглядно была

продемонстрирована разница в живучести американских и японских кораблей, поврежденный «Сёкаку» на обратном пути попал в шторм и едва не затонул. В результате 5-я дивизия авианосцев пропустила сражение у Мидуэя, а вот американцы сумели отремонтировать «Йорктаун» вовремя.

Итак, состоялся первый в истории морской бой новой эпохи, эпохи авиации. Корабли противника не видели друг друга и не обменялись даже парой залпов, всю тяжесть сражения вынесли на себе самолеты. Бой в Коралловом море продемонстрировал еще одну особенность, которая далее отличала все дуэли авианосцев. Практически все они происходили в ходе десантных операций, флот не пытался предварительно добиться хотя бы локального господства в ограниченном районе, как того требовали постулаты Мэхена. Авианосцы шли вместе с транспортом и отражали попытки противника противодействовать десантной операции, а вот успешно или нет – уже совсем иной вопрос.

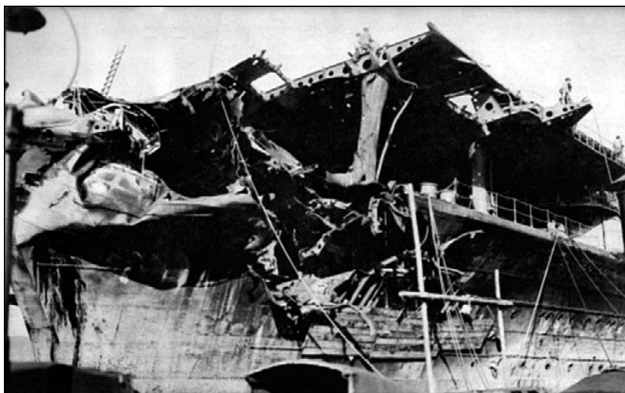
И впервые появилась зловещая для японцев тенденция: ни в одном из авианосных сражений им не удалось добиться поставленных целей. Произошли 6



**«Лексингтон» после попадания двух торпед. Размеры корабля скрадывают заметный дифферент на нос**

**8 мая, около 17:00. Идет эвакуация экипажа «Лексингтона»**

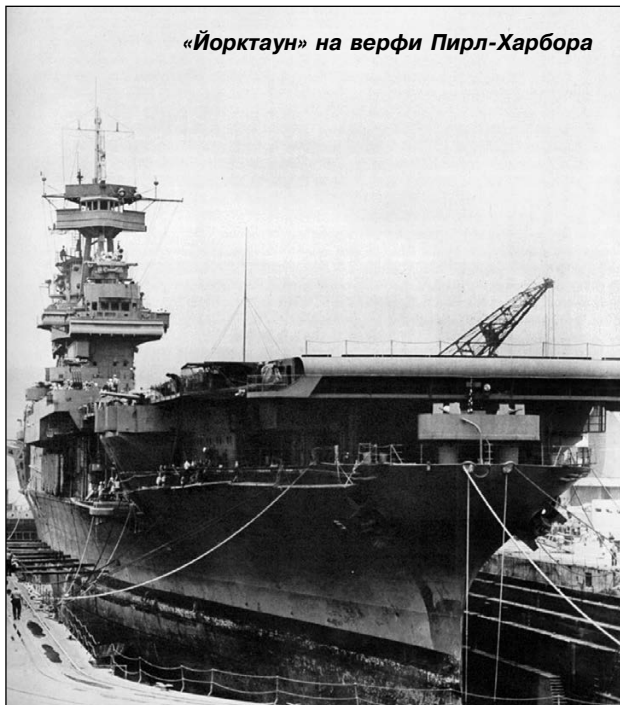




**Повреждения «Сёкаку»**

столкновений американских и японских авианосцев, и все шесть были японцами проиграны. Даже если американцы несли чуть более заметные потери, как в Коралловом море, выяснялось, что операция, ради которой все это затевалось, провалилась с треском. Порт-Морсби так и остался в руках союзников.

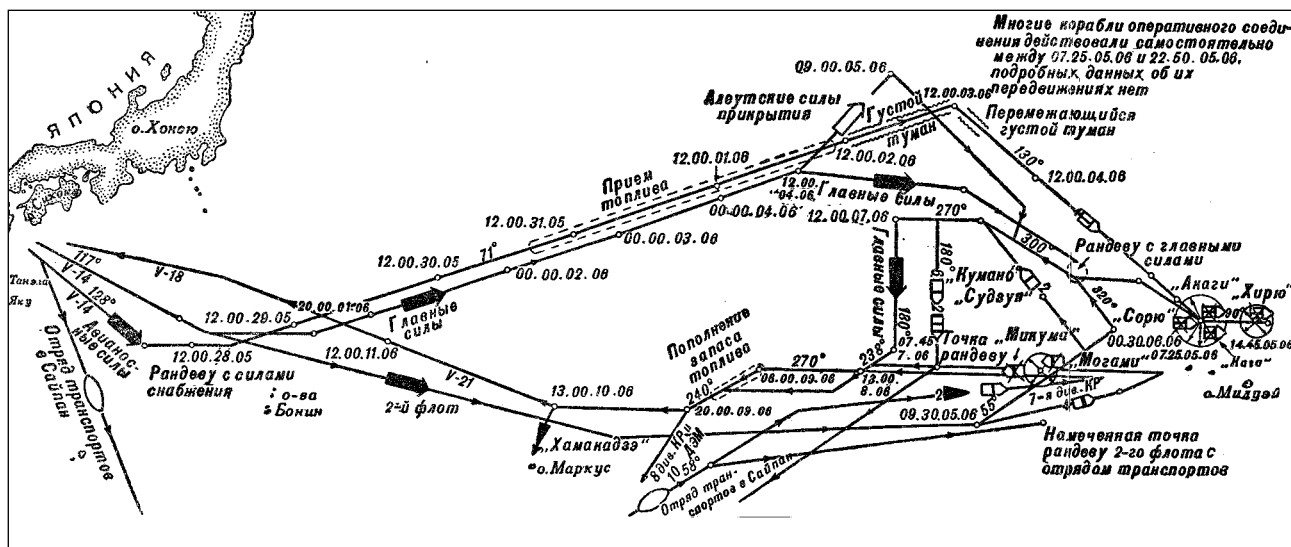
Только спустя полгода после начала войны адмирал Ямамото осознал, что американский флот все-таки существует и с ним следует что-то делать. Дело в



**«Йорктаун» на верфи Пирл-Харбора**



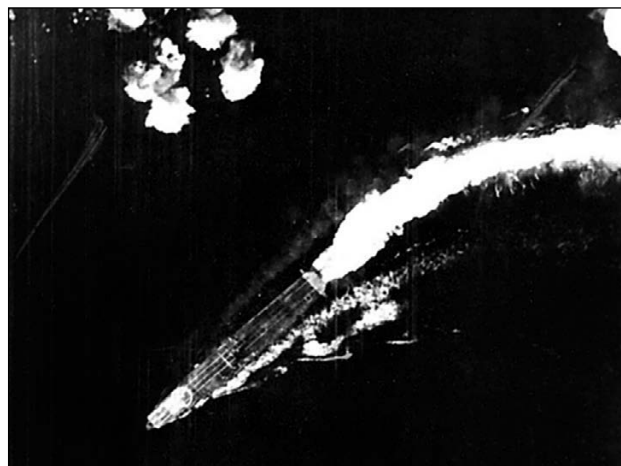
**Торпедоносцы на палубе «Энтерпрайза» перед вылетом, 4 июня 1942 г.**



том, что японское командование исповедовало какой-то странный дуализм. С одной стороны оно мечтало разгромить противника в генеральном сражении и готовило флот к этому, с другой – предполагало создать прочный оборонительный периметр, чтобы американцы при попытках взломать его сломали себе зубы и запросили мира. Попытка усесться между двух стульев привела именно к тому, к чему только и могла привести, а именно к катастрофе при Мидуэе.

Рассказывать подробно об этом сражении нет необходимости, оно описано в десятках книг и прекрасно известны все его детали. Японцы потеряли 4 лучших авианосца и 1 тяжелый крейсер, обменяв их на 1 авианосец и 1 эсминец американцев. Последние исследования окончательно разрушили пару мифов, считавшихся аксиомами. Например, стараниями американцев Паршалла и Тулли окончательно лопнула красивая легенда о роковых 5 минутах, погубивших авианосцы Нагумо, хотя это при желании можно было увидеть даже в знаменитых мемуарах Футиды, если внимательно читать их с карандашом в руке. Было также доказано, что потери японцев в летном составе на самом деле оказа-

**Карта курсов японских сил в сражении у атолла Мидуэй, по японским документам (время по 9-му часовому поясу)**



**«Хириу» под бомбами В-17**

лись не столь велики, как утверждалось ранее, хотя и оставались довольно серьезными. При детальном анализе плана операции стало понятным, что адмирал Ямамото запланировал генеральное артиллерийское сражение линейных флотов, Тихоокеанский Ютланд, а не авианосную дуэль. И, между прочим, его план больше всего напоминал идеи МакМорриса, и диспозиция японского флота, казалось, была срисована с американских секретных документов.

В общем, имеет смысл коснуться лишь одного аспекта – решения адмирала Нагумо перевооружить самолеты, оставшиеся на авианосцах, для повторного налета на Мидуэй, а затем снова проделать эту же процедуру для атаки американских авианосцев, заменив фугасные бомбы на бронебойные и торпеды. Помните налет на Коломбо?!

В одной из последних книг российские авторы пытаются доказать обоснованность действий адмирала, но

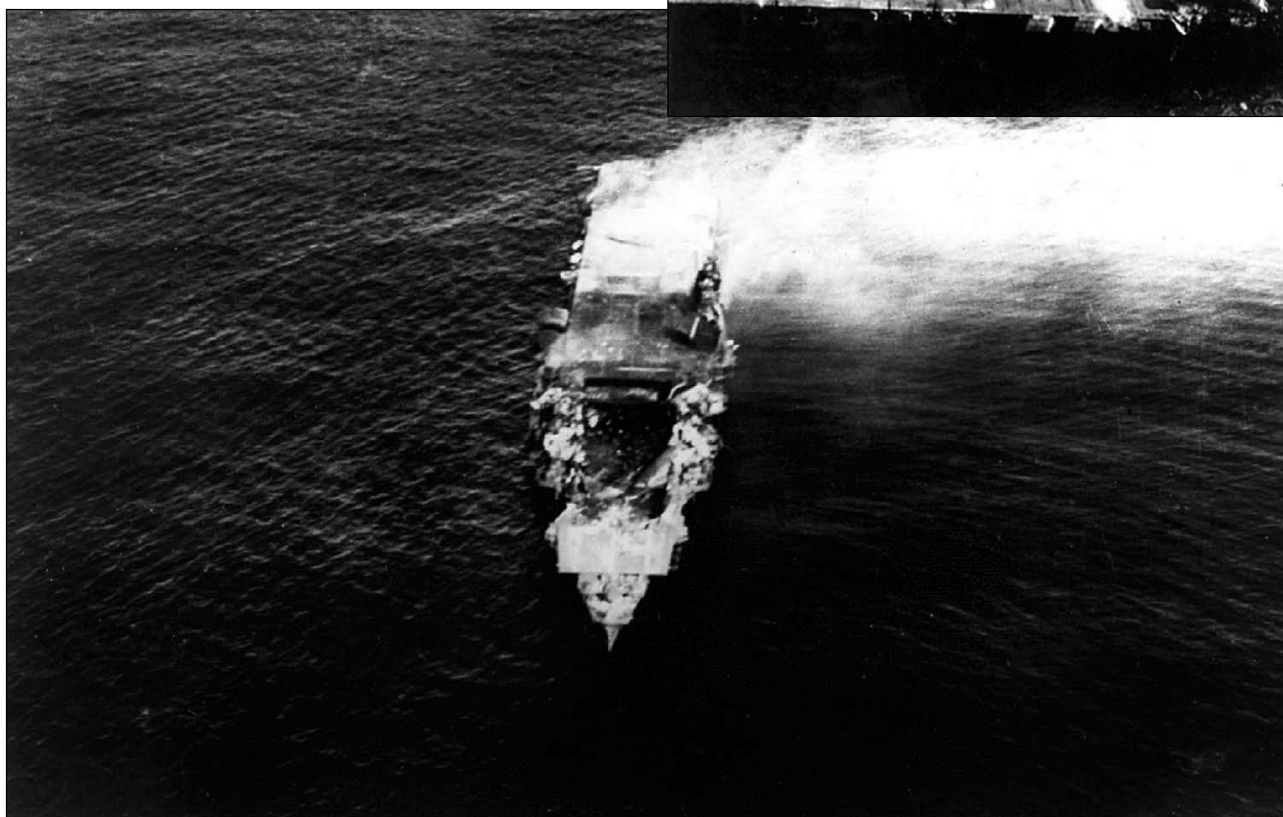


**Торпедоносцы стартуют с авианосца «Хорнет», 4 июня 1942 г.**

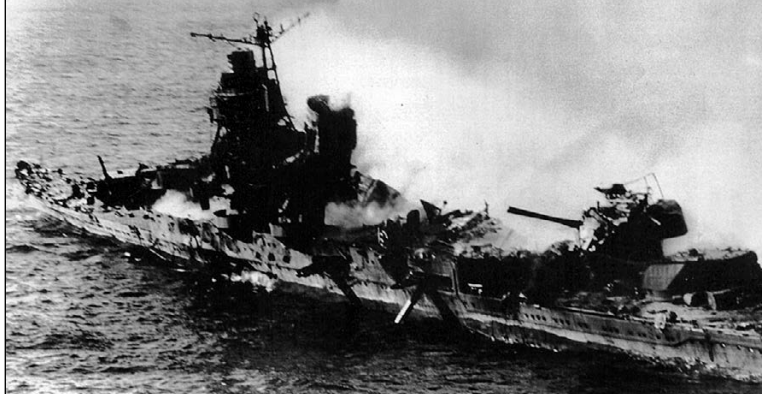
**Авианосец «Йорктаун» горит после атаки японских пикирующих бомбардировщиков**



**Внизу и справа: горящий авианосец «Хирю», утро 5 июня 1942 г.**



**Японский крейсер «Микума» утром 6 июня 1942 г.**



**Тонет эсминец «Хамманн». Снимок с борта «Йорктауна»**



**Опрокинувшись на левый борт, «Йорктаун» идет ко дну**



при этом противоречат сами себе. Они никак не могут определиться: какова же была главная цель операции MI – уничтожение американского флота или захват никому не нужного Мидуэя. Даром что ли этот атолл после июня 1942 года начисто исчезает из военных хроник. Если второе – Нагумо действовал правильно. Если первое – он допустил одну грубейшую ошибку за другой.

Судя по всему, сам адмирал никак не мог решить, что ему надлежит делать, та же самая ситуация с двумя стульями. И все-таки мы полагаем, что Нагумо ошибся. Да, утром 4 июня он не имел никаких сведений об американском флоте. Однако он обязан был предположить неблагоприятный вариант развития событий, когда в 7.28 гидросамолет крейсера «Тонэ» донес об обнаружении американской эскадры. Уж если американцы для удара по какому-то Тулаги нашли авианосцы, то бросят ли они без защиты Гавайские острова?! Но, как рассказывает в своей книге Мицуо Футада, практически весь штаб адмирала полагал, что американцы действуют именно так, как нужно японцам. Все наперебой уверяли друг друга, что американских авианосцев поблизости нет и быть не может. С этой точки зрения действия Нагумо в то утро были логичными и обоснованными. И еще одно. Авторы пишут, что несправедливо приписывать все ошибки одному адмиралу Нагумо, дескать, они совершались коллективно. Вполне может быть и так, но отвечает за происходящее один человек – командующий, то есть адмирал Нагумо. А это значит, что **вся** ответственность за разгром при Мидуэе лежит на нем.

В общем, адмиралы противоборствующих флотов получили наглядный урок: в морской войне появился новый фактор, однако рассматривать авианосец, как главную силу флота, в июне 1942 года было еще слишком рано. Одна ласточка не делает весны, один «Дредноут» не отменил броненосные флоты, и один «Энтерпрайз» не мог выиграть Тихоокеанскую войну.



# Мясорубка Гуадалканала

Как ни странно, но даже после разгрома при Мидуэ японцы продолжали наступательные операции. Кстати, это косвенно доказывает, что они не считали потерю 4 авианосцев решающим ударом, ее скорее отнесли к разряду крупных неприятностей. Более того, продолжались два сепаратных наступления: армия воевала на Новой Гвинее, а флот двигался вниз по цепочке Соломоновых островов, не встречая никакого сопротивления. Моряков больше всего заботила проблема: как перерезать коммуникации между Соединенными Штатами и Австралией. Для этого 14 июля 1942 года был создан 8-й Флот, которому предстояло действовать в юго-восточных районах. Им командовал вице-адмирал Гунити Микава, державший флаг на тяжелом крейсере «Тёкай». В конце июля этот флот перебазировался в Рабаул, где Микава принял зону ответственности 4-го Флота. Кроме этих кораблей, в Рабаул была отправлена 25-я воздушная флотилия, которой предстояло вести воздушные операции под управлением 11-го Воздушного флота.

Похоже, японцы не предполагали встретить сопротивление в этом районе, потому что начали операцию, нарушив ранее использовавшийся принцип: не выходить за пределы действия базовых истребителей, иначе они сначала создали бы базы в Кахили на острове Бугенвилль и Мунде на Нью-Джорджии, как было сделано позднее. Вместо этого был совершен бросок на Гуадалканал, и сначала повторилась ситуация Филиппинской операции. Но бесконечно такое продолжаться не могло, даром что ли братья Стругацкие писали: «Годзилла прожег стену между Аукалкой и Уголовницей, ворвался во двор и вышел защитникам в тыл. Однако был он дубина, по слухам – самый здоровенный и самый глупый из четырехглавых драконов. В тактике он не разбирался и не хотел, а потому, вместо того, чтобы сосредоточенными ударами сокрушить одну башню за другой, кинулся на все четыре сразу, благо голов как раз хватало».

Поначалу все шло тихо и мирно, однако рано утром 7 августа в Рабаул прилетела радиogramма: «4.30. Тулаги подвергается мощному обстрелу и бомбардировке с моря и воздуха. Замечено вражеское авианосное соединение». Сразу стало ясно, что противник обладает подавляющим преимуществом в силах, так как в следующих радиogramмах говорилось: «Один линкор... два авианосца... три крейсера... пятнадцать эсминцев... от тридцати до сорока транспортов». События приняли неожиданный оборот: американцы высадили десанты на Тулаги и Гуадалканале. Так все узнали о существовании острова, до сих пор известного лишь по паре рассказов Джека Лондона, а уже на следующий день состоялся один из самых знаменитых боев, завершившийся полным разгромом американцев.

Бои вокруг Гуадалканала заслуживают особого внимания по нескольким причинам. Прежде всего потому, что это была самая напряженная и самая жестокая кампания во всей истории войны на море. Пролив между островами Саво и Гуадалканал совсем неспроста называют Железное Дно (до войны он назывался пролив Силарк), там лежат десятки кораблей, потопленных буквально за считанные недели. Но значение

кампании, конечно же, этим не исчерпывается. Дело в том, что именно у Гуадалканала японцы поставили крест на всех надеждах на благополучный исход войны. Они ввязались в затяжную борьбу на истощение, где главную роль играют материальные ресурсы флотов, а не какие-то иные факторы. Если говорить о потерях, они будут примерно равны, однако японский флот в принципе не мог позволить себе размена корабль на корабль, как это происходило. Вместо каждого потопленного американского корабля тут же появлялись три новых, а вот вместо трех потопленных японских, дай бог, чтобы появился один. После окончания этой кампании в феврале 1943 года японский флот оказался на целый год выключенным из боевых действий. Разумеется, какие-то столкновения происходили и дальше, но все это были мелкие стычки, главные силы флотов вошли в соприкосновение только летом 1944 года, когда американцы уже имели абсолютное превосходство во всех классах кораблей.

Интересны бои за Гуадалканал и по другой причине. Решающим фактором в этой кампании оказалось существование аэродрома Гендерсон, авиация снова выиграла дуэль у флота, как это было ранее на Крите в 1941 году. Особенностью же здесь является то, что решающими стали усилия базовой авиации, а не авианосной, хотя американцы имели такие корабли. Как ни странно, Билли Митчелл оказался прав – ни один корабль не смеет показаться рядом с береговым аэродромом, только вот на Гендерсоне базировались те самолеты, о существовании которых Митчелл не мог даже догадываться, – пикировщики и торпедоносцы. Зато его любимые тяжелые бомбардировщики там отсутствовали совершенно. Как следствие этой борьбы между флотом и авиацией на свет появилось еще одно понятие: «Токийский экспресс» – так американцы называли отряды легких кораблей, которые почти каждую ночь пытались доставить на Гуадалканал подкрепления и снабжение.

И еще одна особенность этой кампании, которую часто не замечают. Практически во всех сражениях сталкивались человек и бездушная машина, точнее, шло состязание между американским радаром и японскими биноклями. И если в первых боях бинокль еще как-то мог противостоять радару, то к 1943 году морская война полностью и окончательно перешла в технологическую фазу.

\* \* \*

Итак, после Мидуэ американцы решили нанести ответный удар, и 1-я дивизия морской пехоты была отправлена на Гуадалканал. Примерно 40 транспортов в сопровождении крупных сил американского и австралийского флотов 7 августа успешно высадили 11 000 морских пехотинцев на Гуадалканале и в Тулаги. Они легко подавили сопротивление немногочисленных японских частей, захватили базу гидросамолетов и недостроенный аэродром. За несколько дней до высадки американцев установилась плохая погода, которая мешала полетам летающих лодок из Тулаги, поэтому японцы были застигнуты врасплох.

Адмирал Микава поспешно собрал все корабли, оказавшиеся поблизости, и помчался на юг, чтобы



**Флагман адмирала Микавы тяжелый крейсер «Тёкай». Снимок сделан в марте 1942 г. в Сингапуре**

«Тёкай» подтверждает, что самолет следил за эскадрой, но был отогнан огнем. Однако пилот выполнил свою задачу и передал по радио, что видит 3 крейсера, 3 эсминца и 2 плавбазы гидросамолетов или канонерки.

Это донесение изрядно запутало дело, но не следует обвинять молодых австралийских летчиков. Японские гидроавианосцы типа «Титосэ» резко отличались по виду от аналогичных европейских кораблей, и ошибиться было не слишком сложно. Буквально через полчаса соединение Микавы заметил «Хадсон» А-16-185, который даже сбросил на японцев 2 мелкие бомбы. Этот самолет тоже передал по радио предупреждение. Но командование

атаковать противника. Он имел 5 тяжелых и 2 легких крейсера и 1 эсминца, причем эти корабли видели друг друга впервые, поэтому ни о какой слаженности действий не могло быть и речи.

Союзники странным образом проморгали подход Микавы, хотя его эскадра была пару раз замечена самолетами-разведчиками. Чтобы оправдать свой последующий провал, американские историки запустили басню, будто австралийский летчик, заметивший Микаву, сообщил об этом лишь после того как, вернувшись на базу, выпил свой «файв-о-клок ти».

Попытки разобраться в том, как могло случиться подобное, лишь еще больше запутывают дело. Итак, впервые японцы были обнаружены патрульным «Хадсоном» А-16-218 австралийских ВВС, взлетевшим с аэродрома в бухте Милн 8 августа в 10.27 у северного побережья острова Бугенвилль на расстоянии 340 миль от Гуадалканала. Наивные австралийцы попытались связаться с кораблями с помощью сигнальной лампы, не удосужившись подумать: а что тут могут делать крейсера союзников? И лишь когда головной крейсер открыл огонь, пилот растерянно завопил: «Боже мой, так это же японцы!» Бортжурнал крейсера

союзников по неизвестной причине все это проигнорировало.

Командовавший операцией американский адмирал Тэрнер был настолько уверен, что ничего не случится, что вызвал командира эскадры крейсеров адмирала Кратчли к себе на совещание, обезглавив в решающий момент группу прикрытия. Неразбериха нарастала, как снежный ком.

Формально союзники сделали все возможное, чтобы перекрыть дорогу к своим транспортам, стоящим у Лунга Пойнт. Остров Саво делит пролив Железное Дно на две половины, в северном проходе патрулировали 3 тяжелых крейсера и 2 эсминца, в южном – 2 тяжелых крейсера (на третьем ушел Кратчли) и 2 эсминца. Еще 2 эсминца патрулировали перед проходами. 2 легких крейсера и 2 эсминца держались чуть севернее места высадки, ну и тяжелый крейсер «Австралия» с адмиралом Кратчли на борту находился непосредственно у Лунга Пойнт. И, тем не менее, атака японцев оказалась совершенно внезапной.

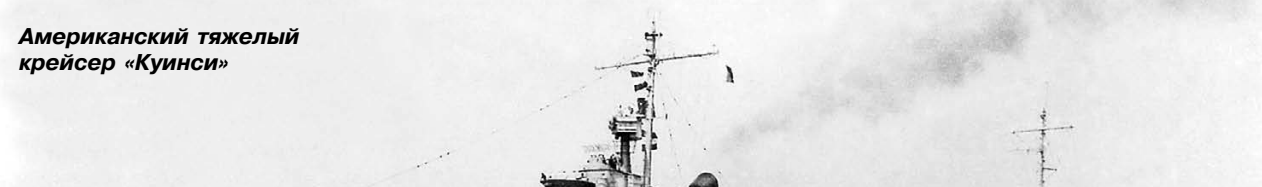
Почему? Сложно сказать. Во всяком случае, точно известно, что в течение дня на крейсера «Канберра» приняли **три** предупреждения о появлении японцев.

Но на вопрос, стоит ли ожидать ночной атаки, командир крейсера капитан 1 ранга Геттинг ответил: «Не думаю. Я полагаю, что корабли, о которых сообщили, действуют где-то между Рабаулом и проходом Бука». Есть предположение, что союзники ожидали атаки гидросамолетов на следующий день. Именно так решил командир американского крейсера «Винсенс» капитан 1 ранга Рифхолл, получивший **два** предупреждения. Так же думал и командир десантного соединения контр-адмирал Тэрнер. Он полагал, что японцы следуют в бухту Реката на северной оконечности острова Санта Исабель, откуда утром отправят в атаку самолеты. На аме-



**Австралийский крейсер «Канберра» охраняет транспорты во время высадки войск на Тулаги**

**Американский тяжелый  
крейсер «Куинси»**



риканских авианосцах, находившихся южнее Гуадал-канала, также получили предупреждение. Пилоты ожидали, что их пошлют атаковать японцев, но этого не произошло. В общем, все всё знали, но никто не пожелал сделать правильные выводы.

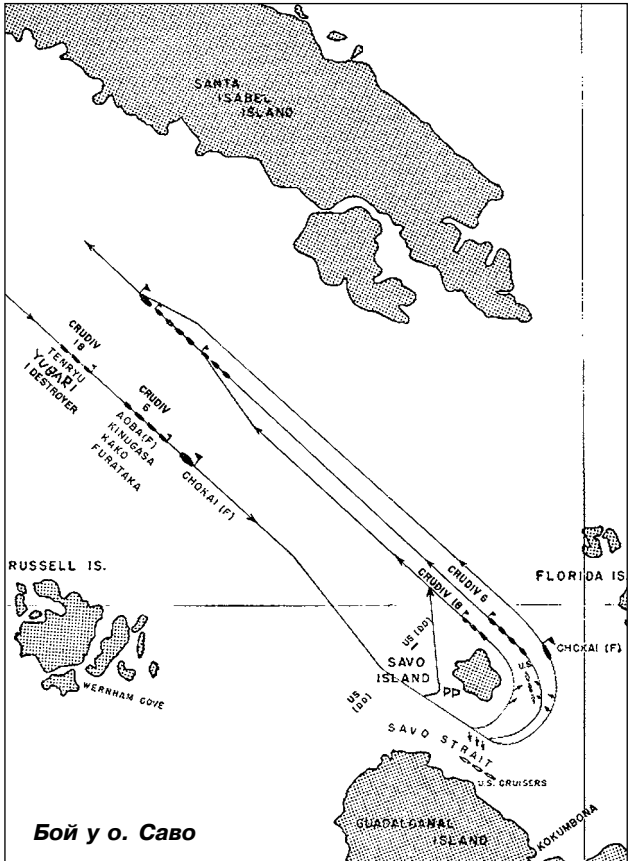
9 августа в 00.40 крейсера адмирала Микавы подошли к острову Саво и практически сразу увидели американский эсминец. Микава приказал изменить курс и снизить скорость, чтобы постараться остаться незамеченным. Но почти тут же впереди показался еще один эсминец, японцам пришлось возвращаться на прежний курс. Ни дозорный эсминец «Блю», ни следовавший на ремонт поврежденный «Джарвис» ничего не сообщили своим адмиралам. Японцы проскочили в пролив Железное Дно через южный проход.

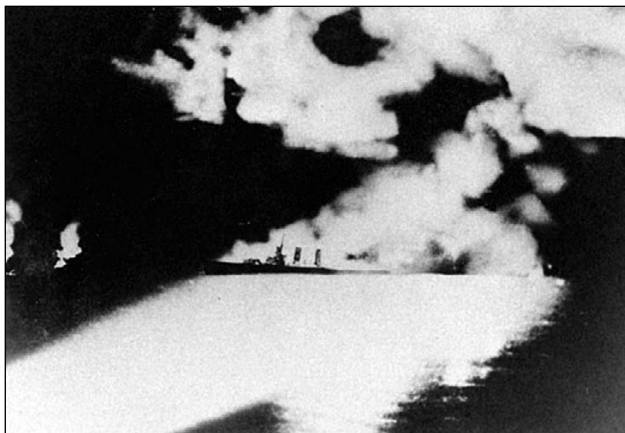
В результате в 1.36 они увидели южную группу крейсеров, и адмирал Микава сразу приказал дать торпедный залп. Американцы по-прежнему не видели противника, лишь в 1.43 эсминiec «Паттерсон» отправил вторую из трех знаменитых радиogramм Тихоокеанской войны: «Внимание, внимание! Неизвестные корабли входят в гавань». Но было слишком поздно, как раз в этот момент 2 торпеды попали в правый борт австралийского крейсера «Канберра». Японцы тут же открыли артиллерийский огонь, всадив в крейсер еще несколько снарядов. Крейсер «Чикаго» отделался попаданием торпеды, которая оторвала ему носовую часть. В считанные минуты южный отряд был ликвидирован.

Но северному пришлось еще хуже. При повороте японская эскадра разделилась и совершенно случайно взяла северный отряд в клещи. Как ни странно, этот отряд ни о чем не подозревал, выстрелы и вспышки на юге были приняты за грозовые зарницы, радиogramму «Паттерсона» никто не принял. Поэтому, когда в 1.50 прожекторный луч осветил крейсер «Куинси», и японцы начали обстрел кораблей северной группы, это стало для американцев полной неожиданностью. И все-таки их крейсера открыли ответный огонь, хотя это уже было бесполезно. «Астория», «Квинси» и «Винсенс» в считанные минуты были превращены в пылающие развалины. Вы можете удивиться, почему мы не пытаемся дать более развернутое описание битвы. Ответ очень прост: битвы как таковой не было, японские корабли как дорожным катком прошлись по проливу, даже не заметив сопротивления американцев. Все события заняли около 30 минут, за

это время японцы повредили 5 тяжелых крейсеров союзников, после чего 4 из них отправились на дно. По ходу дела японцам под руку подвернулся один из незадачливых дозорных эсминцев «Ральф Талбот», но топить его отходящим кораблям Микавы было уже некогда. В эсминец всадили несколько снарядов и забыли о его существовании.

Дальнейшее напоминает скверный анекдот. Адмирал Микава вполне резонно опасался атаки американских авианосных самолетов, поэтому даже не попытался найти и атаковать транспорты, что могло закончиться катастрофой для американцев. В это же самое время командир американской авианосной группы ад-





**Освещенный прожекторами японских кораблей горящий тяжелый крейсер «Куинси». Слева виден пожар на крейсере «Винсенс»**

мирал Флетчер, опасаясь удара японской авиации, поспешил увести свои корабли на юг, не слушая никаких возражений. И все-таки в выигрыше остались американцы. Несмотря на тяжелые потери, нанесенные флотом, транспорты остались невредимы и смогли высадить войска и выгрузить боеприпасы. В результате они закрепились на юге Соломоновых островов. Японцы даже не представляли уровень подготовки морской пехоты США, и сообщение о том, что к вечеру 9 августа на Гуадалканале находились уже 16 000 солдат, сочли бы неумной штукой. Собственно, в то время никто не был способен на такое, даже англичане. Американцы первыми начали рассматривать десантные операции как производственный процесс, задачу из области логистики, а не что-то военное. В этом были их сила и их слабость одновременно. 15 августа недостроенный японский аэродром был приведен в порядок, назван в честь майора Гендерсона, погибшего при Мидуэе, и был готов принять первые самолеты. После этого шансы японцев на успех упали катастрофически, хотя пока еще не были равны нулю.

Много споров вызывает решение адмирала Микава не пытаться развить успех и атаковать транспорты. Но все эти споры начались постфактум. Вот что пишет капитан 1 ранга Омаэ, начальник штаба Микавы:



**Эсминцы «Блю» и «Паттерсон» эвакуируют команду горящего тяжелого крейсера «Канберра»**

«В 0.30 наша эскадра разделилась на 3 группы, каждая из которых действовала самостоятельно, а флагманский корабль оказался в хвосте. Требовалось в полной темноте собрать и переформировать соединение, для чего нужно было резко снизить скорость. Наши корабли находились к северу от острова Саво, им требовалось примерно 30 минут для того, чтобы снизить скорость и собраться. Еще полчаса уйдут на восстановление строя, полчаса на увеличение скорости, а затем потребуется еще час, чтобы выйти к якорной стоянке противника. Таким образом, чтобы возобновить бой, нам требовались 2,5 часа. То есть мы могли атаковать противника только в 3.00, за час до восхода солнца.

Основываясь на радиоперехватах прошлого вечера, мы знали, что вражеские авианосцы находятся где-то в 100 милях юго-восточнее Гуадалканала. После нашего ночного боя они должны были направиться к острову. Оставаясь здесь после восхода солнца, мы могли лишь разделить печальную участь наших авианосцев у Мидуэя.

Даже при немедленном отходе вражеское авианосное соединение могло нас преследовать и атаковать, но к этому времени мы должны были находиться значительно дальше к северу. Поэтому вражеские авианосцы вполне могли оказаться в пределах досягаемости нашей базовой авиации из Рабаула».

Микава получил донесения своих кораблей, из которых выходило, что потоплено 8 тяжелых и 1 легкий крейсер и 5 эсминцев союзников. 5 тяжелых крейсеров и 4 эсминца были повреждены. После тщательного анализа этих заявлений получалось, что было потоплено 5 тяжелых крейсеров и 4 эсминца противника. Грандиозная победа, стоит ли рисковать ее результатами? И после войны сам адмирал заявил: «Но и сегодня я верю, что мое решение, основанное на имевшейся **тогда** информации, не являлось ошибочным». Обратите внимание на ключевое слово «тогда» – легко судить полвека спустя.

\* \* \*

Но разногласия между японской армией и флотом никуда не исчезли, они сыграли решающую роль в дальнейшем развитии событий, армия желала воевать на Новой Гвинее, и флоту пришлось обходиться своими силами. Состоялся первый рейс «Токийского экспресса» – отряд японской морской пехоты, первоначально предназначавшийся для высадки на Мидуэе, был доставлен на 6 эсминцах на Гуадалканал. Командовал эсминцами контр-адмирал Райдзо Танака, прославившийся немного позднее. Полковник Итики, не имея никаких сведений о противнике, даже не попытался провести разведку и пошел на штурм американских позиций, имея всего 900 человек. Естественно, что его отряд был полностью истреблен.

Следующее морское сражение стало результатом попытки японцев доставить на остров очередную группу смертников – 1500 солдат. Группа транспортов контр-

**Авианосцы «Саратога» и «Энтерпрайз», 12 августа 1942 г.  
к Югу от Соломоновых о-вов. Снимок с палубы «Уоспа»**



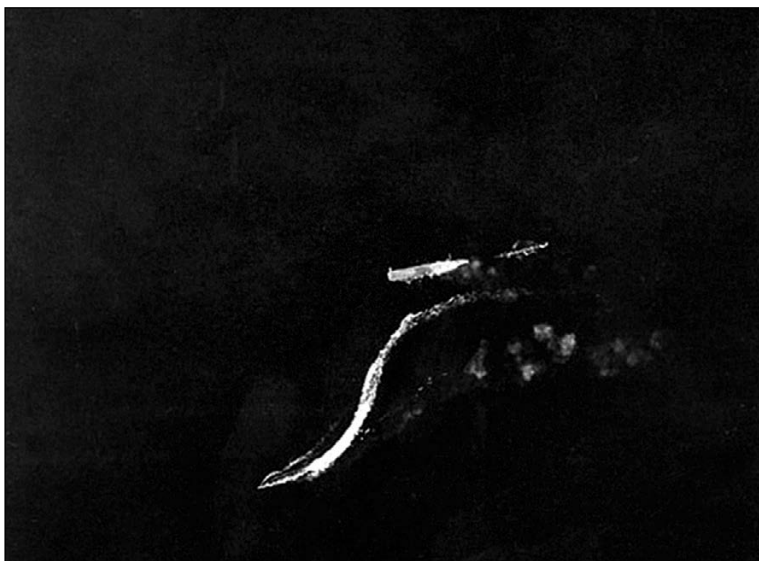
адмирала Танаки должна была спуститься по проливу Слот и ночью высадить их на Гуадалканал. Но прикрывать эти транспорты должны были крупные силы японского флота: 3 авианосца, 3 линкора, 9 крейсеров, 13 эсминцев, 36 подводных лодок. План операции фактически обрекал на гибель легкий авианосец «Рюдзё», который должен был нанести удар по аэродрому Гендерсон. Даже если бы поблизости не оказалось американских авианосцев, на что мог рассчитывать несчастный корабль с двумя десятками самолетов на борту?! Японцы снова проявили легкомыслие и высокомерие, крупно недооценив противника. В конце концов, 6 бомбардировщиков «Рюдзё» вряд ли сумели бы разбомбить Гендерсон даже и при более благоприятных обстоятельствах. Кстати, это была чуть ли не единственная попытка японцев нейтрализовать злополучный аэродром силами авианосной авиации. Однако ни разу это не пытались сделать эскадренные авианосцы. Бедный «Рюдзё» был обречен, хотя адмирал Нагумо и не собирался делать из него приманку для американских авианосцев, как утверждают некоторые авторы. Ну а вдобавок японцы снова показали, что продолжают считать линкоры основой своего флота, выдвинув далеко вперед отряд быстроходных линкоров и тяжелых крейсеров.

Американцы тоже допустили ряд ошибок. Адмирал Флетчер, полагая, что в ближайшее время сражения не будет, отпустил группу авианосца «Уосп» на дозаправку, уменьшив свои силы на треть. Но и того, что осталось, хватило. Подробно этот бой описан в книге нашей серии об авианосцах, и мы не будем здесь утомлять читателя деталями. Хотя очень слож-

но удержаться от того, чтобы не процитировать известного историка С.Э. Морисона. Красиво пишет, черт побери!

«Посейдон и Эол подготовили для этого боя красочные декорации. 16-узловой юго-восточный пассат разорвал плотные кучевые облака на множество белоснежных воздушных замков и бастионов, покрывающих почти половину небосвода. Океан в этом месте имел глубину 2 мили. Волны, увенчанные белыми барашками, мчались, пританцовывая, к чистому горизонту, который так любят штурмана. Сцена – темные массы кораблей, оказавшихся в тени, и освещенные солнцем до мельчайших деталей другие корабли; изящные завитки пены на форштевнях авианосцев; длинный бак линкора «Норт Каролина», только что прибывшего из Атлантики; ошестинивший стволами зениток, как дикобраз крейсер ПВО «Атланта»; флегматичные и деловитые тяжелые крейсера; подпрыгиваю-

**Поврежденный и неподвижный «Рюдзё» в сопровождении двух эсминцев. Снимок с бомбардировщика В-17**







**Попадание третьей бомбы в «Энтерпрайз» 24 августа 1942 г.**

скую транспортную группу и повредили флагманский крейсер и транспорт, который потом затонул. Пока один из японских эсминцев стоял у борта транспорта, снимая солдат, их атаковали тяжелые бомбардировщики В-17 и ко всеобщему изумлению потопили эсминца! На этом бой у Восточных Соломоновых островов завершился, первая попытка японцев доставить подкрепления на Гуадалканал провалилась.

Интересны последствия этого боя. Принято считать непреложной истиной, что американский авианосный истребитель F4F «Уайлдкэт» безнадежно уступал японскому А6М «Зеро». Но американцы в своем анализе ни единым словом не упоминают об этом, речь идет только о совершенствовании тактики истребительной авиации и методов управления ею. Были сделаны некоторые выводы относительно

тактики действий авианосных соединений, методов борьбы за живучесть авианосцев, и никто не закричал: «Поскорее дайте нам новый истребитель!» Мы уже говорили о неразберихе в штабах союзников перед боем у острова Саво. Но у японцев царил точно такой же бардак. Вспоминает адмирала Танака: «Рано утром на следующий день три эсминца уже были в пути. Прошло несколько часов, и я получил из штаба 8-го Флота радиogramму, в которой говорилось, что высадку на Гуадалканале следует произвести 28 августа! Я немедленно ответил, что эсминцы уже ушли. 8-й Флот распорядился: «Немедленно верните эсминцы. Я посылаю 20-й ДЭМ на Шортленд, где он перейдет под командование 2-й эскадры эсминцев».

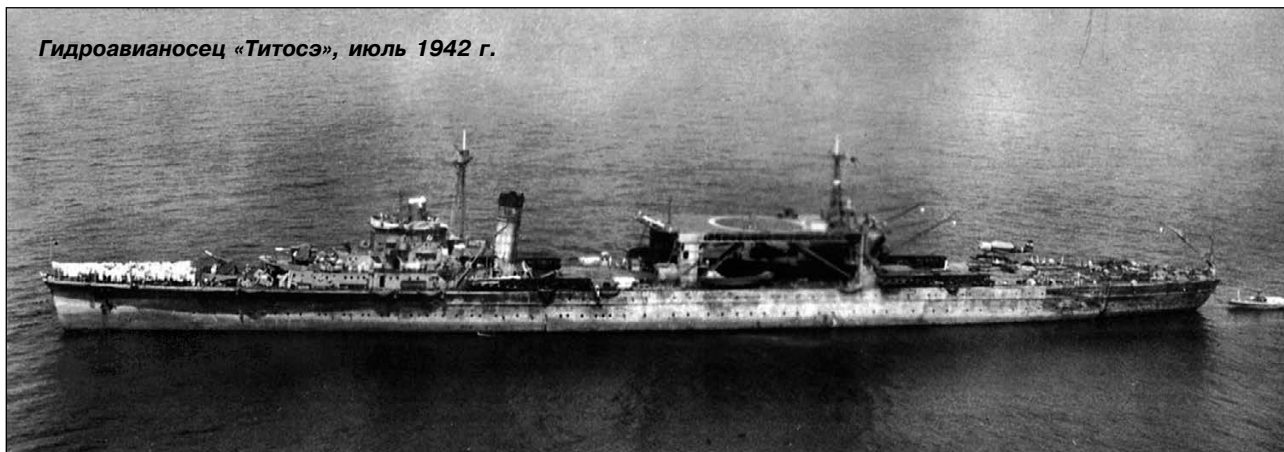
Было невозможно поверить в то, что между штабами 8-го Флота и 11-го Воздушного флота не существовало связи, так как оба они находились в Рабауле, однако, судя по всему, именно так и было. Я снова получил противоречивые и взаимоисключающие приказы от командира района и своего непосредственного командира и просто не знал, что делать. Я полагал, что если подобная ситуация сохранится и дальше, то

События развивались следующим образом. Сначала американские авианосцы атаковали «Рюдзё» и потопили его. Воспользовавшись тем, что их самолеты были заняты, японцы нанесли ответный удар. Им удалось повредить авианосец «Энтерпрайз», но это оказался их единственный успех. Американские самолеты атаковали передовое соединение японцев и повредили гидроавианосец «Титосэ».

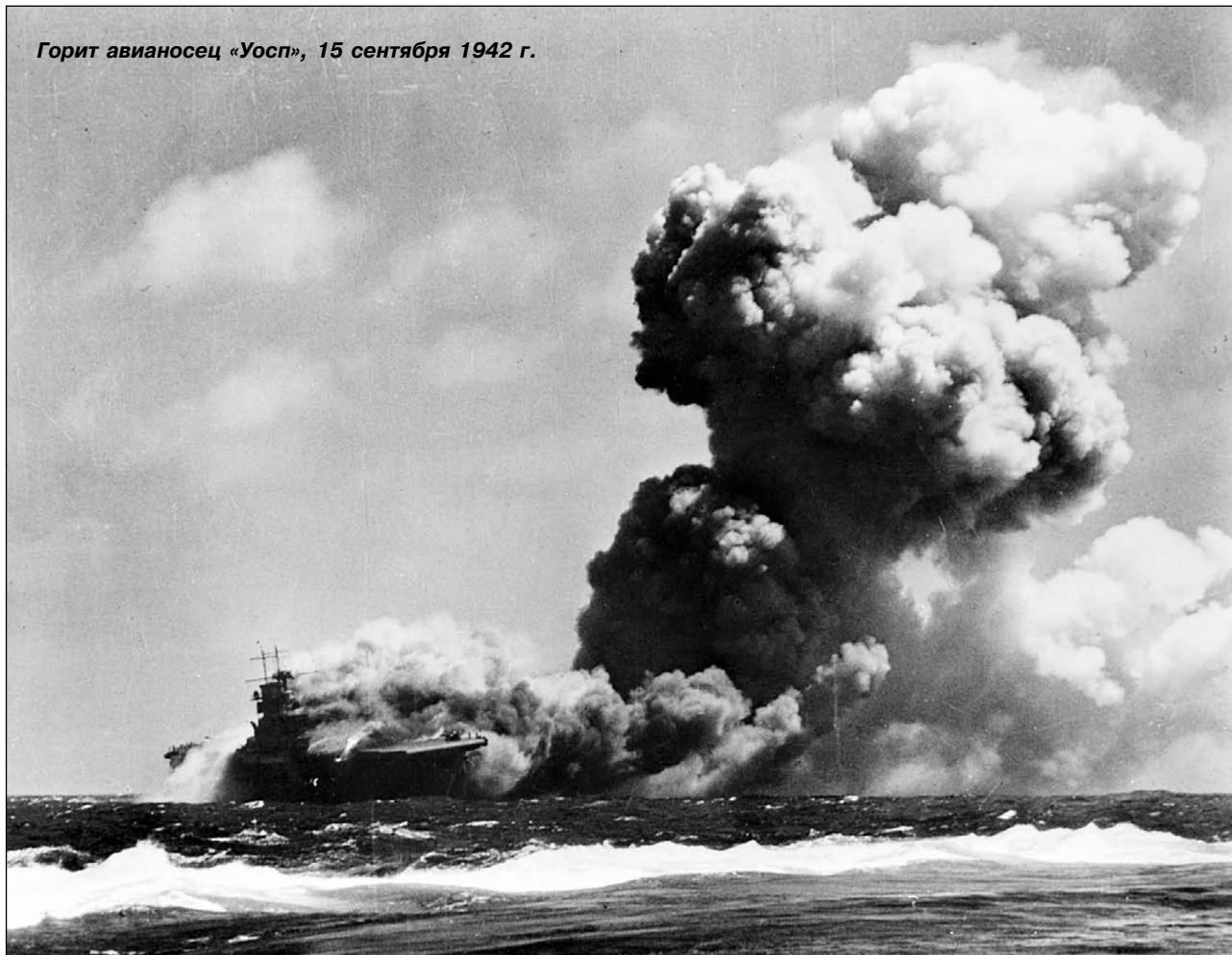
А на следующий день впервые в игру вступили самолеты аэродрома Гендерсон. Они атаковали япон-

ские в облаках брызг эсминцы – все это выглядело на взгляд художника-мариниста прекрасно и прямо-таки просилось на полотно. Для моряка-реалиста на авианосце, однако, сцена была далека от совершенства. Рваные облака могут скрывать сотни жаждущих крови самолетов. Высокое экваториальное солнце укрывает идущие вниз пикировщики. Отблески голубого, серебряного и золотого слепят наблюдателей и наводчиков. Они делают предельно трудным опознание самолетов. Все вместе это было той погодой, которую моряки авианосцев молят богов послать на голову врагу и совсем не желают иметь над собственной головой».

**Гидроавианосец «Титосэ», июль 1942 г.**



Горит авианосец «Уосп», 15 сентября 1942 г.



выиграть кампанию будет просто невозможно. Я снова убедился, что ничего похожего на тщательное, продуманное планирование в этой операции нет. Все решения принимаются в спешке и без размышлений. Как командир Соединения доставки подкреплений я оказался в крайне трудном положении.

Я был вынужден отозвать эсминцы, и вечером они вернулись. Пока корабли заправлялись топливом и принимали припасы, я вызвал офицеров и сделал распоряжения для операции, намеченной на 28 августа».

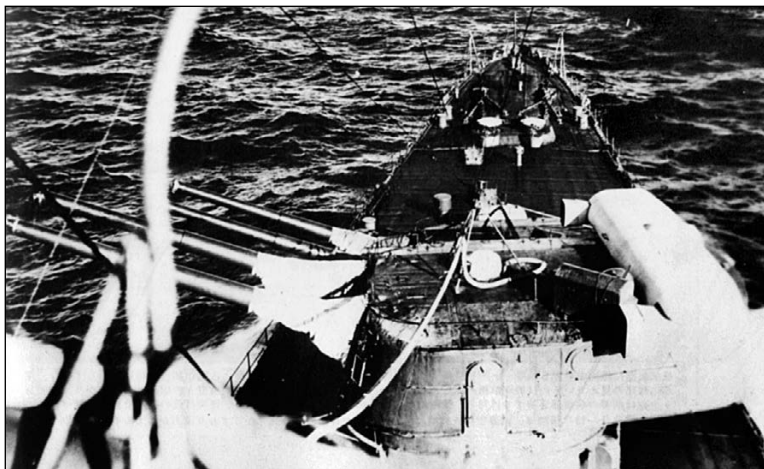
Честное слово, никакие теории не предусматривали такой неразберихи. Кстати, подобное происходило и в Атлантике, вспомните, как англичане едва не упустили «Бисмарк» всего лишь потому, что в штабе Флота Метрополии вели прокладку на картах другой проекции, чем на кораблях в море. Все завершилось тем, что 28 августа пикировщики с аэродрома Гендерсон потопили эсминец «Асагири» при попытке доставить подкрепления на остров, а 15 сентября японская подводная лодка I-19 торпедировала и потопила авианосец «Уосп», который, кстати, так и не сумел принять участия ни в одном морском сражении.

Японцы доставили на эсминцах на остров около 3000 солдат, но штурм аэродрома Гендерсон, естественно, провалился. Поэтому было решено использо-

вать транспорты, несмотря на огромный риск, которому они подвергались. Ведь даже быстроходный транспорт имел скорость около 14 узлов, что нельзя было сравнить с 30 узлами эсминца или крейсера. Время перехода возрастало более чем в два раза, и соответственно возрастала степень риска.

11 октября очередной «экспресс» попытался прорваться к Гуадалканал, но в результате произошел морской бой в районе Гуадалканала, теперь у мыса Эсперанс. После полудня 11 октября разведчик В-17 сообщил, что вниз по Слоту идут две группы японских кораблей: 2 гидроавианосца в сопровождении 6 эсминцев (транспортная группа) и 3 тяжелых крейсера и 2 эсминца (группа прикрытия). В этот момент возле Гуадалканала находилось оперативное соединение контр-адмирала Нормана Скотта: 2 тяжелых и 2 легких крейсера и 5 эсминцев. Скотт решил не повторять прежних ошибок и встретить противника в открытом море, поэтому он занял позицию западнее острова Саво, а не в проливе.

И все-таки американцам не удалось избежать неприятных случайностей. Японцы появились как раз в тот момент, когда американское соединение поворачивало на обратный курс, и в темноте 3 головных эсминца оторвались от крейсеров. Но это не помешало



**Носовые башни главного калибра японского крейсера «Аоба»**

американцам в 23.46 открыть огонь по ничего не подозревающим японцам. В этот раз состязание между человеческими глазами и радаром выиграла электроника.

Адмирал Скотт, опасаясь, что его крейсера обстреливают собственные эсминцы, приказал прекратить огонь, однако командиры кораблей не обратили внимания на приказ адмирала, который быстро обнаружил свою ошибку и отменил его. Японцы поспешно повернули на обратный курс, и Скотт начал преследование. К этому времени командир японской эскадры адмирал Гото был убит, крейсера «Аоба» и «Фурутака» ярко пылали, а эсmineц «Фубуки» уже тонул.

Начался бой на параллельных курсах, причем японский крейсер «Кинугаса», который по ошибке повернул не следом за адмиралом, а в противоположную сторону, стрелял совершенно беспрепятственно, американцы на него не обращали внимания. Обычная ситуация в ночных боях. Для начала он потопил эсmineц «Дункан», который тоже оторвался от строя и опрометчиво подошел слишком близко к противнику. После этого он перенес огонь на американские крейсера и добился опаснейшего попадания в «Бойз». Снаряд пробил борт ниже ватерлинии и взорвался в артиллерийском погребе. Однако вода, хлынувшая в пробоину, потушила пожар, и все обошлось для американцев благополучно. А вот японцы потеряли тяжелый крейсер «Фурутака», который получил более 90 попаданий и вскоре затонул.

Пока шел бой, японская транспортная группа сумела проскользнуть к Гуадалканалу, высадила солдат и выгрузила тяжелые орудия, после чего сумела уйти незамеченной. То есть, японцы свою задачу выполнили, хотя это стоило им серьезных потерь, вдобавок тяжелый крейсер «Аоба» получил тяжелые повреждения и надолго отправился на ремонт.

Вдобавок японцы потеряли еще 2 эсминца. «Муракумо» попытался подобрать

ущевших моряков «Фурутаки», но был атакован самолетами с аэродрома Гендерсон, получил попадание торпеды, несколько бомб разорвалось рядом с кораблем, и он потерял ход. Ему на помощь были отправлены другие корабли, которые сами были атакованы. Близкими разрывами был серьезно поврежден эсmineц «Нацугумо», которые быстро затонул. Так что к японским потерям в бою у мыса Эсперанс можно приплюсовать еще 2 эсминца.

Как мы видим, по сути борьба за Гуадалканал свелась к решению одного-единственного вопроса: кто будет владеть этим аэродромом? Сложилась любопытная ситуация, которая противоречила постулатам и моряков, и летчиков. Авиация была решающей силой, но не авианосная, а базовая, что глубоко оскорбляло адмиралов. Но не меньше были возмущены и генералы, так как главную роль играли ничтожные пикировщики, а не четырехмоторные «Летающие крепости».

Японцы к этому времени перебросили в Рабаул 2 пехотные дивизии из Голландской Ост-Индии и намеревались как можно быстрее доставить их на Гуадалканал. Поэтому 13 октября 1942 года состоялся знаменитый «Обстрел», именно так называют это событие сами американцы. Быстроходные линкоры «Конго» и «Харуна» подошли ночью к острову и в течение 90 минут вели огонь по аэродрому. Их тяжелые снаряды перекопали все летное поле, уничтожили и повредили много самолетов, сожгли почти весь запас бензина. Американские историки утверждают, что их торпедные катера сумели отогнать вражеские линкоры, но на самом деле японцы просто выполнили поставленную задачу и ушли.

На следующую ночь к острову прибыли 2 тяжелых крейсера адмирала Микавы, которые выпустили 752 снаряда калибром 203 мм, но это были семечки по сравнению с тем, что случилось накануне. А на рассвете американцы увидели удивительную картину: возле мыса Тассафаронга стояли 6 японских транспортов и выгружали солдат, вокруг вертелись эсмин-



**Японские истребители и пикирующие бомбардировщики на палубе «Сёкаку» готовятся к атаке американских авианосцев утром 26 октября 1942 года**

**Пикирующий на авианосец «Хорнет» японский бомбардировщик D3A «Вэл» во время боя у о. Санта Крус**

цы. Американцы кое-как набрали 400 канистр с бензином, вытаскивая из воронок и болота, и сумели заправить уцелевшие 4 пикировщика и 10 истребителей, которые принялись бомбить и обстреливать транспорты. К ним присоединились В-17, прилетевшие из Эспириту-Санто. В результате один транспорт взорвался, а остальные были вынуждены уходить, хотя не вся техника попала на берег. Кстати, вот где сказалась разница в методах выгрузки десанта, американцы наверняка успели бы все сделать.

Ночью прибыли еще два японских тяжелых крейсера и выпустили дополнительные 800 снарядов, но после тяжелых орудий линкоров американцы воспринимали это спокойно. Тревогу вызывала лишь проблема доставки снабжения на Гуадалканал, пришлось привлечь для этого подводные лодки и транспортные самолеты. Попытка провести транспортный караван 15 октября завершилась атакой японских самолетов и потоплением эсминца «Маредит». В общем, для американцев середина октября 1942 года стала критическим моментом.

Но, как часто бывает в подобных случаях, если не можешь справиться сам, на помощь приходит противник. 20 октября японцы начали попытки штурма оборонительного периметра вокруг аэродрома, но делали это настолько бездарно, что понесли большие потери и фактически обезопасили американские позиции. Вообще складывается впечатление, что в открытом бою японская армия оказалась просто несостоятельной против кадровых европейских частей. Ранее это подтвердилось на Халхин-Голе и теперь на Гуадалканале. Разгром колониально-полицейских частей и резервистов в Малайе и на Филиппинах можно во внимание не принимать.

26–27 октября состоялось морское сражение у островов Санта-Крус, которое поставило точку в противостоянии американских и японских авианосных соединений. Адмирал Ямамото собрал все, что только мог, но даже этого «всего» оказалось недостаточно, чтобы справиться со значительно ослабленными американскими соединениями. 4 авианосца, 5 линкоров, 14 крейсеров и 44 эсминца противостояли 2 авианосцам, 1 линкору, 6 крейсерам и 14 эсминцам американцев.

Однако в очередной раз выяснилось, что планировать операции японцы не умеют. Корабли бесцельно болтались в море, дожидаясь, пока армия захватит аэродром Гендерсон, чтобы доставить туда самолеты. Но дождались японцы того, что 25 октября их авианосцы были обнаруже-

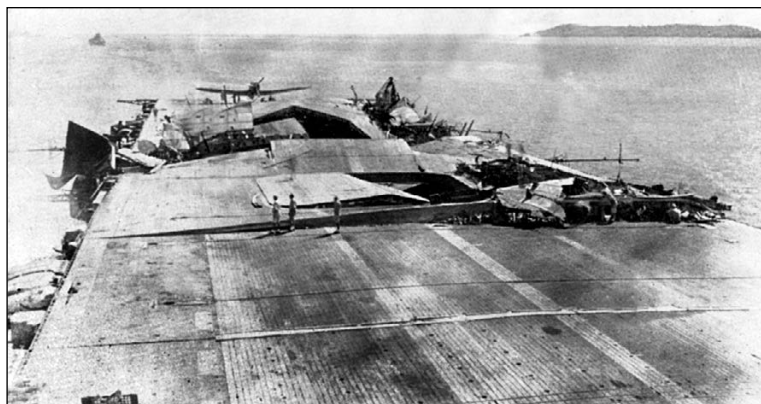


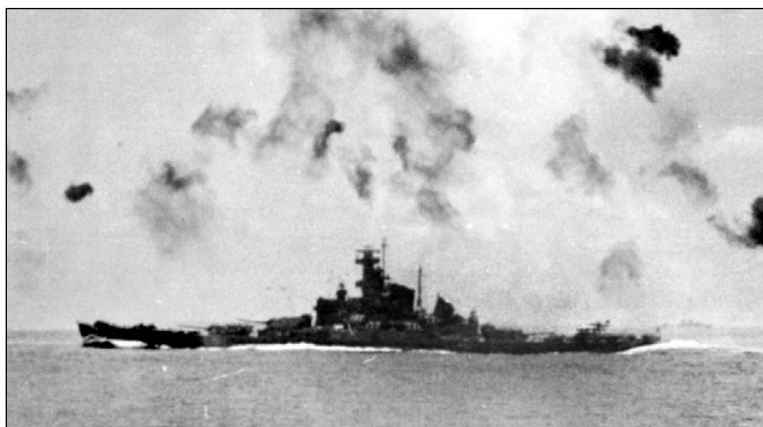
ны американским самолетом-разведчиком. Кстати, на этот раз японцы выдвинули вперед уже две ударные группы из линкоров и крейсеров, но напрасно, лучше бы уж они усилили ПВО авианосных групп.

26 октября «Энтерпрайз» поднял поисково-ударную группу пикировщиков, каждый из которых нес 500-фн бомбу. Это тоже было американским ноу-хау. Дальность полета разведчиков снижалась, зато появлялся шанс на внезапную атаку кораблей противника. Так и произошло в 7.40, когда два пилота заметили легкий



**Повреждения полетной палубе «Секаку»**





**Вверху: линкор «Саут Дакота» в ходе сражения у о. Санта-Крус 26 октября 1942 г.**

**Внизу: после боя — сигнальщики «Саут Дакоты»:  $10 + 10 + 10 + 2 = 32!$  Именно на уничтожение такого числа вражеских самолетов претендовали зенитчики линкора**



**Авианосец «Энтерпрайз» и линкор «Саут Дакота» (справа) в бою у Санта-Крус, 26 октября 1942 г. хорошо видны разрывы 127-мм зенитных снарядов**

авианосец «Дзуйхо» и атаковали его. Больше этот корабль в бою не участвовал.

Опять же, имеется достаточно детальных описаний последующих событий, поэтому мы будем кратки. Этот бой стал боевым дебютом линкора «Саут Дакота», знаменитых 40-мм зенитных автоматов «Бофорс», что послужило причиной рождения одной из самых фантастических легенд Тихоокеанской войны. Оба противника подняли свои ударные группы практически одновременно, они даже встретились по пути к цели. Первыми нанесли удар японцы, которые тяжело повредили авианосец «Хорнет». Самыми опасными стали попадания 2 торпед из-за которых корабль лишился хода. Практически в это же самое время авиагруппа «Хорнета» атаковала «Сёкаку» и в результате попаданий 3 бомб корабль вышел из строя на 9 месяцев.

Вторая ударная волна японцев отыскала «Энтерпрайз» и всадила в него 3 бомбы, но его повреждения хотя и были серьезными, все-таки не помешали авианосцу спустя некоторое время возобновить летные операции, чего не мог «Сёкаку». Именно при отражении этой атаки «отличился» линкор «Саут Дакота», точнее, его командир капитан 1 ранга Гэтч. Он заявил, что в ходе налета линкор сбил 32 японских самолета! Кстати, это самый точный перевод английского термина «claim victory», именно «заявить», а не «сбить». Однако штаб засчитал ему «всего лишь» 26 самолетов, что тоже хорошо. Послевоенный анализ показал, что на са-



мом деле было уничтожено от 6 до 8 японских машин, но тем не менее, сказка продолжает гулять по свету. Впрочем, на фоне сотен самолетов, которые «сбивали» японцы даже это заявление выглядит верхом скромности.

После этого японские самолеты навалились на беспомощный «Хорнет» и всадили в него еще несколько бомб. Американцы попытались буксировать горящий авианосец, но вскоре отказались от этой затеи и бросили его. Ночью появились два японских эсминца, и теперь уже у японских адмиралов возникла была идея отбуксировать трофей к себе. Но «Хорнет» был явно обречен, поэтому японцы добились его торпедами.

Результаты сражения оказались довольно двусмысленными. С одной стороны, американцы потеряли авианосец и эсминца, японцы потерь в кораблях не имели. С другой – их потери в авиации снова оказались более серьезными, чем у американцев. Вот на этом моменте следует остановиться чуть подробнее.

Американские исследователи Паршалл и Тулли первыми обратили внимание на то, что потери японцев в летном составе при Мидуэе оказались далеко не столь тяжелыми, как было принято писать ранее с легкой руки тех же бывших японских офицеров. Но тогда с неопровержимостью следует, что даже хорошо подготовленные летчики японской авианосной авиации уступали в качестве американским, а их фантастические результаты – такая же игра воображения, как у капитана 1 ранга Гэтча. Но, так или иначе, после сражения у островов Санта-Крус японские авианосцы выбывают из игры на целых полтора года, причем не только потери в авианосных сражениях повинны в этом. Далее мы расскажем, что произошло.

В результате американцы получают передышку в самый критический момент – у них оставалось всего 2 авианосца, причем оба стояли в ремонте, но японцы ослабляют давление. Повторю, японские авианосцы **ни разу** не пытались подавить аэродром Гендерсон, если не считать смехотворного налета «Рюдзё», так что в борьбе с реальным противником у хваленых «морских орлов» дела шли совершенно неблестяще.

А вскоре состоялись, наверное, самые драматические бои этой кампании. Японцы организовали доставку на Гуадалканал новых подкреплений, и к середине

ноября по численности японские войска впервые догнали американцев. Но теперь уже американцы подготовили переброску на остров крупных сил. 3 транспорта разгрузились 11 ноября, на следующий день прибыли еще 4 корабля. Японцы бросили в атаку авиацию, но ничего не добились, однако вскоре американские самолеты-разведчики сообщили, что по Слоту спускается эскадра из 2 линкоров, 4 крейсеров и 10 эсминцев. Летчики немного приврали, причем, американцы все равно имели всего лишь 2 тяжелых и 3 легких крейсера и 8 эсминцев, чего было слишком мало. Южнее острова крейсировало авианосное соединение, в состав которого входили 2 новейших линкора, однако они никак не успевали к месту боя.

В сумерках 12 ноября транспорты отошли, и эскадра адмирала Каллахэна, выстроенная в длиннейшую кильватерную колонну, вошла в пролив Железное Дно. Впереди шли 4 эсминца, за ними крейсера и замыкали строй еще 4 эсминца. Для плавания в проливе такой строй был удобным, а вот для боя – не слишком, так как эсминцы теряли возможность упреждающей торпедной атаки. Вдобавок, адмирал Каллахэн, хоть и скопировал строй Скотта в бою у мыса Эсперанс, на свободу из пролива выйти не успел. К тому же, по неизвестным причинам, два эсминца, имевшие новейший радар SG, были поставлены в хвост колонны.

Навстречу им двигалась эскадра Хироаки Абэ, которая состояла из 2 линкоров, 1 легкого крейсера и 14 эсминцев. Японцы предполагали обстрелять аэродром Гендерсон и не рассчитывали встретить сопротивление, так как обычно американцы покидали пролив Железное Дно с наступлением темноты. Погода была плохая, налетали дождевые шквалы, и в результате строй японцев развалился, отдельные корабли потеряли друг друга, причем как раз в тот момент, когда состоялась встреча с американцами.

Наступила пятница, 13-е число... Столкновение произошло в 1.40, причем американская колонна разрезала развалившийся строй японцев и началась суматоха. Например, линкор «Хиэй» оказался справа от американцев, а линкор «Киришима» – слева. Именно тогда крейсер «Атланта» на запрос адмирала, что он делает, ответил: «Уклоняюсь от собственных эсминцев». Американцы промедлили с открытием огня, и

**Японский линкор «Хиэй»,  
декабрь 1939 г.**



### Американский легкий крейсер «Хелена»



некоторые историки утверждают, что это позволило японцам заменить зажигательные снаряды, предназначенные для обстрела аэродрома, на бронебойные. Увы, японцы просто обстреляли первые подвернувшиеся цели, так как последующий осмотр повреждений, полученных американскими кораблями, доказал, что часть попаданий пришлось на те самые знаменитые снаряды Тип 3.

Первым под обстрел попал крейсер «Атланта» и в считанные минуты был выведен из строя, получив множество попаданий. Практически тут же «Хизэй» потопил эсминец «Кашинг», но и сам был обстрелян американцами, пулеметные очереди прошли по мостику, перебив много офицеров. Эсминец «Лэффи» поймал торпеду и начал тонуть. Японский эсминец «Юдати» прорезал строя американцев, всадил торпеду в корму тяжелого крейсера «Портленд». Оторванные листы обшивки начали действовать, как огромный руль, и крейсер принялся беспомощно описывать круги на одном месте. Но это не помешало ему обстрелять «Хизэй» и добить уже поврежденный «Юдати». Так завершились ночные приключения «Милашки Пи», как называли крейсер его моряки.

Адмирал Каллахэн получил сообщение, что его флагман «Сан-Франциско» ведет огонь по своему же крейсеру «Атланта», потерявшему ход. Кстати, это было чистой правдой. Адмирал приказал прекратить огонь, но когда приказ был исполнен, то в результате пострадал его собственный корабль. «Киришима» и 2 других японских корабля обрушили на «Сан-Франциско» шквал огня. Адмирал Каллахэн, почти весь его штаб, командир крейсера капитан 1 ранга Кэссин Янг были убиты. Крейсер «Хелена» не пострадал, но последний из американских крейсеров «Джюно» получил торпеду в кочегарку.

Для эсминца «Бартон» бой продлился ровно 7 минут – в него попали 2 торпеды, корабль разломился пополам и тут же затонул почти со всей командой. Эсминец «Монссен» получил 37 попаданий и превратился в пылающую руину. Снова процитируем С.Э. Морисона:

«Когда пробили 4 склянки, ночной бой был в самом разгаре. Перед спасшимися моряками разворачивался феерический спектакль. Зеленоватое мерцание ракет и осветительных снарядов смешивалось со светом безмолвных звезд. Красные и белые струи трассеров

изгибались дугой и пересекались в небе. Погребая взрывались, выбрасывая букеты ослепительного белого пламени. Нефтяные пожары венчались колоннами желтого огня, перемешанного с черным дымом. По всему горизонту тлели корпуса брошенных командой кораблей, которые раскались докрасна и светились тусклым багровым светом. Гейзеры пролетевших мимо цели снарядов были теперь перемешаны с нефтью и обломками».

Ну не отнимешь у него умения писать красиво.

В общем, в 2.26 командир «Хелены» капитан 1 ранга Гувер собрал те корабли, которые еще могли передвигаться, и повел их на восток через пролив Силарк. За ним смогли последовать только крейсера «Сан-Франциско» и «Джюно» и 3 эсминца. Но на этом испытания американцев не закончились: в 11.00 подводная лодка I-26 потопила «Джюно», на котором погибло 700 человек. Именно на нем погибли пять братьев Салливанов, после чего последовал приказ, запрещающий родным братьям служить на одном корабле, а в составе американского флота появился эсминец DD-537 «Салливанз». А еще полвека спустя этот трагический



Повреждения крейсера «Портленд» в результате попадания японской торпеды

эпизод стал отправной точкой для создания фильма «Спасение рядового Райана».

У японцев погибли эсминцы «Юдати» и «Акацуки», а линкор «Хизэй» получил тяжелые повреждения и потерял управление. Он так и не сумел уйти от острова Саво – днем американские самолеты с Гендерсона нанесли ему дополнительные повреждения, и японцы попросту бросили корабль, никто не видел, как он затонул. Американцы потеряли 2 легких крейсера («Атланту» пришлось затопить) и 4 эсминца, многие корабли обоих противников получили серьезные повреждения.

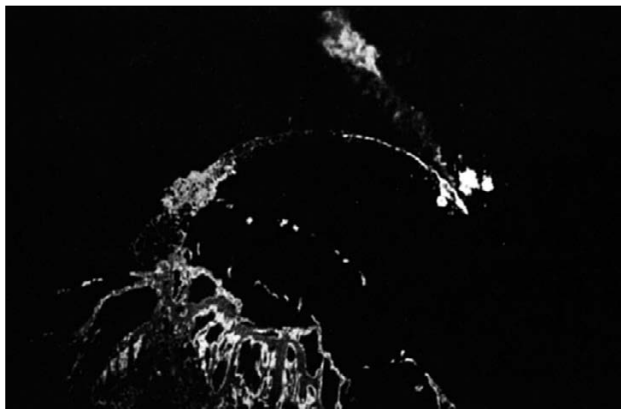
Но для американцев главным были не потери, а то, что аэродром Гендерсон был избавлен от обстрела и буквально на следующий день показал зубы. С «Энтерпрайза» на него перелетели 9 торпедоносцев «Авенджер» и 6 истребителей «Уайлдкэт», которые приняли участие в потоплении японского линкора.

Однако японцы пытались провести обстрел не просто так, по Слоту в направлении Гуадалканала медленно ползли 11 транспортов с войсками в сопровождении 12 эсминцев адмирала Танаки. Мы о нем еще услышим. Поэтому на следующую ночь аэродром подвергся обстрелу 3 тяжелых крейсеров, остановить которые уже было некому. Они выпустили 1370 203-мм снарядов, но большого успеха не добились, что американцы доказали быстро и убедительно. На следующий день самолеты с Гендерсона повредили тяжелый крейсер «Кинугаса» из состава этой эскадры, который позднее затонул. Еще 2 японских крейсера получили серьезные повреждения, однако сумели спастись. А потом американские летчики занялись транспортами Танаки, но об этом лучше расскажет сам адмирал.

«Примерно в полночь 12 ноября мои эсминцы и подпечные транспорты повернули обратно на Шортленд, получив приказ командования Объединенного Флота отложить высадку до 14 ноября. Мы вернулись вскоре после полудня 13 ноября, но уже через час снова взяли курс на Гуадалканал. Я терзался мрачными предчувствиями: какие пакости нам еще пригодились судьба?

Пока мы двигались на юг, «Майя» и «Судзуя» 7-й ДКР попытались расчистить нам путь, обстреляв аэродром Гуадалканала. Транспорты моего конвоя следовали 4 колоннами, держа скорость 11 узлов. Мой флагман возглавлял эсминцы сопровождения, развернутые впереди конвоя и на флангах. На рассвете 14 ноября мы были атакованы 2 бомбардировщиками В-17 и 4 авианосными бомбардировщиками, которые не причинили нам вреда. 3 авианосных самолета были сбиты нашими истребителями, прикрывавшими конвой. Через час еще 2 авианосных бомбардировщика попытались прорваться к конвою, но тоже были сбиты.

Примерно в это же время мы заметили на юго-западе большую группу вражеских самолетов. Я приказал эсминцам поставить дымовую завесу и каждой колонне транспортов уклоняться самостоятельно. Однако вместо того, чтобы атаковать мои корабли, эти самолеты набросились на находящиеся в 50 милях от нас корабли 8-го Флота, которые обеспечивали нам косвенное прикрытие. Крейсер «Кинугаса» был потоплен, а «Исудзу» получил серьезные повреждения. «Тёкай» и «Майя» были легко повреждены. В результате



**Японский линкор «Хией» под ударом американских бомбардировщиков В-17 13 ноября 1942 г.**

8-му Флоту пришлось отказаться от сопровождения конвоя и вернуться на Шортленд.

Позднее в это же утро нас атаковал 41 самолет. Это были 8 В-17, 8 торпедоносцев, 8 истребителей, остальные самолеты были авианосными. Под прикрытием дымовых завес транспорты попытались двигаться зигзагом, но противник торпедировал и потопил «Канберра Мару» и «Нагара Мару». «Садо Мару», на котором находился армейский командир, был поврежден бомбами. Когда вражеские самолеты улетели, мы подобрали спасшихся с потопленных транспортов. «Садо Мару» отправился назад на Шортленд в сопровождении эсминцев «Амагири» и «Мотидзуки».

Менее чем через 2 часа мы снова подверглись атаке с воздуха, на этот раз прилетели 8 В-17 и две дюжины авианосных самолетов. «Брисбен Мару» получил попадание, загорелся и затонул. Людей с него подобрал эсминец «Кавакадзэ».

Следующая атака была проведена через час. 8 В-17 и 5 авианосных бомбардировщиков добились нескольких попаданий и потопили «Синаногава Мару» и «Аризона Мару». Спасшихся подобрали эсминцы «Наганами» и «Макинами».

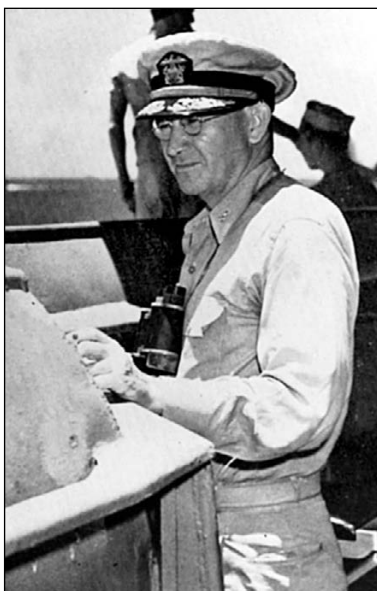
Последовала недолгая передышка, и через полчаса нас атаковали 3 авианосных бомбардировщика, которые не добились успеха. Однако если у кого-то и возникли иллюзии, что наши страдания в этот день завершились, они быстро развеялись, так как за полчаса до заката прилетел еще 21 американский самолет. Это были 4 В-17 и авианосные машины. Их единственной жертвой оказался транспорт «Нако мару», который получил попадания и ярко загорелся. Эсминец «Судзукадзэ» подошел к борту 7000-тонного транспорта, чтобы снять людей, прежде чем океанская пучина погасит бушующие пожары. И уже на самом закате прилетели 3 авианосных бомбардировщика. Однако их бомбы легли мимо.

Всего в 6 атаках, которые вражеская авиация совершила в течение дня, участвовало более 100 самолетов. Бомбами и торпедами они потопили 6 транспортов, на которых погибло около 400 человек. Удивительно, но примерно 5000 солдат и моряков были спасены эсминцами сопровождения.

Моему соединению пришлось очень тяжело. Маневрируя на полном ходу, эсминцы ставили дымовые за-

весы и постоянно вели бешеный зенитный огонь. Люди чуть не падали с ног от усталости. Уцелевшие транспорты почти весь день совершали маневры уклонения, двигаясь зигзагом в разных направлениях, и в результате строй конвоя рассыпался.

Детальная картина событий по-немногу забывается, но общее впечатление навсегда сохранится у меня в памяти. Бомбы, летящие вниз из люков В-17, проходящих на большой высоте. Авианосные пикировщики, с воем несущиеся к цели, словно собираясь врезаться в воду, они сбрасывают бомбы и выравниваются в самый последний момент. После каждого промаха поднимается столб дыма и брызг. После каждого попадания на транспорте мелькает вспышка пламени и взлетает облако дыма. Корабль получает ужасный крен, который свидетельствует, что его судьба решена. Затем атакующие улетают, дымовые завесы рассеиваются, и перед глазами предстает печальное зрелище: люди прыгают в воду с горящих и тонущих кораблей. Каждый раз, когда противник улетал, корабли перестраивались, но при этом тратилось драгоценное время, и конвой почти не двигался впе-



**Контр-адмирал Уиллис Ли на мостике линкора «Вашингтон»**

ред. Однако 4 уцелевших транспорта, сопровождаемые «Хаясио» и 3 кораблями 15-го ДЭМ отважно шли прямо к Гуадалканал.

Это были жалкие остатки соединения, покинувшего Шортленд. Мы потеряли 7 транспортов, и столько же эсминцев были заняты спасательными операциями, поэтому перспективы развития операции были самыми мрачными. К вечеру стало понятно, что на самом деле положение еще хуже. По расчетам транспорты никак не успевали выйти к месту разгрузки в намеченное время. Даже развив скорость 13 узлов, они могли прибыть к Гуадалканалу только перед самым рассветом 15 ноября».

И все-таки адмирал Ямамото намеревался проложить дорогу конвою, к Гуадалканалу отправилась новая группа обстрела, поспешно сформированная из разтрепанных остатков различных эскадр, пошла к Гуадалканалу. В нее вошли линкор «Кирисима», 2 тяжелых и 2 легких крейсера, 11 эсминцев. Их готовились встретить 2 новейших американских линкора и 4 эсминца под командой адмирала Ли.

Последовавший бой в ночь на 15 ноября был таким же суматошным и беспорядочным, как и все предыду-



**Линкор «Вашингтон», конец лета 1942 г.**

**Японский линкор «Кириσιма»  
(довоенный снимок)**



щие. Японская эскадра была разделена на 4 отряда и попыталась атаковать американцев с разных направлений. Дуэль эсминцев снова выиграли японцы, в считанные минуты потопившие 2 американских корабля и тяжело повредившие еще 2. Однако линкоры остались целы, они и сыграли главную роль в дальнейших событиях.

«Вашингтон» обнаружил своим радаром «Кирисиму» и обстрелял японский линкор, добившись большого числа попаданий. Старый корабль не выдержал попадания новых тяжелых снарядов, потерял управление и вышел из боя. Это избиение длилось всего 9 минут. А что делала в это время «Саут Дакота»? Она отвлекала на себя огонь японцев, доказав, что потопить современный линкор очень сложно, зато вывести из строя очень просто. Японские снаряды не пробивали толстой брони, однако они уничтожили кабели систем электропитания и управления, превратив «Саут Дакоту» в беспомощную мишень. «Вашингтон» еще примерно полчаса гонялся за японскими кораблями, даже не подозревая, что японские эсминцы расстреляли весь свой запас торпед, целясь в него.

Но этот бой позволил 4 уцелевшим транспортам Танаки прорваться к острову, они выбросились на берег и начали выгрузку. Однако утро наступило слишком быстро, появились американские самолеты, которые подожгли все 4 транспорта. Солдат они успели выгрузить, но почти все снабжение погибло. Японцы в итоге потеряли 1 линкор и 1 эсминец, американцы – только 3 эсминца. Морская битва, которая началась 12 ноября в 12.00, завершилась 15 ноября в 02.00.

И вот здесь снова самое время поговорить об эффективности ужасных японских торпед и мастерстве японских моряков. В

первом бою японцы израсходовали 48 торпед, из которых в цель попали 6: крейсера «Портленд», «Атланта», «Джюно», эсминцы «Лэффи» и «Бартон» (2 попадания). Это составило 12,5%, то есть приблизилось к расчетной величине, но все равно не достигло ее. Во втором бою положение оказалось еще хуже: японцы выпустили 51 торпеду, но добились всего 2 попаданий – в эсминцы «Бенхэм» и «Уок». Особенно интересной выглядит картина, когда линкор «Вашингтон» бродил сам по себе в потемках (в буквальном и переносном смысле), а японские эсминцы пытались уничтожить его, но 34 торпеды ушли в никуда. Фактически это был приговор довоенной доктрине генерального сражения, которую исповедовал японский флот.

Следует отметить, что даже в самый критический момент японцы так и не рискнули использовать свои авианосцы для нейтрализации аэродрома Гендерсон.

Американцы удержали Гуадалканал, президент Рузвельт заявил: «Мне кажется, что мы достигли поворотного пункта». Однако «поворотный пункт» еще совсем



**Бой у о. Саво. «Вашингтон» ведет огонь  
по японским кораблям**



не означает победу, в чем американцы убедились очень быстро. Японцы потеряли надежду выбить американцев с Гуадалканала, но теперь американцам предстояло выбить оттуда японцев. Правда, японские войска испытывали острую нехватку боеприпасов и продовольствия, что вынуждало отправлять все новые и новые «эксpresso». Американцы пытались их остановить, но получалось это далеко не всегда. 30 ноября 8 эсминцев под командованием адмирала Танаки в 22.35 столкнулись с американской эскадрой адмирала Карлтона Райта, которая состояла из 5 крейсеров и 6 эсминцев. Казалось бы, исход боя предreshен, вдобавок 6 японских эсминцев были завалены контейнерами со снабжением и были почти небоеспособны.

Американский радар обнаружил японцев на расстоянии 13 миль, однако начались необъяснимые проволочки и колебания, что было характерно для американских командиров. Японцы в это время безмятежно готовились сбрасывать за борт транспортные контейнеры, чтобы их прибоем выбросило на берег – вот к такому оригинальному способу доставки они были вынуждены прибегать. Именно американцы в 23.30 **первыми** открыли огонь и выпустили торпеды, но японцы к этому времени проскочили мимо них, и торпеды пошли вдогонку, что не сулило попаданий. Зато японцы, заметив вспышки выстрелов, отреагировали мгновенно. Они выпустили более 50 торпед, не открывая огня. Это сделал лишь эсминец «Тэрудзуки», находившийся ближе всех к американцам, за что и поплатился. Сосредоточенным огнем американской эскадры он был потоплен. Но тут к цели прибыли японские торпеды. В 23.27 от двух страшных взрывов содрогнулся тяжелый крейсер «Миннеаполис» и выкатился из строя. «Нью Орлеанс» повернул, чтобы не столкнуться с ним, и получил торпеду, которая оторвала ему носовую часть до второй башни. Силуэт крейсера «Пенсакола» четко обрисовался на фоне вспыхнувших пожаров, и он тоже получил торпеду под грот-мачту. Избиение продолжалось, в 23.47 крейсер «Нортгемптон» тоже получил 2 попадания. Его повреждения оказались самыми тяжелыми, после безуспешной борьбы команда была вынуждена покинуть корабль, и в 3.04 он затонул. Таким образом в считанные минуты американцы потеряли 1 тяжелый крейсер и 3 крейсера получили тяжелые повреждения в обмен на единственный японский эсминец. Американским морякам оставалось утешаться тем, что если бы эта катастрофа произошла в августе, во времена боя у Саво, погибли бы все 4 корабля, а так 3 все-таки удалось спастись. Увы, на этот раз радар потерпел сокрушительное поражение!

Снова рассказывает адмирал Танака:

«27 ноября 4 эсминца (по 2 из 15-го и 24-го ДЭМ), которые ранее занимались перевозками в Буну, были переведены из Рабаула на Шортленд. На борту они имели груз бочек с продовольствием и медикаментами. После совещания, подготовки и пробного похода командующий флотом отдал приказ провести первый рейс эсминцев, груженных бочками, к Гуадалканалу 30 ноября. Из 8 эсминцев, привлеченных к операции, 6 имели на борту от 200 до 240 бочек. Для этого с 6 упомянутых кораблей пришлось снять запасные

торпеды, оставив лишь находившиеся в торпедных аппаратах. Это снижало боевую эффективность эсминцев вдвое. На борту флагмана «Наганами» и лидера «Таканами», где находился командир 31-го ДЭМ, бочек не было.

Подготовка была завершена 29 ноября, и ночью я увел эти корабли с Шортленда. Пытаясь скрыть наши намерения от противника, все утро мы следовали на восток. Тем не менее самолеты-разведчики врага постоянно следили за нами. Примерно в полдень мы увеличили скорость до 24 узлов и повернули на юг, к Гуадалканалу. Через 3 часа, несмотря на сильный ливень, скорость была увеличена до 30 узлов.

Примерно в это же время мы получили сообщение от нашего разведывательного самолета, который заметил «12 вражеских эсминцев и 9 транспортов». Немедленно начались приготовления к бою. Но нашей задачей была доставка снабжения, а без запасных торпед мы не могли рассчитывать на победу в решительном сражении. Тем не менее, я передал всем своим кораблям: «Имеется большая вероятность столкновения с противником этой ночью. В таком случае следует приложить максимальные усилия, чтобы уничтожить противника, не заботясь о сохранности груза».

На закате хлынул сильный ливень, и стало очень темно. В результате наш строй несколько смялся, и нам пришлось временно снизить скорость. Но дождь не затянулся, а когда он прекратился, видимость улучшилась. За час до полуночи мы прошли к западу от острова Саво и повернули на юго-восток в боевом порядке. Видимость составляла около 7 километров.

Через несколько минут были замечены 3 вражеских самолета, которые включили навигационные огни и кружили на малой высоте впереди по курсу у нас. Мы продолжали двигаться к намеченным точкам высадки у Тассафаронга («Таканами» и 3 корабля 15-го ДЭМ) и Сегилау («Наганами» и 3 корабля 15-го ДЭМ). Так как мы не заметили осветительных ракет, выпущенных самолетами, мы решили, что эти самолеты нас не заметили. Обычно противник сразу пускал осветительные ракеты, как только замечал наши корабли. Напряженную тишину нарушила радиогамма от головного эсминца «Таканами»: «Заметил корабли, которые считаю вражескими, по пеленгу 100 градусов». За ней сразу последовала вторая: «Замечены 7 вражеских эсминцев».

Мои эсминцы уже нарушили строй, те, что несли грузы, уже вышли в точку, где следовало сбрасывать за борт бочки. Но, услышав эти сообщения, я немедленно приказал: «Прекратить разгрузку. Боевая тревога».

После этого приказа каждый эсминец объявил боевую тревогу и увеличил скорость. Поскольку у нас не было времени выстроить боевой порядок, каждый корабль действовал самостоятельно.

Через несколько минут наблюдатели флагманского эсминца «Наганами» заметили противника по пеленгу 90° на расстоянии 8 километров. Подняв бинокль к глазам, я легко мог различить отдельные корабли противника. Буквально в следующий момент стало ясно, что нас опознали, так как кружившие сверху самолеты выпустили осветительные ракеты. И как раз в ту секунду, когда вспыхнули эти яркие ог-



Адмирал Радзо  
Танака

ни, вражеские корабли открыли огонь по ближайшему к ним эсминцу, которым был «Таканами». Яркий свет этих ракет позволял противнику стрелять, даже не используя прожектора.

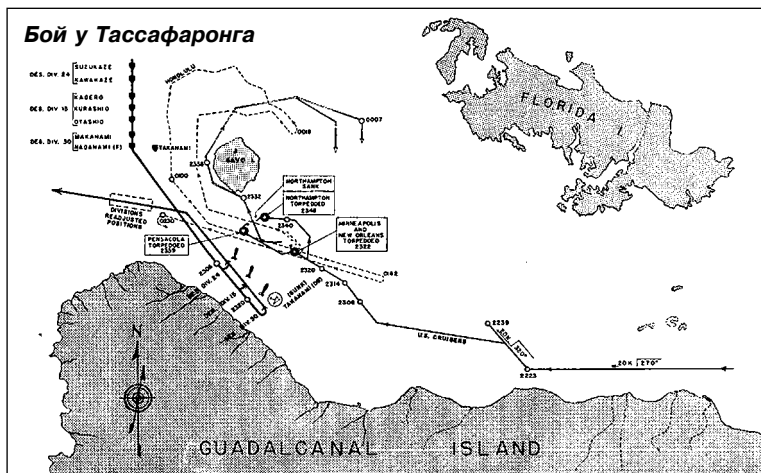
Со всей возможной поспешностью я отдал общий приказ: «Сблизиться и атаковать!» Наши эсминцы открыли огонь, но многочисленные осветительные снаряды и ракеты на парашютах залили все вокруг таким ярким светом, что разглядеть вражеские корабли оказалось очень трудно. «Таканами» добился попадания уже первым залпом, после пяти залпов поджег второй и третий вражеские корабли. Это облегчило наводку остальным нашим эсминцам.

Однако противник сосредоточил свой огонь на «Таканами», корабль получил тяжелые повреждения и загорелся. На нем погибло много людей, в том числе командир эсминца капитан 2 ранга Масами Огура. Мой флагман «Наганами» нащупал прожектором вражеский крейсер и открыл огонь. Так как мы шли контркурсом с противником «Наганами» круто повернул право на борт и оказался почти точно на траверзе у противника. Ведя беглый огонь из орудий, «Наганами» приблизился к противнику и выпустил 8 торпед с дистанции 4 километра. Все это время эсминец был мишенью для сосредоточенного огня противника. Вокруг моего флагмана с оглушительным грохотом рвались снаряды, поднимая столбы воды. «Наганами» буквально засыпало осколками от близких разрывов, но каким-то чудом он не получил прямых попаданий. Я всегда был уверен, что наше везение объясняется высокой скоростью (45 узлов), с которой мчался «Наганами». Снаряды противника летели мимо, так как артиллеристы брали неправильное упреждение.

«Оясио» и «Куросио» из 15-го ДЭМ выпустили 10 торпед по крейсерам, а «Кавакадзэ» из 24-го ДЭМ выпустил 8 торпед после того, как лег на обратный курс и поравнялся с вражеской линией. Тем временем и противник начал использовать торпеды. Два смертоносных снаряда прошли прямо перед «Наганами». «Судзукадзэ», второму кораблю 24-го ДЭМ, также пришлось уклоняться от торпед, и поэтому он сам не сумел дать торпедный залп. Обе стороны обменивались артиллерийскими залпами и пускали торпеды при мерцающем сиянии осветительных ракет и снарядов. Повсюду грохотали многочисленные взрывы.

В последующие несколько минут мы видели, как торпеды наших эсминцев попали в крейсер, который загорелся, и, как мы решили, немедленно затонул. Мы закричали от радости, когда другой крейсер вспыхнул и начал тонуть в результате нашей атаки. Судя по всему, эскадра противника пришла в полное замешательство.

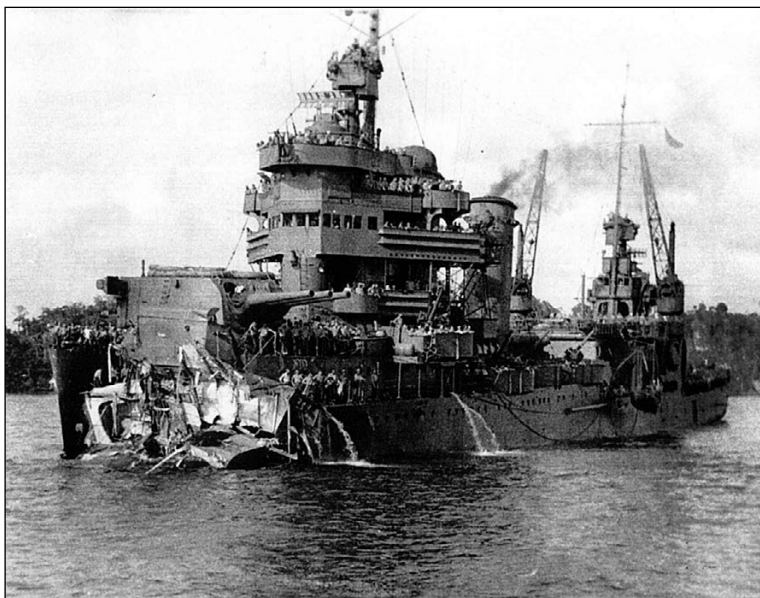
**Тяжелый крейсер «Нью Орлеан» у Тулаги после боя**



во. Затем обе стороны неожиданно прекратили стрельбу, но нам показалось, что два вражеских эсминца загорелись в результате артогня «Таканами».

«Куросио» и «Кагеро», которые еще имели по 4 торпеды, дали последний залп по противнику. «Кагеро», используя прожектора, осветил цель и дал несколько выстрелов из орудий. После этого бой, который продолжался чуть более 30 минут, завершился. Обе эскадры разошлись, и снова воцарилась ночная тишина.

Я очень тревожился за судьбу поврежденного «Таканами». Когда повторные запросы по радио остались без ответа и после проверки положения остальных моих кораблей, я приказал «Куросио» и «Оясио» вернуться и помочь ему. Эти корабли, которыми командовал капитан 2 ранга Торадзиро Сато, командир 15-го ДЭМ, нашли «Таканами» юго-восточнее мыса Эсперанс, поврежденный и потерявший ход. Они начали спасательные работы. «Оясио» спустил шлюпки, а «Куросио» уже готовился подойти к борту поврежденного корабля, когда совсем недалеко появилось вражеское соединение из 2 крейсеров и 3 эсминцев. Они были





**Тяжелый крейсер «Миннеаполис» у Тулаги после боя**

так близко, что никто из противников не рискнул открыть огонь. Наши 2 эсминцы были вынуждены уйти, оставив уцелевших моряков «Таканами», которым пришлось в шлюпках на плотиках добираться до берега Гуадалканала.

Когда бой завершился, я приказал рассеявшимся кораблям присоединиться к флагманскому эсминцу. Так как все торпеды были израсходованы, продолжать бой было невозможно. Я решил отойти и вернуться на Шортленд по центральному маршруту, поставив точку в ночном бою 30 ноября 1942 года, который стал известен в Японии как Ночной бой у Лунга, а в Соединенных Штатах – как бой у Тассафаронга.

Мы не знали, какие потери понес американский флот, но на основании рапортов эсминцев решили, что потоплены 2 крейсера и 1 эсминец, а еще 2 эсминца тяжело повреждены. Мы потеряли «Таканами» и много людей из его команды, погибли командир дивизиона капитан 1 ранга Тосио Симидзу и командир корабля капитан 2 ранга Масами Огура, о чем мы глубоко сожалели. С другой стороны, нам очень повезло, что остальные 7 эсминцев не получили повреждений в схватке со значительно превосходящими силами противника и принесли новую славу нашей эскадре».

Но даже в этом победном сражении японские эсминцы не приблизились к желанной цифре. 47 торпед выпущено, и лишь 6 попали в цель. Вдобавок к этому времени ситуация была уже настолько тяжелой, что даже столь блестящая победа не могла спасти положение, и в декабре Императорская ставка приняла решение об эвакуации войск с Гуадалканала. Редкий случай – японские армия и флот сошлись во мнениях, что происходило не чаще раза в год. В результате был отдан приказ в конце января 1943 года начать операцию КЕ. В ночь на 15 января «Токийский экспресс» высадил на острове свежие войска, но это были не подкреп-

ления, а арьергард, который должен был прикрывать отход измученных и отошавших солдат.

Американцы приготовления к эвакуации приняли за подготовку нового наступления и тоже решили перебросить на остров свежие части. Транспорты шли под прикрытием оперативной группы контр-адмирала Гиффена, которая состояла из 6 крейсеров, 8 эсминцев и 2 эскортных авианосцев. Однако Гиффен не имел опыта командования авианосными соединениями, и избрал крайне неудачный походный ордер, поделив авианосцы. В сумерках 29 января возле острова Реннел его эскадру атаковали базовые торпедоносцы, которые поразили 2 торпедами крейсер «Чикаго», он потерял ход. Гиффен приказал буксировать его, но японцы не были склонны выпускать добычу. Хотя истребители «Энтерпрайза» попытались прикрыть поврежденный корабль, 30 января его атаковала новая группа торпедоносцев «Бетти». «Чикаго» получил еще 4 попадания торпедами, а за компанию был торпедирован еще и эсминец «Ла Валетт». Японцам все это стоило потери 12 торпедоносцев.

Но так или иначе, к декабрю 1942 года положение японских войск на Гуадалканале стало совершенно безнадежным, что поняли даже японские генералы, потому что они решили начать эвакуацию. Однако это была ситуация из разряда «Тащи сюда! – Медведь не пускает!» Если бы американцы захотели и приложили хотя бы незначительные усилия, с острова не спасся бы ни один японский солдат. Однако американцы действовали крайне вяло и небрежно, хотя сначала японцы в отчаянии рассматривали вариант эвакуации гарнизона на острова Рассел с помощью мелких барж по ночам. На всякий случай 28 января 1943 года туда было доставлено более 300 солдат для создания промежуточной базы.

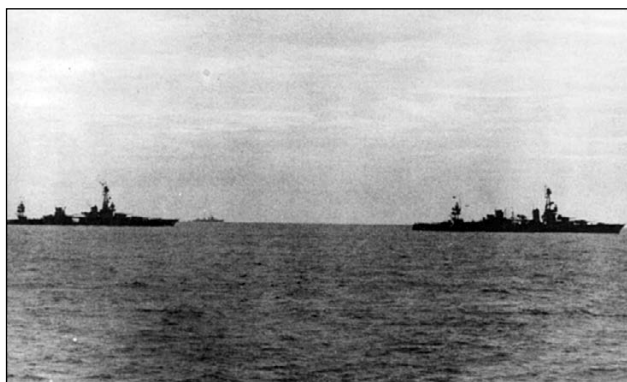
Но когда американская разведка обнаружила появление на Соломоновых островах японской крейсерской эскадры, было решено, что это еще одна попытка доставить подкрепления на остров. Однако, на всякий случай, «Летающие крепости» атаковали Рабаул, и крейсера остались в Кавиенге дожидаться развития событий. Эвакуация – операция КЕ – была возложена



**Тяжелый крейсер «Луисвилл»**



**Поврежденный двумя торпедами «Чикаго» заметно сел кормой (вверху)  
«Луисвилл» буксирует «Чикаго» (внизу)**



на эсминцы под командованием адмирала Хасимото. На всякий случай для прикрытия операции к 11-му Воздушному флоту была добавлена армейская 6-я авиадивизия.

Эвакуация предстояла трудная, и 1 февраля стороны обменялись воздушными ударами, причем больше преуспели японцы, сумевшие потопить эсми́нец «Дейхейвен». В тот же день с Шортленда вышли к Гуадалканалу эсминцы адмирала Хасимото (21 корабль). Береговые наблюдатели засекли их, и во второй половине дня американская авиация нанесла два удара – сначала 51 самолет, потом еще 41 самолет. В результате тяжелые повреждения получил флагман Хасимото

эсми́нец «Макинами», с которым остались еще 2 эсминца, 18 кораблей продолжили поход к Гуадалканалу. Приходится отметить низкую эффективность воздушных налетов. Ночью эсминцы забрали с острова около 5000 человек, хотя при этом подрывался на мине эсми́нец «Макигумо», который пришлось затопить. Японские гидросамолеты, несмотря на ночную темноту, ухитрились потопить 3 американских торпедных катера возле острова Саво.

Адмирал Ямамото прислал 2 новых эсминца, чтобы заменить погибшие и потопленные корабли, и 4 февраля 20 эсминцев под командованием Хасимото снова покинули Шортленд. Их атаковали 74 американских самолета, но снова ничего серьезного они не добились, вероятно, потому, что были встречены 29 «Зеро». Впрочем, эсми́нец «Майкадзэ» был серьезно поврежден близкими разрывами, и другой эсми́нец увел его на буксире обратно. У Хасимото снова остались 18 кораблей. Они благополучно забрали с острова около 4000 человек и вернулись, помешать им американцы не сумели.

Теперь на острове осталось около 2000 человек под командованием полковника Мацуды. Командование сначала решил, что лучше позволить им погибнуть, чем потерять еще один эсми́нец, и началась подготовка десантных барж для упоминавшейся сомнительной возможности бегства. Однако 7 февраля 18 японских эсминцев снова пошли к Гуадалканалу. Традиционно один из них был поврежден, второй остался его прикрывать, но 16 кораблей прибыли к острову, когда японские солдаты уже начали погрузку на баржи. Но вместо опасного перехода с сомнительным исходом утром 8 февраля они прибыли на базу в Буине. В общей сложности эсминцы вывезли 10 657 человек. Эта эвакуация стоила японцам одного эсминца, подорвавшегося на мине. Но надо помнить, что на остров было доставлено 31 358 человек, остальные погибли в боях и от болезней. Как мрачно заметил генерал-майор Кавагути, командовавший 35-й пехотной бригадой во время боев на острове, «Гуадалканал больше не просто название острова в японской военной истории. Это имя могилы японской армии». Впрочем, серьезные потери понес и флот. Всего там погибли более 32 000 человек (с учетом потерь флота и авиации), 38 кораблей и до 880 самолетов.

Общие потери американцев составили 29 кораблей, более 7000 человек и 615 самолетов. Но как с гордостью радировал командующий американскими войсками на острове, «Токийский экспресс больше не имеет остановки на Гуадалканал».



# 1943 год — большие перемены

1942 год плохо закончился для японцев, но 1943-й начался ничуть не лучше, если не еще хуже. Во всяком случае, первые месяцы этого года на юге Тихого океана ознаменовали окончательную победы американцев в воздухе, хотя на море и на суше еще предстояли долгие и кровавые бои. Однако их исход был уже предопределен, и продолжительность боев была продиктована во многом нежеланием американского командования нести неоправданные потери и стремлением действовать только наверняка, избегая малейшего риска.

Японцы потеряли Гуадалканал, и возникли серьезные сомнения в том, что удастся удержать Рабаул и Новую Гвинею. Поэтому были приняты спешные меры по переброске подкреплений из Китая и Кореи на юг Тихого океана. 8 ноября 1942 года была создана 18-я армия под командованием генерал-лейтенанта Адати, которая получила задачу удержать Новую Гвинею. И если в январе 1943 года японцам еще удалось доставить пехотный полк в Лаэ, хотя он и понес потери, когда один из транспортов был потоплен «Каталиной», дальше дела пошли гораздо хуже. 20-я и 51-я пехотные дивизии были доставлены в Вевак, но этот пункт находился далеко от места событий. Поэтому генерал Адати решил перебросить 51-ю дивизию из Рабаула в Лаэ, а потом доставить в Маданг оставшиеся подразделения 20-й дивизии. Но эта попытка завершилась катастрофой. Штабные учения 18-й армии завершились невдохновляюще: получалось, что японцы потеряют 4 транспорта из 10 и до 50 самолетов, а вся операция имеет не более 50% шансов на успех. Но отступить было некуда, и подготовка началась.

На помощь 3 флотским и 2 армейским авиагруппам (или уж кокутяям, если кому-то хочется) в Вевак даже была отправлена истребительная эскадрилья авианосца «Дзуйхо». Однако союзники заметили подготовку японцев, а система «Ультра» позволила узнать, что готовится отправка почти 7000 солдат в Лаэ. 5-я Воздушная армия генерал-лейтенанта Кенни взяла под контроль Рабаул, где обнаружили 79 кораблей, в том числе 45 грузовых судов и 6 войсковых транспортов. Но проблемы были не только у японцев: перед генералом Кенни стояла задача повысить эффективность атак. Горизонтальные бомбардировщики до сих пор демонстрировали отменно скверную меткость, за 416 вылетов они сумели потопить всего 3 японских транспорта. Поэтому пришлось перенимать английский опыт топ-мачтовых атак, хотя при этом отказались от использования рикошетов. Предполагалось, что бомбардировщики будут сбрасывать бомбы на расстоянии 300 ярдов от корабля, целясь прямо в борт. Всего к операции союзники привлекли 114 различных бомбардировщиков и 54 истребителя.

Японский конвой в составе 8 транспортов и 8 эсминцев покинул Рабаул 28 февраля, началась операция 81. Учитывая опыт предыдущих операций, японцы так распределили грузы, чтобы гибель какого-то транспорта не привела к роковым последствиям. На эсминцах находилось 958 солдат, на транспортах — 5954. Генерал-лейтенант Адати находился на эсминце «Токицукадзэ», командир 51-й дивизии генерал-лейте-

нант Накано — на «Юкикадзэ», контр-адмирал Кимура поднял флаг на «Сираюки». Скорость конвоя не превышала 7 узлов, слишком много быстроходных транспортов погибло у Гуадалканала. Для прикрытия конвоя предполагалось задействовать около 100 истребителей.

Сначала японцам везло, и до вечера 1 марта они шли под прикрытием тропического шторма, не замеченные авиацией союзников. Но после этого патрульная «Летающая крепость» заметила конвой, и 2 марта начались неприятности, нараставшие, словно снежный ком. На рассвете австралийские бомбардировщики А-20 «Бостон» атаковали Лаэ, чтобы помешать действовать японской авиации. Первыми конвой атаковали 8 В-17, за ними последовали еще 20. Они сбрасывали бомбы с высоты около 1500 метров. Пилоты утверждали, что потопили 3 транспорта, хотя на самом деле погиб только «Кёкусэй Мару», на котором находилось 1200 солдат, еще 2 транспорта были повреждены. Японские истребители помешать американцам не сумели.

Эсминцы «Юкикадзэ» и «Асагумо» подобрали 950 человек и полным ходом помчались в Лаэ, чтобы выгрузить солдат, а потом вернулись обратно. Вечером конвой атаковали еще 11 «Летающих крепостей», но успеха они не добились. Однако за день японцы потеряли 8 истребителей.

На следующий день конвой оказался в пределах досягаемости средних и легких бомбардировщиков с аэродромов в Порт-Морсби и бухте Милн, и началось избиение. Сначала австралийские «Бостоны» снова бомбили аэродром Лаэ, а потом прибыли 90 самолетов, вылетевших из Порт-Морсби. Первыми атаковали австралийские «Бофайтеры». Они заходили на цель на малой высоте, имитируя торпедную атаку. Когда корабль поворачивал навстречу «торпедоносцу», тот открывал огонь из 4 20-мм пушек и 6 пулеметов, нанося чудовищные потери экипажу. Кстати, именно на одном из этих самолетов находился фотограф, сделавший знаменитые снимки, гуляющие буквально по всем книгам, посвященным Тихоокеанской войне.

Следом прилетели 7 бомбардировщиков В-25, сбросившие бомбы с высоты 750 метров, но еще 6 В-26 атаковали на бреющем. Первым пострадал эсминец «Сираюки». Почти все люди на мостике были перебиты огнем «бофайтеров», хотя адмирал Кимура отделался ранениями. Но прямое попадание бомбы заставило сдетонировать кормовой погреб, и корма эсминца отломилась. Экипаж был переведен на «Сикинами», а корабль добит торпедой. Смертельные повреждения получил эсминец «Токицукадзэ», который также пришлось бросить. Эсминец «Арасио» получил попадание и столкнулся с транспортом «Нодзима», который потерял ход. Команда покинула оба корабля, и «Нодзима» был позднее добит самолетами.

Самолеты улетели, чтобы заправиться и принять новые бомбы, и во второй половине дня атаки продолжались. В результате получили попадания и потеряли ход все 7 оставшихся транспортов и 3 эсминца. Эсминец «Асасио», который попытался подобрать команды «Арасио» и «Нодзими» был атакован «Летаю-



щей крепостью» с бреющего полета – весьма необычная атака, скажем прямо. Оставшиеся 4 эсминца и спешно присланный из Рабаула «Хацуюки» подобрали, кого могли, чтобы доставить в Лаэ. Однако им удалось спасти всего 2700 человек.

А ночью появились американские торпедные катера, которые добились еще державшиеся на воде корабли. По различным оценкам, утром 4 марта в воде еще находилось около 1000 японских солдат, и вот здесь союзники отличились по полной. Торпедные катера и самолеты расстреливали из пулеметов плававших в воде японцев. Но здесь ситуация была не столь однозначной, как может показаться. Слишком часто японцы отказывались от спасения, а то и пытались убить американцев, вытаскивавших их из воды, поэтому имевшая место бойня отчасти оправдана, но только отчасти. 6 марта японские подводные лодки подобрали 170 человек, через два дня еще одна субмарина подобрала 54 человека. Кое-кому из японцев удалось добраться до разных островов, где они почти все были уничтожены позднее. Считается, что всего погибли около 2890 японцев, в том числе два генерала из штаба армии, хотя Адати и Накано остались живы. Было сбито 20 японских истребителей. Союзники потеряли всего 6 самолетов.

Штаб генерала МакАртура раздул масштабы победы до фантастических размеров. Дескать, было потоплено 22 корабля, в том числе 3 крейсера, 7 эсминцев и 12 транспортов и уничтожено 12 790 японцев, причем brave генерал цеплялся за эти цифры даже после войны.

Союзники в ходе атак израсходовали 514 бомб весом 500 и 1000 фунтов, причем считалось, что бомбометание с бреющего полета дало 35% попаданий, а высотные бомбардировщики добились всего 7,5% попаданий. Всего пилоты претендовали на 77 попаданий, но японцы подтверждали только 29 из них, впрочем, как всегда в подобных случаях, истина находится где-то посередине.

Результатом сражения стал полный пересмотр всей японской стратегии на юге Тихого океана. 25 марта армия и флот подписали соглашение, в котором отныне приоритет принадлежал операциям на Новой Гвинее, а не на Соломоновых островах. Японцы также отказались от любых попыток посылать корабли к пунктам восточнее Вевака. Были пересмотрены планы действий армии и на самом острове, которые получили более оборонительный уклон.

Разгром двух важнейших конвоев подряд (море Бисмарка и ноябрьский конвой на Гуадалканал) показал, что отныне успех или неудача морских операций целиком и полностью зависит от авиации. В этом отношении морская война даже забежала немного вперед сухопутной, не забывайте – это пока еще зима 1942/43 года. Да, и в сухопутных сражениях авиация играла все более и более важную роль, но там она пока еще не стала единственной решающей силой. Скажем, знаменитый VIII авиакорпус фон Рихтгофена так и не помог немцам взять Сталинград.

Здесь следует отдать должное адмиралу Ямамото, он сразу оценил эти изменения и решил в апреле 1943 года провести операцию I-Go, чтобы нейтрализовать авиацию союзников. Морская война плавно перетекала в войну воздушную, но пока еще главным дейст-

вующим лицом оставалась базовая авиация. Флоты, что американский, что японский, пока оставались на втором плане. Вот только адмирал совершенно неверно оценил соотношение сил. Ямамото намеревался нанести несколько ударов по авиабазам союзников на Новой Гвинее и Соломоновых островах, чтобы затормозить продвижение союзников и выиграть время для укрепления обороны.

Но адмирал понимал, что сил у него не слишком много. 11-й Воздушный флот к этому времени имел потрепанные 25-ю и 26-ю воздушные флотилии и 151-ю авиагруппу. Поэтому Ямамото решил усилить их, перебросив в Рабаул авианосные эскадрильи – 96 истребителей «Зеро», 54 пикировщика «Вэл» и несколько «Кейтов».

Первый бой состоялся 1 апреля 1943 года, когда над островами Рассел 57 истребителей «Зеро» 204-й и 253-й авиагрупп были перехвачены американскими истребителями. В очередной раз сработали береговые наблюдатели союзников, давшие заблаговременное предупреждение. Американцы бросили в бой сборную солянку – 42 «Уалдкэта», «Лайтнинга» и «Корсара» – и победили. Они потеряли 6 истребителей, но 3 пилота были спасены, тогда как у японцев 9 истребителей погибли вместе с летчиками. Обе стороны заявили о победе: американцы – о скромной, сбиты 18 японских самолетов; японцы – о грандиозной, уничтожены 47 вражеских самолетов.

Но эта вылазка была совершена по приказу командующего 11-м Воздушным флотом адмирала Кусака вне плана I-Go. 3 апреля в Рабаул с Трука прилетел адмирал Ямамото, чтобы лично руководить действиями своей авиации. За день до этого прибыли авианосные эскадрильи, и теперь в Рабауле собралось более 350 самолетов. Первый удар был намечен на 5 апреля, но плохая погода вынудила перенести его на 7 апреля. Ямамото лично провожал летчиков с аэродрома Лакунаи. Из Рабаула вылетели 67 «Вэлов» и 110 «Зеро», которые после атаки должны были садиться в Буине или Баллале – как мы помним, «Вэлам» не хватало дальности полета, чтобы вернуться в Рабаул. Еще 47 «Зеро» вылетели с аэродрома Бука. Это была самая крупная авиагруппа со времен атаки Пирл-Харбора.

И снова, получив предупреждение, американцы успели поднять с Гуадалканала 76 истребителей. Японцы разделились на четыре группы, что вызвало некоторое замешательство операторов радаров. В резуль-



**Адмирал Ямамото (крайний слева) во время проведения операции I-Go в Рабауле, апрель 1943 г.**

тате японские пикировщики атаковали якорную стоянку в Тулаги и потопили три корабля: эсминец «Аарон Уорд», новозеландский корвет «Мола» и танкер «Кануха». Как обычно, обе стороны были уверены в собственной победе. Американцы считали, что сбили 26 «Зеро» и 13 «Вэлов», тогда как на самом деле погибли 12 и 9 соответственно. Героем дня они считают лейтенанта морской пехоты Джеймса Суэтта из VMF-221, которому засчитали 7 сбитых «Вэлов» и восьмой предположительно. При этом часть японских самолетов просто села на воду из-за нехватки топлива. Японцы сообщили об уничтожении 41 истребителя, хотя в действительности было сбито всего 7 «Уайлдкэтов», и все пилоты спаслись. Пилоты пикировщиков преувеличили свои успехи еще больше, они «потопили» 10 транспортов, крейсер и эсминец и «тяжело повредили» еще 2 транспорта.

Ямамото уверился, что поставленные цели достигнуты, и запланировал на 11 апреля следующий налет на цели в Новой Гвинее в бухте Оро. Снова в нем должны были участвовать только авианосные самолеты, бомбардировщики 11-го Воздушного флота оставались на земле. 72 «Зеро» и 27 «Вэлов» добились замечательно малых результатов. Их встретили 50 истребителей союзников. Японцы потеряли 2 истребителя и 4 пикировщика, сумев потопить всего один транспорт и повредив еще 2 корабля.

12 апреля японцы попытались атаковать Порт-Морсби. Долететь туда «Вэлы» не могли ни при каких условиях, поэтому удар наносили 43 бомбардировщика «Бетти» 751-й и 705-й авиагрупп. Их сопровождали 65 «Зеро» базовой авиации и эскадрильи «Дзуйхо». Еще 66 истребителей с других авианосцев составили группу зачистки. Этот налет был самым крупным из всех, произведенных на Порт-Морсби до сих пор, однако он почти ничего не дал. Японцев перехватили 44 истребителя армейской авиации Р-38 и Р-39. Перевозбужденные пилоты утверждали, что сбили 13 «Бетти» и 10 «Зеро» и еще 7 самолетов «возможно». На самом деле погибли 2 истребителя и 6 бомбардировщиков плюс один «Бетти» разбился при аварийной посадке в Лаэ. Американцы потеряли всего 2 истребителя, хотя на земле было уничтожено 3 самолета и 15 повреждено. Поврежденный мелкий каботажник превратился в потопленный транспорт водоизмещением 7000 тонн.

Последний удар японцы нанесли 14 апреля по целям в бухте Милн. Туда отправились 75 истребителей и 23 пикировщика авианосных эскадрилий вместе с 54 истребителями и 44 бомбардировщиками 11-го Воздушного флота, но 4 «Бетти» из-за неполадок с моторами повернули назад, а еще 2 столкнулись в воздухе. Увы, достойных целей в бухте не оказалось. Был потоплен небольшой голландский транспорт «Ван Хеескерк» (не путайте с крейсером ПВО!), еще 2 судна были повреждены. Японцев встретили 44 австралийских «Киттихока», которые сбили 8 самолетов, хотя претендовали на 19 побед. Союзники потеряли всего 2 самолета, хотя японцы были уверены, что сбили 44! Кроме того, они считали, что потопили три больших и один средний транспорт и повредили еще 6 судов. В общем, заявления японских пилотов все больше и больше напоминали горячечный бред, однако адмиралы по неизвестной причине больше не пытались этот бред скорректировать.

Следующий налет был запланирован на 16 апреля, но его отменили, так как самолеты-разведчики не нашли достойных целей на северном побережье Новой Гвинеи. И все-таки японцы были уверены в своей победе, так как «потопили» крейсер, 2 эсминца, 6 больших и 10 средних транспортов, уничтожили 134 самолета и еще 56 «вероятно уничтожили». В результате адмирал Ямамото решил завершить операцию I-Go. При этом адмирал Угаки с тревогой отметил в своем дневнике, что потери составили 26% участвовавших «Вэлов» и 17% «Бетти». Кстати, отсюда следует, что распространенные заявления о «полной гибели» авианосных авиагрупп также не соответствуют реальности, в авианосных сражениях потери были гораздо выше.

А сейчас следует попытаться трезво оценить итоги японского воздушного наступления. Интересно, что борьба за господство на море превратилась в некое подобие Битвы за Англию. Но японцы с самого начала поставили себе неверные цели и потому никак не могли добиться желаемого результата. Во-первых, разумеется, три налета никак не могли сокрушить воздушные силы союзников на юго-западе Тихого океана, для этого требовалась более продолжительная кампания. Во-вторых, лишь один налет, а именно удар по Порт-Морсби, мог принести желаемый результат, и то лишь частично. Гуадалканал и бухта Оро были передовыми позициями, где союзники не держали больших сил, нейтрализовать угрозу наступления можно было только бомбежками Эспириту-Санто, Нумеа, Таунсвилля и других **тыловых** баз. А сделать это японцы не могли физически, поэтому операция I-Go была изначально обречена на неудачу. История повторяется дважды, один раз как трагедия, второй раз как фарс, операция I-Go оказалась дурной пародией на «Адлерангрифф» Люфтваффе.

А вскоре произошло событие, которое оказало серьезное влияние на ход войны. Американская разведка узнала, что адмирал Ямамото намерен проинспектировать передовой аэродром на Бугенвилле. Адмирал Дзоодзима, который прилетел в Рабаул на совещание, пытался его отговорить, так как полет был опасным, но Ямамото заявил, что он обещал и должен выполнить обещание. Утром он вылетит из Рабаула, а к вечеру вернется. Что здесь такого?

В результате, когда в Пирл-Харборе расшифровали перехват NTF131755, адмирал Нимиц отправил приказ командующему воздушными силами Юго-Запада Тихого океана адмиралу Митчеру, а тот приказал отправить на перехват «Лайтнинги» 339-й и 347-й истребительных авиагрупп, которые с подвесными баками могли долететь до Бугенвилля и вернуться. Интересно, что японцы, помешанные на секретности, сделали кажется все возможное, чтобы обеспечить гибель командующего Объединенным флотом. Тот же адмирал Дзоодзима так прокомментировал злосчастную радиogramму: «Какой хренов идиот сделал это? Послать такое длинное и подробное сообщение о действиях главнокомандующего вблизи линии фронта... С этим надо кончать!»

Но на этом история не закончилась. Как известно, адмирал Ямамото и его начальник штаба адмирал Угаки вылетели из Рабаула на двух «Бетти» в сопровождении 6 «Зеро» 204-й авиагруппы лейтенанта Морисаки, служившего ранее на авианосце «Сорю». Командир эс-

**Авиатехники американского авианосца  
«Саратога» готовят к вылету палубные  
пикирующие бомбардировщики SBD-5  
«Донтлесс», октябрь 1943 г.**

кадрильи предложил выделить для сопровождения адмиралов 20 истребителей, но штаб воздушных сил района запретил это «из соображений секретности». В результате оба бомбардировщика были сбиты, Ямамото погиб еще в воздухе, получив две пули, самолет Угаки упал в море, и адмирал спасся. Американцы потеряли один «Лайтнинг», ни один из японских истребителей не был сбит. Но интересно отметить, что из шести японских пилотов войну пережил лишь один. Унтер-офицер Кендзи Янагия в воздушном бою 7 июня 1943 года потерял правую руку и больше летать не мог, он и уцелел.

Между прочим, мало кто знает, что в феврале во время аналогичного полета едва не погиб командующий 8-м Армейским районом генерал Имамуре. Его самолет также был перехвачен американцами, но пилоту удалось скрыться в облаках.

После этого морская война на Соломоновых островах надолго превратилась в жанр «малых форм». Американцы начали медленное и неспешное продвижение «вверх по лестнице», причем каждый раз происходила не высадка десанта с боев, а выгрузка на берег. Сначала в конце июня 1943 года были заняты острова Вудларк и Киригина у юго-восточной оконечности Новой Гвинеи. Одновременно американцы высадились на Нью-Джорджии с целью лишить японцев важного аэродрома в Мунде. Вот здесь американцам пришлось повоевать, хотя высадка опять же прошла спокойно. Во всяком случае японцы и не подумали мешать высадке и строительству аэродрома на мысе Сеги – южная оконечность Нью-Джорджии. Остров Рендова был захвачен также практически без сопротивления. Впрочем, бои за аэродром Мунды продолжались до начала августа. После этого американцы наконец-то решились совершить прыжок, пропустили остров Коломбангра и 15 августа высадились на острове Велья-Лавелья. Крошечный японский гарнизон оказать серьезного сопротивления не сумел, а единственным успехом авиации стало потопление десантной баржи LST-396. Отметим, что уже через месяц на острове начал действовать очередной аэродром. Несчастные японцы даже представить себе не могли истинную мощь американских строительных частей, знаменитых «морских пчел». Знаете, я бы не стал их обвинять, ведь даже если генералы не знали иной техники, кроме совковой лопаты и тростниковой корзины, что говорить о других офицерах. Аэродромы и передовые базы возводились с такой скоростью, что оборонительные планы японцев рушились, не успев начать реализовываться. Впрочем, удивлялись не только японцы. После войны адмирал Нимиц заявил, что если бы он знал, как умеют работать строители, он обошел бы еще несколько атоллов.

В результате этого прыжка японцы были вынуждены оставить хорошо укрепленный остров Коломбангра



и важный аэродром в Виле. Затем союзники заняли острова Трежери, где японцев не было, и совершили рейд на остров Шуазель, захватывать который не собирались.

Малая война на островах сопровождалась малой войной на море. Ничего похожего на грандиозные битвы в проливе Железное Дно между Гуадалканалом и Саво не происходило. Да, состоялись морские бои в заливе Кьюла 6 июля, у острова Коломбангра 13 июля, в заливе Велья 6 августа, возле Хораниу 18 августа и у острова Велья-Лавелья 6 октября 1943 года. Обе стороны понесли ощутимые потери, но самым крупным кораблем в этих боях был легкий крейсер. И снова полетели в тартарары расчеты японских адмиралов, самого высокого показателя японские эсминцы добились в первом из них, выпустив 36 торпед и добившись 3 попаданий в легкий крейсер «Хелена», который просто развалился на куски. Но ведь был и малоизвестный бой у Хораниу, в котором американцы пытались перехватить один из конвоев, вывозивших войска с Коломбангры. Японцы потеряли несколько мелких кораблей, хотя десантные баржи ускользнули. Зато 4 японских эсминца расстреляли все свои торпеды, не добившись ни одного попадания.

Только в ноябре малая война едва не превратилась в большую, когда 1 ноября американцы высадили крупный десант на острове Бугенвилль в бухте Императрицы Августы. Но обратите внимание – они снова не стали штурмовать сильно укрепленную южную часть острова. Японцы отреагировали немедленно и 1 ноября попытались повторить бой у острова Саво, но американский радар сделал свое дело. В заливе Императрицы Августы состоялся ночной бой между японскими 2 тяжелыми и легкими крейсерами и 6 эсминцами, а также 4 легкими крейсерами и 8 эсминцами американцев. Японцы израсходовали 93 торпеды, добившись целого одного попадания и потеряли при

этом потеряли легкий крейсер и эсминец. Американцы потерь не имели, но адмирал Омори бодро рапортовал о своей победе, и японское командование решило окончательно добить разгромленный американский флот и устранить угрозу Рабаулу. Для этого туда были отправлены подкрепления, и там собралась внушительная эскадра: 7 тяжелых крейсеров, 3 легких крейсера, 11 эсминцев. По данным американской разведки на соседних аэродромах базировалось до 150 самолетов. Если кому-то интересны подробности этих безусловно примечательных столкновений, мы рекомендуем обратиться к другим книгам нашей серии.

У адмирала Хэлси имелось всего 4 легких крейсера, поэтому он решил нейтрализовать угрозу с помощью авианосцев. Оперативная Группа 50.4 адмирала Шермана: авианосцы «Саратога» и «Принстон», 2 крейсера ПВО, 10 эсминцев получила приказ нанести удар по Рабаулу. Утром 5 ноября авианосцы находились в 57 милях от мыса Торокина. После команды «Поднять самолеты!» с них взлетели 52 F6F «Хеллкэты», 22 SBD «Доунтлесса» и 23 TBF «Авенджера». В резерве у Шермана не осталось ни одного самолета, а задачу прикрытия с воздуха авианосного соединения выполняли базовые истребители с аэродромов на Соломоновых островах. Хотя погода в районе маневрирования авианосцев была довольно дождливой и пасмурной, 97 самолетов нашли над Рабаулом совершенно чистое небо. В 10.29 американские самолеты появились над Рабаулом, где их встретили японские истребители и мощные зенитные батареи.

В последовавшей дикой свалке японское крейсерское соединение – главная цель налета – было разгромлено. Хотя ни один крейсер не был потоплен, зато 4 из 8 тяжелых крейсеров, находившихся в гавани, были тяжело повреждены бомбами. 3 эсминца получили небольшие повреждения. Вражеское сопротивление и плохое качество торпед снизили эффективность налета. В воздухе американские самолеты сбили 25 японских, еще 25 самолетов противника были «возможно» сбиты. Даже допуская, что эти оценки были завышены, легко увидеть превосходство американ-

ской авиации, так как американцы потеряли над Рабаулом 5 истребителей и 5 бомбардировщиков. Еще несколько американских самолетов были повреждены, но сумели вернуться на авианосцы. Не успели японцы оправиться от первого удара, как в воздухе появились американские базовые самолеты – 27 В-24 и 67 Р-38, которые еще больше увеличили хаос.

Приняв свои самолеты, адмирал Шерман повернул на юг, чтобы поскорее выйти из пределов досягаемости японских бомбардировщиков. Днем японцы отправили в атаку 18 торпедоносцев «Кейт», которые не обанурили Шермана, и атаковали баржи LCT у берега Бугенвилля. Однако пилоты сообщили о потоплении 2 авианосцев, 3 крейсеров и эсминца.

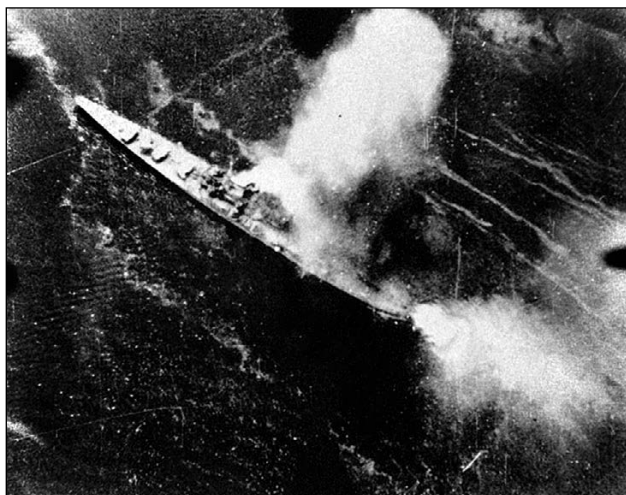
Адмирал Хэлси, командующий американскими вооруженными силами на Соломоновых островах, был восхищен результатами налета. Он ожидал, что авианосцы получат тяжелые повреждения или даже вообще погибнут под ударами японской авиации. По словам Хэлси, результаты «превызошли наши самые смелые ожидания», кстати, в это время на «Саратоге» служил его сын. Повредив 4 тяжелых крейсера, «Саратога» и «Принстон» во многом устранили угрозу наступлению союзников на Соломоновых островах. Эти крейсера должны были обстрелять плацдарм морской пехоты на берегу Бугенвилля и попытаться уничтожить транспорты.

Хэлси решил повторить удар, и к нему подключилась ОГ 50.3 адмирала Монтгомери, которая состояла из новых авианосцев «Эссекс», «Банкер Хилл» и «Индепенденс». На новых кораблях находились новые самолеты, например, бомбардировочная эскадрилья «Банкер Хилла» имела 33 новых бомбардировщика SB2C «Хеллдайвер». Это был боевой дебют нового пикировщика, который должен был заменить ветерана «Доунтлесса».

11 ноября в 8.30 самолеты «Саратоги» и «Принстона» подошли к Рабаулу с востока, но их атаке во многом помешала низкая облачность. Вторая волна взлетела с авианосцев адмирала Монтгомери, маневрировавших в Соломоновом море юго-восточнее Рабаула, и прибыла к цели через час после первой, адмирал Монтгомери смог отправить в атаку почти все свои самолеты, так как защиту авианосцев взяли на себя самолеты флота с береговых аэродромов. В гавани оказалось гораздо меньше кораблей, чем в прошлый раз – всего 1 тяжелый и 3 легких крейсера и 10 эсминцев. Вдобавок командующий Объединенным Флотом адмирал Кога отправил в Рабаул самолеты 1-й дивизии авианосцев, так как был уверен в победе.

На сей раз японцы оказались на чеку, и в воздухе над Рабаулом патрулировало около 70 истребителей. Утренний налет принес минимальные результаты. 1 тяжелый и 1 легкий крейсера и 2 эсминца были повреждены, а 1 эсминец, грузивший торпеды, взорвался и затонул. Несмотря на ожесточенное сопротивление в воздухе, американцы потеряли всего 7 самолетов, тогда как японцы – примерно 24. Рабаул окончательно перестал быть надежным убежищем для японского флота.

Плохая погода помешала авианосцам Шермана провести вторую атаку, однако авианосцы Монтгомери заправили и перевооружили свои самолеты и снова подняли их в воздух в 13.25. Когда взлетала ударная группа, показались японские самолеты, вылетевшие из Рабаула. В ответную атаку японцы отправили



**Японский тяжелый крейсер «Тикума» во время налета американской авианосной авиации на Рабаул 5 ноября 1943 года**

67 «Зеро», 27 «Вэлов», 14 «Кейтов» и несколько «Бетти». Радар обнаружил приближение японцев, и их встретил воздушный патруль, усиленный 36 истребителями с Нью-Джорджии. Воздушный бой над авианосцами шел 46 минут. Ни один из 3 авианосцев и 9 эсминцев сопровождения не был даже поврежден, однако адмирал был вынужден отменить повторный налет. Его авианосцы потеряли 11 самолетов, зато потери японцев составили около 40 самолетов. Наверное, именно эту неделю можно считать переломной в ходе борьбы за господство в воздухе на Тихом океане. Американская авианосная авиация доказала, что она стала грозной силой, способной не только противостоять японской базовой авиации, но и сломать ей хребет. Кстати, союзники так и не стали полностью занимать Бугенвилль, они просто блокировали японский гарнизон на юге острова и зачистили его северную часть. А в Буине, Кахили, на Шортленде японские солдаты благополучно досидели до самой капитуляции в августе 1945 года, впрочем, как и в Рабауле.

По совершенно случайному совпадению именно в это же самое время адмирал Кога решил повторить операцию I-Go и направил в Рабаул эскадрильи 3-го Воздушного флота. Он надеялся в ходе операции Ro-Go повторить весенний успех или даже превзойти его, потому что 1 ноября в Рабауле более 370 самолетов, то есть, гораздо больше, чем предполагали американцы. После высадки в заливе Императрицы Августы Кога отправил в Рабаул часть самолетов 12-го Воздушного флота, однако эта концентрация сил ничего не дала. На следующий день после неудачного удара 11 ноября адмирал Кога отменил операцию Ro-Go. Только на этот раз потери авианосных самолетов действительно оказались очень серьезными, погибли 43 из 82 «Зеро», 38 из 45 пикировщиков и 34 из 40 торпедоносцев. Погибли также все 6 разведчиков «Джуди». Что гораздо хуже, японцы потеряли 86 из 192 подготовленных экипажей. После этого японские авианосцы действительно стали небоеспособны.

Бой 11 ноября позволил проверить возможности нового истребителя F4U-1 «Корсар», который ранее не сумел пройти испытания на борту авианосца. Береговыми истребителями, которые прикрывали корабли

Монтгомери, были 24 F4U-1 «Корсара» и 12 F6F «Хеллкэтов». «Корсары» прибыли на Соломоновы острова 2 месяца назад. Они уничтожили целую группу из 14 «Кейтов» и благополучно сели на «Банкер Хилл» и «Эс-секс» для дозаправки.

Налеты авианосных самолетов на Рабаул 6 и 11 ноября значительно ослабили сопротивление высадке американцев на Бугенвилле. На корабли 1-й дивизии авианосцев вернулось всего лишь 52 самолета, поэтому японцы физически не могли отреагировать на высадку американцев на Гилбертовых островах.

Главное же, что эти бои доказали со всей очевидностью: авианосцы могут сокрушить самую сильную ПВО и нейтрализовать базовую авиацию. Японцам это не удалось ни разу за всю войну, так как рейды декабря 1941-го – апреля 1942 года не показательны. Союзники имели слишком мало сил.

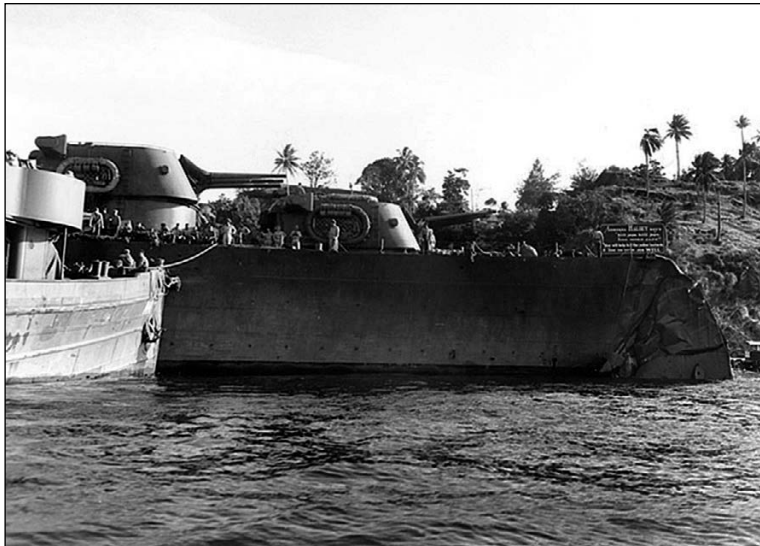
Как мы уже отмечали, битва за Гуадалканал стала решающей не как борьба за очень отдаленный и, скажем прямо, не слишком важный остров. Артиллерийские корабли союзников в ходе этой кампании сделали решительный поворот в сторону технологической войны. Радар окончательно заменил человеческий глаз в качестве средства наблюдения и орудийного прицела. Другое дело, что союзники пока еще не научились уверенно пользоваться им и допускали отдельные проколы, вроде боя у Коломбангры в июле 1943 года, но в целом ситуация неуклонно менялась в пользу американцев. Особенно это было заметно в воздушных боях. Если ранее хваленые японские асы на «Зеро» никак не могли доказать свое превосходство над «Уайлдкэтами», то теперь, после появления «Хеллкэтов» и «Корсаров» они потеряли последние шансы. Японцы проиграли воздушную войну над Гуадалканалом, высылая самолеты из Рабаула, а потом проиграли воздушную войну над Рабаулом. Японские авианосцы даже не посмели нанести удар по аэродрому Гендерсон, а вот американцы подобными сомнениями не терзались.

\* \* \*

Но все это было только началом. Редко когда в истории флота можно назвать точную дату исторического перелома, это ведь не история общества. Пара-



**Повреждения американского легкого крейсера «Гонолулу», полученные в результате торпедного попадания во время боя у Коломбангара 17 июля 1943 года. Оба снимка сделаны в Туаги**

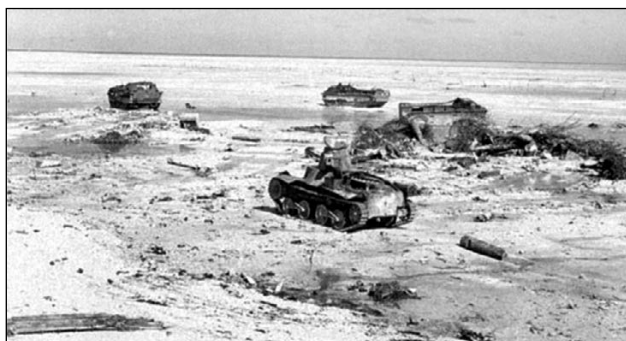




докс, но факт, хотя общество – организм гораздо более тяжеловесный и инерционный. Однако после 27 октября (7 ноября) 1917 года вся история человечества пошла по новым рельсам. То же самое можно сказать о 1 сентября 1939 года. А вот взяли французы 14 июля 1789 года Бастилию, и что из того? Их революции еще предстояло раскручиваться два или три года, прежде чем она стал необратимой. История военного флота и военно-морского искусства оказалась еще более инерционной. Ну построили американцы «Монитор» – и что дальше? Парусный флот потерял возможность безнаказанно подходить к берегам противника – и только. Или появление «Дредноута» что-то изменило? Просто еще один очень сильный броненосец. Нет, изменения происходили лишь тогда, когда появлялся качественно новый **флот**, а не отдельный корабль, как бы хорош он ни был. А строительство флота – процесс затяжной и дорогостоящий, и точно отметить момент, когда количественные изменения переходят в качественные, пожалуй, невозможно. Вот и сейчас мы можем лишь указать, что характер морской войны окончательно изменился во второй половине ноября 1943 года. Это произошло, когда адмирал Нимиц свел воедино 11 имевшихся на тот момент авианосцев в составе Оперативного соединения 50. Для удобства управления оно было разделено на 4 оперативные группы, которые действовали совместно. Родился авианосный флот, способный решить буквально все задачи. Если в начале ноября отдельная



**Высадка на о.Тарава, берег усеян плавающими бронетранспортерами LVT. Вид с разведывательного самолета «Кингфишера»**



**Разбитые американские машины-амфибии LVT(A)5 и подбитый японский танк «Ха-Го» на пляже о.Тарава**



**Похороны моряков, погибших на американском авианосце «Индепенденс» 20 ноября 1943 г. при попадании японской авиационной торпеды. Всего на корабле погибло 12 человек и пропало без вести еще пять**

группа сумела сокрушить воздушные силы Рабула, т о для флота не было вообще ничего невозможного.

Однако новым инструментом следовало научиться правильно пользоваться, а это у американцев получилось не сразу, хотя учились они быстро. Дело в том, что во время операции «Гальваник», высадки на Гилбертовых островах, американцы повторили главную ошибку Ямамото в ходе битвы при Мидуэе – слишком разбросали свои силы. Формально каждая из четырех оперативных групп ОС 50 имела свою обособленную и разумную задачу, однако в целом это выглядело очень странно. ОГ 50.1, расположившись между Макином и Мили, должна была нейтрализовать аэродромы на Маршалловых островах. Ближе к Макину находилась ОГ 50.2, которая наносила удары по самому Макину. ОГ 50.4 должна была подавить авиацию на острове Науру. И, наконец, ОГ 50.3 поддерживала саму высадку на Тараву и Абемаму. Но в результате самая южная ОГ 50.3 в принципе никак не могла помочь самой северной ОГ 50.2, даже если бы такая необходимость возникла. Но американцам везло, как победителям. Как мы уже говорили, в начале ноября японские авианосные эскадрильи понесли серьезные потери, и 3-й Воздушный флот временно превратился в импотента. Поэтому японцы никак не противодействовали высадке на Гилбертовых островах.

Вдобавок японская авиация на Маршалловых островах была ослаблена отправкой самолетов в Рабаул, но даже оставшиеся 46 машин доставили серьезные проблемы адмиралу Паунеллу. По настоянию командующего десантными силами адмирала Тэрнера он не стал наносить удары по Маршалловым островам, как планировалось, а держал свои авианосцы привязанными к плацдарму, за что и поплатился. В сумерках 20 ноября 16 «Бетти» 755-й авиагруппы атаковали американцев, и легкий авианосец «Индепенденс» получил попадание торпеды в корму. Однако авианосец уцелел и своим ходом ушел на ремонт. 9 японских торпедоносцев были сбиты.

**Пикирующие бомбардировщики SBD-5 «Донтлесс» из 37-й смешанной эскадрильи эскортного авианосца «Сэнгамон» в полете над океаном в районе атолла Кваджалейн, ноябрь 1943 г.**



Вообще принято высмеивать американцев, которые понесли серьезные потери при захвате Таравы, однако критики совершенно не учитывают ряд специфических обстоятельств. Прежде всего, каждый из японских атоллов фактически представлял собой батальонный опорный пункт, который занимал усиленный полк. Батальонный – по причине небольших размеров. Но на суше ни один командир в здравом уме не штурмует такое укрепление, его обходят, нейтрализуют и уничтожают артиллерией и авиацией, не прекращая дальнейшего наступления. Увы, на море такая тактика неприменима, приходится этот опорный пункт брать прямым штурмом. Да, можно его бомбить и обстреливать в течение месяца, после чего захват атолла не будет представлять проблем, но это тоже неприемлемая потеря времени. Американцы понесли серьезные потери – 980 убитых и 2050 раненых, но японский гарнизон был уничтожен полностью. Из 2620 человек японского гарнизона в плен попали офицер и 16 солдат, погибли также 2200 японских и корейских строителей. То есть, в любом случае потери оказались заметно ниже стандарта «три к одному при наступлении».

Это был первый случай на Тихом океане высадки десанта с боем после захвата японцами Уэйка в декабре 1941 года. При этом имелось несколько принципиальных отличий, которые далее сделались типичными чертами американских десантных операций. Прежде всего, американский флот оставался в районе операции столько, сколько это требовалось, а не отходил по причине нехватки топлива и боеприпасов. Это стало возможным благодаря созданию так называемого «плавучего тыла» или «флотского поезда» – «fleet train» из десятков транспортов, судов снабжения и танкеров. Например, в операции «Гальваник» была задействована 8-я эскадра обслуживания в составе 13 эскадренных танкеров. Именно это отличие заставляет усомниться в планировании всех японских десантных операций. Если только не получалась выгрузка войск на берег, сразу случались неудачи, как с тем же самым Уэйком, взятым лишь со второй попытки. Между прочим, **ни одна** американская высадка не завершилась неудачей. Но более подробно мы рас-

скажем об этом в следующей главе, посвященной десантным операциям.

Еще одна новинка. Кроме быстроходных авианосцев, игравших главную роль на первом этапе операции, в высадке на Гилбертовых островах участвовали 8 эскортных авианосцев, единственной задачей которых была поддержка десанта. Это было совершенно новое слово в искусстве комбинированных операций, но подобную роскошь мог позволить себе только американский флот, имевший много авианосцев, хороших и разных.

Как мы уже говорили, американцы учились очень быстро и сразу учли полученные уроки. Считалось, что бомбежки с воздуха и обстрелы с моря укреплений Таравы были недостаточно сильными. В результате далее линкоры и крейсера обстреливали японские позиции уже не несколько часов, а несколько дней. То же самое можно сказать и об авианосной авиации. А главное – быстроходное авианосное соединение очень тщательно зачищало все соседние острова занятые японцами, истребляя все, что только могло летать. Немного позднее американцы начали наносить удары не только по ближнему, но и по дальнему тылу японского оборонительного периметра, так что в операциях 1944 года японская авиация уже никак не могла помешать американским десантам. Но об этом мы расскажем далее. А пока ограничимся констатацией факта – в 1943 году характер морской войны окончательно изменился, главной силой стала авианосная авиация, которая взяла верх и над базовой авиацией, и над артиллерийскими кораблями.



# Десантная война — новое измерение

20 ноября 1943 года была открыта новая страница военно-морского искусства – была проведена первая успешная высадка десанта с боем, потому что все, что происходило до сих пор можно скорее назвать выгрузкой войск на берег. Англичанам в этом плане хорошо, они используют два совершенно различных термина – assault и debarkation, а вот нам придется изворачиваться.

История десантных операций уходит корнями в глубокое прошлое. Некоторые специалисты утверждают, что первой известной десантной операцией стала Троянская война в 1193 – 1183 гг. до н.э. Они ошибаются! Ахейцы отправились воевать Трои уже после того, как их попытка высадиться в Египте провалилась с треском. В 1219 г. до н.э. фараон Менерптах отбил нападение «народов моря», наголову разгромив их сначала в сражении на суше, а потом уничтожив их флот. Кстати, повторная попытка ахейцев оказалась не более удачной, в 1173 г. до н.э. фараон Рамзес III снова нанес им сокрушительное поражение.

Вообще военно-морская история небогата примерами успешной высадки десанта при сопротивлении противника, занимающего заранее подготовленные позиции. Самым памятным примером, разумеется, является оборона Петропавловска-Камчатского. Можно смотреть на этот эпизод Крымской войны с любых сторон, и как угодно играть цифрами потерь, но ведь фактом остается то, что англо-французский десант был отбит. В эпоху парусного флота можно найти отдельные примеры успешного штурма морских крепостей, но практически все они были проведены по одному шаблону – войска были высажены на некотором удалении от крепости, после чего ее брали штурмом с суши. Два или три контрпримера совершенно не меняют картины и, скорее, подтверждают правило.

В XX веке первым успешным примером штурма с моря стала высадка в Дарданеллах. Да-да, я не оговорился. И первоначальная высадка на полуострове Галлиполи, и вторая высадка в бухте Сувла были относительно успешными, другое дело, что высаженные войска не сумели развить тактический успех и выйти в оперативную глубину, но это уже не вина, а беда флота, поддерживавшего десант. У него просто не было средств поддержки пехоты в глубине вражеской обороны, да и сама пехота не могла взламывать насыщенную оборону. Кстати, интересно было бы посмотреть, что произошло бы, если бы англичане перебросили на полуостров хотя бы роту танков, пусть даже несовершенных. Хотя, эти танки еще требовалось доставить на берег, а многочисленные фотографии того времени представляют нам поистине душераздирающую картину. Веселые баркасы тащат к берегу плоты со стоящими на них пушками... Успех же немецкой операции «Альбион» объясняется лишь полным и безвозвратным разложением русской армии к 1917 году.

Десанты Второй мировой войны совершенно очевидным образом распадаются на две большие группы – десанты европейские и десанты тихоокеанские, которые резко различаются практически по всем: целях, привлеченных средствах, темпах операций. Кстати, ряд западных авторов выделяют в отдельную группу

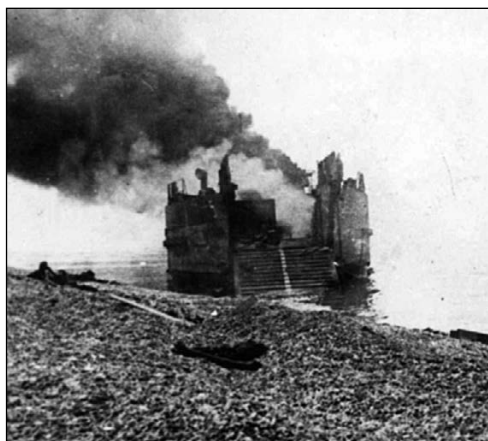
советские десанты, высаживавшиеся в тылу немецких войск на приморском фланге фронта. Почему особая? Эти десанты должны были взаимодействовать с наступающими войсками, для западных союзников такая тактика была нехарактерна.

\* \* \*

Вторая мировая война сначала не внесла особых изменений в старые методики просто потому, что это были все те же самые выгрузки при отсутствии сопротивления противника. Началось все с Норвежской операции, где единственное противодействие немецким отрядам оказали береговые батареи, но и они вели огонь по кораблям, а не по высадочным средствам за неимением таковых у немцев. Когда союзники высаживались в Ондальснесе, Намсусе и Нарвике, это тоже была выгрузка войск, да еще со всеми удобствами, прямо в портах. Поэтому ничего поучительного из опыта данных десантных операций никому извлечь не удастся, разве что поговорить о значении авиации, так оно было известно и без этих подтверждений.

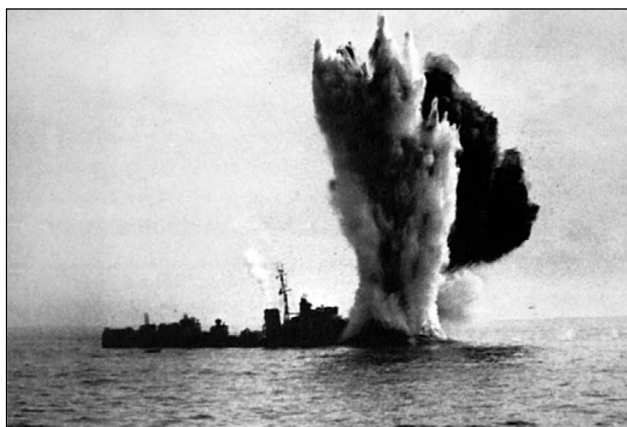
После этого наступило долгое затишье, прерываемое разве что рейдами британских коммандос, когда главным фактором становились незаметность и скрытность. Поэтому опять же, эти рейды были почти бесполезны, если не считать опыта по уничтожению важных узлов сопротивления в ходе подготовки основной высадки. Первый серьезный звонок раздался на Средиземном море весной 1941 года, когда Мальта стала настоящей костью в горле у войск «Оси», мешая перевозкам в Африку. В апреле 1941 года был разработан план операции «Геркулес», в котором важнейшая роль отводилась немецкому парашютному десанту. После этого намечалась высадка 70 000 итальянских солдат, причем никаких крупных судов для этого задействовать не планировалось, ведь предстояло всего-то пересечь половину Сицилийского пролива, поэтому можно было обойтись знаменитыми немецкими десантными баржами MFP. Но вот прикрывать их должны были 4 линкора, 4 тяжелых и 8 легких крейсеров и 21 эсминец. Вообще-то береговые батареи Мальты представляли собой значительную силу: 19 тяжелых орудий (калибр от 305 до 406 мм), 130 средних (от 114 до 234 мм), 112 тяжелых и 144 легких зенитки. С ними можно было провозиться, но, скорее всего, остров бы пал. Однако не срослось: в мае 1941 года немецкие парашютисты отправились захватывать остров Крит. Остров они захватили, но при этом транспортная авиация и десантные части понесли такие потери, что больше ни на что не были способны. В середине июня 1942 года идея операции «Геркулес» всплыла снова, и снова дальше разговоров дело не пошло.

Иное дело Тихоокеанская война – здесь сама специфика театра требовала умения высаживать десанты. Однако японцы на начальном периоде войны благополучно обошлись выгрузкой войск в Малайе, Индонезии и на Филиппинах. Они не планировали и не отработывали высадку с боем, за что и поплатились при первой попытке захватить Уэйк. Вообще-то это было большое нахальство – запланировать выгрузку на укрепленный остров. В результате первый десант



**Пляж Дьеппа после неудачной высадки. Видны разбитые канадские танки «Черчилль» и горящая английская танкодесантная баржа**

был отбит с большими потерями в людях и кораблях, и страшно представить, как могли повернуться дела, если бы американцы успели реализовать программу усиления обороны атолла. Но обошлось. С помощью авианосцев были уничтожены последние американские истребители, после чего высадка повторилась. И снова чуть не произошло то же самое – наспех переоборудованные старые эсминцы выбрасывались на



**В ходе рейда на Дьепп английский эскадральный миноносец «Беркли» был поврежден немецкой авиацией, потерял управление и оставлен экипажем. Во избежание захвата корабля врагом, добит торпедой эскадральным миноносцем «Олбрайтон»**

берег и высаживали солдат с легким вооружением. В общем, судьба атолла все равно была решена, хотя американцы немного поспешили сдать. И вот здесь впервые остро проявилась необходимость в специализированных высадочных средствах, которые могли доставить на берег танки и артиллерию.

Все это было у англичан, когда те в августе 1942 года затеяли безумную высадку в Дьеппе. Они даже сосредоточили крупные силы авиации для поддержки высадки. Не было лишь двух факторов: поддержки крупных кораблей и хоть какого-то смысла во всей авантюре. Черчилль писал: «Я думал, что очень важно этим летом провести крупномасштабную операцию. Военные были единодушны, пока такая операция не проведена, ни один генерал не возьмется за планирование основного вторжения». То есть, сэр Винни-Пух затеял кровавую мясорубку с единственной целью: доказать, что крупные операции следует тщательно планировать. Британские командиры даже не удосужились узнать, что в этом месте на берегу имеется крутой обрыв, и высаженные танки просто уткнутся в него. Отборные канадские части в результате потеряли 3400 человек из высаженных 5000, или 68%. Тяжелые потери понесли английские коммандос, хотя союзникам противостояла всего лишь 302-я стационарная дивизия, то есть, не имеющая тяжелой техники и транспорта. Флот потерял эскадральный миноносец «Беркли» и 33 десантные баржи, Королевские ВВС лишились 106 самолетов. Потери немцев оказались значительно ниже – около 600 человек и 48 самолетов. Вот после этого к планированию вторжений на укрепленные острова союзники начали подходить очень серьезно, хотя им еще предстояло многому научиться. Кстати, высадка в Северной Африке в ноябре 1942 года стала все той же выгрузкой войск, и главным противником союзников оказался непредвиденно сильный прибой.

\* \* \*

Но вот наступил 1943 год, и с появлением авианосцев все резко изменилось, точнее, с появлением **авианосных соединений**. Мы уже указывали на такой парадоксальный нюанс – битву за Гуадалканал выиг-

рал аэродром Гендерсон. Однако к 1943 году американцы обзавелись тем, о чем создатели Кидо Бутай не могли даже мечтать – мощным и сбалансированным авианосным соединением. Это позволило им проводить свои операции без оглядки на действия японского флота. Рассмотрим все это на примере первого броска через океан к Тараве.

Американцы собрали для этой операции колоссальные силы, еще ни разу на Тихом океане не появлялась такая армада. 6 эскадренных, 5 легких, 6 эскортных авианосцев, 12 линкоров, 8 тяжелых и 4 легких крейсера, 66 эсминцев и 36 транспортов. Высадить предполагалось 2-ю дивизию морской пехоты, усиленную армейскими частями. При этом авианосная армада сопровождала армаду десантную. Помните, мы уже говорили, что на Тихом океане авианосные операции оказались теснейшим образом переплетены с десантными? Вот вам и доказательство этого. Поэтому не удивляйтесь некоторым неизбежным повторам в ближайших двух главах. Нужна поистине хирургическая точность, чтобы отпрепарировать этот хитрый предмет – «десант 1943 года».

Операция «Гальваник» началась с удара самолетов быстрогоходного авианосного соединения по японским позициям и базам на островах Гилберта. Но этот рейд оказался довольно легким, нигде американская авиация сопротивления не встретила, и отдельные самолеты-разведчики, обнаруженные на отдаленных аэродромах, были уничтожены без труда. Наверное, эта легкость и сыграла с американцами злую шутку, потому что при высадке десанта они явно не ожидали никаких проблем, тем более, что соотношение сил было убедительным: 35 000 американских солдат против 3000 японских, к которым можно было добавить еще 2000 строителей. Но в то же самое время японцы были настроены самым решительным образом. Командовавший гарнизоном контр-адмирал Кейдзи Сибасаки заявил, что миллион солдат может миллион лет штурмовать Тараву и все равно не возьмет атолл.

Одновременно с Таравой предполагалось занять атолл Макин, но там японский гарнизон был гораздо слабее, и главной помехой для американцев стала неразбериха, неизбежная, когда слишком много войск пытаются двигаться по полоске земли шириной менее 500 метров. Штурм начался 20 ноября. Не особо на-

прягаясь, американцы проваландались с островом Бутаритари (главным островом атолла) до 23 ноября.

Предварительные воздушные налеты на Тараву проводила базовая авиация флота с соседних островов в период с 13 по 19 ноября. К ним подключились «Либерейторы» VII Воздушной армии и авианосцы Оперативной группы 50.3 адмирала Монтгомери. В последний день подготовки крейсера этой группы обстреляли остров Бетио – главный остров атолла. Здесь можно видеть принципиальное отличие штурма островных крепостей от высадки десантов на материк. Атакующему нет никакой необходимости куда-либо спешить, можно заниматься предварительной подготовкой ровно столько, сколько хочется. Но, похоже, в первый раз американцы несколько поспешили.

Рано утром 20 ноября десантная армада подошла к атоллу, десант было решено высаживать не со стороны моря, а со стороны лагуны, что явилось некоторой неожиданностью для японцев, хотя остров был подготовлен для круговой обороны. В 5.00 по острову открыли огонь линейные корабли, довольно быстро подавившие береговые батареи. Кстати, еще один поучительный урок: страхи перед береговыми батареями, веками висевшие над флотом, оказались сильно преувеличенными, 200-мм орудия не смогли выдержать дуэль с 406-мм артиллерией линкоров.

На время обстрел был прерван, так как прилетели авианосные самолеты адмирала Монтгомери, сбросившие свой груз бомб, а потом снова загрохотали корабельные орудия. Довольно быстро японские батареи были приведены к молчанию, и корабли перешли к общему обстрелу острова. В это время на линкоре «Миссисипи» произошел взрыв в башне главного калибра, что могло привести к большим неприятностям, но как-то обошлось. Адмиралы, отвечавшие за проведение подготовки, в 9.00 решили, что японцы не сумеют оказать сопротивления, и десантные средства двинулись к берегу. По различным оценкам во время обстрелов и бомбежек было уничтожено около 40% гарнизона, но это не сломило волю японцев к сопротивлению, хотя они испытали определенный шок. Вместо деревянных шлюпок они увидели плавающие транспортеры LVT, американское командование решило, что гусеницы помогут им преодолеть коралловые рифы, окружающие остров. Увы! Из-за различных мелких накладок время высадки сдвинулось вперед, и начался отлив, уровень воды успел понизиться примерно на полметра, и в результате транспортеры просто застряли на рифах. Морским пехотинцам пришлось пешком преодолевать последние полкилометра по пояс в воде. Само по себе это было не так уж страшно, если бы не огонь японских пулеметов, ведь ни залечь, ни укрыться не было никакой возможности. Более того, для тяжело нагруженного солдата даже легкое ранение вполне могло означать смерть – раненый падал и захлебывался.

Американцы утверждают, что большое число транспортеров было повреждено орудийным огнем, хотя буквально парой страниц выше те же самые историки пишут, что практически все крупные японские орудия были уничтожены. Во всяком случае даже сами американцы признают, что когда десантные баржи LCM попытались доставить на остров танки, они застряли на рифах. И все-таки, к концу дня американцы сумели



**Японская 200-мм батарея на о. Тараву, уничтоженная американской авиацией и огнем кораблей поддержки**



**Американские войска высаживаются на  
берег о. Бутаритари (Макин) под  
пулеметным огнем противника**

высадить около 5000 человек и закрепиться на Бетио. Собственно, после этого план обороны, подготовленный адмиралом Сибасаки, рухнул, так как он надеялся не допустить высадки американцев.

На следующий день на остров были доставлены подкрепления, в том числе несколько танков, и наступление стало развиваться более гладко. Японцы отчаянно сопротивлялись, но это уже не имело особого значения. В руках американцев оказалась вся западная часть острова, хотя отдельные плацдармы пока еще не соединились. К тому же в этот день погиб командир гарнизона адмирал Сибасаки, и японская система командования начала пробуксовывать. Хотя историки любят цитировать нервные радиোগраммы командиров американских подразделений, сражавшихся на Бетио, 22 ноября все стало ясно – территория, занятая японцами стремительно сокращалась. Вдобавок, американцы заняли соседний небольшой островок Байрики, установили там несколько артиллерийских батарей, и остатки японской территории оказались под плотным обстрелом со всех сторон. Все-таки со своими артиллеристами морским пехотинцам договориться было гораздо проще, чем с моряками, рассекающими лазурные воды Тихого океана на изрядном удалении от атолла. Рано утром 23 ноября японцы предприняли последнюю самоубийственную «банзай-атаку», что позднее стало традицией для гибнущих островных гарнизонов. Командовавший морской пехотой генерал-майор Джулиан Смит отправил радиограмму командиру Морских сил адмиралу Хиллу: «Мощная вражеская контратака этой ночью привела к гибели почти всех обороняющихся. Сегодня ожидаю полного уничтожения противника на Бетио. Настоятельно рекомендую вам и вашему начальнику штаба прибыть сегодня на берег, чтобы получить информацию относительно характера вражеской обороны, которая может встретиться в будущих операциях».

Бои фактически закончились, и в полдень на аэродроме Бетио приземлился какой-то авианосный самолет, которому делать на разгромленном острове было совершенно нечего. Наверное, пилота просто одолело любопытство. В 13.30 генерал Смит объявил о завершении операции. Самое смешное, что он на всякий случай приказал морским пехотинцам приготовиться к отражению японского контр-десанта! Но уже форменным анекдотом выглядит то, что командование японского флота всерьез рассматривало вопрос о доставке на Тараву подкреплений, организовав нечто вроде нового маршрута «Токийского экспресса». Командование Объединенного Флота выделило для этого целых 2 легких крейсера, силы американцев смотрите выше.

До 26 ноября морские пехотинцы, высадившиеся на Байрики, занимались зачисткой остальных островков атолла, завершив операцию к 28 ноября. В плен были взяты 17 японцев и 129 корейцев, подсчитать удалось 4713 трупов. Морская пехота потеряла 990 человек



убитыми и 2300 ранеными, что было очень много. Главной причиной этих потерь стала неопытность американцев, по сути, это был первый в истории пример штурма укрепленного района десантом с моря. И хотя даже кое-кто из американских генералов утверждал, что Тарав не стоила таких потерь, успешные действия американских десантных соединений в дальнейшем стали результатом приобретенного опыта.

Уже после окончания боев на Бетио серьезный удар получил американский флот. Японская подводная лодка I-175 торпедировала эскортный авианосец «Лиском Бей». Одна из торпед попала прямо в погреб с авиабомбами, авианосец взорвался и стремительно затонул, погибли 644 человека, в том числе контр-адмирал Маллиникс.

\* \* \*

Возможность доказать, что они способны учиться на своих промахах и ошибках, представилась американским адмиралам в самом ближайшем будущем. Уже в феврале 1944 года, буквально через два месяца после окончания операции «Гальваник», началась операция «Флинтлок» – захват Маршалловых островов. Этот архипелаг имел особое значение для американцев, так как обширные лагуны атоллов Маджуро и Кваджеллейн могли служить прекрасными передовыми базами флота. Кстати, именно на Маршалловых островах впервые была использована стратегия «лягушачьих прыжков». После некоторых колебаний американское командование решило не занимать все острова подряд, а обойти Мили, Вотье, Малоэлап и другие острова, польза захвата которых выглядела сомнительной. Зато они превратились в хорошие мишени для тренировки летчиков и артиллеристов в условиях, максимально приближенных к боевым.

Никем не обороняемый Маджуро американцы заняли без проблем 31 января, на нем обнаружился ровно один японец. Кстати, потом американцы радовались, что во время артподготовки не слишком сильно повредили оставленные японцами сооружения. Зато за атоллы Эниветок и Кваджеллейн пришлось побороть-

ся. Основу оборонительных сил Маршалловых островов составляло 6-е базовое соединение контр-адмирала Мондзо Акиямы, штаб которого находился на Кваджеллейне. Главное отличие от Гилбертовых островов заключалось в том, что адмирал Акияма имел кое-какую авиацию. Штурмовать атолл должен был тот же самый V десантный корпус, который брал Тараву, прикрывало десант все то же самое Быстроходное авианосное соединение.

Кваджеллейн является самым большим в мире атоллом, лагуна имеет длину 65 миль и ширину 18 миль. Гарнизон атолла насчитывал около 8000 человек, но как и на Тараве примерно половину из них составляли строители и рабочие. Практически все войска находились на острове Кваджеллейн в южной части атолла и островах Рой и Намюр, фактически составляющих один большой остров, на севере. Как и на Тараве, японцы намеревались оборонять береговую линию. Кстати, учитывая малую ширину островов рассуждения, американцев о некоем эшелонировании обороны выглядят несерьезно.

Операция началась с ударов авианосных самолетов по островам, на этот раз американцы решили, что лучше перестараться, чем недостараться. Главный вывод боев за Тараву: не следует бояться слишком долгой огневой подготовки. В результате недельных налетов японская авиация на архипелаге была уничтожена, а потом в дело вступили артиллерийские корабли, которые в течение двух суток обрабатывали остров. При этом корабли подходили практически вплотную к островам, что тоже было отступлением от ранее применявшейся тактики. Главной проблемой для американцев стало то, что они не хотели разрушать аэродром на острове Рой, намереваясь использовать его для своих целей. Параллельно VII Воздушная армия проводила бомбардировки других японских авиабаз на Маршалловых островах.

31 января морские пехотинцы заняли несколько островов рядом с Роем и Намюром и установили там свои орудия. 1 февраля 4-я дивизия морской пехоты высадилась на этих островах. Рой был занят практически без боя, предварительная огневая подготовка сыграла свою роль. Американцы не слишком спешили, и на Намюре остановились переночевать, не дойдя сотни метров до противоположного берега. На следующий день все было кончено. Главной неприятностью стал взрыв торпедного склада, подорванного либо самими японцами, либо американскими саперами, во всяком случае, самые большие потери морские пехотинцы понесли в результате этого инцидента. Из 3500 японцев, составлявших гарнизон островов, в плен попал всего 51 человек.

По такому же сценарию развивались и бои за Кваджеллейн, который штурмовала 7-я пехотная дивизия. После захвата соседних островков, к кораблям, обстреливавшим Кваджеллейн, присоединилось около полусотни 155-мм и 105-мм орудий. В результате, по оценкам американского командования, к 1 февраля, когда состоялась высадка, из 5000 японцев, защищавших остров, в живых осталось не более трети.

И все-таки, когда американцы высадились, продвижение оказалось довольно медленным. Дело в том, что на этом острове наступать пришлось вдоль полоски земли, имеющей ширину всего около 800 метров.

Поэтому использовать свое превосходство в силах американцам было просто негде. В результате десантники провозились до утра 5 февраля, когда все были уничтожены последние защитники. После этого оставалось очистить несколько мелких островков, которые также входили в коралловое кольцо Кваджеллейна. Это было выполнено 7 февраля, и американцы получили важную базу, которой их флот пользовался почти весь 1944 год.

Необходимо упомянуть, что эта операция стала боевым дебютом танко-десантных кораблей LST на Тихом океане. Впервые они использовались для доставки войск и техники еще на Соломоновых островах, но там имели место простые выгрузки на берег, а не штурм укрепленного острова, и LST играли роль обычных транспортов.

Интересно отметить, что этот совершенно новый класс кораблей родился для использования в Атлантике, его отцом стал Джон Нидермайр из американского Бюро кораблестроения Министерства ВМФ. Сначала планировалось в рамках программы ленд-лиза построить 200 таких кораблей для Великобритании, но потом американский флот оценил их потенциал и из 1000 построенных LST львиную долю забрал себе. Интересно, что операции LST потребовали отмены принятого еще в XVIII веке морского артикула, гласящего: «Тот, кто намеренно посадит свой корабль на скалы



**Панорама острова Кваджалейн после высадки американцев, март 1944 г.**

**Танкодесантный корабль типа LST(2) или, как его называли флотские острословы, «большая тихоходная цель» (Large Slow Target)**



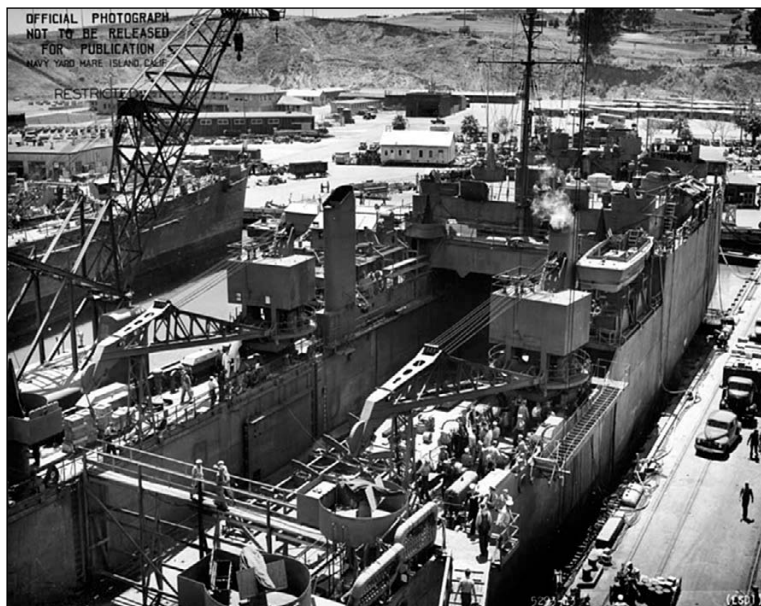
или мель, да будет казнен...» Поэтому во время первых испытаний Нидермайру пришлось подбадривать командира, чтобы тот решился вывести свой корабль на скорости 10 узлов прямо на песчаную отмель.

Здесь самое время немного рассказать о строительстве десантных кораблей в Соединенных Штатах в годы войны. Если программа строительства авианосцев вызывает уважение, то количество построенных десантных судов способно внушить ужас. Наверное, хорошо, что немцы и японцы об этих цифрах даже не подозревали. Про специализированные транспорты АКА и тому подобные мы говорить не будем, в конце концов, англичане еще до войны начали строить аналогичные суда типа «Глен». Просто там, где у англичан были единицы, у американцев появлялись десятки, если не сотни. А вот танко-десантных кораблей типа LST(2) они наштамповали более 1000, пехотно-десантных LCI – более 900, а танко-десантных барж LCT так и вообще 1500. Но это только начало. Требовались малые высадочные средства для доставки на берег солдат с тех же штурмовых АКА. Сказано – сделано: малые десантные катера LCM произведены в количестве более 11 000 штук, LCP – 30 000. Ну и для полного комфорта создается еще 18 600 плавучих транспортеров LVT.

Более того, учитывая специфику Тихоокеанского театра, американцы создают принципиально новый корабль – десантный транспорт-док, первым из которых

становится LSD-1 «Эшленд». Он имеет затапливаемую камеру внутри корпуса, где размещаются 3 LCT или 14 LCM. При необходимости камера затапливается, и высадочные средства оказываются в родной стихии, не нужно тратить время и возиться с нудным и тяжелым спуском со шлюп-балок.

Во время боев за Кваджалейн американское командование вдруг решило для комплекта занять еще и атолл Эниветок, причем для этой операции решили даже не выделять специальные войска, а использовать резерв, созданный для операции «Флинтлок». Де-



**Вид на доковую камеру десантного транспорта-дока LSD-1 «Эшленд»**



**Американские палубные истребители F6F-3 «Хэлкэт» садятся на авианосец «Энтерпрайз» после ударов по японской базе в Труке, 16 февраля 1944 г.**

ло в том, что остров Энегби в этом атолле сочли подходящим для постройки базы для тяжелых бомбардировщиков. Правда, 12 февраля японские самолеты совершили налет на Рой-Намюр, поэтому флоту пришлось отвлечься для удара по Труку, откуда они прилетели, и Понапэ, использованному как аэродром подскока. Но получилась так, что японцы накликали беду сами на себя. 17 февраля летчики Оперативного соединения 58 бомбили Трук, который пышно именовался «Гибралтаром Тихого океана». Главные потери понесла японская авиация – 275 самолетов, после этого можно было не бояться, что она как-то вмешается в бои на Маршалловых островах.

После этого можно было спокойно заняться Эниветок. Атолл двое суток бомбили и обстреливали, и 17 февраля 22-й полк морской пехоты высадился на Энегби. Снова наступление поддерживали танки, до-

ставленные на остров с первой волной десанта, и бой не затянулся. Но вот с островами Парри и Эниветок американцы едва не попали впросак. Японцы так здорово замаскировали свои оборонительные сооружения, что противник их не заметил. До самого конца американцы были уверены, что эти острова даже не заняты японцами, лишь из документов, захваченных на Энегби, стала известна истина. На свое счастье американцы назначали высадку на Эниветок только на следующий день и потому успели немного перестроиться. Высадка состоялась 19 февраля после короткой артподготовки, и солдаты встретили упорнейшее сопротивление гарнизона. Бои закончились 21 февраля. Учтя печальный опыт, американцы подвергли остров Парри жестокому обстрелу, линкоры «Пенсильвания» и «Теннесси» (воскресшие жертвы Пирл-Харбора) подошли чуть ли не к самому берегу и стреляли прямой наводкой. В результате сражение не затянулось, и если американцы официально подняли свой флаг над Парри только на следующий день, объясняется это лишь желанием исключить даже тень риска.

\*\*\*

После захвата Маршалловых островов американцы практически без перерыва нанесли новый удар в центральной части Тихого океана, их целью стали Марианские острова. Судя по всему, японцы ожидали удара в направлении Каролинских островов и своей главной передовой базы Трука, но американское командование решило обойти этот архипелаг. Судя по всему, здесь взяли верх интересы большой стратегии – с аэродромов Гуама и Сайпана бомбардировщики В-29 «Суперфортрекс» получали возможность наносить удары по территории Японии.

Марианские острова – это группа довольно крупных островов вулканического происхождения. При высадке десанта это снимало самую большую головную боль – преодоление полузатопленных коралловых рифов, но взамен создавало иные. Сайпан, Гуам, Тиниан не обойти пешком за полчаса, как тот же Бетио, поэтому у японцев появлялась возможность создать действительно глубокую оборону и гораздо лучше укрыть свои позиции. На островах размещались довольно крупные гарнизоны, поэтому американцам пришлось сосредоточить гораздо больше сил, о высадке полковой боевой группы отныне можно было забыть. Теперь с одной стороны американцы могли выбрать удобное для себя место высадки (японцы просто физически не могли укрепить всю береговую линию таких островов), с другой, выбор все-таки оставался ограниченным. Например, на том же Сайпане не более 14 миль из 54 миль береговой линии были пригодны для высадки.

Главным же отличием этой операции от всех предыдущих стало то, что вмешались главные силы японского флота, которые



**Палубные пикирующие бомбардировщики SBD-5 «Донтлесс» 16-й бомбардировочной эскадрильи авианосца «Лексингтон» в полете над островом Парам (атолл Трук). Февраль 1944 г.**

**Американский крейсер «Бирмингем» под огнем японской береговой батареи во время высадки на Сайпан**

попытались было дать бой американцам. Но соотношение сил было таким, что американцы, похоже, этого даже не заметили. В общем, ни о каком сражении не могло быть и речи, если у американцев на авианосцах одних истребителей было больше, чем у японцев всех самолетов вместе взятых, считая с бортовыми гидросамолетами на линкорах и крейсерах.

Мало того, кроме 15 быстроходных авианосцев, американцы задействовали в операции 14 эскортных авианосцев, о которых часто забывают, что дало им еще около 500 самолетов, и почти 900 самолетов базовой авиации на близлежащих островах. То есть, они получили абсолютное господство в воздухе. Еще одной важной особенностью операции является большое количество специализированных десантных кораблей – LSD, LST, LCT, LCI – привлеченных к операции. Их массовое строительство начало приносить свои дивиденды.

При высадке на Сайпан американцам удалось добиться определенной тактической внезапности. Дело в том, что авиационные налеты проводились равномерно по всем островам архипелага, поэтому японцы могли лишь гадать, где именно будет нанесен первый удар. Но такова специфика островной войны – даже угадав, они мало что могли предпринять. Сайпан обороняла 43-я пехотная дивизия с приданными частями усиления, но от того, что все это было гордо названо 31-й армией, солдат больше не стало. Точно так же не усилило оборону большое количество высшего командного состава: генерал-лейтенант Обата, генерал-лейтенанта Сайто, контр-адмирал Цудзимура, вице-адмирал Нагумо, вице-адмирал Такаги, вице-адмирал Какута (правда, этот оказался на Тиниане совершенно случайно, совершая инспекционную поездку). Американцы намеревались высадить 2-ю и 4-ю дивизии морской пехоты и 27-ю пехотную дивизию, 77-я пехотная дивизия оставалась в резерве на Гавайях.

Итак, 13 июня корабли американского флота начали обстрелы предполагаемых участков высадки на Сайпане. Сначала это были новые быстроходные линкоры авианосного соединения, потом их сменила группа огневой поддержки – 7 старых линкоров, 11 крейсеров, 26 эсминцев. Кстати, всего за время подготовки корабли выпустили 165 000 снарядов.

Как именно проходила высадка, мы расскажем чуть подробнее. 15 июня 1944 года командовавший операцией адмирал Тэрнер приказал начать высадку. 64 LST заняли места примерно в 1250 ярдах от берега и стали спускать десантные баржи для штурмовых отрядов. Позади них стоя-



ли 8 LST с дивизионной артиллерией, 2 LST с зенитной артиллерией и еще 2 LST с корпусной артиллерией. Уже из того, как спокойно расположились возле самого берега корабли, которые сами американцы называли «Большая тихоходная мишень», видно, что береговая оборона как таковая перестала существовать. Транспорты находились гораздо дальше – в 18 000 ярдов от берега.

2 линкора, 2 крейсера и 7 эсминцев подошли на 2500 ярдов к берегу и начали обстрел участка высадки. В 6.30 артобстрел прекратился, и побережье начали бомбить 155 самолетов. Когда через полчаса они улетели, снова загрохотали корабельные орудия. В 8.12 первая волна десанта двинулась к берегу, но ее возглавляли 24 пехотно-десантных судна, переоборудованных в суда огневой поддержки – LCI(G). Они обрушили на пляжи шквал ракет. Когда плавающие транспортеры подошли на 100 ярдов к берегу, дежурящие в воздухе самолеты начали обрабатывать позиции японцев в глубине острова.

Буквально через 20 минут на берегу уже находилось 8000 человек. Главные проблемы, как всегда, создал прибой, от которого пострадало большое число транспортеров. Немного позднее на берег вышла вторая волна десанта и танки. К вечеру 2 высаженные дивизии уже образовали плацдарм 10 000 ярдов по



**Американские морские пехотинцы высаживаются на о. Сайпан под огнем противника, 15 июня 1944 г.**





**Американские легкие танки М3 «Стюарт» завязшие в прибрежной полосе о. Сайпан при высадке**

Японцы ожидали высадки сразу после захвата Марианских островов и начали спешно усиливать оборону, но американцы не спешили, вместо этого они высадились на Филиппинах. Промедление дорого обошлось им позднее, если летом 1944 года гарнизон острова составлял около 5000 человек, то к моменту высадки американцев там находилось уже 22 000 солдат.

Командовал гарнизоном генерал-лейтенант Курибаяси, который сделал все возможное, чтобы превратить остров в настоящую крепость. Мы не будем говорить «неприступную», в эпоху авиации таких крепостей уже нет, однако он хотел заставить американцев потратить как можно больше времени и сил на захват

фронту и 1500 ярдов в глубину, причем это американцы не слишком спешили. Высадить за один день около 20 000 человек можно было только при хорошо налаженном взаимодействии всех участников операции. Кстати, здесь видно отличие от десантов на маленькие островки – длина Сайпана составляет около 23 км, ширина – 10 км, и его физически невозможно превратить в сплошной опорный пункт.

Американские войска наступали не спеша, как делали всегда. Поэтому бои на острове затянулись, несмотря на их подавляющее превосходство в вооружении. Но к 7 июля остатки японских войск все-таки были оттеснены на северную оконечность острова, и тогда командовавший японскими войсками генерал Сайто принял чудовищное решение. «Больше нет никаких различий между гражданскими и военными. Будет лучше для них, если они присоединятся к нам в последней атаке, вооружившись бамбуковыми копьями, чем будут захвачены противником». Поэтому на рассвете японцы провели самую большую «банзай-атаку» за всю войну, в которой участвовали даже раненые, способные двигаться. В ней погибло около 4500 человек. Кроме того, около 10 000 гражданских лиц покончили самоубийством, бросившись в море с береговых скал. В общем, статистика потерь на Сайпане для европейца выглядит дико. 24 000 солдат погибли в боях, около 5000 покончили самоубийством. К ним следует добавить около 22 000 гражданских лиц, которые в большинстве своем также покончили с собой. В плен попало 920 человек. Американцы потеряли в боях около 3000 человек убитыми и 10 300 ранеными. 9 июля адмирал Тэрнер объявил об окончании боев на Сайпане.

Еще одно замечание мимоходом. Уже в наше время император Японии Акихито посетил Сайпан и вознес молитву на том самом зловещем «утесе Банзай», где погибли тысячи совершенно невинных людей.

Следующей крупной десантной операцией американского флота на Тихом океане стала высадка на Иводзиму. Этот остров находится на полпути между Марианскими островами и Японией, и его аэродромы имели большое значение для обоих противников.

Иводзимы. И это ему удалось.

Курибаяси решил создать разветвленную сеть подземных укреплений, которая была бы практически неуязвима для бомбежек с воздуха и обстрелов с моря. Предполагалось связать их подземными тоннелями в единую сеть, но сделать это японцы не успели. Вдобавок генерал изменил тактику. Не желая нести ненужные потери при обороне береговой линии, Курибаяси приказал не открывать огня до тех пор, пока американцы не продвинулись на некоторое расстояние в глубь острова. Для этого имелись благоприятные предпосылки: остров был достаточно мал, чтобы превратить его в укрепленный район, но достаточно велик, чтобы вести гибкую оборону. Вспомните, ширина того же острова Бетио (Тарава) составляет всего 600 метров, где уж там проявлять гибкость? Но это настолько отличалось от привычных японских взглядов, что сразу вспыхнули споры, в результате которых Курибаяси снял со своих постов командира 2-й сводной бригады генерал-майора Осуга и собственного начальника штаба полковника Хори. Кроме того, Курибаяси категорически запретил знаменитые «банзай-атаки», которые вели к бессмысленным потерям.



**Американский торпедоносец «Авенджер» над Иводзимой в день высадки**



*Высадка американских войск на Иводзиму*

Во второй половине 1944 года американцы время от времени подвергали Иводзиму бомбежкам, но в декабре взялись за остров всерьез. Нельзя сказать, что оборона была подорвана, но проблемы у японцев начали нарастать. Остров был полностью блокирован, и гарнизону пришлось перейти на употребление резервных запасов продовольствия, которых не могло хватить более, чем на 2,5 месяца. Наконец 19 февраля 1945 года, после трех дней непрерывных бомбежек и обстрелов американцы высадились на Иводзиму. Чтобы понять, насколько неравны были силы, достаточно упомянуть, что только в состав десантного соединения входило 485 кораблей, в том числе 12 эскадронных авианосцев, 6 линкоров, 19 крейсеров, 44 эсминца, 38 эскадронных миноносцев, 63 LST, 31 LSM, 76 LCI и так далее. Кроме того соединение снабжения, базирующееся на Улити, имело еще 250 кораблей. Ну и совершенно отдельной статьёй проходит знаменитое Оперативное соединение 58 – быстроходные авианосцы.

Как и предполагалось, первые американские морские пехотинцы беспрепятственно высадились на остров. Они были поражены встретившей их тишиной, лишь пара случайных выстрелов. На радостях американцы решили, что огневая подготовка оказалась настолько успешной, что оборонительные сооружения уничтожены, и их ждет легкая прогулка. Но не успели они пройти и 500 метров, как разверзся ад. Они попали под перекрестный огонь со всех направлений – недаром Курибаяси требовал, чтобы простреливался каждый метр площади острова. Начались тяжелые кровавые бои, которые продолжались до 26 марта. Японский гарнизон был полностью уничтожен, из 22 000 человек в плен попало только 200, но и потери американцев оказались огромными: 6800 человек были убиты, 19 200 – ранены. Штурм Иводзимы оказал-

ся единственной операцией в Тихоокеанской войне, когда американские потери были выше японских. Наверное, именно тогда у американского командования и сформировалась стойкая десантная фобия, которая наиболее ярко проявилась в годы Корейской войны.

Описывать высадку на Окинаву нет особого смысла, получилось нечто вроде Сайпана, только в более крупном масштабе. Единственной заслуживающей внимания новинкой стала организация американцами системы патрулей радиолокационного дозора – некоего предшественника системы Авакс. Вокруг острова было развернуто несколько групп, обычно состоявших из пары эсминцев и нескольких десантных барж, единственной задачей которых было заблаговременное предупреждение о появлении японских самолетов. Именно эта система во много помогла отбить атаки во время операции «Кикусуй».

Ах, да, мы забыли упомянуть эту операцию – самые крупные атаки камикадзе за все время Тихоокеанской войны. В период с 6 апреля по 22 июня 1945 года 1465 камикадзе вылетели, чтобы атаковать американские корабли возле Окинавы. Кроме того еще 435 камикадзе совершили атаки мелкими группами и поодиночке, независимо от «Кикусуй». И чего же добились японцы? Они потопили 26 кораблей, но самым крупным из них был всего лишь эсминец. После войны оказалось, что камикадзе сумели потопить в общей сложности 3 эскадронных авианосца, 14 эсминцев и эскадронных миноносцев, не считая более мелких кораблей. И ни одного крупного!

\* \* \*

Совсем иной характер имеют высадки на материк. С одной стороны они легче, потому что атакующая сторона имеет полную свободу действий и может выбрать такой участок побережья, где противодесантная оборона слабее, либо вообще отсутствует. Десантни-

кам не приходится прогрызать сплошной оборонительный узел. С другой стороны, противник в этом случае, как правило, на начальном этапе операции располагает значительно превосходящими силами, которые может перебросить к месту высадки, и попытаться опрокинуть десант в море. В этом случае очень многое зависит от авиации, которая должна блокировать коммуникации противника и не допустить концентрации войск в районе высадки. Атакующий не может позволить себе роскошь в течение нескольких дней или даже недель обрабатывать участок высадки бомбардировками с моря и воздуха, так как это выдаст его планы обороняющейся стороне. Поэтому приходится ограничиться краткой, но интенсивной огневой подготовкой непосредственно перед самой высадкой. Определяющим фактором становится способность атакующего быстро наращивать свои силы. Вероятно, именно последняя деталь определила новый подход, который американцы продемонстрировали во второй половине войны к ведению десантных операций. Они рассматривали их не как военное мероприятие, а как некую сложную задачу из области логистики, когда требуется доставить в пункт А в нужное время огромный объем самых разнообразных грузов. Наверное, правы те специалисты, которые указывали, что американцы больше внимания уделяют подготовке десантной операции, чем ее проведению. Вероятно, американские генералы и адмиралы не сомневались в своей способности создать численное превосходство, которое позволит не беспокоиться за исход боев.

Всего союзники провели семь крупных десантных операций. В Европе это были высадки в Северной Африке («Торч»), на Сицилии («Хаски»), в Италии («Бейтаун», «Слэпстик», «Эвеланш»), Нормандии («Оверлорд»), Южной Франции («Энвилл-Драгун»). На Тихом океане к таким следует отнести высадку в заливе Лингаен и на Окинаве («Айсберг»).

Все они имеют много общего, хотя практически каждая имеет свои отличительные черты. Например, высадка в Северной Африке происходила при почти полном отсутствии сопротивления со стороны французов. Флот еще обозначил некую активность, которая завершилась боями в районе Касабланки и Мерс-эль-Кебира, но на суше сопротивление было чисто симво-

лическим. То же самое можно сказать и о высадках на Сицилии и в Италии, на побережье союзники столкнулись с реальным сопротивлением только в районе Салерно, где оборонялись немецкие части. Как ни странно, не слишком сильным было сопротивление на Лусоне в заливе Лингаен. Зато в Нормандии и на Окинаве союзники столкнулись с большими проблемами.

Попробуем кратко описать операцию «Нептун» – морскую часть операции «Оверлорд». Прежде всего высадки на материк отличает их размах, иначе и нельзя, потому что даже первый эшелон десанта в этом случае должен насчитывать несколько десятков тысяч человек. Именно поэтому в операции было задействовано почти 2,5 тысячи десантных судов различного размера. Особенностью этой операции было то, что войскам союзников предстояло форсировать всего лишь Ла-Манш, поэтому необходимости использовать специально строившиеся американцами в больших количествах штурмовые транспорты (АКА и АРА), предназначенные для доставки десанта через океан, не было. Можно было ограничиться небольшими танко-десантными баржами LCT и пехотно-десантными баржами LCI. Еще одной любопытной особенностью было полное отсутствие авианосцев в составе сил прикрытия. Имея такой колоссальный непотопляемый авианосец, как сама Великобритания, эти корабли можно было не привлекать. На английских аэродромах находилось более 10 тысяч самолетов, что было много больше, чем имело знаменитое Оперативное соединение 38. Зато для артиллерийской поддержки были задействованы 6 линкоров, 2 монитора, 23 крейсера, 73 эсминца. Высадку обеспечивало около 100 тральщикова – еще одна особенность европейских десантов, здесь с минной опасностью приходилось считаться всерьез, тогда как на Тихом океане если и вели траление, то больше для очистки совести.

Началась операция «Оверлорд» с совершенно анекдотического случая, возможного, кажется, только у американцев. 4 июня, за 2 дня до высадки, агентство «Ассошиэйтед пресс» передало сенсационное сообщение: «Срочно – «Ассошиэйтед пресс», в последнюю минуту – штаб Эйзенхауэра объявил о высадке союзников во Франции». Это вызвало истерику во всех штабах, ведь такое сообщение могло выдать планы подготовки операции. Но выяснилось, что это всего лишь телеграфистка тренировалась, пытаясь увеличить скорость работы на старт-стопном аппарате. Было спешно дано опровержение, но исправить уже ничего было нельзя. К счастью, это сообщение так и осталось похороненным в недрах корреспондентских пунктов агентства, немцы о нем не узнали.

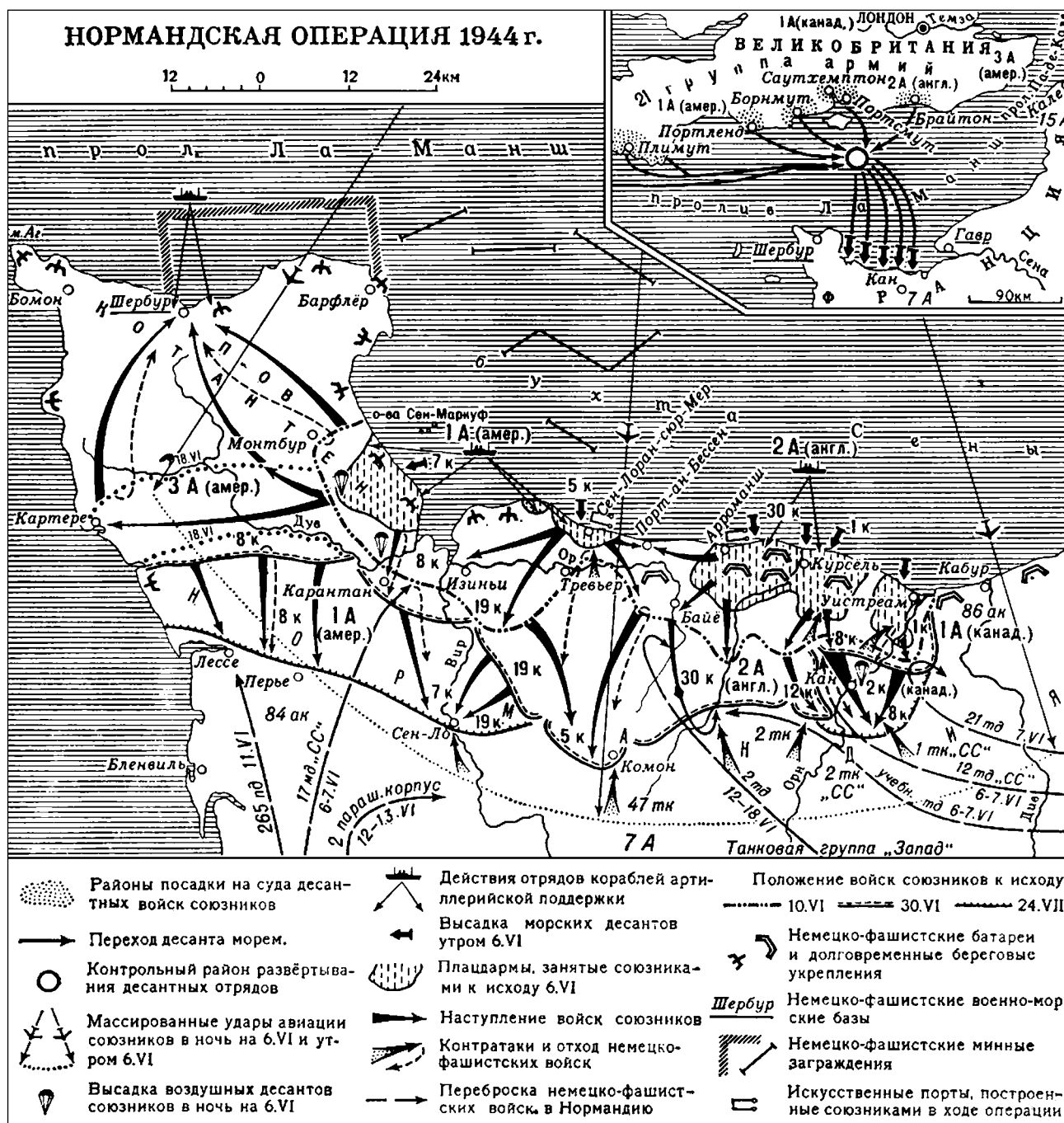
Посмотрим, что происходило в Нормандии, потому что это будет совершенно типичная картина для континентальных операций. Немцы выстроили на берегу массу бетонных дотов и поставили несколько тысяч мин, но организовать такую же систему перекрестного огня, как на островах, где простреливался буквально каждый метр побережья, они физически не могли.

Траление началось прямо в день высадки в 2.00, 34 тральщика очищали район разгрузки транспортов, районы маневрирования кораблей огневой поддержки, фарватеры, ведущие к берегу. В Европе мины были гораздо опаснее береговой артиллерии или авиа-



**Американские войска первого эшелона приближаются к сектору «Омаха»**

# НОРМАНДСКАЯ ОПЕРАЦИЯ 1944 г.



ции, только на участке «Юта» погибли 2 тральщика, 2 эсминца, эскортный миноносец, 2 LCI, РС и 3 LCT.

Первая волна десантных катеров подошла к берегу точно в назначенное время, но не там, где планировалось. Однако ошибка сработала на американцев, этот участок совершенно не оборонялся. К полудню на берег вышли 26 (!) волн десанта, 21 000 солдат и 1700 машин. Американцы всегда были большими мастерами логистики. Большие транспорты не только успели разгрузиться, но и даже вернулись в Англию. 4-я пехотная дивизия достаточно легко достигла намеренно-

го рубежа, понесла минимальные потери. Ей во многом помог артиллерийский огонь кораблей, которые уничтожали любое замеченное немецкое орудие. На этом участке работали воскресший ветеран Пирл-Харбора линкор «Невада», тяжелый крейсер «Тускалуза» под флагом контр-адмирала Дейо, английский легкий крейсер «Блэк Принс» и монитор «Эребус». К этому времени флот уже отработал корректировку с помощью самолетов, и охотно ею пользовался.

На участке «Омаха» сопротивление немцев оказалось гораздо более сильным. Парашютный десант

лишь разбудил немцев, не выполнив своих задач, поэтому 1-я и 29-я пехотные дивизии понесли серьезные потери. Командование решило высаживать десант в момент отлива, чтобы подрывники могли уничтожить подводные препятствия, а потом, когда начнется прилив, десантные суда с резервом на борту без проблем подойдут к берегу. Гладко было на бумаге, да забыли про овраги... Первая волна десанта, высадившись при отливе, должна была пересечь мокрый пляж, усеянный различными препятствиями. Над пляжем торчал гребень спирали Бруно, установленный на искусственной дамбе. Преодолев его, солдаты оказывались на гладком травянистом участке шириной от 150 до 250 метров, который был плотно заминирован. Зато укрытий на нем не имелось никаких. Далее со стороны суши это плато завершалось цепью откосов, через которые существовало всего 4 прохода, глубокие овраги, разрезавшие плато. Каждый выход прикрывался огнем из бетонных дотов, которые не могли быть подавлены корабельными орудиями.

Участники этой высадки утверждали, что даже японские укрепления на Тараве, Пелелиу и Иводзиме не смогли с ними сравниться. Более того, оборонительные сооружения на участке «Омаха» ко дню высадки почти не пострадали, так как американцы пытались добиться тактической внезапности. Вот она оборотная сторона операции на материке, о которой мы говорили. Авиация союзников попыталась изолировать побережье, а не разрушить оборону. Флот же просто не получил достаточно времени в день высадки, чтобы сделать это.

На участке «Омаха» тральщики начали свою опасную работу еще до полуночи, и к 3.55 завершили ее. В 2.20 начался обстрел берега, который вели древний линкор «Арканзас» и 2 крейсера. В 4.30 первая волна десанта заняла свои места в десантных катерах и начала путь к берегу, им предстояло проделать 11 миль. Это была явная ошибка, но, может быть, это упреки задним числом? Ведь на участке «Юта» путь к берегу составлял 10 миль, не такая уж большая разница. Это было сделано, чтобы попытаться защитить их от огня орудий береговой обороны с Пон дю Хок возле западной границы участка Омаха. Этот мыс был захвачен батальоном рейнджеров утром в день высадки. К своему удивлению десантники обнаружили, что ужасные орудия представляют собой не что иное, как спиленные телеграфные столбы.

Немцы сначала вели себя спокойно и лишь в 5.30 начали обстреливать «Арканзас» и эсминцы. Начиная с 5.50, линкор «Техас» и другие корабли артиллерийской поддержки в течение 35 минут обрабатывали дорогу в сторону Вьервилля. «Арканзас» и британский легкий крейсер «Глазго» обстреливали район Ле Мулэн. Французский крейсер «Жорж Лейг» и другие корабли вели огонь по плато Сен-Лоран. Однако этого оказалось недостаточно, немцы продолжали держаться. Особенно плохо сработала авиация. 484 бомбардировщика В-24 VIII Воздушной армии должны были разбомбить основные опорные пункты противника, после того, как корабли перенесут огонь вглубь, пролетели мимо и сбросили бомбы на пастбище в 3 милях от берега.

В 6.30, когда прекратился обстрел с моря, артиллерийская стрельба разгорелась с новой силой, это не-

мецкие орудия и пулеметы от Пон де ла Персе до Порт-эн-Бесан открыли бешеный огонь по десантным судам, идущим к берегу. Началась кровавая жатва. Первыми жертвами стали плавающие танки, которые должны были выйти на берег на 5 минут раньше пехоты. Танко-десантные баржи LCT спустили их на воду в миле от берега, плавучесть танкам придавали специальные брезентовые понтоны. Увы, сильные волны захлестывали эту ненадежную защиту, и на участке «Омаха» утонули 27 из 32 плавучих танков. Один LCT рискнул подойти прямо к пляжу, чтобы высадить танки сразу на берег, но и здесь американцев не ждал успех. Немецкая артиллерия расстреляла все их.

Полагаю, вы смотрели фильм «Спасение рядового Райана»? Там показано, что именно происходило на участке «Омаха». А сейчас попытайтесь представить, как все могло выглядеть до появления десантных судов. Несчастные солдаты не сбегают на берег по опущенной аппарели, а выбираются из шлюпок и бредут по колено в воде, а все орудия и пулеметы болтаются вдали на транспортных средствах, потому что тащить самодельные плоты к берегу нечем и некуда. Впрочем, американцы и так столкнулись с огромными трудностями. Кое-как они сумели добраться до той самой дамбы, где и залегли. Огромные потери в офицерах привели к нарушению цепочки командования.

Высадка производилась на двух участках: западном и восточном, но на западном все застряло прямо на пляже, а на восточном продвижение оказалось чисто символическим. Из-за этого начала сбоить и налаженная машина логистики. В 8.30 на пляже началась такая давка, что комендант участка высадки приказал больше не отправлять ни единого катера. Обратите внимание на появление совершенно новой должности.

Работу продолжали только водолазные подрывные команды, знаменитые «морские коты», каждая из которых состояла из 7 моряков и 5 армейских саперов. Они должны были расчистить фарватеры для катеров от всех препятствий до того, как те уйдут под воду во время прилива, иначе весь план высадки мог полететь к чертовой матери. Эти команды также понесли тяжелые потери, а некоторые были попросту уничтожены. А тут еще начался прилив, и подрывникам пришлось спешить. Они справились со своей задачей только частично, но все-таки 5 фарватеров были расчищены полностью, а еще три – «не до конца». Что означала эта формулировка, представить несложно.

В общем, в определенный момент американское командование потеряло управление боем. График, как мы видели, рухнул, и теперь решения приходилось принимать младшим офицерам или вообще старшинам, командовавшим десантными судами и баржами. Они действовали по собственному разумению, а генералы и адмиралы могли только бессильно скрипеть зубами, наблюдая за происходящим. Немецкая артиллерия подожгла 3 пехотно-десантные баржи LCI с войсками на борту, пришлось спешно начинать спасательные работы, что не было предусмотрено планом.

Мы уже говорили, что высадка была приостановлена на 2 часа, в результате чего 50 десантных барж 50 LCT и LCI слонялись вдоль берега, представляя собой соблазнительную цель для немецких орудий. В конце концов, паре молодых лейтенантов надоело бездействие, и они рванули к берегу напрямую. Вот еще одно





преимущество материка – он такой длинный, что всегда можно попытаться найти свободное местечко, но попробуйте это сделать на какой-нибудь Тараве. LCT-30 вылетел прямо на немецкий дот и получил тяжелейшие повреждения, оставшись на берегу памятником авантюризму собственного командира. Но свои машины он все-таки выгрузил. LCI-554 высадил пехоту и благополучно отошел от берега. После этого высадка продолжилась.

По плану артиллерию предполагалось доставить на берег к 9.00, однако плавающие транспортеры не смогли пробиться сквозь прибой, и десанты пришлось целиком положить на эсминцы огневой поддержки. Вот что-то, а связь американцы умели налаживать, поэтому такая замена произошла относительно безболезненно. Вообще по части обеспеченности рациями американская армия в то время занимала уверенное первое место. В 9.50 адмирал Брайан передал всем кораблям артиллерийской поддержки по УКВ: «Задайте им, парни! Задайте! Они устроили нашим мужикам на пляже настоящий ад, мы не должны этого допускать! Остановите их!» Приказ был выполнен великолепно, хотя этому мешала нехватка береговых постов наблюдения.

Горя желанием помочь, эсминцы подходили слишком близко к берегу, рискуя сесть на мель. И несколь-

ко раз корабли действительно поцарапали днище о мели, но благополучно снялись. Например «Фрэнкфорд» подошел к пляжу на расстояние 750 метров, и каждая новая волна буквально стучала его о дно, благо оно на этом участке было песчаным. Линкоры и крейсера в качестве корректировщиков использовали пару «Спитфайров», отозвав их с участка «Юта», где проблем не было. Самолеты указывали находившиеся в глубине укрепления и батареи. Во второй половине дня «Техас» все-таки сумел огнем расчистить один из выходов с пляжа. Два старых линкора («Техас» и «Арканзас») за день вместе выпустили 771 снаряд калибра 356 мм. Укрепления немцев все-таки не были рассчитаны на такое испытание, они могли выдержать попадание снарядов полевых пушек, но не главного калибра линкоров. Начальник штаба 1-й пехотной дивизии потом написал адмиралу Хэллу: «Без их огня мы определенно не смогли бы пересечь пляжи».

К 11.00 положение на участке «Омаха» стабилизировалось. Уцелевшие командиры кое-как организовали пехоту и приступили к методичному уничтожению немецких дотов, поэтому к полудню огонь немцев значительно ослабел. Бульдозеры расчистили дороги в глубь берега, и в дело вступили танки. Опять же, вот наглядный пример современной организации десанта, посмотрите на фотографии участков высадки в Галлиполи. К

темноте плацдарм на участке «Омаха» уже имел глубину более одной мили, и дальнейшее флот не интересовало. Десантная операция «Нептун» плавно превращалась в войсковую операцию «Оверлорд».

Адмирал Кирк, вспоминая высадку в Нормандии, сказал: «Нашим самым главным козырем стала находчивость американских моряков». Хотя вражеский огонь, подводные препятствия и мины мешали морякам, экипажи десантных судов не потеряли головы. Они находили способы прорваться к берегу, пусть даже не всегда в нужном месте, снимались с мели и уходили за новым грузом. Все это делалось под огнем, но без паники и задержек. Моряки эсминцев рисковали сесть на мель и быть разнесенными на куски береговыми батареями. Артиллеристы линкоров блестяще уничтожали вражеские укрепления. Тральщики вступили в дело первыми, расчищая проходы. Водолазные подрывные команды, приносили себя в жертву ради других. Проявлений отваги было более чем достаточно. Однако находчивость этих юных моряков уравнила отвагу и опыт. Этим же вечером генерал Джероу из своего штаба на берегу отправил первое сообщение генералу Брэдли, все еще находившемуся на борту «Огасты»: «Благодарю Бога за существование американского флота!»

Несколько иной характер имела десантная операция в районе высадки английских войск. Восточным оперативным соединением командовал контр-адмирал Филипп Вайэн, уже успевший прославиться как командир легких сил флота. Сейчас ему предстояло доказать, что он умеет командовать и «большими горшками». Восточный район был даже более важен, чем западный, так как здесь высаживались 3 дивизии, а не 2. Интересно, что хотя это были английские и канадские дивизии, десантные суда им предоставил американский флот. Впрочем, на западе основная масса тральщиков была английскими, то есть союзникам удалось наладить тесное взаимодействие, что очень и очень просто.

Район высадки англичан начинался у Порт-эн-Бессан, где завершался участок «Омаха», он тянулся на 25 миль до устья реки Орн. Англичане высаживали войска на 3 участках («Голд», «Джюно», «Суорд»), которые были разделены прибрежными рифами. Высадке в этом районе, как и на участке «Юта», предшествовала выброска парашютного десанта. 6-я авиадесантная дивизия британской армии была высажена в ночь на 6 июня и захватила мосты через Орн и канал Кан, блокировав пути подхода немецких подкреплений.

Из-за рифов и илистого дна побережье на британском участке во время отлива было недоступно. Поэтому было решено отложить высадку примерно на час, чтобы прилив набрал силу. Это подаренное время Королевский флот использовал для обстрела немецких укреплений, который велся в четыре раза дальше, чем на участках «Омаха» и «Юта». Особенно отличился ветеран всех знаменитых боев XX века, начиная с Ютландской битвы, линкор «Уорспайт». Англичанам повезло еще в одном отношении: здесь оборону занимала не кадровая пехотная дивизия вермахта, а так называемая «крепостная», сформированная из солдат старшего возраста и практически не имеющая автотранспорта и тяжелого вооружения. Но если в одном месте прибудет, в другом обязательно убудет, законы

сохранения действуют даже на войне. Важный транспортный узел город Кан англичане рассчитывали занять к вечеру второго дня, однако натолкнулись на встречный удар 1-го танкового корпуса СС, и попали туда лишь после месяца кровопролитных боев. На Иводзиме вероятность встречи с дивизией «Дас Райх», как мы полагаем, очень близка к нулю.

У британского флота, помимо поддержки десанта, нашлась масса других интересных дел. Конечно, его линкоры и крейсера чуть ли не ежечасно получали запросы с берега на уничтожение какой-нибудь цели. Но британской район высадки находился близко к Гавру, передовой германской военно-морской базе, поэтому английские корабли поддержки подвергались частым ночным атакам вражеских торпедных катеров и понесли не слишком большие, но неприятные потери. По требованию адмирала Рамсея Бомбардировочное командование Королевских ВВС в ночь на 14 июня сбросило на гавань Гавра 2000 тонн бомб, в том числе и чудовищные «Толлбои» весом 5 тонн. Эффект оказался потрясающим. Было потоплено 3 миноносца, 10 торпедных катеров, 15 катерных тральщиков, несколько патрульных судов и 11 других малых кораблей, много кораблей было серьезно повреждено. Вечером 15 июня Королевские ВВС подвергли аналогичному налету Булонь, потопив 25 катерных тральщиков и малых кораблей и повредив еще 10. Таким образом в течение 2 дней германский флот, угрожавший союзникам в бухте Сены, был истреблен. Но появилась другая опасность. Несколько торпедных катеров были доставлены в Гавр по железной дороге. В июле немцы начали использовать новое оружие – человеко-торпеды «Негер» и «Мардер» и взрывающиеся катера «Линзе». Немецкое Соединение К понесло тяжелые потери, но тоже сумело уничтожить несколько кораблей, хотя замой крупной их добычей стал эскортный миноносец «Куорн». Все эти новинки изрядно досаждали англичанам, но не более того, немцы не смогли ни на минуту задержать высадку. Британские прибрежные силы с помощью американских торпедных катеров установили тесную блокаду Гавра, которая ликвидировала источник опасности.

Эти события на восточном фланге высадки являются любопытным комментарием к доктрине адмирала Мэхена, которая утверждает, что всесосное специальное оружие и москитный флот неэффективны против флота океанского. Англичане перевозили тысячи человек на сотнях кораблей между берегами Англии и Нормандии каждый день под самым носом немцев, окопавшихся в Гавре. Этот город имел сухопутные, морские и воздушные коммуникации, идущие в Германию. Противник имел достаточно торпедных катеров, малых судов и секретного оружия, но все его усилия оказались напрасны. И даже германские субмарины, которые могли нанести флоту вторжения страшные потери, не были пропущены в Ла-Манш сильными морскими и воздушными патрулями. Доктрина «малой войны», которую так интенсивно обсуждали в 1930-х годах во Франции и Советском Союзе, была похоронена на пляжах Нормандии.

К вечеру первого дня высадки всему командованию, напряженно ожидавшему новостей, стало ясно, что успех высадки превзошел самые смелые ожидания. Хотя потери в десантных судах были большими,



*Искусственная гавань «Маллбери», созданная у побережья Нормандии*

остальной флот вторжения почти не пострадал. Было высажено 132 715 солдат и несколько тысяч машин. Потери армии (4200 англичан и 6600 американцев) оказались удивительно малыми. Сегодня ясно, что это было результатом тщательного планирования операции, упорных тренировок и достигнутой внезапности. Но огневая поддержка, которую оказали десанту крупные и мелкие корабли, несомненно, внесла огромный вклад в прорыв хваленного гитлеровского Атлантического вала столь малой ценой. Теперь оставалось выяснить, сумеем ли мы достаточно быстро развить успех и высажить подкрепления, чтобы отразить ожидаемую контратаку.

А далее мы просто обязаны упомянуть о двух американских изобретениях, которые окончательно превратили десант в транспортно-логистическую задачу. Войска высадились на необорудованном побережье, их надо было как-то снабжать. И англичане нашли простую до гениальности идею – если порта нет, его нужно построить путем затопления блокшивов и специально изготовленных бетонных секций. Уже через

три дня после высадки, 9 июня, на участке «Омаха» и возле Арроманша были готовы две искусственные гавани – «Малберри А» и «Малберри В», которые могли принимать транспорты. Кстати, именно в качестве блокшивов закончили свою карьеру французский линкор «Курбэ», голландский крейсер «Суматра» и кое-какие другие устаревшие военные корабли.

Второй хитростью союзников стала прокладка по дну Ла-Манша трубопроводов для обеспечения снабжения десантов бензином и дизельным топливом. Кстати, это тоже было английским изобретением, хотя его предложили не военные, а гражданские инженеры-нефтяники. Операция получило название «Плутон» – «Плутон», хотя подземный бог здесь был совершенно ни при чем. Просто совершенно случайно получилась красивая аббревиатура: «Pipe-Lines Under The Ocean» – «Трубопровод под океаном».

Вот такой неожиданный характер стали принимать десантные операции в годы Второй мировой войны, но если вы полагаете, что сюрпризы на этом закончились, вы ошибаетесь.

# Авианосная война

1943 год стал периодом решительных изменений в характере, на море воцарился Его Величество король Авианосец. Но парадокс заключается в том, что приверженцем монархического строя оказалась единственная республика среди главных морских держав – Соединенные Штаты, две авианосные монархии – Великобритания и Япония – оказались не в состоянии построить полноценный авианосный флот. В особенно скверном положении оказалась бывшая Владычица морей, которая, вдобавок, не имела и нормальных авианосных самолетов. Япония сделала все, что только могла, и к лету 1944 года в составе Императорского флота числилось 13 авианосцев по сравнению с 10, имевшимися в декабре 1941 года. Увы, из них только три – «Сэкаку», «Дзуйкаку» и новый «Тайхо» – можно было считать нормальными эскадренными, остальные были легкими и эскортными. В то же самое время в составе американского 5-го Флота уже к началу 1944 года числилось 6 эскадренных и 6 легких авианосцев. Добавим, что численное превосходство американцев постоянно возрастало, и к моменту решающей авианосной битвы количество быстроходных авианосцев увеличилось до 15. Считать эскортные авианосцы, которые американские верфи штамповали как на конвейере, даже не имеет смысла. Теперь требовалось правильно использовать имеющееся превосходство и, как выяснилось, с этим американцы справились отлично.

6 января 1944 года родилось знаменитое ОС 58 – такой номер получило бывшее ОС 50, а вдобавок к но-

вому номеру оно получило нового командира. Адмирал Паунелл был снят и на его место пришел Марк Митчер. Новый номер, новый командир, новая стратегия, новая тактика. Следующей целью американцев стали Маршалловы острова, и адмирал Нимиц предложил более не возвращать корабли в Пирл-Харбор после каждой операции. Путешествие в 4000 миль выглядело слишком долгим, отныне флот должен был полностью опираться на свой плавучий тыл. Вдобавок было решено совершить уже настоящий прыжок, обойдя сильно укрепленные атоллы внешней дуги Маршалловых островов, и высадиться на Кваджелайне, имевшем огромную лагуну, прекрасно подходящую для организации передовой базы флота. По ходу дела был оккупирован атолл Маджуро, на котором планировалось построить аэродром для нейтрализации японских баз, штурмовать которые никто не собирался.

Адмирал Митчер решил перед высадкой в течение двух дней наносить постоянные удары по японским аэродромам, не позволяя противнику. За это время японская авиация была полностью уничтожена, американцы потеряли 49 самолетов в ходе 4021 вылета. Оперативные группы действовали на относительно небольшом расстоянии одна от другой, чтобы в случае необходимости немедленно прийти на помощь.

**В 1944 г. заслуженного ветерана «Доунтлесс» на палубах американских авианосцев начали вытеснять новые пикирующие бомбардировщики «Хэллдайвер»**



Кваджеллейн был занят довольно быстро, высадка началась 31 января, а 4 февраля были заняты основные острова атолла. Уже 15 февраля первые истребители прибыли на восстановленные аэродромы. Уроки Таравы были учтены.

Но если японцы рассчитывали на передышку, как это было ранее, они сильно ошибались. Операция прошла настолько гладко, что было решено захватить атолл Эниветок без промедления, используя незадействованные резервы. Высадка началась 17 февраля, а 23 февраля были заняты все острова атолла. При этом линкоры «Пенсильвания» и «Теннеси» вели огонь из 356-мм орудий прямой наводкой с расстояния в одну милю. Единственные более или менее серьезные бои имели место на острове Энгеби, и уже 27 февраля на Эниветоке появились американские истребители. Так как атолл находился прямо на пути с Марианских и Каролинских островов, отныне японские гарнизоны на Маршалловых островах были полностью отрезаны. К 1 апреля на Эниветоке была построена летная полоса для тяжелых бомбардировщиков, которые могли бомбить «Гибралтар Тихого океана» – Трук.

Их судьба оказалась незавидной. Скажем, атолл Мили считался опорным пунктом на юге архипелага. На нем были построены две летные полосы, а гарнизон насчитывал 4700 человек. Но в результате воздушными налетами все самолеты и аэродромные сооружения были уничтожены, при этом погибло около 900 человек. К моменту капитуляции Японии еще 1600 человек умерли от болезней и голода. Примерно то же самое происходило на других островах.

И снова японцы не получили никакой передышки. Еще шли бои на Эниветоке, а ОС 58 нанесло удар по Труку. Кстати, Трук – это совсем необычный атолл, группа скалистых островков, расположенных на небольшом расстоянии друг от друга, несколько затонувших горных пиков, окруженные кольцом кораллов. Японский флот использовал архипелаг в качестве якорной стоянки, хотя условия там были весьма скромными. Рельеф не позволял строить большие аэродромы, но все-таки там было построено несколько полос для легких самолетов. Береговая оборона также была более чем скромной – горстка старых пушек, прикрывающих четыре входа в лагуну, из которых лишь один был заминирован. Орудийные башни, якобы установленные на коралловом кольце, были чистым мифом. ПВО архипелага насчитывала всего около 40 орудий без каких-либо систем управления огнем. Главным плюсом Трука были нефтехранилища, рассчитанные на 77 000 тонн нефти. Доволяться на Труке могли только эсминцы. Но зато гарнизон базы состоял из 28 000 моряков под командованием вице-адмирала Тьюити Хара (бывший командир 5-й дивизии авианосцев во время боя в Коралловом море) и 17 000 солдат генерал-майора Идзюина. В общем, Трук был не крепостью, а гнилым орехом.

Американцы решительно ничего не знали о Труке, однако оценка разведки оказалась довольно точной. Штаб Митчера полагал, что там находится 186 само-



**Американские авианосцы на пути к Марианским островам, 27 мая 1944 г. Снимок с надстройки авианосца «Эссекс»**

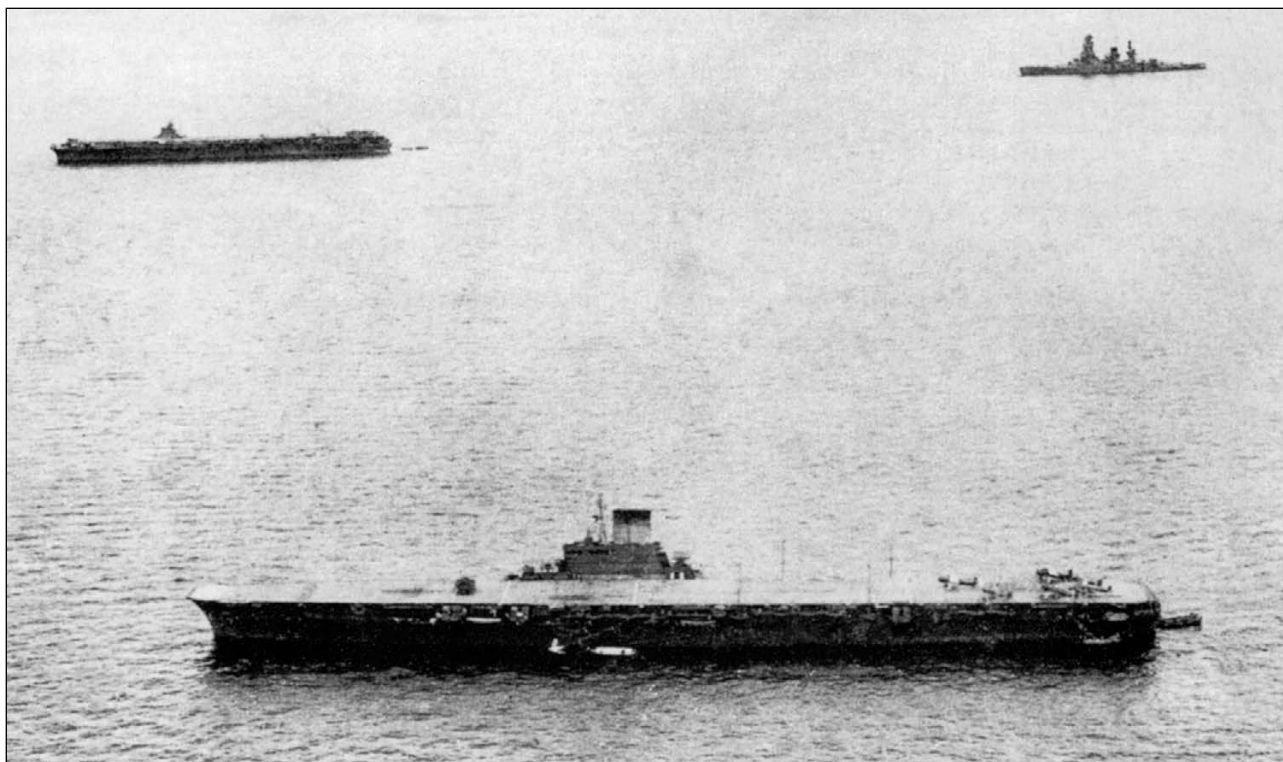
летов, хотя на самом деле их оказалось более 365. Вроде бы ошибка в два раза, но на самом деле лишь 189 из них, в том числе 45 гидросамолетов и летающих лодок базировались на архипелаге, остальные оказались там временно по пути в Рабаул.

Впервые американцы намеревались нанести удар с целью уничтожения столь крупных сил и считали, что таким образом отомстят за Пирл-Харбор. И действительно, если бы адмирал Митчер чуть-чуть поторопился, он мог бы добиться этого. Но американцы задержались, высаживая десант на Эниветок, и 10 февраля стоянку покинул линкор «Мусаси» в сопровождении легкого крейсера «Оёдо» и 2 эсминцев. Американцы появились через неделю, поэтому второй Пирл-Харбор не получился. Но, видимо, слишком болезненной была заноза, потому что летом 1945 года они совершили серию налетов на Курэ, где стояли уже небоеспособные ошметки японского флота. Никакого военного знания эта операция не имела, зато сладкая месть состоялась.



**Посадка истребителя «Корсар» на палубу авианосца**





Митчер намеревался нанести целую серию ударов, начав их в утренних сумерках. Сначала 75 «Хеллкэтов» должны были атаковать аэродромы при помощи самолетов-осветителей, а затем в течение дня последовательно наносились еще несколько ударов. Митчер полагал, что два дня атак позволят ему разгромить японскую базу. То есть, теперь американцы больше не довольствовались разовым ударом, а намеревались доводить дело до полной нейтрализации вражеской базы.

Навстречу американской группе зачистки успели подняться только 40 «Зеро», однако они не сумели остановить противника. В результате на острове Мозн было сожжено около 70 самолетов, на острове Этен вообще около 110. Досталось и кораблям в лагуне. Торпедоносцы потопили эсминец, а линкоры «Айова» и «Нью Джерси» перехватили и потопили артиллерией пытавшиеся удрать крейсер «Катори» и эсминец «Майкадзэ». Общие потери японцев составили 2 легких крейсера, 4 эминца, 26 грузовых судов. В результате 20 февраля японцам пришлось спешно перебрасывать около 40 самолетов обратно из Рабаула на Трук. Встал даже вопрос о том, чтобы вообще оставить базу, но было решено подождать еще. Вот такого результата добились американские авианосцы.

А потом совершенно неожиданно вспыхнули споры относительно того, где наносить новый удар. Генерал МакАртур требовал, чтобы авианосцы поддержали его наступление вдоль побережья Новой Гвинеи. Флот прикидывал варианты высадки на Каролинских островах, в частности, на том же Труке. Вашингтон полагал, что Трук уже не стоит внимания, и следует высаживаться на Марианских островах. В результате МакАртура утешили, подчинив ему целый 7-й Флот, хотя на

**Авианосец «Тайхо» в Тави-Тави, начало июня 1944 г. На заднем плане авианосец «Сёкаку» (слева) и линкор «Нагато» (справа)**

самом деле это была коллекция десантных судов и барж, подкрепленная несколькими эсминцами и кораблями австралийского флота. Например, в декабре 1943 года высадку на мыс Глостер (остров Новая Британия) 1-й дивизии морской пехоты поддерживали всего 4 крейсера и два десятка эсминцев. В общем, после некоторых споров было решено высаживаться на Сайпане, Гуаме и Тиниане (Марианские острова). Наверное, решающим аргументом стало то, что новые бомбардировщики В-29 с этих островов получали возможность наносить удары по территории Японии.

Эта операция стала серьезным испытанием, так как американцам предстояло сначала подавить многочисленную базовую авиацию, а затем схватиться с японским флотом. Ведь эти острова были бастионом внутреннего оборонительного периметра, и его прорыв означал крушение всех стратегических планов японского командования. К тому же, эти острова были с одной стороны слишком велики и не простреливались насквозь, поэтому подавить оборону до высадки, как на атоллах, было невозможно. С другой стороны, они были недостаточно велики, чтобы американцы могли просто занять нужные им участки, заблокировав японцев где-нибудь в глухом углу.

Адмирал Какудзи Какута имел на Марианских островах около 500 самолетов, хотя планами предусматривалось сосредоточить там не менее 1000 машин. И все-таки мог надеяться на успех, но получилось иначе. Утром 11 июня Оперативное соединение 58 подошло к архипелагу, и его заметили японские самолеты-раз-

ведчики. Воздушный патруль быстро их уничтожил. В 13.00, находясь в 200 милях к востоку от Марианских островов, авианосцы начали поднимать самолеты, хотя до сих пор атаки начинались обычно на рассвете. Тактика была изменена, чтобы добиться внезапности и ликвидировать возможность ночной воздушной атаки авианосцев, 208 истребителей F6F «Хеллкэт» и 8 «Авенджеров» должны были атаковать аэродромы Сайпана и Тиниана. Истребители уничтожили 36 японских самолетов и вернулись на авианосцы. В эту ночь американское соединение продолжало приближаться к захваченным противником островам. Единственной реакцией японцев стала ночная атака 10 «Бетти», которые ничего не добились.

Утром 12 июня воздушная разведка обнаружила маленький японский конвой, уходящий с Сайпана в Японию. Он был дважды атакован авианосными самолетами в этот же день и еще раз на следующий день. Спаслись немногие. Летчики записали на свой счет 10 торговых судов, миноносец и 3 охотника за подводными лодками.

12, 13 и 14 июня авианосные истребители продолжали налеты на Гуам, Тиниан и Сайпан, обстреливая наземные сооружения, топя немногочисленные суда и сампаны, обнаруженные возле островов, и подавляя слабое сопротивление, которое пытались оказать японские зенитные батареи. Особо удивляться успеху американской авиации не приходится, во время этой операции впервые были наглядно продемонстрированы преимущества авианосного **флота** – оперативность, мобильность, способность к мгновенной концентрации сил, которыми базовая авиация не обладает по определению.

13 июня начался обстрел Сайпана, в котором участвовали 15 новых и старых линкоров, оны выпустили 165 тысяч снарядов. Только 7 новых быстроходных линкоров израсходовали 2400 снарядов калибра 406 мм, хотя из опасения мин не подходили к берегу ближе, чем на 5 миль. Старые линкоры, ветераны Пирл-Харбора, действовали смелее.

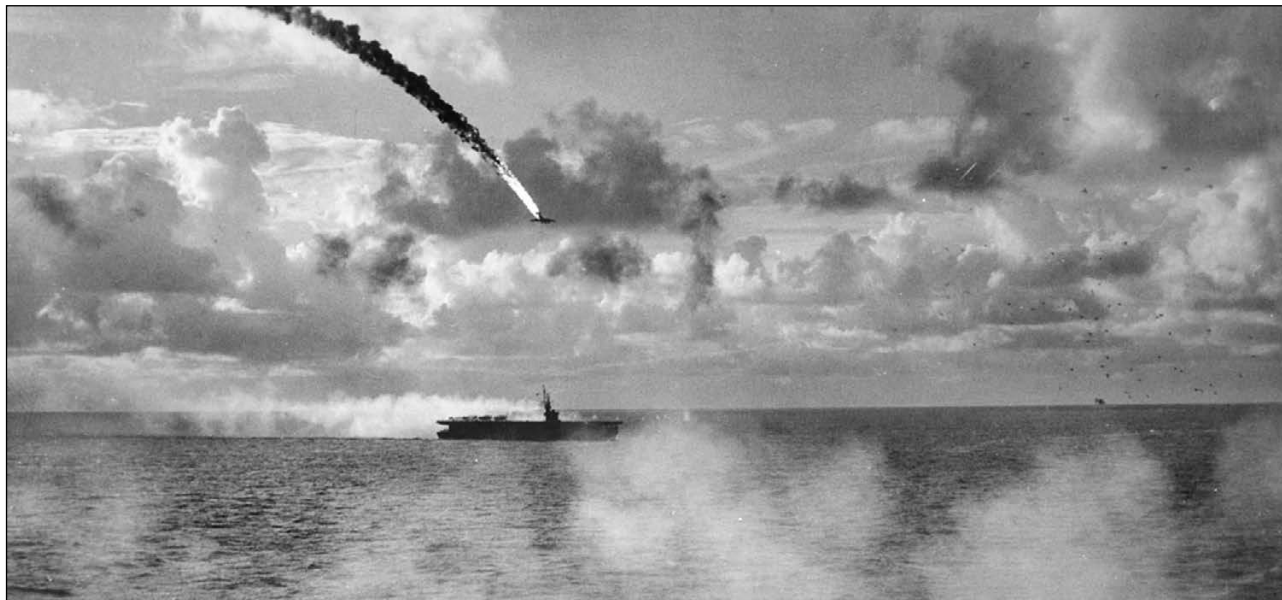
В ночь на 14 июня 7 авианосцев оперативных групп 58.1 («Хорнет», «Йорктаун», «Батаан», «Белло Вуд») и 58.4 («Эссекс», «Каупенс», «Лэнгли») повернули на север и пошли к островам Иводзима и Титидзима, которые находились в 635 и 755 милях от Сайпана соответственно. Эти острова являлись важной промежуточной базой для японских самолетов, летящих из метрополии в район боевых действий. Контр-адмирал Дж.Дж. Кларк, командовавший всеми 7 авианосцами, запланировал первую атаку на полдень 15 июня. По пути к точке взлета авианосные самолеты и эсминцы прикрытия настигли и потопили японский транспорт.

В 14.30 с авианосцев взлетели истребители и появились над Иводзимой и Титидзимой. Снова слабое сопротивление было быстро подавлено. Американские самолеты уничтожили 38 японских самолетов, в основном на земле. Они также подожгли 3 маленьких транспорта и обстреляли наземные сооружения. Американцы потеряли 3 самолета. Плохая погода сорвала утреннюю атаку 16 июня, но после обеда 54 американских самолета снова атаковали Иводзиму. Потеряв 1 самолет, они уничтожили на земле несколько японских и отбомбились по аэродромным сооружениям. Соединение Кларка подошло на расстояние менее 700 миль к Японии. Так близко к территории противника не подходил ни один американский корабль со времен рейда Хэлси-Дулитла.

Затем адмирал Кларк отправил 35 самолетов для атаки аэродрома на острове Паган, лежащем к северу от Марианских островов. После этого обе оперативные группы пошли на юг и присоединились к остальным кораблям Оперативного соединения 58, так как был обнаружен японский флот.

13 июня японское командование получило сообщение, что американские корабли обстреливают Сайпан и проводят тральные работы. Командующий авианос-

***Падает японский бомбардировщик G4M, сбитый при атаке на эскортный авианосец «Киткин Бей», июнь 1944 г.***



**Японский авианосец «Тайхо»**



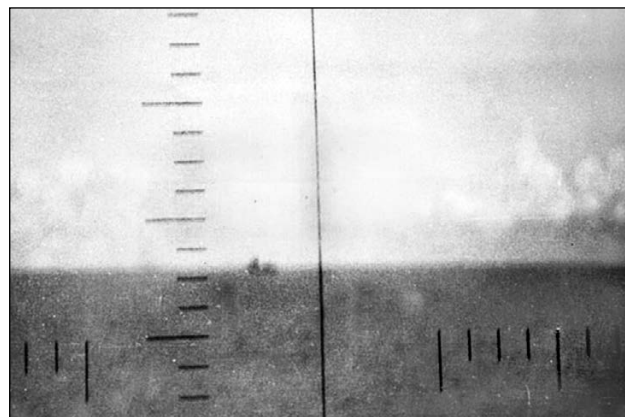
ными силами адмирал Одзава приказал выходить в море, даже не подозревая, что весь план сражения уже рухнул. Японская авиация на Марианских островах была практически полностью уничтожена, и он мог рассчитывать только на свои самолеты, но у американцев одних истребителей на быстроходных авианосцах было больше, чем у японцев всех самолетов вместе взятых, включая гидросамолеты линкоров и крейсеров. Адмирал Одзава имел 473 самолета различных типов, тогда как его противник адмирал Спрюэнс – 956 самолетов. Поэтому какие-то разглагольствования про шансы японцев лишены смысла изначально. Ну, а если учесть качественное превосходство американских самолетов и систем ПВО... Поэтому даже историк американского ВМФ Морисон немного увлекся, когда говорил о каких-то тактических преимуществах японцев. К тому же в этой операции участвовали еще 11 эскортных авианосцев, на которых находилось еще 324 самолета.

Японцы отреагировали на высадку американцев лишь когда она состоялась, что также стало дурной традицией – запоздалая и вялая реакция на действия противника. Детально описывать события этой битвы мы не станем, о ней рассказано в книге, посвященной авианосцам. Вообще, если читатель хочет как можно полнее представить себе картину происшедшего в те достославные времена, ему лучше купить весь комплект наших книг, каждая из которых освещает лишь какой-то отдельный вопрос. Нет, не по злому умыслу, ведь еще Козьма Прутков мудро изрек: «Нельзя объять необъятное». Вон, тот же Морисон лишь об американском флоте и лишь во Второй мировой войне 15 томов написал, итальянцы в своей истории «La Marina italiana nella seconda guerra mondiale» размахнулись на 22 тома (воевали, наверное, побольше), а мы ограничены объемом.

В общем, 9 авианосцев адмирала Одзава вышли в море только 15 июня, когда американцы уже находились на берегу Сайпана, но даже после этого их флот действовал замедленно и вяло. 16 июня авианосцы встретились с линкорами, едва не отправленными на юг для проведения операции КОН, 17 июня флот заправился в море с танкеров, 18 июня самолеты разведчики были отправлены на поиски американцев, и лишь 20 июня Одзава наконец попытался атаковать противника. Сначала на разведку отправились 45 са-

молетов, но их количество не перешло в качество данных, Одзава не слишком ясно представлял себе, где находятся американские авианосцы и сколько их. Всего в составе 4 ударных волн было поднято 326 самолетов, которые добились ничтожных результатов. Лишь одна бомба попала в башню линкора «Саут Дакота», не причинив серьезных повреждений. Еще несколько кораблей были повреждены осколками – и только! Но за этот день погибло 275 японских самолетов (включая разведчики), тогда как у американцев – всего 29 машин. При этом, как обычно, японские самолеты гибли вместе с экипажами. Больше всего повезло третьей японской волне, которая не нашла противника и потому потеряла всего 7 самолетов. Это, скажем, не четвертая волна, которая попыталась атаковать ОГ 58.2 и потеряла 73 самолета из 82.

Короче, после 19 июня первое и последнее генеральное сражение двух авианосных флотов можно было считать завершившимся, у адмирала Одзава еще остались авианосцы, но больше не было самолетов. Вдобавок, не менее важные события разыгрались под водой. Американские подводные лодки потопили два японских авианосца – «Сёкаку» и «Тайхо». И все-таки японский командующий не считал себя побежденным, он намеревался продолжать сражение. В этом ему помогла сама природа. Господствующие восточные вет-



**Японский авианосец «Тайхо». Снимок сделан через перископ подводной лодки «Альбакор», 19 июля 1944 г.**

**Ближкий разрыв у борта авианосца  
«Банкер Хилл», 19 июня 1944 г.**

ры вынудили американцев во время проведения полетов **удаляться** от японцев, в результате расстояние между противниками увеличилось, а перед американскими авианосцами на горизонте замаячила земля.

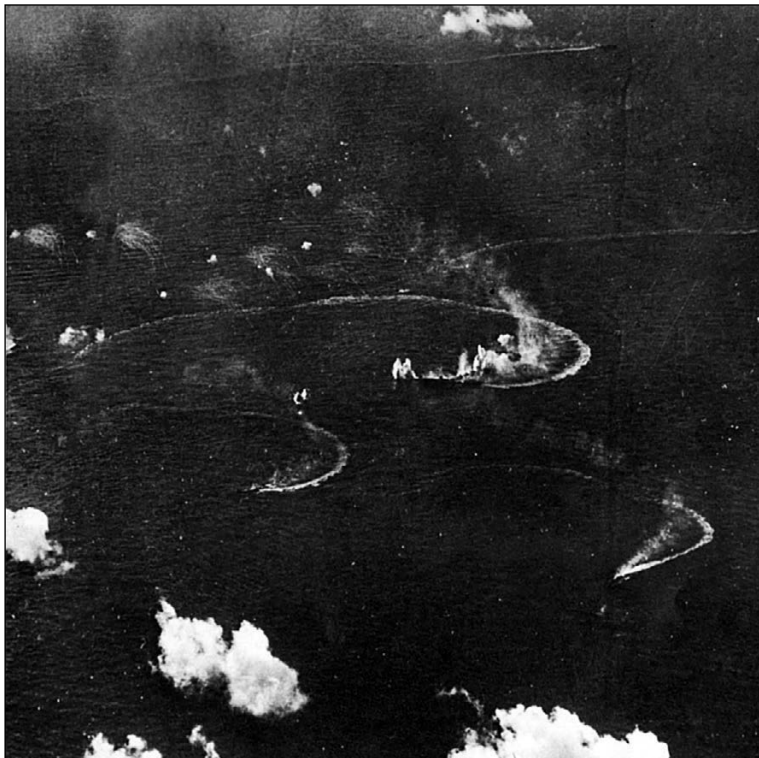
В течение ночи 3 авианосные группы шли на запад, а ОГ 58.4, на кораблях которой осталось меньше всего топлива, осталась у Марианских островов, однако «преследование» велось настолько вяло, что расстояние между флотами увеличилось до 400 миль, и потому 20 июня контакт был потерян обоими противниками. Здесь следует сказать, что если в сражении при Мидуэе решение Спрюэнса действовать осторожно, чтобы избежать встречи с сильным японскими линейным флотом, историки называют чуть ли не гениальным, то два года спустя такая осторожность заслуживала уже прямо противоположных эпитетов. Вдобавок он серьезно ошибся при оценке действий противника, решив, что японцы будут отходить в направлении Филиппин, тогда как Одзава пошел на северо-запад к Окинаве. Но у него в это время начались свои сложности. Ему требовалось заправить корабли, что приводило к снижению скорости, а тут еще строй флота развалился, сказала другая застарелая болячка: ненадежная организация связи. И все-таки японский командующий намеревался 21 июня нанести новый удар, но всего его планы полетели кувыркком, когда в 15.40 его флот был замечен одним из американских самолетов.

Американцы спешно подняли 216 самолетов, причем было понятно, что садиться им придется в сумерках. Увы, здесь против них работали как раз высокие летные характеристики самолетов. Вспомните, что тихоходные британские «Авоськи» спокойно садились на свои корабли даже в полной темноте. Но скоростные «Авенджеры» и «Хеллдайверы» посадить было далеко не так просто. Кстати, может поэтому адмирал Спрюэнс послал в атаку так мало самолетов, ведь можно было поднять и вдвое больше. Результаты атаки хорошо известны, потопить удалось всего один авианосец и два танкера, хотя несколько кораблей было повреждено. Всего было потеряно 100 самолетов – для американцев неслыханно большая цифра, причем лишь 20 из них были сбиты японцами, остальные разбились при посадке. И во многом в этом был виноват все тот же Спрюэнс, который даже в этот момент «гнал» за японцами со скоростью всего 22 узла. А ведь он мог, увеличив скорость,

**Авианосец «Дзуйкаку» (в центре) и два эсминца, атакуемые американской палубной авиацией 20 июня 1944 г.**



сократить расстояние, которое предстояло пролететь его самолетам. Вдобавок Спрюэнс отказался послать в погоню за уходящими японцами свои линкоры. На все обвинения у него был один ответ: нельзя слишком далеко отходить от плацдарма, иначе японцы обойдут американский флот и ударят по транспортам. А ведь рядом с плацдармом оставались старые линкоры адмирала Олдендорфа, эскортные авианосцы и, в конце концов, ОГ 58.4, то есть, десанту решительно ничего не угрожало. Да и нечем было японцам «обходить и ударять», весь японский флот находился прямо перед Спрюэнсом.



В октябре 1944 года американцы высадили десант на Филиппины, но гораздо больший интерес представляют действия их авианосного флота перед высадкой. Если во время битвы за Марианские острова ему противостояли не слишком большие силы японской авиации, то теперь задача была гораздо сложнее, ведь японцы имели возможность свободно подбрасывать подкрепления прямо из метрополии. Однако это не лишало американцев численного преимущества, ведь теперь они имели 17 быстроходных авианосцев и 18 эскортных. Ну и к тому же вместо осторожного Спрюэнса командование приняло очень храбрый адмирал Хэлси. Но эта замена едва не привела американцев к катастрофе.

В ходе подготовки к высадке на Филиппинах Быстроходное авианосное соединение атаковало Формозу, которая служила промежуточной базой для переброски самолетов из Японии на Филиппины. Именно в районе этого острова разыгралась грандиозная воздушная битва, в которой авианосная авиация окончательно доказала свое превосходство над базовой.

Японцы имели в этом районе примерно 1250 самолетов:

1-й Воздушный флот (Манила, Филиппины) – 144 самолета;

2-й Воздушный флот (Такао, Формоза) – 358 самолетов;

3-й Воздушный флот (Кисарадзу, Тиба) – 275 самолетов;

3-й Флот (авианосцы) – 236 самолетов;

12-й Воздушный флот (Северная Япония) – 237 самолетов.

К концу 1944 года на острове имелось 15 армейских и 11 флотских авиабаз, а также 2 базы гидросамолетов.

Вечером 11 октября быстроходные авианосцы закончили заправку с 12 танкеров и повернули на запад. Еще раз повторим один малозаметный, но исключительно важный нюанс, который обычно не замечают – американцы довели работу плавучего тыла флота до полного совершенства, в этом ни один флот мира даже близко к ним не подошел. Адмирал Хэлси не знал, что в начале сентября 2-й Воздушный флот под командованием вице-адмирала Сигеру Фукудомэ начал переброску самолетов с юга Кюсю на Формозу, и к 12 октября на острове уже находилось около 100 истребителей и 10 летающих лодок. В распоряжение адмирала Фукудомэ было передано около 200 армейских самолетов, находившихся на Формозе, из них половина – истребители, а также около 30 боевых самолетов учебной группы флота. Но действия японцев были вполне предсказуемы.

Операция началась 10 октября налетом на аэродромы Окинавы и других островов Рюкю. Так получилось, что в этот момент командующий Объединенным Флотом адмирал Тоёда находился в Синтику на севере Формозы, он возвращался в Токио после инспекционной поездки на Филиппины. В результате он взял на себя руководство операциями. Тоёда решил, что американцы, подойдя так близко к Японии, дают ему шанс, который больше не повторится. В результате план генерального сражения – операции Sho-Go – полетел к черту. По этому плану предполагалось максимально долго сохранять свои силы и нанести один, но решающий удар. До того авиация должна была прово-

дить беспокоящие налеты – и не более. Главные силы можно было бросить в бой только по приказу Императорской ставки.

Однако Тоёда оказался в ненужное время в ненужном месте, ему показалось, что сейчас он может сокрушить вражеский флот и вообще сорвать все дальнейшие планы американцев. Но это был тот редкий случай, когда «офицер на месте» видел хуже, чем из далекого штаба.

10 октября в 9.25 штаб Объединенного Флота в Токио под нажимом Тоёды поднял по тревоге все авиационные части, перечисленные в плане Sho-Go 2. а в 12.15 Тоёда приказал объявить тревогу и в частях, перечисленных планом Sho-Go 1.

11 октября американские авианосцы повернули на юг, но все ограничилось разведывательными полетами над северной частью Лусона в районе Апарри. Главные события развернулись на следующий день. Оперативное Соединение 38 подошло к Формозе незамеченным, и 12 октября в 5.44 авианосцы начали поднимать самолеты, всего в этот день было совершено 1378 самолетовых вылетов – колоссальная цифра. В 10.30 Тоёда приказал начать исполнение планов Sho-Go 1 и 2 и уничтожить вражеский флот к северу от Филиппин.

Радар на Формозе обнаружил приближение американских самолетов, и адмирал Фукудомэ выслал навстречу 230 своих истребителей. Сам он наблюдал за воздушным боем с земли и позднее вспоминал:

«Ужасный воздушный бой начался прямо над моей головой. Наши перехватчики со страшной силой обрушились вниз, на приближающиеся вражеские самолеты. Мне казалось, что наши самолеты действуют так хорошо, что я не желал лучшего спектакля. Самолеты падали вниз один за другим, обьятые пламенем. «Хорошо сделано! Огромный успех!» – захопал я в ладоши. Увы! К моему страшному разочарованию, присмотревшись внимательней, я обнаружил, что все сбитые самолеты были нашими истребителями, теми самыми, что не так давно гордо кружили над вражескими самолетами. Наши истребители были не более чем множеством яиц, брошенных на камень вражеского строя. Короткая стычка вылилась в наше общее поражение».

Треть японских самолетов на Формозе была уничтожена, а наземные сооружения сметены. Зенитный огонь был плотным, и американцы потеряли 48 самолетов в бою и авариях.

Однако в первый раз за всю свою историю ОС 38 оказалось под присмотром множества ищеек, хотя действия японских самолетов нельзя назвать очень удачными. Хотя основные силы 2-го Воздушного флота все еще находились на аэродромах Кюсю, Фукудомэ послал в атаку все, что имелось. Одновременно штаб Объединенного Флота приказал адмиралу Одзаве передать еще не завершившие подготовку эскадрильи 3-й и 4-й дивизий авианосцев в распоряжение 2-го Воздушного флота. Можно сбиться со счета, пытаясь выяснить, сколько раз командование японского флота губило свои авианосные группы подобным образом. Напомним, что первым это сделал еще Ямамото во время операции I-GO в 1943 году. И все потому, что японская авиастроительная промышленность была слишком слаба, чтобы состязаться с американской, и самолетов не хватало буквально повсюду. Вот и приходилось латать тришкин кафтан.



Первая японская атака была проведена в сумерках 12 октября. С аэродрома Каноя взлетели самолеты Ударного соединения Т, которые подобно тайфуну должны были разметать вражеский флот. Они сообщили, что потопили 4 авианосца и повредили еще 10 больших кораблей. Отдельные атаки провели 45 флотских торпедоносцев и армейские бомбардировщики Ki-67 «Хирю», вылетевшие с аэродромов Окинавы. Они также сообщили о попаданиях в несколько кораблей.

На самом деле все обстояло иначе. Корабельный радар заранее обнаруживал приближение японцев, и воздушный патруль встречал их, и попытки атаки превращались в форменное самоубийство. Всего японцы отправили в атаку 101 самолет, 40 из которых были сбиты вблизи от Оперативного соединения 38, при этом ни один американский корабль не был поврежден.

Но легче всего обмануть того, кто сам хочет быть обманутым. Адмирал Тоёда изучил сообщения о дневном бое и сделал те выводы, которые хотелось. Превеличенные сообщения неопытных пилотов родили у японского командующего уверенность, что американцы понесли тяжелые потери. Начальник штаба Тоёды писал: «Сначала мы подумали, что японские самолеты нанесли американскому флоту очень тяжелые потери... Поэтому мы решили послать как можно больше подкреплений, чтобы нанести американскому флоту еще большие потери, а то и совсем уничтожить его».

Следующий день, пятница 13 октября, оказался несчастливym для ОС 38. Первая атака авианосных самолетов началась в 6.14, всего в этот день было совершено около 600 вылетов. Снова американские

самолеты пронесли над островом, атакуя многочисленные аэродромы, почти не встречая сопротивления.

Вечером Соединение Т повторило удар. Две оперативные группы были обнаружены юго-западнее острова Исигаки и атакованы 32 торпедоносцами «Бетти». 4 самолета вышли на авианосец «Франклин», торпедоносцы летели очень низко над водой, и радар не обнаружил их. Когда их заметили, орудия открыли огонь, а истребитель F6F «Хеллкэт», собиравшийся сесть на авианосец, вместе с зенитками сбил один самолет. Корабли сопровождения сбили второй, но третий «Бетти» успел сбросить торпеду, прежде чем был сбит. Торпеда едва не попала в носовую часть корабля, который был спасен капитаном, успевшим дать полный назад. Четвертый «Бетти» тоже сбросил торпеду, которая прошла за кормой авианосца. Зенитным огнем торпедоносец был подбит и врезался в полетную палубу «Франклина». «Бетти» скользнул по ней, вспыхнул и упал в море, корабль получил незначительные повреждения.

При атаке другой оперативной группы в сумерках японские самолеты сумели попасть торпедой в новый тяжелый крейсер «Канберра». Адмиралу Хэлси сообщили, что крейсер получил серьезные повреждения и потерял ход. Он находился всего в 90 милях от берегов Формозы, в 300 милях от Лусона, примерно в 400 милях от Окинавы. Зато Улити, ближайшая американская база, находился в 1300 милях. Ранее в таких случаях союзники без колебаний топили поврежденный корабль, однако теперь адмирал Хэлси решил попытаться спасти «Канберру», так как чувствовал полную уверенность в своих силах. Тяжелый крейсер «Уичита»



**Легкий крейсер «Хьюстон» был тяжело поврежден 14 октября 1944 г. японской авиаторпедой в 80 милях от о-ва Формоза. При буксировке 16 октября корабль повторно поврежден еще одной авиаторпедой. Снимок с борта эсминца «Стивен Поттер», 16 октября**

взял поврежденный корабль на буксир и потащил прочь от Формозы со скоростью 4 узла.

Но японские летчики сообщили о потоплении 4 кораблей, в том числе 2 авианосцев. Утром 14 октября американцы совершили еще один налет на Формозу, который оказался слабее предыдущих. Это привело адмирала Тоёду к совершенно ложным выводам. Он решил, что победа уже у него в руках и приказал бросить в бой все 450 самолетов, которые к этому времени оказались под командованием адмирала Фукудомэ. Налет бомбардировщиков В-29 из Китая на аэродромы Формозы еще более укрепил это заблуждение – американцы пытаются прикрыть отход остатков разгромленного флота! Поэтому 2-е Ударное соединение вице-адмирала Сима получило приказ выйти из Внутреннего моря, разыскать остатки американского флота восточнее Формозы и уничтожить их.

Американцы понимали, что на рассвете 14 октября должны были появиться орды японских самолетов, чтобы прикончить «Канберру», поэтому адмирал Хэлси выделил дополнительные корабли сопровождения для усиления этой оперативной группы и приказал третий день подряд вести воздушные атаки Формозы. С авианосцев были подняты 246 истребителей и бомбардировщиков, но для усиления удара командование ВВС отправило для атаки Формозы 109 базирующихся в Китае тяжелых бомбардировщиков В-29 «Сверхкрепость». Одновременно с авианосцев Оперативной группы 38.4 была поднята ударная истребительная группа для атаки аэродромов Лусона. Это должно было помешать японцам нанести удар с другого направления.

Весь день японские самолеты пытались прорваться к авианосцам. Первую атаку провели 124 самолета 2-го Воздушного флота, которые заявили, что добились попаданий в авианосец и 3 крейсера. Самая крупная группа из 225 самолетов не смогла обнаружить американские корабли. В сумерках ОС 38 атаковали еще 70 самолетов, включая армейские. Их пилоты претендовали на потопление 2 авианосцев, линкора и крейсера. «Получили попадания» еще один авианосец, линкор и крейсер.

Всего японцы совершили 419 вылетов, но при этом единственного успеха добилась только третья война, когда получил попадание торпедой легкий крейсер «Хьюстон». Он находился всего в 80 милях от принадлежащего японцам острова. Торпеда взорвалась напротив носового машинного отделения, и в течение 30 минут корабль принял 6400 тонн воды. Это составляло половину его водоизмещения! Его метацентрическая высота стала отрицательной, то есть крейсер мог перевернуться от малейшего толчка. Казалось, что «Хьюстон» тонет, и даже был отдан приказ команде оставить корабль, но потом было решено все-таки попытаться спасти крейсер. Тяжелый крейсер «Бостон» взял его на буксир и повел прочь.

Теперь Хэлси имел на руках два подбитых крейсера, которые требовалось буксировать, и обязанность прикрыть высадку на Лейте, назначенную на 20 октября. Японцы торжествовали. Самолеты разведчики обнаружили авианосец и два линкора в сопровождении 11 эсминцев, за которыми тянулись нефтяные следы. Корабли явно были обречены, поэтому адмирал Тоёда решил продолжать воздушные атаки, несмотря на тя-

желейшие потери. 15 октября японские самолеты совершили 199 вылетов, использовались даже самолеты с Филиппин.

Американцы в свою очередь 15 октября нанесли удар по аэродромам Лусона. Это сделали оперативные группы 38.1 и 38.2. Японские истребители претендовали на уничтожение 32 самолетов, а 115 машин с филиппинских аэродромов «утопили» авианосец и повредили еще два. В действительности лишь один японский самолет, уже получив смертельные повреждения, сбросил свои бомбы прямо на бортовой элеватор несчастливой «Франклина», повреждения оказались невелики, но 3 человека были убиты, а 12 ранены. Во время налета на Лусон при попытке атаковать американские авианосцы было сбито около 20 японских самолетов.

Адмирал Хэлси собрался было затопить поврежденные корабли, чтобы поскорее выйти из зоны действия японской авиации, но штаб сумел его отговорить. Американцы решили попытаться использовать преимущества сложившейся ситуации. Токийское радио трубило, что авианосное соединение практически уничтожено, потоплено 19 авианосцев, 4 линкора и множество крейсеров и эсминцев. Адмирал Хэлси сообщил генералу МакАртуру, что он временно приостанавливает обещанную поддержку. Затем адмирал сформировал эскадру-приманку вокруг 2 поврежденных крейсеров, которые теперь шли на буксире океанских буксиров, выделенных из состава танкерных групп. 2 легких авианосца, 1 тяжелый и 3 легких крейсера, 13 эсминцев остались с поврежденными кораблями, а по радио были отправлены «сигналы бедствия». Само же Быстроходное авианосное соединение отошло на большой скорости. 2 оперативные группы должны были скрываться неподалеку, дожидаясь появления японских кораблей, посланных добить подранков, а 2 другие группы должны были начать воздушные атаки Лусона. Когда все было готово, адмирал Хэлси радировал Нимицу, что «3-й Флот, как сообщило токийское радио, потоплен, а теперь воскрес и отходит на врага».

Все перевернулось 16 октября. Совершенно неожиданно японские самолеты-разведчики обнаружили 3 оперативные группы, в составе которых насчитали 13 авианосцев. Уже по инерции Тоёда послал в атаку еще 247 флотских самолетов с Окинавы, Формозы и Лусона, но лишь немногие из них нашли противника на свою гибель. Японцы также потеряли много самолетов, пытавшихся атаковать поврежденные крейсера. Большая часть из них была сбит «Хеллкэтами» легких авианосцев «Кэбот» и «Каупенс», входивших в состав эскадры-приманки. Однако один японский самолет все-таки сумел прорваться к «Хьюстону» и попал торпедой в корму крейсера, прежде чем был сбит. Корабль получил новые повреждения, но остался на плаву, а буксир «Пауни» сохранил буксирный трос.

С учетом всего этого адмирал Тоёда повернул назад 2-е Ударное соединение, но, не желая отказаться от сладкого обмана, приказал ему оставаться в готовности к немедленному выходу. 17 октября японские самолеты обнаружили крупные силы американского флота восточнее Лусона и Формозы, но при этом подтвердили, что противник понес потери. Одна оперативная группа медленно отходила на восток с малой

скоростью, ведя на буксире поврежденный линкор. На самом деле американцы ненадолго отошли, прикрывая 2 поврежденных крейсера. Кстати, оба они благополучно достигли Улити 27 октября.

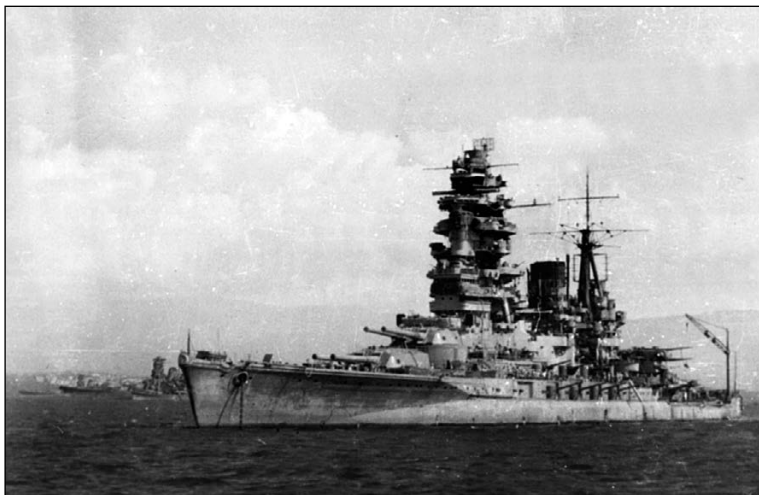
Атака американскими авианосцами Формозы стала самой крупной в истории битвой между авианосной и базовой авиацией. Японцы отправили в атаку против Оперативного соединения 38 более 600 самолетов, но сумели повредить 2 крейсера – и всё! При этом они были уверены в грандиозной победе. После тщательной перепроверки заявлений летчиков Императорская ставка решила, что были потоплены 11 авианосцев, 2 линкора, 3 крейсера и эсминец. Еще 8 авианосцев, 2 линкора, 4 крейсера, эсминец и 13 неопознанных кораблей считались поврежденными. Вообще-то **очень** интересно, какова по мнению адмирала Тоёда была численность американского флота, если даже после таких потерь в нем еще оставались три оперативных соединения?!

Впрочем, американцы тоже изрядно завысили потери противника, хотя они действительно были серьезными. Битва 10 – 16 октября стоила японцам 312 самолетов, уничтоженных в воздухе. С учетом потерь на земле эта цифра еще более увеличивалась, но вряд ли она составила 600 самолетов, как был уверен адмирал Хэлси. 154 самолета авиагрупп 3-й и 4-й дивизий авианосцев были посланы из метрополии на Формозу, чтобы атаковать американские авианосцы. Половина из них не вернулась. Поэтому, когда через несколько дней японский флот вышел в море, самолетов на палубах его авианосцев уже не было. В составе 2-го Воздушного Флота осталось лишь 230 исправных самолетов, а на Филиппинах армейская и флотская авиация сократилась до 100 машин. Кроме того, американские самолеты потопили 34 торговых судна и несколько вспомогательных кораблей ВМФ, включая базу подводных лодок. Потери американцев составили 76 самолетов, сбитых в боях, и 13 погибших при авариях. Погибли или пропали без вести 64 летчиков. 2 американских крейсера были тяжело повреждены, 1 авианосец получил легкие повреждения. Это была потрясающая победа авианосной авиации.

Путь вторжению на Филиппины был открыт. Результат действий Оперативного соединения 38 просуммирован в книге «Кампании войны на Тихом океане»:

«Трудно переоценить значение японских потерь в сухопутных самолетах, понесенных от американской авианосной авиации в сентябре и в начале октября.

**Американские солдаты наблюдают за воздушным боем с десантных катеров во время высадки в заливе Лейте**



**Линкоры адмирала Куриты выходят из Брунея к Филиппинам, 21 октября 1944 г. Вверху: «Нагато» (на заднем плане «Ямато») Внизу: «Ямато» и «Мусаси»**



Их совокупное влияние на авиационную ударную мощь противника оказалось решающим. Значительно меньшие потери сломили германскую авиацию в решающем сражении войны. Тогда самые крупные потери за один день составляли 178 самолетов, а потери немцев в течение двухмесячной Битвы за Британию были





**Линкор «Ямато» и одни из тяжелых крейсеров («Тоне» или «Тикума») во время атаки на американские эскортные авианосцы 25 октября 1944 г.**

примерно равны потерям, понесенным японцами за один октябрь 1944 года. При обсуждении прошедших событий ответственные японские командиры единодушно объясняли проигрыш сражения в заливе Лейте и последующую потерю Филиппин слабостью своей базовой авиации, начало которой было положено ударами американской авианосной авиации. Октябрь видел конец японских авиационных сил в обычном понимании этого понятия: то, что некогда было грозным ору-

жием, было по необходимости превращено в жертвенную армию управляемых снарядов». После окончания воздушной битвы отдельные оперативные соединения начали поочередно уходить на дозаправку, в то время как остальные продолжали атаки Лусона. А завершилась подготовка 20 октября, когда американские войска высадились на остров Лейте. Надо сказать, что японское командование снова ошиблось всюду, где только можно. До последнего момента японцы полагали, что высадка будет произведена на Лусоне и даже вывели часть сил с Лейте. Они не сумели угадать дату начала операции и отреагировали с запозданием. Самое же главное – японские генералы находились в плену стандартов полувековой давности, несмотря на печальный опыт последнего года войны. Поэтому они даже представить не могли, что буквально за один день американцы высадят на остров целую армию. В результате японский флот начал операцию Sho-Go 1 с большим опозданием.

После этого состоялась наглядная демонстрация превосходства авианосной авиации над артиллерийскими кораблями. Если бы воздушные атаки против соединения адмирала Куриты были организованы немного лучше, оно осталось бы целиком на дне моря Сибяи, но в результате туда отправился только линкор «Мусаси». Увы, у американских адмиралов не было времени, чтобы до полного совершенства отработать методы атаки крупных соединений, но даже того, что они продемонстрировали, было более чем достаточно. И если бы не своеобразные качества характера адмирала Хлси вопрос об исходе битвы за Лейте вообще не возник бы. Вот здесь мы постепенно подошли ко второй знаменитой легенде Тихоокеанской войны, дескать, если бы адмирал Курита сумел прорваться к месту высадки, то... то не произошло бы решительно ничего. К этому времени (24 октября) на берегу оказалась уже вся 6-я армия генерала Крюгера, в Таклобане начали действовать береговые аэродромы, и это японцам повезло, что их линкоры не дошли до залива Лейте. Недаром сам адмирал Курита после войны заметил, что не имело смысла жертвовать линкорами ради пустых транспортов.

Следует отметить, что во время этой операции американцы впервые столкнулись с камикадзе, первый опыт был неприятным, но в целом он не выходил за пределы проблем, которые создавала обычная авиация. Битва у Окинавы была еще впереди. Подробные рассказы о боях



**Линкор «Мусаси» во время боя в море Сибуйи, 24 октября**

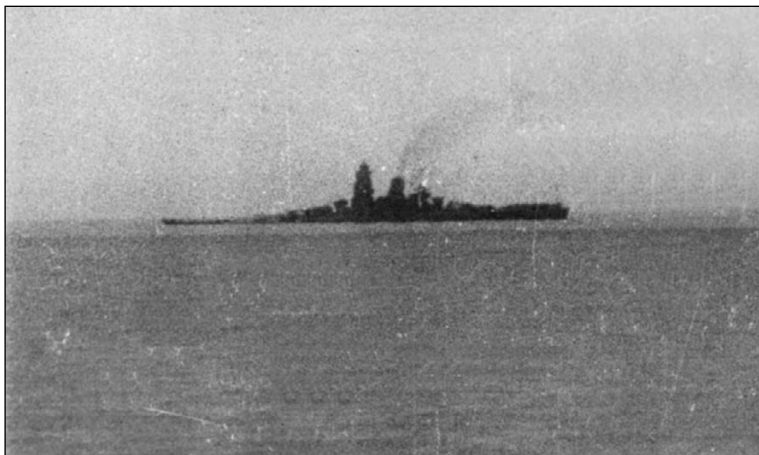


**Последний снимок «Мусаси», сделанный за считанные минуты до его гибели с одного из японских кораблей эскорта. Видно, что линкор имеет огромный дифферент на нос, но все еще сохраняет ход**

в проливе Суригао, у острова Самар и у мыса Энганьо вы найдете в других наших книгах.

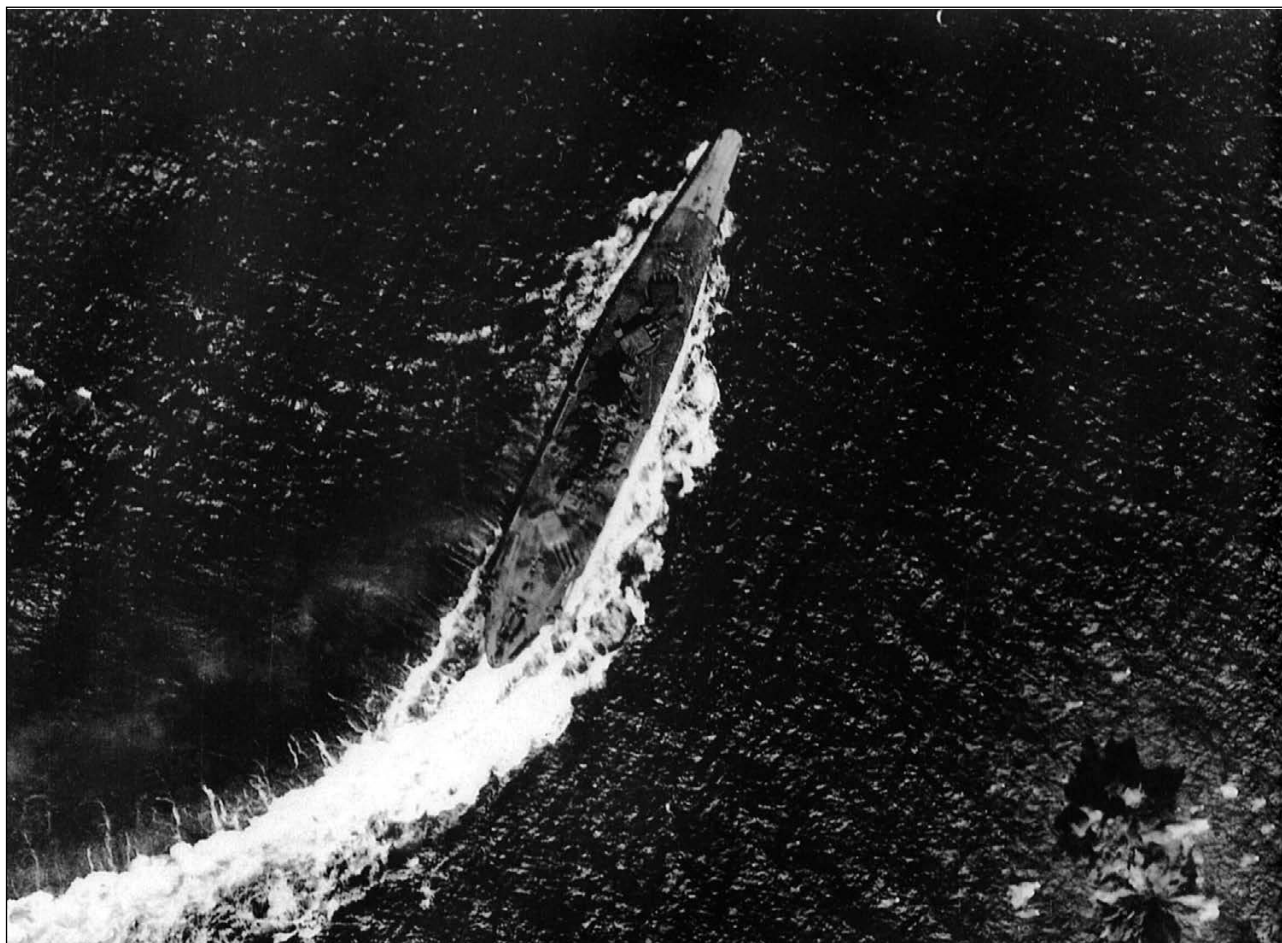
Здесь мы ограничимся коротким резюме. Уже с 1943 года все усилия американцев сосредоточены на совершенствовании действий авианосной авиации, повышения их эффективности, но не на отработке новых тактических приемов действий корабельного состава. Фактически наступает застой, ранее подготовленные приемы превращаются в неизменный шаблон, по которому проводятся все операции без исключения.

Если в начале войны корабельная авиация считалась полезным дополнением к артиллерии линкоров, то теперь не только главный калибр линкоров стал дополнением к авианосной авиации. Нет, весь флот в целом постепенно становился не более чем придатком к собственной авиации. Если мы присмотримся повнимательней, то увидим, что флот постепенно пре-



вращается в огромный передвижной аэродром, вокруг которого строятся все операции. Свое логическое завершение эта тенденция получила в 1970-х годах в период войны во Вьетнаме.

**«Ямато», сфотографированный с американского самолета в ходе боя в море Сибуйан, 24 октября 1944 г.**





# Флот в атомный век

Когда 2 сентября 1945 года на борту линкора «Миссури» в Токийском заливе был подписан акт о капитуляции Японии, мало кто из адмиралов задумался о будущем военно-морского флота, причем не просто флота США, но военно-морских сил как таковых. Завершилась Вторая мировая война, в ходе которой военным флотам пришлось пережить не одну, а целых две революции. Первой по хронологии стало превращение подводных лодок из тактического оружия в стратегическую силу, ведь Битву за Атлантику союзникам удалось выиграть лишь с большим трудом и благодаря тому, что основные усилия Германии были направлены на решение проблем Восточного фронта. А вторая революция привела к замене на троне морского владыки устаревшего линейного корабля сравнительно молодым авианосцем. Но, судя по всему, адмиралы в тот момент не осознали, что эпоха морской войны в ее классическом понимании, закончилась. Все категории и понятия, которыми адмиралы уверенно оперировали в течение столетий, как то: морская сила, господство на море, генеральное сражение, можно было смело отправлять на свалку за полной ненужностью.

Как-то незаметно выяснилось, что американский флот по силе превосходит все остальные мировые флоты вместе взятые, а в таких условиях говорить о какой-то там войне просто смешно. Возьмем справочник «Иностранные военные флоты 1946 – 1947» и посмотрим на сухие цифры. Окажется, что США превосходят все остальных вместе взятых не только по суммарной силе, но и по численности кораблей буквально каждого класса, тем более что у них появляются такие монстры, как большие авианосцы типа «Мидуэй», противопоставить которым никто ничего не может. Вторым по силе остается флот бывшей владычицы морей Великобритании, но 6 авианосцев типа «Илластриес» выглядят просто смешно на фоне 23 «Эссексов», а ес-

ли еще учесть, что после возвращения поставленных по ленд-лизу эскортных авианосцев у англичан вообще не останется ничего... Все остальные флоты по причине их мизерности не стоит даже принимать в расчет. Это был даже не пресловутый двухдержавный стандарт, за который так долго цеплялась Великобритания, а некое совершенно новое качество. Вдобавок, подавляющее большинство кораблей американского флота было построено именно в годы войны, так что они были и новее и сильнее любого иностранного корабля соответствующего класса. В общем, что-то говорить о какой-то там морской войне после этого не стоило, но это не сразу осознали даже сами американцы. И уж тем более они не сразу осознали, что на морях больше никакого противника нет. А когда осознали, началось радикальное сокращение флота, были отменены все новые заказы на строительство кораблей, 2000 единиц отправились на консервацию, а 7000 – на слом. В 1945 году личный состав американского флота насчитывал 3 380 000 человек, в 1946 году – менее миллиона, а к 1950 году сократился до 380 000 моряков.

Казалось, перспективы развития флота совершенно ясны. Будет произведена переоценка ценностей, определены новые количественные параметры, и все покатится по старым рельсам с той лишь разницей, что в качестве паровоза будет поставлен авианосец, а не линкор. Но, как неожиданно выяснилось, эпоха линейного развития осталась в прошлом, и теперь одна революция следует за другой. Адмиралы просто не успевали опомниться.

\* \* \*

Первый вызов флот получил совсем не от противника, а от собственной авиации. 6 августа 1945 года американцы сбросили атомную бомбу на Хиросиму, открыв новую эпоху в истории человечества. Генералы от авиации сразу увидели в атомной бомбе некое вундер-

**Тяжелые авианосцы типа «Мидуэй» так и не успели вступить в строй до окончания Второй мировой войны. На фото – «Франклин Делано Рузвельт», 1947 г.**



Ядерный взрыв «Бейкер» на атолле Бикини



ваффе, которое позволит им, наконец-то, прижать к ногтю заклятых противников из армии и флота. Ведь в годы Второй мировой доктрина стратегических бомбардировок с треском провалилась, поэтому уплыл большой кусок бюджетного пирога, который всегда хочется поделить в свою пользу. Оставалось немного – доказать, что атомная бомба действительно способна уничтожить целый флот. И тут совершенно неожиданно адмиралы согласились, правда, имея в виду цели прямо противоположные – доказать, что корабли далеко не так уязвимы, как утверждает атомное лобби.

В результате осенью 1945 года американская военная верхушка неожиданно быстро пришла к соглашению о проведении натурных испытаний. 16 августа появилось первое предложение со стороны Комиссии по атомной энергии, 19 сентября начальник штаба ВВС генерал Хэп Арнольд предложил испытать атомную бомбу на трофейных японских кораблях, а 27 октября адмирал Кинг предложил гораздо более широкую программу испытаний. В результате столь редкого согласия сторон подготовка к эксперименту, символически названному операция «Crossroads», что по-английски означает «перепутье, развилка» понеслась галопом.

В качестве места испытаний был выбран атолл Бикини в группе Маршалловых островов. Уже в январе 1946 года атолл посетил адмирал Блэнди, которому поручили руководить испытаниями, и 167 жителей атолла были перевезены на необитаемый атолл Ронгерик. В 1974 году 4 семьи попытались вернуться на Бикини, однако после испытаний водородных бомб уровень радиоактивности остался слишком высоким, и люди были вынуждены уехать обратно. Бикини и по сей день остается необитаемым.

Подготовка к испытаниям началась с колоссального обычного взрыва – с помощью 100 тонн динамита американцы расчистили лагуну от коралловых рифов, но это были детские игрушки по сравнению с тем, что предстояло. В лагуне было размещено 95 кораблей, в

том числе 5 линкоров, 2 авианосца, 2 крейсера, 11 эсминцев, 8 подводных лодок, десантные и вспомогательные суда. На кораблях специально оставили часть топлива и боеприпасов, чтобы изучить воздействие на них поражающих факторов атомного взрыва. Обеспечивал испытания целый флот из 150 кораблей, к операции привлекли 42 000 человек. Планировалось взорвать первую бомбу в воздухе – испытание «Эйбл», вторую на малой глубине – «Бейкер» и третью на большой – «Чарли», но уже в 1947 году.

Тот же Блэнди говорил: «Целью эксперимента было определить, какие изменения нужно внести в конструкцию корабля, тактический строй и расположение кораблей в гавани на тот случай, если атомная бомба не будет запрещена международными соглашениями, и мы будем вынуждены вести атомную войну».

1 июля бомбардировщик В-29 из состава 509-й сводной авиагруппы сбросил бомбу мощностью 23 килотонны на корабли в лагуне. Кстати, известный историк А. Широкоград не точно передает имя бомбардировщика, это была «Мечта Дэйва», но отнюдь не библейского Давида. Кстати, первое имя самолета было тоже многозначительным – «Большая дубинка». В качестве точки прицеливания был выбран старый линкор «Невада», но уже здесь выявилось первое слабое место позиции летчиков. Пилот промахнулся! Бомбу сбросили с большой высоты, как и полагалось, и она легла в 650 метрах от цели, взрыв произошел на высоте 160 метров. В результате «Невада» и специально собранные вокруг нее 8 кораблей оказались довольно далеко от эпицентра. Проверка фактически была сорвана, ближе всех к эпицентру оказался штурмовой транспорт «Джиллиам», судьба которого адмиралов совершенно не интересовала. В результате погибло 5 кораблей, 14 получили серьезные повреждения. Самой серьезной «потерей» можно считать японский легкий крейсер «Сакава». Пострадали находившиеся в радиусе 1000 ярдов от эпицентра линкоры «Нагато» и

«Невада», легкий авианосец «Индепенденс», хотя угрозы гибели кораблей не возникло. Из размещенных на кораблях подопытных животных погибло 35% – от ударной волны и радиации. Правда, по оценкам специалистов, если бы на «Неваде» находился весь экипаж, линкор превратился бы в плавучий гроб, радиация убила бы всех. На этом испытание «Эйбл», собственно и завершилось, его результаты не устроили ни моряков, ни летчиков.

Вторую бомбу подвесили под десантным судном LSM-60 и взорвали утром 25 июля. Картина получилась гораздо более эффектная, чем во время эксперимента «Эйбл». Посреди лагуны вырос огромный гейзер, тут же превратившийся в огромное белое облако пара и брызг. Затем появился широкий столб кипящей воды, увенчанный характерной «ядерной шляпкой». По оценкам специалистов этот столб, а точнее цилиндр имел высоту 6000 футов и диаметр 2000 футов, испарилось около 2 миллионов тонн воды.

Кораблям на этот раз пришлось гораздо хуже. Десантное судно просто исчезло, испарилось без следа. К погибшим можно отнести 10 кораблей, хотя здесь не все так просто. Например, трофейный тяжелый крейсер «Принц Ойген» уцелел, но был сильно заражен радиоактивными частицами, поэтому никто не стал заниматься ликвидацией течей. Хотя даже без этого крейсер продержался на воде **очень** долго – его отбуксировали на Кваджелейн, где попросту бросили. «Принц Ойген» перевернулся и затонул только 22 декабря.

Линкор «Арканзас» находился всего в 170 ярдах от эпицентра. Взрывом его буквально выбросило из воды, оторвало оба правых вала вместе с винтами, руль, а заодно кусок кормы длиной 25 футов. Так как линкор был в 3 раза длиннее, чем глубина в месте

взрыва, он, похоже, сначала уперся кормой в дно, а потом перевернулся и затонул. Позднейшее обследование водолазами показало, что он получил множество подводных пробоин по всей длине корпуса. Японский линкор «Нагато» затонул позднее, только через 5 дней. Авианосец «Саратога» лишился своей знаменитой трубы. Корабль получил большой крен на правый борт и дифферент на корму, но детально обследовать его не удалось из-за высокого уровня радиации. Корабль сел на дно на ровном киле и сегодня является любимейшим местом дайверов. Авианосец «Индепенденс» находился на значительном удалении от эпицентра и пережил взрыв. Однако он был сильно заражен, и его отбуксировали в Сан-Франциско, где на нем 4 года отработывали процедуры обеззараживания. В конце концов, в 1951 году корабль вывели в море и затопили.

От третьего взрыва решено было отказаться, так как адмиралы решили, что получили всю необходимую им информацию. Главные выводы были примерно следующими: атомная бомба – это страшное оружие, способное уничтожить любой корабль, однако уничтожить целое соединение она не может. Бомбу нужно доставить к месту нахождения соединения, а потом еще и сбросить достаточно точно. Авианосные истребители могут обеспечить достаточно надежное прикрытие соединения, а на мелкие группы артиллерийских кораблей бомбы никто тратить не станет. Для 1946 года выводы были вполне разумными. Кстати, флоту потребовалось гораздо меньше нововведений по сравнению с другими видами вооруженных сил. Системы борьбы за живучесть чуть ли не автоматически обеспечивали обеззараживание кораблей, ну а о борьбе с пожарами мы даже не говорим. Вдобавок, большинство личного состава находилось в укрытиях либо вообще за толстой



**«Нептун» стартует с палубы тяжелого авианосца «Корал Си» с помощью пороховых ускорителей**

бронею. Так что флоту атомный черт оказался далеко не так страшен, как его малевали. Первая послевоенная революция не состоялась.

Но теперь перед адмиралами встала задача обзавестись собственным атомным оружием, а вот с этим поначалу дело обстояло очень плохо. Американцы, имевшие большой авианосный флот, выяснили, что их прекрасные авианосные самолеты неспособны понять атомную бомбу просто потому, что бомбардировщики «Хеллдайвер» и «Авенджер» сами весят чуть меньше этой бомбы. Требовался какой-то новый большой самолет, но его еще нужно было втиснуть на авианосец. Сажать на корабль «Сверхкрепость», слава богу, никому в голову не пришло. Но адмирал Гэллери потребовал «начать агрессивную кампанию, нацеленную на то, чтобы доказать, что флот может доставить к цели атомную бомбу эффективнее, чем ВВС».

В результате начались работы по созданию штурмовика AJ-1 «Сэведж» – весьма странного самолета с двумя поршневыми двигателями под крыльями и одним реактивным в хвосте. Но пока суть да дело, пришлось срочно мобилизовать базовый патрульный бомбардировщик P2V «Нептун», имевший размах крыльев около 30 метров. Если в свое время «Митчеллы», взлетающие с «Хорнета» для бомбежки Токио, выглядели довольно странно, «Нептун» на палубе авианосца смотрелся вообще дико. И все-таки флот добился того, чтобы ему передали несколько атомных бомб, и специально усилил полетные палубы авианосцев типа «Мидуэй», чтобы на них могли садиться эти тяжелые самолеты. Все это выглядело здорово, если бы не одно «но». «Нептун» не могли садиться на авианосцы, их следовало грузить кранами в порту, то есть флот терял свой главный козырь – оперативность. Лишь к концу 1949 года на авианосцах появились пресловутые «Сэведжи», но, опять-таки, только на больших авианосцах типа «Мидуэй».

А тут еще началось наступление реактивной авиации, и как-то неожиданно для себя американский флот выяснил, что подавляющее большинство его авианосцев устарело. Впрочем, другие страны находились в еще более сложном положении, британские авианосцы можно было вообще списать со счетов, а больше их ни у кого и не было. Казалось бы, повторяется ситуация 1905 года, когда началась дредноутская гонка, и Советский Союз находится в положении Германии, которая тогда увидела для себя золотую возможность догнать Великобританию. Однако, если немцам удалось сделать рывок и поставить под сомнение безоговорочное господство владычицы морей, то Советский Союз сделать этого не сумел.

Причин этому много. Прежде всего, не следует забывать о страшном ударе, который получила советская промышленность в годы войны, было уничтожено слишком много заводов, чтобы она сумела с нуля начать строительство столь сложного корабля, как авианосец. Ведь

это работа не только верфи, но и десятков смежников. Кроме того, это огромные деньги, ведь многое придется создавать с того же самого нуля, например, авианосные самолеты. Что бы ни писали легкомысленные болтуны в своих альтернативах, пример «Сифайра» очень убедителен – прекрасный сухопутный истребитель на корабле зарекомендовал себя далеко не лучшим образом. Но самое главное, что бы ни утверждали советские адмиралы постфактум, они оказались неспособны осознать уроки войны. Это становится понятным при сравнительном анализе советских и американских кораблестроительных программ. И не следует решительно все валить на Сталина, я не верю, чтобы великий вождь лез в работу КБ Микояна и Ильюшина, Грабина и далее по списку. Были у него дела поважнее, чем определение приоритетных путей развития видов вооруженных сил.

Итак, к чему же готовились советские адмиралы? В кораблестроительные программы фактически не было внесено никаких изменений. По-прежнему велась проработка проектов новых линкоров, хотя было совершенно ясно, что их время миновало. Продолжалось строительство легких крейсеров проекта 68, которые были хороши в 1941 году, но в 1951 году выглядели, по меньшей мере, нелепо. Придется напомнить, что американцы после войны, не дрогнув, пустили под нож легкие крейсера типа «Кливленд», к началу Корейской войны в 1950 году все они, кроме единственного CL-83 «Манчестер» были выведены из состава флота, хотя 6 единиц были переоборудованы в ракетные крейсера. Впрочем, скорее можно было их назвать опытовыми кораблями. И все авторы называют это разумной экономией средств, а вот то, во что Хрущев превратил строительство крейсеров проекта 68, считается чуть ли не государственной изменой и подрывом обороноспособности СССР. К 5 крейсерам 68-К адмиралы вознамерились добавить 25 крейсеров 68-бис. Заметьте, СССР оказался единственной страной, которая в начале 1950-х годов развернула массовое строительство крупных **артиллерийских** кораблей. Да, французы достроили некогда заложенный линкор «Ришелье», вместе с англичанами достроили заложен-



**Советский крейсер проекта 68К  
«Куйбышев»**

Советский крейсер проекта 68-бис «Свердлов»



ные ранее крейсера (штук 5 на двоих, кажется) по измененным проектам, но советские адмиралы упрямо готовились к давно прошедшей войне.

Еще более дико выглядит история крейсеров проекта 82. Заниматься проектированием недолинкоров в 1950 году? Все остальные отправляют на слом полноценные линкоры, а тут нечто среднее между «Дюнкерком» и благополучно отданной на слом «Аляской»... Нам рассказывают о совещании у Сталина, когда была произнесена историческая тирада про «крейсер-бандит». Не сомневаюсь, что такое совещание действительно имело место, но была ли произнесена эта фраза? Совещания в кабинете Сталина никто и никогда не стенографировал, поэтому мы вынуждены полагаться на воспоминания участником. Хорошо, если участник незаинтересованный, а если он, как адмиралы Юмашев и Абанькин, **слишком** заинтересованный? Можно ли ему верить в таком случае? Для таких подозрений имеются основания, ведь вопрос об усилении зенитного вооружения корабля был решен путем увеличения количества 25-мм и 45-мм автоматов. Неужели наши адмиралы не подозревали, что западные союзники еще во время войны признали 20-мм «эрликоны» неэффективными и начали заменять их на 40-мм «бофорсы»? Впрочем, и «бофорсы» долго не протянули,

практически сразу после войны на кораблях началась установка новых 76-мм зенитных автоматов. Так с какой целью на «Сталинграде» предполагалось установить мелкокалиберные автоматы? Или это тоже Сталин решил? О крейсерах проекта 84, проектирование которых адмирал Кузнецов затеял уже после смерти Сталина, даже говорить не хочется. Точно такими же живыми ископаемыми выглядят эсминцы проекта 30, массовое строительство которых началось. И неважно, что теперь это называлось проектом 30-бис, суть не менялась – это был идеальный эсминец 1935 года. Например, форменной дикостью выглядит установка 130-мм башен Б-2ЛМ – **неуниверсальных**. И это уже после окончания Второй мировой войны! А ведь он стал самым массовым кораблем Советского ВМФ, всего с 1948-го по 1953 год было построено 70 кораблей данного проекта. Советская военно-морская мысль явно застряла где-то в 1930-х годах и упрямо не желала двигаться дальше.

Имеется еще одна причина подозревать, что далеко не все так ладно было в королевстве датском, как это пытается представить официальная история даже на уровне документов. Дело в том, что мне в свое время привелось беседовать со многими офицерами флота, вплоть до адмиралов, и они в один голос утверждали, что флот получал не те корабли, которые были ему нужны (обоснованно или нет – другой вопрос), а те, что способна была дать наша промышленность, и что в последние годы советской власти пути развития флота определял вовсе не адмирал Горшков, а министр судостроения Бутoma.

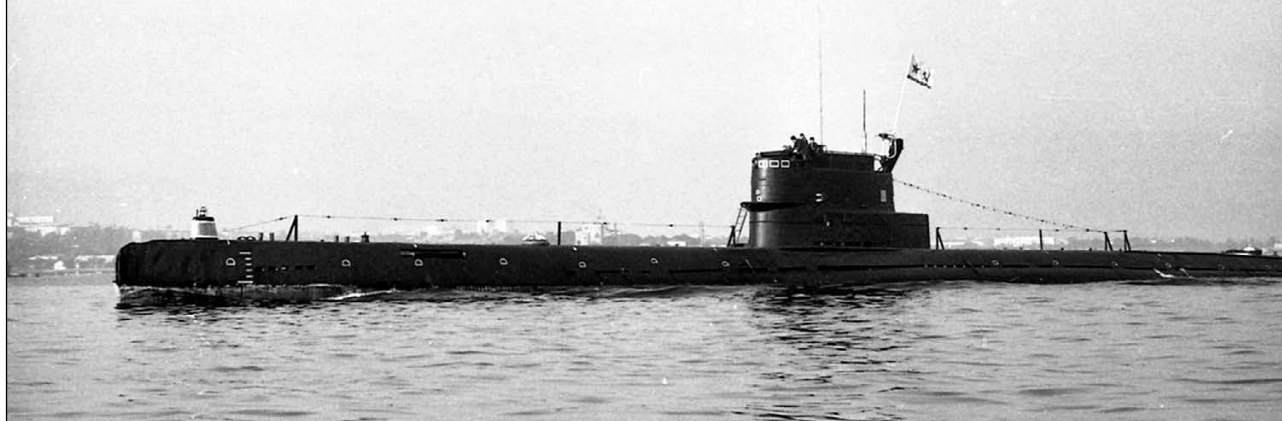
Примером этому служит история строительства самой большой серии совет-



**Заложенный в годы войны, английский крейсер «Тайгер» был достроен уже после ее окончания по кардинально откорректированному проекту: число орудий главного калибра сократилось с девяти до четырех, но полностью автоматических**



### Советская подводная лодка С-376 проекта 613



ских подводных лодок проекта 613. Во многом она поучительна. После окончания войны адмиралы требовали большую подводную лодку, способную действовать в Атлантике. Для начала, они совершенно не задумались, откуда будут действовать эти лодки. Из Полярного? Про прорыв из Балтики давайте говорить не будем. Или за этим запросом стоял заранее предопределенный захват всей Западной Европы с расчетом на базирование в обжитых «мальчишках Деница» Бресте и Лориане? Этот вопрос по сей день ответа не имеет.

Итак, флот пожелал иметь большую лодку, нечто вроде XXI серии, но после ряда совещаний выяснилось, что промышленность не в состоянии освоить строительство кораблей такого уровня, поэтому пришлось ограничиться изготовлением сильно усовершенствованной «семерки», то есть средней лодки. Разумеется, я не говорю, что были использованы немецкие чертежи, от проекта 613-й серии с его палубными артиллерийскими установками веяло откровенной архаикой, сильно напоминающей немецкие «флак-боты». Как и в истории с крейсерами, промышленность строила отличный корабль 1942 года, хотя на дворе было уже начало 1950-х.

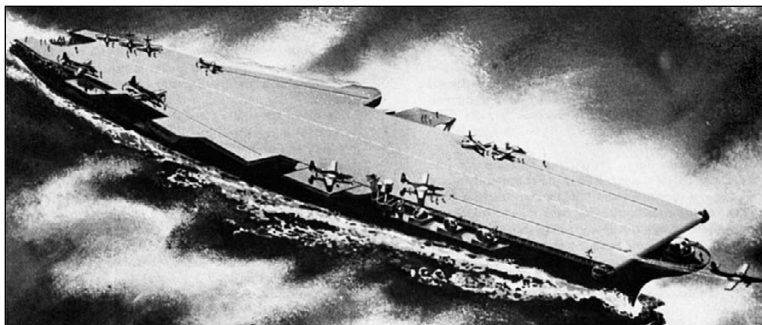
Дальше – больше. Во всех справочниках указывается, что дальность плавания этих лодок составляет 13 000 миль под РДП и всего лишь 8500 миль в надводном положении. Вас в этих цифрах ничего не смущает? Какая-то странная лодка, опровергающая все законы гидродинамики. И потихоньку выясняется, что дальность плавания этих лодок все-таки 8500 миль, увеличенную дальность имеют лишь 35 единиц, модернизированных согласно проекту 613В. Остальные 180 лодок этой серии могли дойти из Полярного разве что до Оркнейских островов. Вот и верь после этого бумажным сведениям, какие уж там действия в Атлантике... Еще более странно выглядели бы эти лодки на тихоокеанских просторах, но ведь строили, и это дало повод адмиралу Шерману для его воинственных сентенций. Кстати, обратите внимание, грозные крейсера проекта 68 он в своих планах даже не упоминает.

В этот момент совершенно неожиданно тесно переплелись пути развития советского и американского флотов. Хотя имеется подозрение, что для американских адмиралов все происходившее было не более чем поводом. Главным идеологом новых веяний выступил вице-адмирал Форрест Шерман, бывший начальник штаба адмирала Нимица, ныне занимавший пост заместителя командующего американским флотом. Он предложил решить советскую угрозу самым радикальным образом, уничтожив ее в зародыше. По утверждениям Шермана бороться с огромным количеством новейших подводных лодок обычным путем, то есть, организуя конвои, было невозможно. Требовалось уничтожать лодки прямо в базах, причем вместе с инфраструктурой самих баз. А для этого требовались, как легко понять, новые авианосцы. Естественно, по ходу дела предполагалось уничтожение и советской авиации на соседних аэродромах.

В рамках борьбы с советской угрозой произошло серьезное изменение общей стратегии американского ВМФ, был сформирован 6-й флот, постоянно базирующийся в Средиземном море. Впервые Соединенные Штаты отправляли столь крупные морские силы за океан на постоянное базирование.

Однако тут последовал новый удар в спину. В 1947 году Актом о национальной безопасности в США были созданы три равноправных вида вооруженных сил: армия, авиация и флот, причем лидерство сразу захватили летчики. Ведь наступила новая эпоха, атомное вундерваффе способно решить любые проблемы, и кому, как не тяжелому бомбардировщику стать главной ударной силой Америки... Так родилась идея трансокеанского бомбардировщика В-36 – десятиметрового гиганта, способного летать через Атлантику и обратно без дозаправки.

В 1948 году конгресс выделил деньги на строительство суперавианосца CVA-58 «Юнайтед Стейтс» водоизмещением 65 000 тонн. Кстати, любопытная деталь – авианосец был лишен каких-либо надстроек, а трубы выходили через борта, как на аналогичных японских кораблях. Но дело в том, что стоимость систем воору-



**Тяжелый авианосец «Юнайтед Стейтс».**  
Корабль заложили 18 апреля 1949 г., но уже через пять дней строительство было прекращено

жения росла столь быстро, что даже американский бюджет ее не мог выдержать. В результате уже в следующем году разгорелись жаркие споры между ВВС и флотом относительно того, кому достанется более жирный кусок. Выиграли летчики, ведь они могли доставить к цели атомные боеголовки, а моряки – нет, ведь у них все равно не было требуемых самолетов. В результате 23 апреля министр обороны США Луис Джонсон отменил строительство суперавианосца.

Смириться с таким оскорблением адмиралы не могли, к тому же мимо рта проплывал жирный кусок бюджетного пирога. И они начали атаку в прессе на «ошибку стоимостью миллиард баксов». Вспыхнул знаменитый «адмиральский бунт». Один из бывших командиров авианосных соединений вице-адмирал Джеральд Боган организовал «утечку информации», вынеся ведомственный спор на широкую публику. Начались слушания в конгрессе, и адмиралы проиграли. Разрастание скандала привело к отставке морского министра Салливана, начальника штаба ВМФ адмирала Денфелда, еще ряда адмиралов, но авианосцу это не помогло, он так и не был построен. Впрочем, занявший пост командующего флотом Шерман сумел спасти то, что еще можно было спасти. Он сумел притормозить программу сокращения флота и вырвал деньги на модернизацию авианосцев и создание атомных подводных лодок. Однако закат американского флота продолжался, бюджет 1951 года предусматривал его сокращение до 239 кораблей, численность личного состава снижалась до 40 000 человек, предполагалось оставить всего 7 авианосцев.

Но тут подошла помощь оттуда, откуда ее совсем не ждали. 25 июня 1950 года орды Ким Ир Сена вторглись на территорию Южной Кореи. На следующий день президент Трумэн приказал американским вооруженным силам оказать всемерную помощь союзнику, а еще через три дня решил отправку американских войск в Корею.

\* \* \*

Война на Корейском полуострове вспыхнула очень кстати, оказалось, что ставка на атомные бомбардировщики не состоятельна. Атомная бомба не справилась с ролью вундерваффе и сдерживающего фактора. По-прежнему требовались гибкие мобильные силы, а стратегическая авиация к таковым не относилась. Для ведения локальных войн, особенно с прибрежными государствами, по-прежнему нужны авианосцы с современными самолетами. Я часто критикую коммунистических идеологов, но здесь должен согласиться с их определением: в реалиях эпохи «холодной войны» авианосец действительно справедливо

заработал определение «орудие империалистической агрессии», и впервые это проявилось в Корее.

Совершенно неожиданно выяснилось, что после разговоров о высоких материях и бурных споров американский флот оказался совершенно не готов к войне. Началось с того, что самолеты американских авианосцев абсолютно не отвечали современным требованиям. Хотя флот уже принял на вооружение первое поколение реактивных истребителей, им пришлось столкнуться с МиГ-15, который относился уже ко второму поколению. Предсказать исход боя между ними можно было без всякого труда. К тому же в качестве штурмовика все еще использовался знаменитый «Скайрейдер». Никто не спорит, конструктор фирмы «Дуглас» Эд Хейнеман создал великолепный самолет, но в реактивную эпоху он уже как-то не впечатлял и был пригоден лишь для действий в условиях полного отсутствия авиации противника. Вообще американский флот должен поставить золотой памятник Хейнеману, так как он сконструировал три эпохальных самолета, долгое время верой и правдой служивших US Navy: пикировщик «Доунтлесс», штурмовик «Скайрейдер» и его преемник реактивный штурмовик «Скайхок». Но, так или иначе, во время Корейской войны флот оказался неспособным решать задачу, с которой он успешно справлялся в годы Второй мировой войны – от борьбы за господство в воздухе он был **вынужден** отказаться, пришлось ограничиться поддержкой войск под прикрытием истребителей ВВС.

Самой первой задачей флота США – говорить о флоте ООН как-то неуместно – стало создание на Корейском полуострове крупной войсковой группировки. Ну, с этим-то флот справился, так как океанские перевозки можно было организовать без проблем. Морская блокада побережья Северной Кореи? Странно, что наши учебники военно-морского искусства все-раз рассуждают об этом. Как и зачем его блокировать? Все, что требовалось КНДР, она получала по железным дорогам через реку Ялу, а специально созданное Оперативное соединение 95 занималось чем угодно, только не блокадой в ее классическом значении. Например, гораздо больше внимания было уделено попыткам изолировать сухопутный фронт, перерезав наземные коммуникации. Для этого американцы провели целую серию операций: «Пэкидж», «Дирейл», «Стрэнгл». Интересно, что операция «Стрэнгл» один в один повторяла аналогичную операцию, которую в 1944 году союзники пытались провести в Италии, даже название было взято то же самое: «Strangle» – «Удавка». Для этого поперек всего полуострова с помощью линейки была прочерчена полоса шириной один градус по меридиану, и авиация принялась уничтожать все, что только движется в выделенной зоне. Увы, как и в Италии, корейская удавка затянулась впустую. Определенные перебои в доставке снабжения американцам вызвать удалось, но не более того. Основная масса перевозок осуществлялась по ночам, а в

**Реактивный истребитель «Пантера» на палубе авианосца «Велли Фордж» во время боевых действий в Корее, июль 1950 г.**

1950-х годах авиация еще не освоила в полной мере ночные штурмовые удары, вдобавок появились специфический, чисто корейский прием. Было отрыто большое количество тоннелей, благо гористый рельеф полуострова это позволял. Получилось затратно, но безопасно.

Но вся эта деятельность к собственно флотским операциям имела довольно косвенное отношение. Главным для американцев стало проведение нескольких десантных операций. При этом десанты проводились в рамках общеармейских операций, во взаимодействии с полевыми армиями. Однако известный историк В. Доценко грубо ошибается, когда пишет, что для американцев такое было в новинку. Да, в период Второй мировой войны подобные десанты гораздо чаще высаживал советский флот, хотя они имели тактическое значение. Но американцы в 1944 году высадили такой десант в Анцио, надеясь с его помощью побыстрее занять Рим. То, что операция завершилась провалом, к теме отношения не имеет. В Италии десант был просто заперт немцами на плацдарме, и не он помоглевой армии, а та выпустила его из заточения.

Первой из десантных операций стала Инчхон-Севулская, получившая кодовое обозначение «Кромайт». К сентябрю 1950 года войска Северной Кореи контролировали почти всю территорию полуострова, американцы и их союзники были заперты на Пусанском плацдарме, но готовились перейти в контрнаступление. Была запланирована высадка десанта в Инчхоне, с его помощью генерал МакАртур надеялся отрезать и уничтожить армию КНДР на юге полуострова. Особенностью операции стало то, что ее готовили в страшной спешке. Обычно такая процедура занимает месяцы, здесь все было сделано за 20 дней. Инчхон был совсем не идеальным местом, из-за очень большой высоты прилива и сильных течений на фарватерах, но особого выбора у американцев не было. А в период отлива их десантные суда вообще садились на мель, но это сочли меньшим злом из всех возможных.

Для участия в десантной операции было задействовано около 250 кораблей и судов, в том числе 6 авианосцев, 7 крейсеров, 34 эсминца, 78 десантных судов. Они должны были высадить в порту Инчхон 1-ю дивизию морской пехоты, развивать успех планировалось силами 7-й пехотной дивизии. Авиационная группировка насчитывала около 500 самолетов и вертолетов.

С 10 сентября американская авиация (в том числе бомбардировщики В-29) начала

**Английский легкий авианосец «Трайэмф» у побережья Филиппин, 1950 г.**



усиленные бомбардировки района Инчхона, а американские силы провели несколько ложных десантов в других частях побережья, чтобы отвлечь внимание северокорейцев. Возле Инчхона была высажена разведывательная группа для получения информации о приливах, отливях, а также с целью восстановления работы маяка на острове Пальмидо. 13 сентября американский флот провел разведку боем. 6 эсминцев подошли к острову Вольмидо, располагавшемуся в гавани Инчхона и соединенному с берегом дамбой, и начали его обстрел, служа приманкой для береговой артиллерии противника, в то время как авиация засекла и уничтожала обнаруженные артиллерийские позиции. В ходе этой операции 3 эсминца получили повреждения.

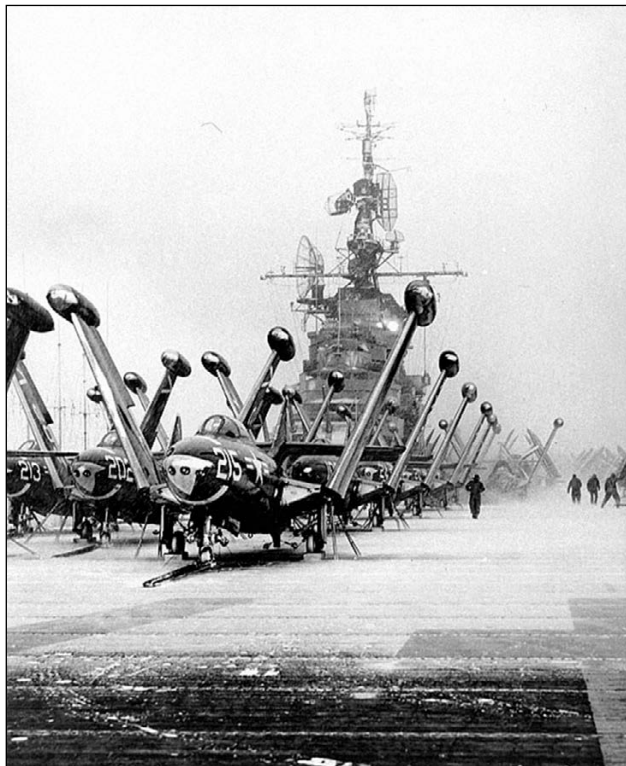
Северокорейское командование располагало данными о возможности высадки американского десанта в Инчхоне, однако, по-видимому, не придало им большого значения. Район Инчхона обороняло немногим более 3000 северокорейских солдат, входивших в со-



став 226-го отдельного полка морской пехоты и 107-го пограничного полка. На подходе к гавани было выставлено небольшое число якорных мин, но они были выставлены с малым углублением и во время отлива легко обнаруживались. Гарнизон острова Вольмидо понес тяжелые потери во время обстрелов и бомбардировок, предшествовавших высадке.

Операция «Кромайт» началась утром 15 сентября 1950 года. В первый день были задействованы только подразделения 1-й дивизии морской пехоты на трех участках – «Грин», «Ред» и «Блю». Высадка проводилась в условиях абсолютного господства в воздухе американской авиации. Около 6.30 батальон морской пехоты начал высадку на участке «Грин» в северной части острова Вольмидо. Гарнизон Вольмидо к этому моменту был почти полностью уничтожен артиллерийскими (остров обстреливали 4 крейсера и 6 эсминцев) и авиационными ударами, и морские пехотинцы встретили лишь слабое сопротивление, взяв остров под свой контроль менее чем за час при потере 17 человек ранеными. В середине дня наступила пауза, вызванная отливом. После начала вечернего прилива около 17.30 были высажены десанты на материке – по два батальона на участках «Ред» (возле дамбы) и на «Блю» (юго-восточнее Вольмидо), причем солдаты преодолевали высокую стену набережной по специально подготовленным штурмовым лестницам. На участке «Ред» морские пехотинцы столкнулись с довольно сильной обороной противника, которая остановила их на несколько часов.

К середине дня 16 сентября 1-я дивизия морской пехоты установила контроль над городом Инчхон. В порту Инчхона началась высадка 7-й пехотной дивизии и южнокорейского полка, в это время морские пе-



хотинцы продвигались на север к аэродрому Кимпо. Северокорейская армия попыталась организовать в районе Инчхона контратаку при поддержке танков, но за два дня потеряла 12 танков Т-34 и несколько сотен солдат от действий морской пехоты и авиации. Утром 18 сентября аэродром Кимпо был занят морскими пехотинцами. Сюда перебазировались самолеты 1-го авиакрыла морской пехоты. При их поддержке 1-я дивизия морской пехоты продолжила свое наступление на Сеул. Высадка всех боевых и тыловых подразделений X корпуса завершилась к 20 сентября.

То есть, высадка десанта прошла вполне успешно. Но, как мы уже отмечали подобные десантные операции плавно переходили в общевойсковое наступление, и вот именно на этой стадии у американцев произошел крупный сбой. Наступление велось черепашьями темпами, 32 километра от Инчхона до Сеула американские войска преодолевали 10 дней, только 25 сентября они вышли на окраину корейской столицы. В результате об «окружениях» и «уничтожениях» можно было спокойно забыть. Десантная часть операции увенчалась успехом, а сама операция провалилась с треском.

В октябре 1950 года американцы решили повторить свою попытку, высадив еще один крупный десант, теперь в Вонсане на восточном побережье полуострова. Цель операции была той же самой: совместными действиями армии и десанта отрезать пути отхода северокорейской армии, окружить ее и уничтожить. Высаживать планировалось X армейский корпус общей численностью более 60000 солдат.

Высадку поддерживали более 400 самолетов и 283 корабля и судна. Фактически использовались такие же силы, что и в Инчхонской десантной операции, и такая же их организация, подготовка операции мало чем отличалась от предыдущей. Однако результат получился совсем иной.

10 октября в водах восточного побережья Северной Кореи сосредоточились четыре авианосца, линейный корабль «Миссури», 3 тяжелых крейсера, 2 легких крейсера и до 30 эскадренных миноносцев. Эти соединения подвергли ударам с воздуха и с моря участки побережья и объекты в районе намеченной высадки. Авиация соединения быстроходных авианосцев, крейсера и линейный корабль наносили удары по побережью в Вонсане и прилегающим к нему районам. Обстрел побережья корабельной артиллерией производился сразу вслед за налетами бомбардировочной авиации.

Опасаясь подрыва на минах, корабли не подходили близко к берегу, и стрельбу они вели на значительном удалении с низкой точностью. 10 октября в Вонсан прибыли 6 тральщиков 3-й бригады минно-тральных сил, которые сразу же приступили к тралению основного прохода.

4 тральщика шли с тралами, 1 обозначал границы протрального прохода и 1 расстреливал всплывавшие на поверхность контактные якорные мины. Впереди по курсу тральщиков летел поднятый с крейсера вертолет, производивший поиск мин, поставленных с

**Реактивные истребители «Пантера» авианосца «Филлиппин Си». Полетная палуба покрыта снегом, ноябрь 1951 г.**

малым углублением. С рассвета до наступления темноты 10 октября тральщикам удалось протралить фарватер шириною в 1,5 мили и длиной в 12 миль. За день траления было очищено от мин 18 квадратных миль, в то время как, по расчетам, для противоминного обеспечения высадки десанта и кораблей огневой поддержки в районе их маневрирования следовало протралить площадь в 400 квадратных миль.

Неграмотная организация противоминных действий стала очевидной. Траление не укладывалось в сроки, определенные для высадки десанта. Вдобавок вечером 10 октября поступило сообщение, что вертолетом с крейсера «Вустер» обнаружено минное заграждение из 5 линий, расположенных на намеченном пути движения десанта к берегу. Спасти положение решили нестандартным способом – путем нанесения «авиационного противоминного бомбового удара».

12 октября 47 самолетов палубной авиации были подняты с авианосцев «Филиппин Си» и «Лейте». Самолеты должны были сбросить бомбы двумя полосами длиной по 5 миль, отстоящими одна от другой на 200 метров с интервалом между бомбами также 200 метров. Равномерность распределения бомб предполагалось достичь благодаря двум ведущим самолетам, один из которых уточнял свое место по радиолокатору, другой, находясь под ним, сбрасывал по его сигналам дымовые буйки в точках бомбометания ведомых самолетов.

Американцы считали это новым методом борьбы с минами и полагали, что в результате бомбардировок от детонации взорвутся все мины, поставленные на фарватере, и проход будет свободен. Однако вскоре им пришлось убедиться в том, насколько необоснованны были эти расчеты. По мнению самих американцев, «противоминный удар» не удался из-за плохой организации бомбометания. Волны самолетов оказались сильно (до 5 миль) растянутыми, бомбы сбрасывались по сигналу, подаваемому голосом по радио, дистанция между самолетами поддерживалась с помощью прицелов плохо. Кроме того, все сброшенные дымовые буйки не сработали.

Артиллерийский обстрел намеченных береговых объектов с больших дистанций не привел к желаемым результатам. Система противодесантной обороны в районе порта Вонсан не была подавлена. Крейсерам ОС 95 было приказано войти в бухту Йонхынман для сокращения дистанции ведения огня. Однако вертолет, поднятый с тяжелого крейсера «Рочестер», обнаружил минные заграждения из якорных мин на непосредственных подходах к бухте, поэтому крейсера никуда не пошли.

12 октября американцы предприняли попытку протралить район огневых позиций крейсеров и эскадренных миноносцев. 5 тральщиков шли в строю уступа, прикрываемые 2 эскадренными миноносцами, а впереди по курсу кораблей производил минную разведку вертолет. Вскоре с вертолета поступило донесение об обнаружении минного поля. Шедший головным тральщик «Пайрет», видимо, желая уклониться от обнаруженной мины, повернул резко влево, а затем вправо. Раздался сильный взрыв, корабль осел на корму и быстро затонул.

В это время батареи с острова Синдо открыли огонь по тральщику «Пледж», который шел вслед за

головным. Американцы утверждали, что батареи были хорошо замаскированы, и их огонь оказался внезапным. Тральщик «Пледж» начал ответную стрельбу, но наскочил на мину и тоже затонул.

Тем временем в соответствии с планом операции с 10 по 16 октября производилась погрузка десантных войск. В порту Инчхон грузились на транспорты и танкодесантные корабли 1-я американская дивизия морской пехоты и части южнокорейской морской пехоты численностью 23 000 человек, а в Пусане шла загрузка техники и посадка войск 7-й пехотной дивизии численностью 27 000 человек.

Первый десантный отряд в составе 27 транспортов и 37 танкодесантных кораблей вышел из Инчхона 17 октября. В непосредственном охранении находились английские эскадренные миноносцы и фрегаты. Штабной корабль «Маунт Маккинли» был флагманским. На нем размещалось командование 10-го армейского корпуса. В это же время из Пусана вышел второй десантный отряд, насчитывавший до 50 транспортов и десантных судов в охранении двух авианосцев и кораблей ОС 95.

Еще 2 октября командующий объединением кораблей авиационной и артиллерийской поддержки охранения и ближайшего прикрытия вице-адмирал Страбл отдал приказ о перегруппировке сил на проведение операции, а всем тральщикам 7-го Флота как можно быстрее двигаться к Вонсану, вновь прибывшие противоминные силы подключались к тралению. 18 октября, когда казалось, что вонсанский фарватер полностью очищен от мин, вблизи тральщиков внезапно произошли взрывы – это сработали донные неконтактные мины, реагирующие на магнитное поле корабля. На одной из них подорвался и затонул южнокорейский тральщик YMS. Стало ясно, что путь к порту Вонсан надежно закрыт минами, в том числе неконтактными, а десантные отряды были уже на подходе.

Первое донесение командующего передовыми силами десанта, ответственного за действия противоминных сил, контр-адмирала Аллен Э.Смита, сделанное в адрес начальника штаба ВМС США, потрясло Высшее командование американских вооруженных сил. Оно начиналось словами: «Американский флот утратил господство на море в корейских водах...».

Трудно было представить, чтобы сторона, не имеющая флота, смогла остановить армаду почти из 300 боевых кораблей и транспортов, в составе которой было шесть авианосцев, линкор, пять крейсеров, более тридцати эсминцев. Малочисленный военно-морской флот КНДР насчитывал небольшое число малых охотников, торпедных катеров и тральщиков. Все они были уничтожены в первые месяцы войны.

Для постановки мин использовались подручные средства – рыбацкие кунгасы и шхуны, дооборудованные под минные постановщики. Мины на автомашинах доставлялись в места их хранения, там же осуществлялась подготовка мин к постановке. Затем на повозках, запряженных быками, мины везли к причалу и вручную грузили на постановщики. Шхуны и кунгасы буксировали к месту постановки минных заграждений. Были случаи постановки мин со шхун под парусом, а также с рыбацких гребных баркасов. С наступлением темноты моряки на веслах выходили в намеченный район и сбрасывали мины. Минные поля прикрыва-





**Тяжелый крейсер «Сент-Пол» у берегов Кореи, 1953 г.**

лись огнем береговых батарей, расположенных на островах.

Неподготовленность флота США к решению задач противоминной обороны привела к тому, что, опасаясь потерь в десантных силах, был отдан приказ вернуть один из конвоев в Пусан, а второй оставить маневрировать в районе высадки.

Вместе с тем войска Народной армии 20 октября отступили на север. Вонсан был оставлен, а корабли и транспорты с находящимся на них десантом совершали марш и контрмарш от Вонсана на юг и обратно в ожидании возможности высадки. Только через шесть дней 26 октября вонсанский фарватер был очищен от мин. За это время на транспортах, плотно набитых десантом, началась эпидемия. Только на одном судне «Марин Феникс» тяжелой формой дизентерии заболело 750 человек.

Таким образом, крупная морская десантная операция, спланированная по всем правилам военного искусства, сорвалась. Американцы не могли вторично осуществить план, где предусматривалось окружение и уничтожение северокорейских войск, а их флот оказался абсолютно не подготовленным к борьбе с минами даже при отсутствии серьезного противодействия. Почти 300 кораблей и судов с десантом на борту вынуждены были совершать челночные движения в ожидании окончания траления, на которое затратили 15 суток вместо 5 запланированных. В таких условиях наличие у обороняющейся стороны более сильных воздушных и морских сил могло бы привести к полному разгрому десанта.

Уроки Вонсанской десантной операции напомнили, что с минной угрозой нельзя не считаться. Сразу после этой операции американское военное руководство выдало заказ на разработку новых морских мин, а в следующем году были восстановлены минно-тральные силы ВМС США и заказаны 125 тральщиков. Кстати, с появлением ядерного оружия в США были расформированы минно-тральные силы, а миной как современным морским оружием стали пренебрегать, считая ее оружием вчерашнего дня. Наверное, во время этих операций также сказался приобретенный ранее «синдром Таравы» – боязнь понести ощутимые потери. Он

приводил к искусственному снижению темпа операций и стремлению избежать малейшего риска, но войн без риска и потерь не бывает.

В этой операции впервые в истории в противоминных действиях принимали участие корабельные вертолеты. Несмотря на то что они решали задачи только ведения минной разведки, в Соединенных Штатах был сделан вывод о целесообразности их использования и для уничтожения минных заграждений. После Корейской войны в США приступили к разработке вертолетов-тральщиков и вертолетных контактных и неконтактных тралов.

Если же подвести итоги Корейской войны, то станет ясно: она четко подтвердила то, о чем мы писали ранее. Эпоха классической морской войны завершилась. Дело даже не в том, что у Северной Кореи просто не было флота, и единственный «морской бой» даже не заслуживает столь громкого названия. Он произошел 2 июля 1950 года, когда американский крейсер «Джунго», английский крейсер «Ямайка» и фрегат «Блэк Суон» столкнулись с отрядом корейских катеров. Они потопили 2 торпедных и 2 артиллерийских катера, на том все и закончилось. Правда, корейцы утверждали, будто потопили 2 крейсера империалистических агрессоров, и этот бред охотно повторяли советские военные. Даже в закрытых учебниках военно-морского искусства снова и снова повторялись эти бредни. Здесь вам уже не торпедированный «Тирпиц» и потопленный эсминец, это круче.

Как ни странно, произошло даже одно чисто корейское столкновение. 10 сентября 1950 года южнокорейский сторожевик PC-703 возле острова Хайчжу недалеко от Инчхона перехватил и потопил североокорейский минный заградитель. Это произошло за несколько дней до начала высадки десанта.

В целом, хотя флот и сыграл серьезную роль в ходе Корейской войны, она уже не была решающей, как в войне против Японии. Моряки решали вспомогательные задачи и фактически оказались в подчинении армии. Даже проведенные десантные операции не имели решающего значения, можно было обойтись без них. Главным противником американцев стали корейские мины, на которых подорвались и погибли 5 кораблей – 4 тральщика и буксир. 87 кораблей получили небольшие повреждения в ходе перестрелок с береговой артиллерией.

\* \* \*

Следующим этапным событием стала англо-французская агрессия против Египта в 1956 году, когда союзники применили новый тактический прием при высадке морских десантов. Обратите внимание, после окончания Второй мировой войны область применения флота резко сузилась, ушла в прошлое борьба за господство на море, почти не рассматривалась борьба с вражескими подводными лодками, осталось одно – высадка десантов. Флоты западных стран превратились из боевого инструмента в некую полицейско-карательную силу. Впрочем, пока еще речь шла о высадке крупных сил, десантах оперативного и даже стратегического масштаба. Это все-таки не напоминало посылку ОМОНа для разгона демонстрантов. Пока не напоминало.

В октябре 1956 года после того, как убежденный фашист и Герой Советского Союза Гамаль Абдель Насер объявил о национализации Суэцкого канала, Анг-

Французский линкор «Жан Бар» незадолго до Суэцкого кризиса



Английские авианосцы «Игл», «Бульварк» и «Альбион», октябрь 1956 г.



лия и Франция попытались вернуть уплывающее из рук имущество. Совместно с Израилем они атаковали Египет, причем официальным предлогом стало «обеспечение безопасности судоходства». Началась операция «Мушкетер».

30 октября английские реактивные бомбардировщики нанесли первый удар по египетским аэродромам, а потом к ним присоединились авианосные самолеты – 40 «Си Веномов» и «Си Хоков». Пилоты нашли и расстреляли на земле несколько истребителей МиГ-15 и легких бомбардировщиков Ил-28. Снова зенитный огонь был слабым, а сопротивление в воздухе отсутствовало вообще, все самолеты благополучно вернулись на авианосцы. А ведь египетские самолеты по своим характеристикам были на два порядка выше английских, наверное, все дело в том, кто сидит за штурвалом.

Действия авианосцев 2 ноября начались на рассвете атакой против аэродромов дельты. К налету присоединились «Уайверны», так как предполагаемое сопротивление египетских истребителей оказалось мифом. Подходящих целей становилось все меньше, и к середине дня стало ясно, что превосходство в воздухе завоевано. В этот день зенитным огнем был тяжело поврежден «Си Веном» с «Игла». Так как наблюдатель был тяжело ранен и не мог выпрыгнуть с парашютом, пилоту пришлось возвращаться на авианосец. Шасси не выпускалось, и он совершил посадку на фюзеляж.

В результате ко 2 ноября зона Суэцкого канала оказалась полностью открыта для вторжения союзников, но силы вторжения находились в 4 днях пути и сотнях миль от места действия. Как и во Второй мировой войне, как и в Корейской войне, вторжение целиком зависело от скорости войсковых транспортов. Хотя первоначальную высадку в Суэце могли выполнить парашютно-десантные войска, англичане располагали только 1 батальоном. Французы имели больше войск, которые были лучше оснащены, но англичане колебались, ожидая прибытия сил морского десанта.

Только 5 ноября английские и французские парашютисты высадились в Порт-Саиде, и только на следующий день прибыли десантные суда. Вице-адмирал Пауэр, командовавший авианосцами союзников, для ускорения захвата Порт-Саида предложил высадить 600 морских пехотинцев с «Оушна» и «Тезеуса», чтобы они поддержали парашютистов. Объединенное Командование союзников отказало ему, планируя высадить морской десант 6 ноября, а тем временем 5 ноября израильтяне завершили наступление. Больше они не сковывали силы египтян, которые могли теперь помешать англо-французской высадке. Более важным оказалось то, что мировое общественное мнение начало высказываться против англо-французской интервенции.

Парашютистов союзников поддерживали «Си Веномы», «Си Хоки» и «Корсары» с авианосцев. Своими пушками, ракетами и бомбами они заменяли танки и тяжелую артиллерию, которых не было у парашютистов. Вертолеты с «Альбиона» и «Бульварка» перебрасывали на берег сигареты и пиво, посланные командирами кораблей, и забирали раненых. Ближе к полудню французский транспортный самолет С-47 «Дакота» сел на аэродром, на котором еще кипел бой, выгрузил новую порцию деликатесов, забрал раненых



**Аварийная посадка поврежденного египетской зенитной артиллерией «Си Венома» на палубу «Игла»**

и улетел на Кипр. Пилот собирал информацию о возможности переброски французских подкреплений на аэродром Порт-Саида. Другим визитером в это утро стал «Скайрейдер» с «Альбиона». Он прилетел с подвесными баками, полными воды, которые помогли парашютистам утолить жажду.

Наконец корабли с морским десантом подошли к берегу. На борту легкого авианосца «Оушн» находилась Объединенная экспериментальная вертолетная эскадрилья из 6 «Уирлуиндов» и 6 «Сикаморов». На корабле находилось примерно 300 человек из состава батальона командос и около 600 человек персонала Королевских ВВС. «Тезеус» нес 10 «Уирлуиндов» вертолетной эскадрильи флота, остальных 300 командос и несколько сот человек частей поддержки, в том числе армейских инженеров. Планом предусматривалась высадка 2 батальонов морской пехоты с транспортов на десантных судах. Командос на авианосцах были мобильным резервом, служившим для развития успеха морских пехотинцев, захвативших плацдарм на берегу. Так была потеряна возможность высадки смелого и многообещающего десанта с вертолетов при полном господстве союзников в воздухе.

Первые плавающие транспортеры с морскими пехотинцами выползли на берег 6 ноября в 6.45. Этому предшествовал короткий обстрел берега 3 эсминцами. Крупные корабли, в том числе французский линкор «Жан Бар», были отстранены от решения этой задачи, чтобы уменьшить жертвы среди гражданского населения. 2 батальона морской пехоты и эскадрон армейских танков вышли на берег, преодолев слабое сопротивление противника. Воздушную поддержку оказывали английские и французские истребители.

Через час с палубы «Тезеуса» взлетел первый «Уирлуинд», несущий командира батальона, его начальника штаба и 2 радистов. Намеченный район высадки был затянут дымом, и пилот вертолета нашел другое место. Он посадил машину на стадионе. Однако, как только командос спрыгнули на землю, выяснилось, что стадион занят египетскими солдатами.

Под градом пуль пассажиры вертолета вскарабкались обратно на борт, и машина взмыла вверх. Фюзеле

лаж вертолета пробили 22 пули, лопасти были выщерблены, а пилот легко ранен. Однако вертолет благополучно сел возле западного брекватера порта. Через 10 минут 6 «Уирлуиндов» и 6 «Сикаморов» взлетели с «Оушна», за ними последовали остальные «Уирлуинды» с «Тезеуса».

Армейские «Уирлуинды» с «Оушна» могли поднимать по 5 вооруженных солдат, а флотские «Уирлуинды» с «Тезеуса» поднимали по 7 человек. «Сикаморы» могли поднимать по 3 человека. Каждый боец имел личное оружие, боеприпасы, паек, флягу с водой и боеприпасы для тяжелого оружия. На «Сикаморах» даже были сняты сиденья и бортовые панели, чтобы уменьшить вес. Их пассажиры сидели прямо на полу. Тот, кто находился в центре, держал на коленях 6 минометных мин, а двое других сидели, свесив ноги за борт, и держали по 106-мм противотанковому патрону. Сидевший в центре также отвечал за то, чтобы его товарищи не вывалились наружу. С «Уирлуиндов» тоже были сняты сиденья, двери и окна. Их пассажиры устраивались, как могли. Коммандос стояли с автоматами наготове на случай, если с земли будет открыт огонь.

Один за другим с 3-минутным интервалом вертолеты спускались вниз и зависали на высоте около фута. Коммандос прыгивали на землю в тучах пыли, поднятых винтами. Как только пассажиры оказывались на земле, вертолеты сразу возвращались на авианосцы за новой партией людей и грузов. Эти 22 вертолета высадили 100 человек в первой волне первого в истории «вторжения по вертикали». Один солдат был ранен при посадке и с этим же вертолетом улетел назад. Он попал в корабельный лазарет всего через 19 минут после того, как покинул полетную палубу на вертолете.

Всего за 85 минут были высажены 415 коммандос и выгружены 23 тонны грузов. Во время операции был потерян только 1 вертолет. У «Уирлуинда» с «Тезеуса» кончилось горючее, и он плюхнулся в воду возле борта авианосца. Корабельный катер быстро спас пилота и 3 раненых, находившихся на вертолете. Потери среди коммандос, высаженных вертолетами, были невелики. В воздухе англичане потеряли 2 «Си Хока» и 2 «Уайверна», сбитые зенитным огнем, но все 4 пилота были спасены. Французские авианосцы потеряли 1 «Корсар», сбитый зенитным огнем. Египетские потери в людях и технике были тяжелыми. Только во время боев в Порт-Саиде было убито 650 человек и ранено около 900.

Англо-французские войска быстро продвигались вперед, и лишь перемирие, которого потребовала ООН, остановило их наступление в полночь на 7 ноября. Зона канала не была оккупирована войсками союзников. Действия англо-французских войск на суше длились менее 2 дней. С 31 октября, когда было приказано начать операцию «Мушкетер» до 5 ноября, когда были сброшены парашютисты, война проходила целиком в воздухе. Господство в воздухе было захвачено менее чем за день, однако ни эту войну, и никакую другую, нельзя выиграть только в воздухе.

Плохо спланированная Суэцкая кампания снова подтвердила значение авианосца в «ограниченной войне». Она также продемонстрировала эффективность авианосцев с угловой полетной палубой («Альбион», «Бульварк», «Игл») и вертолетоносцев («Тезеус», «Оушн»). Авианосцы поддерживали великолепный



**Вертолеты «Уирлуинд» перебрасывают английских десантников с борта авианосца «Тезеус» в Порт-Саид**



**Вертолет «Уирлуинд» авианосца «Оушн» перебрасывают английских десантников в Порт-Саид**

темп вылетов при минимуме летных происшествий. Но более важным было то, что Суэцкий конфликт подтолкнул английское правительство к созданию сил, способных провести немедленное вторжение даже в мирное время в случае необходимости, чтобы избежать начала даже ограниченной войны. Становым хребтом этих сил должны были стать ударные авианосцы и вертолетоносцы.

Из уроков операции можно также отметить следующие. Она стала первой, в которой был использован вертикальный охват. Парашютные десанты до сих пор не приносили особого успеха, так как солдаты приземлялись где попало, и не было возможности обеспечить доставку тяжелого вооружения. Вертолет все это позволял, но стала совершенно очевидной потребность в специальных вертолетах с большой грузоподъемностью. Больше не годились спешно мобилизованные машины, построенные по принципу «просто так, чтобы только летало». А флот сделал выводы: переоборудованный вертолетоносец — это хорошо, но вертолетоносец специальной постройки гораздо лучше. Повторялась старая история с авианосцами, которые в 1930-х годах были просто переделками бывших линкоров. Теперь бывшие авианосцы уступали дорогу специализированным кораблям, вроде американских вертолетоносцев типа «Иводзима».

# Эпоха ракет

В конце 1950-х годов исполнилась-таки розовая мечта многих поколений адмиралов – флот получил возможность самостоятельно решать исход войны, не прибегая к помощи презренных армии и авиации. Помните: «Британская армия есть всего лишь снаряд, выпускаемый британским флотом»?! Но решающий удар наносил все-таки этот снаряд. И если в эпоху линкоров флот мог играть лишь тактическую роль в операциях на суше, а в эпоху авианосцев уже оперативную, но никак не больше, то теперь он получил стратегическое оружие. Правда, для этого флоту пришлось уйти под воду.

Кстати, события этого периода исключительно интересны с точки зрения развития военного кораблестроения и не очень интересны в плане развития военноморского искусства. Более того, можно сказать, что оно начало ускоренно деградировать, тенденция, появившаяся в конце Второй мировой войны постепенно крепла и расширялась, причем ей способствовало именно появление новых классов кораблей.

Но давайте обо всем по порядку. Авианосцы уже давно считались основным классом кораблей, однако Корейская война выявила их вопиющую неадекватность современным требованиям. Появление реактивной авиации разом записало в устаревшие многочисленные авианосцы типа «Эссекс», составлявшие основу американского флота. Они не могли обеспечить базирование новых машин, причем сразу по многим причинам. Первая и самая простая – резко возросшие габариты самолетов, которые перестали вписываться в низкие ангары. Прожорливые реактивные двигатели требовали больше топлива, а емкость цистерн была ограниченной. Эти же факторы негативно отразились и на перспективах больших авианосцев типа «Мидуэй», которым требовалась серьезная модернизация, чтобы обеспечить действия реактивных самолетов. Можно сказать, что корабли типа «Мидуэй» стали аналогом вершины линии развития 12-дюймовых дредноутов,

этаким авианесущим «Азинкуром». Красиво, грозно, но... вчерашний день, и сражаться с «Айрон Дюком», а тем более «Куин Элизабет» уже не может. И если эти авианосцы кое-как удалось приспособить под первые поколения реактивных самолетов, то базировать на них «Фантомы», «Интрудеры» и «Иглы» уже не получалось.

Поэтому американский флот заложил серию качественно новых авианосцев типа «Форрестол», которым предстояло на долгие годы вперед сделаться главным кораблем US Navy. Их водоизмещение в полтора раза превышало водоизмещение «Мидуэев», емкость цистерн авиатоплива увеличилась на 70% и так далее. Совершенно обязательными стали 4 катапульты, чтобы помочь стартовать тяжелым самолетом. Более того, впервые авианосцы были спроектированы с учетом возможного роста габаритов и веса будущих самолетов. В этом смысле корабли стали знаковыми – впервые при проектировании были учтены возможные **будущие** требования. Именно это позволило авианосцам типа «Форрестол» продержаться в строю неслыханно долго – до 1990-х годов, когда они были списаны, причем не по причине моральной устарелости, а в силу чисто физического износа, когда ремонт был уже нецелесообразен. Все модернизации сводились к установке новой электроники и замене артиллерийских орудий пусковыми установками ЗУР. На этих кораблях впервые были изначально запроектированы хранилища ядерного оружия.

А судьба многочисленных «Эссексов» была незавидна. Часть из них превратилась в противолодочные авианосцы, некоторые были переоборудованы в вертолетоносцы, а кто-то просто пошел на слом. То же самое ждало многочисленные легкие и эскортные авианосцы.

Но вот что интересно, еще до того, как вошел в строй корабль мечты американских адмиралов (а головной авианосец этого типа «Форрестол» был принят флотом 1 октября 1955 года), в составе флота появился другой корабль, который открыл новую страницу в истории кораблестроения и в конечном счете едва не привел к ликвидации авианосцев. 22 апреля 1955 года американский флот получил свою первую атомную подводную лодку «Наутилус». Она не отличалась ни выдающимися характеристиками, ни очень сильным вооружением, она отличалась только силовой установкой – пар для турбин вырабатывал атомный реактор. Самое странное, что американцы по неизвестной причине не сразу перешли к обводам истинно подводной лодки, напоминающей гигантскую рыбу, сохранив форму корпуса ныряющей лодки, которая большую часть времени следует в надводном положении. Лишь атомные лодки типа «Скиппджек» отвечали этим требованиям.

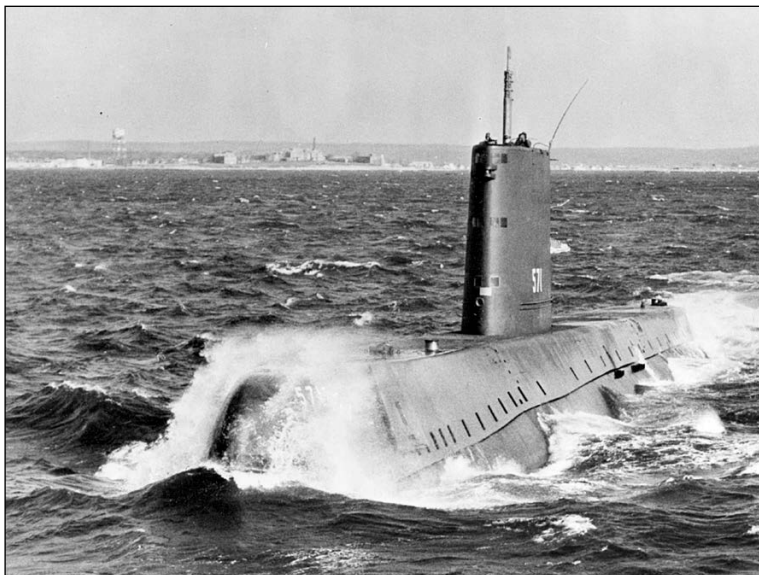
**Американский авианосец «Форрестол» на испытаниях, сентябрь 1955 г.**





**Первая в мире атомная подводная «Наутилус» во время прохождения испытаний, январь 1955 г.**

Чуть позднее, примерно в 1960 году, началось бурное развитие ракетного оружия. Конечно, управляемые реактивные снаряды появились уже в конце Второй мировой, но в то время они были ненадежны и слишком дороги. Но теперь они становятся совершенно обязательной деталью конструкции каждого военного корабля. Сначала, разумеется, начинаются переоборудования старых кораблей, так появляется целая группа американских крейсеров УРО. На легких и тяжелых крейсерах вместо части башен главного калибра устанавливаются зенитные комплексы «Терьер» и «Тэйлос». Рекордсменом становится группа крейсеров типа «Олбани», которая лишается всего артиллерийского вооружения. Но эти корабли



**Первый в мире ракетный крейсер «Бостон»**

только прокладывают дорогу новому классу – фрегатам УРО. Собственно, эти корабли, стыдливо названные фрегатами, на самом деле по водоизмещению уже догнали старые крейсера.

Одновременно происходит еще одна маленькая революция в военном кораблестроении. В качестве двигателей вместо долго и хорошо служивших турбин и дизелей появляются газовые турбины. Мы не будем разбирать сравнительные достоинства и недостатки различных систем, скажем только, что газовые турби-





*Американский ракетный  
крейсер «Олбани»*

ны и сегодня устанавливаются на большинстве кораблей. Причем если раньше они устанавливались на относительно небольших кораблях, то теперь англичане планируют установить их на своих новых авианосцах типа «Куин Элизабет», которые будут иметь водоизмещение около 65 000 тонн.

Однако в этот же самый период адмиралы наконец получают вожделенную игрушку, к которой так долго рвались – ядерное оружие. Сначала появляются авианосные самолеты, способные нести атомные бомбы, а в том же 1960 году рождается кошмар всех времен и

народов – атомный подводный ракетно-сец. Если авианосец мог действовать лишь по целям в прибрежной зоне, то баллистические ракеты подводных лодок могли поразить любую цель в глубине континента. Впервые в своей многовековой истории флот получил возможность самостоятельно, без участия армии и ВВС, решить исход любой войны. При этом флот также переориентируется на борьбу с гражданским населением, а не с вооруженными силами противника. Ядерные баллистические ракеты всегда были предназначены для ударов по городам, а не военным городкам.

И здесь сразу возникает вопрос, на который адмиралы не могли дать внятный ответ: если расчет делается на тотальную ядерную войну, зачем, собственно вообще нужен надводный флот? В такой войне нет ни господства на море, ни борьбы на коммуникациях. Да и судьба стратегической авиации оказалась под вопросом. В 1950-х годах стратегия Соединенных Штатов делала ставку на стратегические бомбарди-

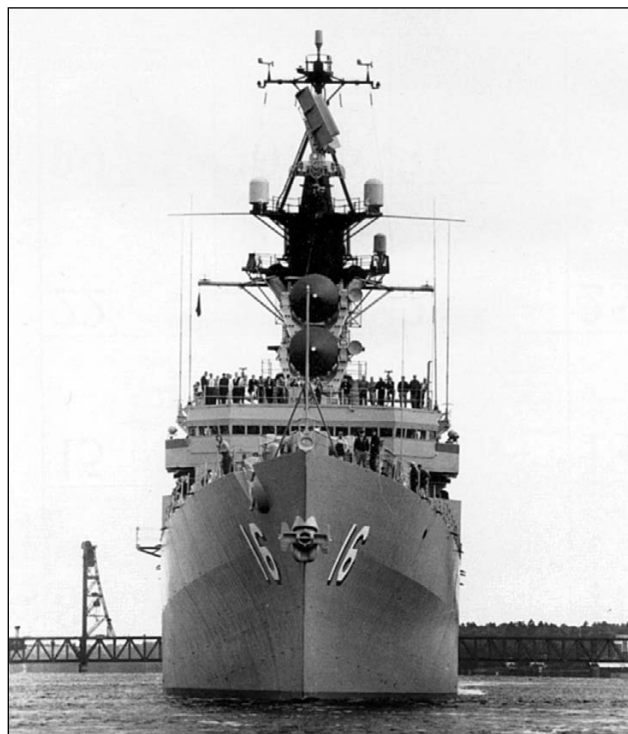
ровщики, но кому они понадобятся после массированных ракетных залпов? Количество подводных ракетно-носцев стремительно растет, и перспектива вырисовывается самая мрачная. Война превращается в обмен ракетно-ядерными ударами, когда не то что флот, но и армия не особенно нужна, занимать выжженную дотла радиоактивную пустыню себе дороже будет. Про ядерную зиму в те годы пока еще никто не догадывался, но все-таки мир несколько раз подходил к опасной грани, например, во время Карибского кризиса. Нет, совершенно не случайно в те годы родился термин «оверкилл» – «сверхубийство», который предельно точно предсказывал перспективы Третьей мировой войны.

Если сначала адмиралы еще рассматривали какие-то варианты обеспечения действий подводных ракетно-носцев, то быстрое совершенствование баллистических ракет сделало это совершенно излишним, им уже не требовалось выходить в океан, и в случае возникновения критической ситуации ракетные пуски могли производиться прямо из Чесапикской бухты или Авачинской губы. Но, к величайшему счастью, до этого не дошло.

И в том же начале 1960-х годов произошло еще одно важное событие: появились надводные корабли с атомными силовыми установками. Сначала это был авианосец «Энтерпрайз» и специально под него построенные крейсер УРО «Лонг Бич» и фрегаты «Бейнбридж» и «Тракстан», а потом атомные корабли начали строиться серийно. В общем, за какие-то 5 – 7 лет облик флота изменился до неузнаваемости, эта революция была гораздо более глубокой, чем «дредноутская» или «авианосная».

\* \* \*

Советский флот в эти годы также бурно развивался, он превратился в океанский и ракетно-ядерный, однако при этом изначально был сориентирован на пассивную оборонительную стратегию. Почти все кораб-



*Американский ракетный фрегат «Леги» вскоре после  
вступления в строй*

*Американский ракетный крейсер «Лонг Бич»*



ли проектировались и строились для противодействия американскому флоту. Особенно показательной в этом плане была «авианосцебоязнь» советских адмиралов, когда, начиная с ракетных крейсеров проекта 58, советский флот штамповал одного «убийцу авианосцев» за другим, и завершилось все созданием крейсеров проекта 1164. Но мало того, под эту же задачу было создано несколько серий подводных лодок, приходится напомнить, что в начале 1960-х годов термин «крылатая ракета» означал нечто иное, чем сегодня, тогда это были практически исключительно противокорабельные ракеты.

Однако остаются некоторые сомнения. Предположим, что наши противокорабельные ракеты действительно так хороши, как в этом уверяют справочники. И они вполне могли пригодиться для борьбы с авианосным соединением периода Второй мировой войны. Однако с тех пор много воды утекло, и на вооружении американских авианосцев появились самолеты РЛД. Сначала это был E1 «Трейсер», затем E2A «Хокай», который уже мог обнаруживать цели на расстоянии 300 миль, к ним следует добавить базовые патрульные самолеты ДРЛО. И какие шансы остаются у советского ракетного крейсера подойти на дистанцию залпа? Бо-



*Пусковая установка зенитных ракет «Талос» крейсера «Лонг Бич», 1961 г.*



**Ракетный крейсер проекта 58 «Варяг»**

нет что-то делать. Так что сказки о «миролюбивой политике Советского Союза» так и остаются сказками. Прочитируем известную книгу В. Кузина и В. Никольского:

«Таким образом, кратко морская стратегия СССР, разработанная к середине 1960-х годов фактически сформулировалась следующим образом:

Флот СССР должен в любых вариантах развития быть способным совместно с другими видами вооруженных сил уничтожить своими МСЯС наземные объекты на территории противника и нанести парализующий удар по морскому компоненту ядерных сил противника для **предотвращения** ядерного удара по территории страны, что и являлось его вкладом в задачу отражения агрессии против СССР и его

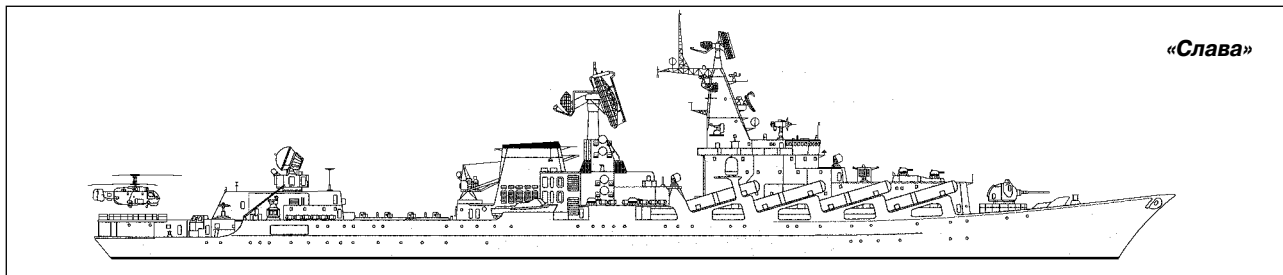
союзников. Основной формой ведения боевых действий являлось нанесение ракетных и ракетно-ядерных ударов. Естественно, этой стратегии было подчинено и кораблестроение. Созданный в соответствии с этой стратегией ВМФ СССР мог эффективно выполнить свои задачи только в ядерной войне с НАТО».

Еще более отчетливо этот курс на неспровоцированную агрессию прослеживается в постоянном слежении старых артиллерийских крейсеров за американскими авианосцами. При этом никто не задавал себе простой вопрос: что будет делать этот крейсер после того, как авианосец поднимет в воздух свои самолеты? Салютовать им? Отсюда следует совершенно однозначный вывод: это слежение было организовано из расчета на превентивное неспровоцированное нападение. Авианосец следовало повредить, а по возможности и вообще утопить еще до того, как он нач-

Все четко и недвусмысленно. В результате наши адмиралы оказались даже большими ястребами, чем американские. Те все-таки предусматривали возможность ведения «полутора войн», то есть большой ядерной и маленькой обычной. Наши адмиралы ничего, кроме тотального обмена ядерными ударами не видели. Часто пишут о разногласиях между армией и флотом.



**Советский ракетный крейсер проекта 1164 «Москва»**



**«Слава»**

том, да ничего подобного. Адмиральские взгляды прекрасно укладывались в рамки доктрины Малиновского о превентивном ядерном ударе.

В эти же рамки прекрасно укладывается история проектирования супер-торпеды Т-10 с боеголовкой в 10 мегатонн, предназначенной для стрельбы по береговым целям. Рассказывают, что когда будущий миротворец академик Сахаров предложил этот проект адмиралам, те пришли в ужас и гордо заявили, что они военные моряки, а не людоеды. Но ведь в то же самое время военные моряки совершенно спокойно вели разработку баллистических ракет... Смотри выше. К началу 1980-х годов наш флот обогнал американский и по количеству ракетных подводных лодок, и по количеству баллистических ракет на них.

Но далеко не все обстояло гладко в королевстве Датском, в смысле, Советском ВМФ. Мы уже писали, что вряд ли когда-то появится правдивая и полная история его развития в послевоенный период, потому что слишком многое скрыто в секретных архивах, и не меньше не доверялось даже им. Мы уже писали о том, что до сих пор не установлены **истинные** пределы влияния министра Судпрома Б. Бутомы на кораблестроительные программы. Вообще наша военная промышленность была и остается предметом загадочным. Сейчас практически все забыли, а молодые исследователи и просто не знают о грандиозном шпионском скандале, разразившемся в конце 1980-х годов. Тогда КГБ провел блестящую операцию, сумев купить в Японии и вывезти в Советский Союз уникальный прецизионный фрезерный станок, который использовался для обработки лопастей винтов подводных лодок. Тайно вывезти многотонную железную дуру – это надо суметь! Тогда знаменитый комитет КОКОМ, созданный именно для недопущения подобных случаев, наложил суровые санкции на фирму, о чем наша пресса писала с нескрываемым ехидством. Но никто не заметил мрачного вывода, который следовал из этой истории. Сама советская промышленность подобные станки строить не могла, и качество изготовления винтов десятков подводных лодок было отвратительным. Кстати, это была еще одна причина, по которой они заработали нелестное прозвище «ревущие коровы». Хотя в то же самое время она сумела наладить строительство подводных лодок с титановыми корпусами, которые по ряду характеристик заметно превосходили американские.

\* \* \*

В общем, история развития военно-морского флота в эпоху научно-технической революции это очень увлекательный предмет, требующий особого рассмотрения, даром, что ли, книга Кузина и Никольского имеет объемом 650 страниц! Но нас интересует также боевое применение флотов в этот период, а вот как раз оно оказалось совершенно неинтересным и примитивным. Нет, флот, особенно американский, не простаивал, одно его участие во Вьетнамской войне чего стоит. Но мы ведь совершенно неспроста упомянули пресловутую доктрину «полутора войн». Для американских адмиралов это была маленькая и совершенно необязательная война, скорее даже учения в условиях, приближенных к боевым. Вот морским летчикам приходилось тяжело, они вместе со своими коллегами из армейских ВВС учились преодолевать массированную ПВО, построенную



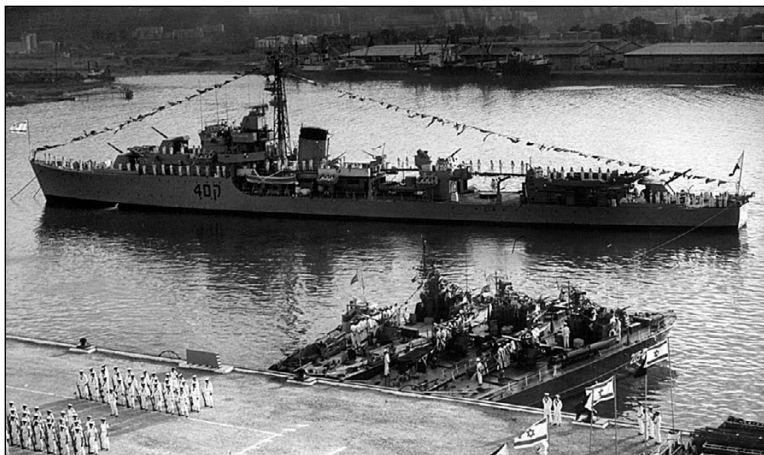
**Египетский эсминец «Ибрагим аль-Ауал», взятый 30 октября 1956 г. на бордаж десантной группой израильских моряков**

вокруг зенитно-ракетных комплексов, осваивали полеты в сложных погодных условиях, но ведь все это не является предметом рассмотрения нашей книги. А действия флота сводились к одному примитивному, повторяющемуся маневру. По Тонкинскому заливу ездили передвижные аэродромы, время от времени поднимающие самолеты. Приняв вернувшуюся ударную группу, аэродром ехал дальше. Несколько обстрелов побережья были проведены американцами, скорее всего, просто от скуки, потому что никаких результатов они принести не могли. Но все-таки ниже мы немного поговорим об этом.

Да, имели место стычки с использованием ракетного оружия, в частности, у нас очень любят писать о потоплении израильского эсминца «Эйлат». Кстати, он оказался вовлеченным в две интересные операции. 30 октября 1956 года египетский эсминец «Ибрагим аль-Ауал» приблизился к израильскому побережью с целью обстрела Хайфы. В ходе морского боя египетский эсминец был поврежден артиллерийским огнем орудий эсминца «Эйлат», а затем взят на бордаж десантной группой израильских моряков. Захваченный египетский эсминец был уведен в Хайфу, где прошел ремонт, а затем был принят в состав ВМФ Израиля под именем эсминца «Хайфа». Случай, совершенно беспрецедентный в истории современных войн, он доказывает, что воюют все-таки люди, а не корабли.

А 10 лет спустя произошло прямо противоположное. 20 октября 1967 года, эсминец «Эйлат» отправился в очередной патрульный рейд. 21 октября в 17.30, когда корабль находился примерно в 14 милях от





**Израильский эсминец «Эйлат»**

Порт-Саида, двум ракетным катерам класса проекта 183-Р было приказано атаковать его. Каждый катер нес по две ракеты П-15 дальностью 40 км. Получив от береговых постов наблюдения данные о цели, на курсе сближения катера произвели двухракетный залп по эсминцу. На «Эйлате» ракеты были замечены на дистанции 6 миль, их курс был явно мимо эсминца. Однако вскоре головки самонаведения ракет захватили цель, прошла команда на коррекцию траектории, и они направились к «Эйлату». Капитан эсминца принял попытку уклониться: изменил курс, увеличил скорость, приказал открыть заградительный огонь из 40-мм зенитных автоматов. Однако изделия главного конструктора А. Березняка (МКБ «Радуга») надежно держали цель и стремительно приближались. Первая ракета попала в надстройку, а через несколько секунд вторая поразила машинное отделение. Эсминец потерял ход, на нем возник пожар. Аварийные партии начали бороться за живучесть корабля, однако, когда огонь был потушен, катера повторили ракетную атаку. Еще одна ракета попала в кормовую часть «Эйлата», он начал стремительно тонуть. Капитан приказал покинуть корабль и, когда он почти весь погрузился, его поразила четвертая ракета.

Но наши авторы придают этому мелкому эпизоду чрезмерное значение. 10 апреля 1940 года британ-

участвовали 3 ракетных катера 25-й эскадры ракетных катеров, их прикрывали два корвета и сопровождал эскадренный танкер.

Индийские корабли вышли в район в 250 милях южнее Карачи и оставались там, пока не начало темнеть. После этого ракетные катера осторожно подошли к Карачи на расстояние 70 миль, что прекрасно говорит о состоянии пакистанской авиаразведки. Радаром были обнаружены две цели – в 45 милях на NW и 42 милях на NO. Катер «Ниргат» выпустил первую ракету по патрульному эсминцу «Хайбер», и она попала ему в районе кубрика электриков в 22.45. На эсминце обнаружили приближающуюся ракету, но приняли ее за самолет и обстреляли из зенитных автоматов. Эсминец отправил паническую радиограмму: «Атакован вражеским самолетом. Попадание в КО № 1. Потерял ход». Видя, что цель держится на воде, «Ниргат» в 22.49 выпустил вторую ракету, которая попала в котельное отделение № 2, после чего эсминец быстро затонул.

Катер «Ниргат» в 23.00 выпустил ракеты по транспорту «Венус Челлендж» и сопровождавшему его эсминцу «Шах Джахан». Обе цели были поражены. Индийская разведка утверждала, что «Венус Челлендж» перевозил боеприпасы, купленные у американцев, и действительно, транспорт взорвался и мгновенно затонул, эсминец получил серьезные повреждения и был отправлен на слом. Катер «Виир» выпустил ракету по тральщику «Мухафиз», который просто разлетелся в пыль, даже не успев сообщить об атаке.

После этого «Нипат» двинулся дальше, его целью было нефтехранилище Кемари, расположенное в 14 милях южнее гавани. Он выпустил две оставшиеся ракеты, хотя одна из них не сработала. Зато вторая взорвала несколько баков, вызвав сильный пожар. Операция «Трайидент» завершилась огромным успехом индийского флота.

После этого индийские ВВС нанесли бомбовый удар по нефтехранилищу, а вслед за этим повторную атаку провел флот – операция «Питон». На этот раз ра-



**Пуск крылатой ракеты «Термит» с ракетного катера проекта 205**

кетами стрелял катер «Винаш», и снова индийцам сопутствовал успех. Одна ракета попала в нефтехранилище с предсказуемым результатом; вторая потопила панамский танкер «Галф Стар», третья – британское судно «Харматтан»; четвертая – серьезно повредила пакистанский танкер «Дакка», который тоже не стали восстанавливать. Всего в ходе этих операций было уничтожено до 50% пакистанских запасов нефти, что повлияло на способность Пакистана продолжать войну.

А затем 7 октября 1973 года состоялся первый в истории бой между ракетными кораблями. Его можно было бы считать таким же знаковым событием, как бой в Коралловом море, если бы не одно маленькое «но». В нем снова участвовали всего лишь катера. Да, разумеется, ракетный катер показал, что он является маленькой, но ядовитой змейкой, и Советский Союз настраивал превеликое множество таких кораблей. Однако каковы были перспективы их использования в реальной войне? Вы всерьез будете утверждать, что американцы намеревались отправить в Финский залив авианосную ударную группу во главе с «Энтерпрайзом» для налета на Ленинград с последующей высадкой десанта на острове Котлин, и там береговой противокорабельный ракетный комплекс «Рубеж» уже покажет агрессору кузькину мать? Или наоборот, ракетные катера проекта 205 пересекут океан, войдут в реку Потомак и разгромят Белый дом? Нет, как все малые корабли, ракетные катера имели невысокую боевую ценность и пригодны были только для малой войны.

Но мы отвлеклись. Израильцы сделали выводы из потери «Эйлата» и сначала заказали во Франции несколько ракетных катеров, а потом начали строить их сами. Сейчас уже мало кто помнит, но Франция отказалась передавать Израилю 5 построенные катера типа «Саар 3», и тогда разведка Моссад просто угнала их из Шербурга. Конечно, французы могли перехватить катера в Средиземном море, но не стали нагнетать обстановку.

Начиная войну Йом-Киппур, израильское командование поставило флоту задачу уничтожить главную ударную силу сирийского флота – ракетные катера. Сильно осложняло задачу то, что ракеты «Габриэль»,

которыми были вооружены израильские катера, имели вдвое меньшую дальность, чем П-15, но это не останавливало израильтян, и те самые 5 катеров направились к порту Латтакия. Первым им попался сирийский торпедный катер К-123, который был потоплен артиллерийским огнем. Затем израильтяне столкнулись с дозорным тральщиком «Ярмук», который уже был потоплен ракетами «Габриэль». И в 23.30 израильский отряд обнаружил 2 катера типа 183-Р и один типа 205. Сирийцы, как и предполагалось, выпустили свои ракеты с большой дистанции, но умелое маневрирование и дипольные отражатели позволили израильтянам избежать попаданий. Зато сирийцы попали в стоящие на рейде Латтакии греческое и японское суда.

Израильтяне продолжили сближение и выпустили 5 ракет, поразив все три цели. Два катера сразу затонули, а третий был поврежден и попытался удрать, но его догнали и расстреляли артиллерией. А буквально на следующую ночь состоялся бой с египтянами.

В ночь на 9 октября 6 израильских катеров (один обычный) направились к порту Дамietta. Но около полуночи на западе около Балтима были обнаружены неизвестные цели. Израильтяне развернулись полумесяцем и пошли навстречу противнику. Описание дальнейших событий в советском и израильском вариантах резко расходится. По советским данным 4 египетских катера выпустили ракеты по низколетящим вертолетам, приняв их за корабли, и ракеты безвредно упали в море. Израильтяне утверждают, что по приказу командира отряда два северных катера немедленно выпустили облако диполей, и оно увело египетские ракеты в сторону. Израильтянам потребовалось 25 минут, чтобы сократить расстояние (напомним, П-15 имела дальность полета на 12 миль больше, чем «Габриэль»), после чего было выпущено 5 ракет. В

**Израильский ракетный катер типа «Решеф» («Саар-4»)**



этот момент на одном из катеров произошла поломка машины, и он потерял ход. Все израильские ракеты попали в цель, и 3 катера были потоплены, хотя один опять пришлось добывать артиллерией, благо катера типа «Саар» были вооружены 76-мм орудиями. Поврежденный мотор был исправлен, и все израильские катера вернулись в базу.

А дальше начинается самое интересное. Советским историкам ну очень хочется покарать сионистских агрессоров, и тогда начинаются сказки про потопленный при возвращении израильский катер. Ничего удивительного в этом нет, чего их, супостатов жалеть? Бедка заключалась в том, что израильский флот был ну уж очень маленьким, в нем даже катера имели персональные названия. Итак, израильский флот имел: 2 катера «Саар 1», 3 катера «Саар 2», 6 катеров «Саар 3» и 2 катера «Саар 4». Вопрос серьезному историку М. Доценко: как из 11 катеров потопить 12 («Потопленные. Боевые повреждения кораблей после 1945 г.», стр. 43), да еще так, чтобы израильтянам еще кое-что осталось поплавать?! Названия, как говорится, в студию. И что в 1980 году купил флот Чили? Призраки потопленных катеров? Впрочем, о чем это мы, если уж в Корею целые крейсера топили, то катера и подавно можно.

\* \* \*

Есть какая-то злая ирония судьбы в том, что война, исход которой целиком и полностью решился в боях на земле и воздухе, началась столкновением на море. Но история Тонкинского инцидента оказалась сложной и запутанной, она нашпигована ложью, причем лгали обе стороны.

Летом 1964 года южно-вьетнамские командос начали серию рейдов против военных сооружений на побережье Северного Вьетнама. Американский флот ковенно их поддерживал, поэтому вероятность взрыва постепенно повышалась. Помните, как выразился слесарь-интеллигент из «Двенадцати стульев»? «Согласие есть продукт при полном непротивлении сторон». Обе стороны жаждали войны, и она началась. 31 июля 4 южно-вьетнамских катера обстреляли Хон Ме на островах Хон Ни у побережья ДРВ. Американский эсминец «Мэддокс» наблюдал за происходящим издали, так как в рамках операции «Десото» вел радиоразведку в этом районе.

Поэтому не стоит особо удивляться тому, что вечером 2 августа «Мэддокс» столкнулся с 3 северо-вьетнамскими катерами. Американцы утверждают, что находились в нейтральных водах и были атакованы, вьетнамцы сначала это отрицали. Эсминец дал предупредительный выстрел, в ответ на это катера открыли огонь из крупнокалиберных пулеметов и выпустили торпеды. После этого «Мэддокс» начал бой всерьез, эсминец выпустил 280 снарядов и, как полагают американцы, потопил один катер. На помощь были вызваны истребители F-8 «Крусейдер» с авианосца «Тикондерога», которые также атаковали катера. Один самолет был поврежден, в эсминец попал 14,5-мм снаряд. 4 вьетнамских моряка погибли, 6 были ранены. Только в 1995 году бывший министр обороны ДВР Во Нун Зиап при встрече с бывшим министром обороны США МакНамарой признал факт атаки американского корабля.

Сначала американцы не придали особого значения инциденту, «Мэддокс» продолжил патрулирование, но



**Палубная команда подвешивает неуправляемые ракеты «Зуни» под крыло «Крусейдера», авианосец «Тикондерога», август 1964 г., Тонкинский кризис**

на помощь ему был прислан эсминец «Тэрней Джой». В результате 4 августа имел место второй инцидент, в ходе которого американцы противника не видели и стреляли только по отметкам на экранах радаров. В результате конгресс США принял резолюцию, которая разрешила президенту Линдону Джонсону использовать силу, чтобы помочь Южному Вьетнаму отразить коммунистическую агрессию.

В 2005 году американское Агентство национальной безопасности рассекретило свои документы, касающиеся Тонкинского инцидента. Из них стало ясно, что американская разведка сама не верит в присутствие катеров ДРВ в спорном районе 4 августа. МакНамара в своей книге «Туман войны» также допустил, что атака 4 августа не имела места. Вот так общими усилиями Соединенные Штаты и Северный Вьетнам развязали долгую и кровопролитную войну. Самое странное, что американцы выдумали фальшивый предлог для вполне законной цели, ведь регулярная армия ДРВ действительно постоянно вела боевые действия на территории Южного Вьетнама, и коммунистическая



**Старт штурмовика «Скайхок» с авианосца «Корал Си», побережье Вьетнама, март 1965 г.**

агрессия являлась доказанным фактом. В так называемом «весеннем восстании» 1972 года участвовали 14 дивизий и 26 бригад Вьетнамской народной армии, а в 1975 году в Сайгон первым вошел 203-й танковый полк ВНА. Какие там, к черту, партизаны... Впрочем, к морской войне все это не имело решительно никакого отношения.

Началась самая длинная война Соединенных Штатов, которая флоту не принесла ничего, кроме разочарований. Более того, сама война резко отличалась от всего, чем приходилось заниматься ранее. Флот наладил патрулирование вдоль всего побережья Южного Вьетнама, чтобы предотвратить переброску туда войск и оружия морем. Это ему удалось, но успешная блокада побережья, как выяснилось, ничего не дала. Коммунистов никогда не интересовали буржуазные условности типа международного права и суверенитета, и знаменитая «тропа Хо Ши Мина» прошла по территории Камбоджи.

Хотя американцы сначала всерьез опасались вмешательства китайского, а то и советского флота, довольно быстро выяснилось, что никто даже в мыслях не держит оспаривать их полное и безоговорочное господство на море. Осталось лишь как можно удачнее его использовать. Главная ударная сила флота – авианосцы – действовала в двух районах: «Янки Стейшн» и «Дикси Стейшн» у берегов Северного и Южного Вьетнама соответственно. Авианосцы болтались там определенное время, пока авиация наносила удары по целям на берегу. Когда я писал, что авианосцы превратились в некие аэродромы на колесах, которые привозили в нужное время в нужное место, и все это ничуть не напоминало классическую морскую

войну, кое-кто с этим не согласился. Но давайте обратимся к профессионалу и участнику событий. Вице-адмирал Малкольм Кэгл пишет: «Авианосцы использовались, как плавучие аэродромы... Ударные авианосцы действительно можно было так использовать, Корея и Вьетнам это ясно доказали. Но это производилось, несмотря на то, что главной задачей ударных авианосцев было помочь флоту в решении его первоочередной задачи – установления господства на море. Поддержка сухопутных операций это второстепенная, вспомогательная задача».

Действительно, самым памятным для американских авианосцев стало участие в массированных бомбардировках Северного Вьетнама. Уже к концу 1966 года американская авиация (морская и сухопутная) совершила 148 000 вылетов и сбросила 128 000 тонн бомб. К концу 1967 года на Северный Вьетнам обрушилось больше бомб, чем на Японию в годы Второй мировой войны. Но победа осталась такой же недостижимой, как и в начале войны. К тому же американских летчиков связывали многочисленные запреты, изобретенные политиками в Вашингтоне. В частности, были запрещены бомбежки Ханоя и Хайфона. Интересно, что в июле 1966 года советское Министерство морского транспорта не без раздражения заметило, что вьетнамцы совершенно откровенно затягивают разгрузку судов в Хайфоне, «очевидно веря, что чем больше судов там находится, тем ниже вероятность американских бомбардировок. Более того, они совершенно намеренно ставят советские суда в самые

**Авианосец «Франклин Д.Рузвельт» в Тонкинском заливе, сентябрь 1966 г.**





**Вертолетоносец «Иводзима» у берегов Вьетнама**

опасные места (например, рядом с зенитными батареями), чтобы таким образом их обезопасить».

Пересказывать историю действий американских авианосцев мы не станем, она достаточно подробно описана в другой нашей книге. Приведем лишь несколько мелких фактов. В ходе боев американская авиация несла тяжелые потери, например, авианосец «Орискани» с июля по октябрь 1967 года потерял 40% своей авиатруппы. Одна из его эскадрилий штурмовиков А-4 «Скайхок» была практически полностью уничтожена, потеряв 12 самолетов из 14.

Сами корабли пострадали не от действий противника, таковых просто не было, а в результате несчастных случаев, причем пострадали довольно серьезно. Первым в ночь на 26 октября 1966 года пострадал как раз «Орискани». На нем случайно возник пожар в хранилище осветительных ракет. Когда взорвались все 800 штук, по кораблю прокатился огненный шар. Погибли 48 человек, 38 получили ожоги. Еще более серьезная катастрофа произошла 27 июля 1967 года на авианосце «Форрестол». Случайно сработавшая ракета «Зуни» вызвала колоссальный пожар на полетной палубе, погибло 134 человека, 160 было ранено, уничтожен 21 самолет. Корабль ремонтировался до апреля 1968 года. Третий крупный инцидент произошел 14 января 1969 года на атомном авианосце «Энтерпрайз» из-за той же ракеты «Зуни». Пожар потушили довольно быстро, но погибло 27 человек, 314 пострадало, уничтожено 15 самолетов.

Однако все это была «большая война», хотя в то же самое время на реках Вьетнама шла не менее жестокая «малая война». Совершенно неожиданно для себя американский флот выяснил, что грозные авианосцы и еще сохранившиеся тяжелые крейсера совершенно бесполезны, когда война идет в джунглях Юго-Восточной Азии. Самыми надежными линиями коммуникаций там оказались реки, для войны на которых пришлось спешно строить специальные катера РСФ и РБР, вооруженные тяжелыми пулеметами и пехотными минометами. Кстати, корпус РБР – речного патрульного катера – был выполнен из фиброгласа. Именно эти катера попытались остановить движение по «тро-



**Слева вверху: пожар на «Орискани» 26 октября 1966 г.**

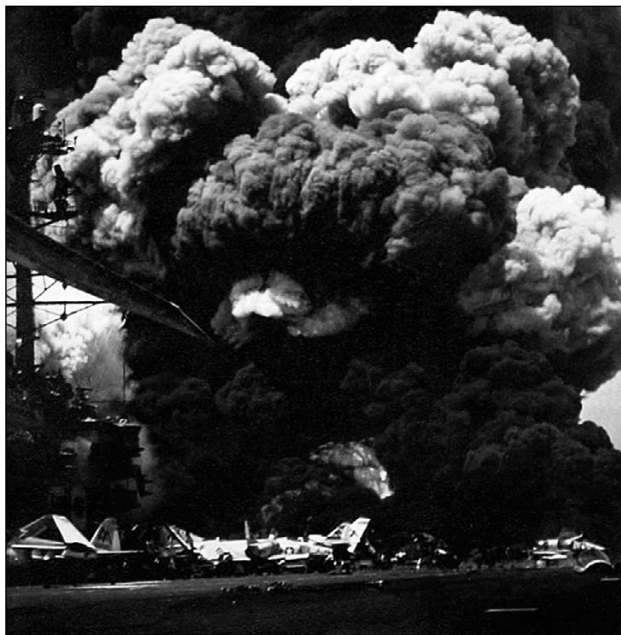
**Слева: пожар потушен, на палубе «Орискани» стоят закопченные «Скайхоки»**



пе Хо Ши Мина», и не преуспели. Командующий американским флотом адмирал Замуолт с мрачной иронией называл PCF своими крейсерами, а PBR – эсминцами. Были в речной войне и свои «линкоры» – десантные баржи LCM, на которых устанавливали 105-мм гаубицы. Да, гордый US Navy был вынужден вспомнить о маленьких и незаметных кораблях.

Как происходила эта война? «Когда PBR-153 находился примерно в 75 метрах от южного берега, вьетконговцы открыли огонь из-за деревьев. Почти сразу в нас попали две ракеты. Первая ударила в купол радара, и осколки разлетелись по всему катеру. Второе попадание было прямо перед рулевым, и катер вспыхнул. Командир катера полетел на палубу, непроизвольно дернув ручку реверса моторов. Но кормовой пулемет открыл ответный огонь, задав им. Когда пулеметчик увидел, что катер идет прямо на берег, он бросил пулемет и прыгнул в рубку, где пылал огонь. Он дернул сектор газа вперед и вывел катер на середину реки. Если бы не Мак, мы все погибли бы».

Но если речные катера не справились с одной задачей, они смогли решить другую. Когда в конце января 1968 года коммунисты начали знаменитое «наступление Тет», по всей дельте Меконга начались бои. Речная



**Вверху: пожар на «Форрестале»**

**Внизу: «Форрестол» спустя месяц после сильного пожара. Выгляды как невредимый авианосец на самом деле сильно поврежден – на полетной палубе в корме хорошо видны временные заплатки. Снимок сделан 12 августа 1967 г.**





**Речные катера PBR Mk.II на одной из рек Вьетнама**

флотилия превратилась в некое подобие кавалерии, которая спешила на помощь осажденным фортам. Именно речная флотилия и ее десанты выбили коммунистов из городов Ми Тхо, Бинь Лон, Кан Тхо, Чау Док. Генерал Уэстморленд признал, что она спасла Дельту. Но спасти Дельту не означало спасти войну.

К тому же американскому флоту пришлось столкнуться с совершенно неожиданными проблемами, о которых раньше никто не думал. К началу 1970-х годов Вьетнамская война стала крайне непопулярной в Соединенных Штатах. Впервые флот столкнулся с саботажем. Например, авианосец «Рейнджер» отправился на ремонт после того как неизвестные натолкали обрезки железа в редуктор одного из валов. Расследование причин пожара на «Форрестале» сначала склонялось к версии саботажа.

А тут еще вспыхнули расовые волнения. Да-да, те самые. Американское правительство начало десегрегацию своих вооруженных сил, увеличив количество негров в них. Помните героя фильма «Пирл-Харбор» Дориса Миллера, который стал первым негром, получившим Военно-Морской Крест? Так вот, вторая по значимости награда никак ему не помогла, он, как был коком, так им и остался. Сделать из национального героя артиллериста или рулевого американский флот не пожелал. Количество негров увеличивалось, однако они по-прежнему оставались неквалифицированными матросами. Началось брожение, временами перераставшее в открытые столкновения. Например, на авианосце «Констеллейшн» в ноябре 1972 года вспыхнула забастовка. Негры решили, что капитан напрасно к ним придирается, и отказались подчиняться офицерам. Корабль, едва выйдя в море из Сан-Диего, был вынужден тут же вернуться обратно в порт. Командир авианосца отправил 130 человек на береговую авиабазу и снова ушел в море. Но об этом инциденте узнала пресса, и скандал начал набирать обороты. Вмешалось командование флота, авианосец снова вернули в Сан-Диего. Командир согласился вернуть мятежников на корабль, однако те на причале устроили еще одну демонстрацию, теперь уже прямо перед телекамерами и микрофонами.

Вот на такой мрачной ноте завершилась для американского флота Вьетнамская война, неправильная война, к которой он не был готов, и которая низвела надводный флот на откровенно вторые роли.

\* \* \*

Самое интересное, что при всем при том советские адмиралы не заблуждались относительно ограниченности реального потенциала американских авианосцев. Далее мы будем опираться на воспоминания контр-адмирала В. Карева, рассказавшего об одном интересном эпизоде периода «холодной войны». Но, к сожалению, по ходу дела придется констатировать: все течет, но советские ястребы не меняются. Слишком прочно вдолблена в их головы психология «осажденной крепости» и необходимости тотальной ядерной воны «за мир во всем мире». Вы уже забыли про 80 000 танков Советской Армии, больше чем у всего остального мира вместе взятого? В области ядерных вооружений к этому моменту наблюдалось то же самое. Адмирал Карев пишет: «К 1982 году стало ясно, что американцы стремятся сломать ядерный паритет между США и СССР в свою пользу». Но что было на самом деле? Вот небольшая табличка.

**Количество боеголовок**

	1945	1955	1965	1975	1985	1995
Соединенные Штаты	6	3,057	31,265	26,675	22,941	14,766
Советский Союз	0	200	6,129	19,443	39,197	27,000
Великобритания	0	10	310	350	300	300
Франция	0	0	32	188	360	485
Китай	0	0	5	185	425	425

Из нее недвусмысленно следует, что к этому времени Соединенные Штаты начали **сокращать** свой ядерный потенциал, тогда как Советский Союз продолжал с истерической решимостью его **наращивать**, и к 1985 году уже имел вдвое больше боеголовок, чем США.

Вообще к 1985 году была достигнута вожделенная цель ленинского Политбюро: Советский Союз имел больше боеголовок, чем весь остальной мир, вместе взятый. Советский Союз имел больше атомных подводных лодок, чем весь остальной мир вместе взятый. Советский Союз имел больше танков, чем весь остальной мир вместе взятый. Помните, мы говорили, что именно погубило Германию в Первую мировую войну? Успешное выполнение «Программы Гинденбурга». Немецкая армия получила столько пушек и снарядов, сколько имели Англия, Франция и Россия, вместе взятые. Ну а то, что от голода в тылу умерло полмиллиона немцев, герра фельдмаршала не волновало. То же самое произошло и с Советским Союзом. От голода, правда, пока еще умирать не начали, но 200 граммов картонной колбасы в месяц по талону стали привычной обыденностью. Не для советских генералов, разумеется. Забыли сегодня анекдот тех времен: «Длинное, зеленое, колбасой пахнет. Что такое? Электричка Москва-Ярославль».

Американские авианосцы из стратегической системы оружия, какой они были в годы Второй мировой войны, превратились в оперативную. Наши адмиралы прекрасно понимали, что их максимум – удар по при-

брежным городам и военно-морским базам. Но для Тихоокеанского флота это было более чем актуально, поскольку под постоянной угрозой находились ПЛАРБ, базирующиеся на Камчатке.

В результате «в то время на Камчатке 2-я флотилия подводных лодок под командованием вице-адмирала Балтина, Героя Советского Союза, отработывала задачи борьбы с авианосными ударными группами в составе противоавианосной дивизии подводных лодок (сокращенно ПАД)». Ах, эти проклятые авианосцы!

Ну и пусть адмирал Карев сам продолжит рассказ:

«Итак, 11 сентября 1982 года, суббота. Наш Тихоокеанский флот только что закончил итоговые годовые учения. Все корабли вернулись в базы. Отработаны задачи по борьбе с авианосным ударным соединением противника у нашего побережья, обеспечения выхода наших РПКСН из базы на боевую службу, высадки десанта, обороны побережья и т.д.

Фактическая обстановка в зоне флота. Последние данные разведки ТОФ. Авианосная ударная группа во главе с атомным авианосцем «Энтерпрайз», совершив переход из Сан-Диего в Пирл-Харбор и проведя дозаправку кораблей охранения, стала разворачиваться в северо-западном направлении в сторону Камчатки (что вообще необычно, но на это не обратили особого внимания). Данные по АУГ подтверждаются космической, береговой радиоразведкой и нашим разведывательным кораблем, ведущим разведку в районе Гаванских островов.

Второй главный объект разведки – авианосец «Мидуэй» в составе авианосной группы в четверг 9 сентября вышел из базы в Йокосука (Япония), был обнаружен нашим разведывательным кораблем «Курсограф», но оторвался от слежения и по последнему докладу «Курсографа» убыл в юго-западном направлении в сторону Малаккского пролива.

Вторые сутки авианосец «Мидуэй» в радиосвязи не отмечается. Космическая разведка его также не наблюдает.

Звоню домой от оперативного дежурного разведки ТОФ: «Вас срочно вместе с начальником 1-й группы информационного центра разведки ТОФ Чудиным вызывает начальник разведки ТОФ контр-адмирал Максименко Юрий Спиридонович. Немедленно прибыть в штаб ТОФ».

Прибыли в кабинет начальника разведки. «Где «Мидуэй»? Вторые сутки мы не знаем где он. Немедленно проанализируйте все сведения и доложите мне через час».

Засели в кабинете 1-й группы анализа текущей обстановки информационного центра разведки ТОФ. В то время я исполнял обязанности заместителя начальника информцентра разведки ТОФ, а Чудин – начальника 1-й группы. Пересмотрели все донесения от частей и кораблей, данные космической разведки. Ничего другого не могли предположить: авианосец «Мидуэй» убыл или в Индийский океан, или в Филиппинское море на учения. На том успокоились.

Потом, «задним числом», при «разборе полетов» узнали, что наша береговая разведка, которая контролировала радиосети оперативного управления вооруженных сил США, не обратила внимания на тот факт, что в радиосетях перестали передаваться учебные сигналы боевого управления. То есть радиосети были

приведены в повышенную готовность для передачи фактических боевых распоряжений.

Уже потом еще одну истину из этого эпизода я уяснил: «Нельзя полагаться на стереотипы. Надо предполагать самые худшие варианты. Например, скрытное развертывание АУГ к приморскому побережью или к Камчатке. Если мы будем готовы встретить эту угрозу, значит мы будем во всеоружии». После событий сентября 1982 года я был убежден в одном, как в теории вероятности: «Лучше ложная тревога, чем пропуск цели». Но это было потом. Потом началась цепочка тех проколов, которая позволила назвать их как «Советский Пирл-Харбор».

В этот же день пара самолетов-разведчиков Ту-95РЦ 304-го ОДРАП вылетела с аэродрома Хороль в центральную часть Тихого океана для уточнения местонахождения АУГ «Энтерпрайз». Как потом выяснилось, при пролете восточнее Курильских островов, оператор РЛС в иллюминатор обнаружил группу огней, но не придал этому значения, так как ему предстояла задача обнаружить АУГ «Энтерпрайз». С этой задачей летчики успешно справились. На самом деле они пролетели как раз над кораблями АУГ «Мидуэй», которая скрытно развертывалась под Камчатку навстречу АУГ «Энтерпрайз», чтобы сформировать авианосное ударное соединение (АУС).

Вечером в субботу поступили доклады о пожарах в казармах наших радиопеленгаторных пунктов на о. Итуруп и в б. Провидения с интервалом в 10 часов. Это значительно затруднило работу нашей пеленгаторной сети. Я не исключаю, что это была фактическая отработка американских спецподразделений «SEAL» («морских котиков») на нашей территории.

12 сентября, воскресенье. Утром по приказанию Главного штаба ВМФ с аэродрома Елизово (Камчатка) на разведку АУГ «Энтерпрайз» вылетает пара самолетов-разведчиков Ту-16Р 169-го смешанного авиаполка ВВС ТОФ. По их докладу они были перехвачены истребителями палубной авианосной авиации. И еще один прокол. В докладе они не указывают типы истребителей, которые их сопровождали. Как потом выяснилось по снимкам, они были перехвачены истребителями F-4 «Фантом», которые оставались только на авианосце «Мидуэй». Остальные авианосцы были переоснащены новыми истребителями F-14 «Томкэт».

Таким образом, мы оставались в неведении, где находится АУГ «Мидуэй». И только во второй половине дня воскресенья поступил доклад от нашего берегового радиоотряда на Камчатке, что наши посты отмечают работу кораблей на частотах внутриэскадренной связи АУГ «Мидуэй».

Это был шок. Результаты радиопелегования показали, что вновь сформированное авианосное ударное соединение («Энтерпрайз» и «Мидуэй»), в составе более 30 кораблей маневрирует в 300 милях юго-восточнее Петропавловска-Камчатского и проводит полеты палубной авиации на удалении 150 км от нашего побережья.

Срочный доклад в Главный штаб ВМФ. Главкомандующий ВМФ адмирал флота Советского Союза Горшков С.Г. незамедлительно принимает решение. Срочно выслать на слежение за АУС сторожевой корабль «Сторожевой», три многоцелевые атомные подводные лодки проекта 671 РТМ, организовать непре-



Атомный «Энтерпрайз» у побережья Вьетнама

рывную воздушную разведку, привести в полную готовность всю морскую ракетно-авиацию ТОФ, установить тесное взаимодействие с системой ПВО на Дальнем Востоке, привести в полную боевую готовность все части и корабли разведки ТОФ.

В ответ на такие агрессивные действия американцев подготовить к вылету авиадивизию морской ракетно-авиации в готовности, в понедельник обозначить авиационно-ракетный удар по авианосному соединению. Параллельно готовились к удару и многоцелевые атомные подводные лодки с крылатыми ракетами.

13 сентября, понедельник. Разведке ТОФ предстоит обнаружить местонахождение АУС и навести авиадивизию морской ракетно-авиации. Но в это время на кораблях авианосного соединения США введен режим радиомолчания. Выключены все радиолокационные станции. Мы внимательно изучаем данные оптикоэлектронной космической разведки. Нет достоверных данных о местонахождении авианосцев. Тем не менее, вылет авиации МРА с Камчатки состоялся. В пустое место.

Только через сутки, во вторник 14 сентября, мы узнаем по данным постов ПВО на Курильских островах, что авианосное ударное соединение маневрирует восточнее острова Парамушир (Курильские острова), проводя полеты палубной авиации.

Затем удалось навести сторожевой корабль «Сторожевой» на авианосцы (СКР «Сторожевой» в свое время получил дурную славу в Главкомате ВМФ после известных событий на Балтике, связанных с угоном корабля в 1975 году под командованием замполита Саблина, несогласного с политикой Кремля. Саблина расстреляли, экипаж расформировали, а корабль перевели из Балтики на Камчатку). Теперь этот корабль стал кораблем непосредственного слежения за АУС. Многоцелевые подводные лодки, посланные на слежение за американским АУС не совсем справлялись со своими задачами, так как это сложнейшая задача для командира подводной лодки. Находиться необнаруженным в составе ордера соединения надо постараться.

В конечном итоге авианосное ударное соединение США прошло восточнее Курильских островов, выявляя

возможности советской ПВО по охране своих границ. Апофеозом этого перехода стало нарушение воздушного пространства СССР в районе Малой Курильской гряды (острова Танфильева, Анчучина, Юрий, Полонского, Зеленый, Шикотан) самолетами палубной авиации с авианосцев. Выяснилось, что наша «всепогодная» истребительная авиация, представленная устаревшими истребителями МиГ-19 и МиГ-21, не способна противостоять американским палубным «Фантомам» и штурмовикам «Интрудерам». Погода не позволяла их использовать. После этого очередного плевок в нашу сторону, авианосное соединение («Энтерпрайз», «Мидуэй») через Сангарский пролив вошло в Японское море. Здесь их, конечно, ждал целый ком противодействующий сил: отдельная авиадивизия морской ракетно-авиации, дивизия многоцелевых атомных подводных лодок, авианосцы «Минск» и «Новороссийск», тяжелый атомный ракетный крейсер «Фрунзе». Отработав удары палубной авианосной авиации по побережью Приморья, авианосное соединение благополучно вышло через Корейский пролив в Желтое море. На этом закончились военно-морские учения ТОФ США «Флитекс-82». Система оперативного управления ВС США заработала в прежнем режиме. А мы в это время стали собирать наши ошибки в составе особой комиссии. Но их результаты не представлены до сих пор».

Заметьте, типичный советский синдром: любое сомнение трактуется как доказательство агрессивных намерений Соединенных Штатов. Вообще даже странно, что при такой психологии никто из советских офицеров так и не нажал роковую кнопку. Кстати, по уверениям самого адмирала Карева в этот момент США и СССР были даже ближе к атомной войне, чем во время Карибского кризиса 1962 года. Правда, американцы об этом совершенно не подозревали...

\* \* \*

В общем, период 1955 – 1980 годов был характерен бурными революционными преобразованиями в области военного кораблестроения и переориентацией развития флотов на новый вектор, но при этом столь же стремительной деградацией самой идеи морской войны. Впрочем, довольно скоро адмиралам пришлось убедиться, что они были не совсем правы.

# И снова бой!

Мирная жизнь военных флотов в 1980-х годах была взорвана цепью конфликтов, в которых флотам стран НАТО пришлось принимать участие. Эти конфликты происходили в самых различных местах и очень сильно варьировались по своему характеру и масштабам. Соответственно, и флот играл в них разную роль: от неких полицейских формирований до полноценной военной силы. Именно первый из крупных конфликтов 1980-х годов возродил вроде бы забытую интригу: морская война вернулась. Пусть не слишком масштабная, но самая настоящая, здесь были действия подводных лодок, в том числе впервые в бою участвовали атомные подводные лодки, проводились авианосные операции, высадка десанта, ожесточенная схватка корабельной и базовой авиации. Едва не состоялась даже очередная дуэль авианосцев! Разумеется, мы говорим о Фолклендской войне 1982 года, которая получила весьма неоднозначную оценку в советской прессе.

Все началось с того, что очередной фашистский режим доуправлялся страной до полного экономического и политического краха. На фоне того, что творила военная хунта генерала Гальтиери, действия Аугусто Пиночета выглядят невинной забавой. Во всяком случае, изобретение эскадронов смерти – это приоритет именно аргентинских военных. Рецепт выхода из кризиса был предложен старый и проверенный – маленькая победоносная война. Во всяком случае, именно так считал генерал Гальтиери, и не он один, хотя мы все прекрасно помним, чем закончилась «победоносная» война в Маньчжурии для Николая II. Цель отыскалась совсем рядом – Фолклендские острова, принадлежащие Англии, просто аргентинцы как-то вдруг вспомнили, что на самом деле это Мальвинские острова, которые, вроде бы, принадлежат Аргентине. Так как к этому времени Королевский флот находился в глубочайшем упадке, было решено попытаться откусить кусочек некогда великой колониальной империи.

Сказано – сделано, аргентинцы отправляют десантные отряды на Фолкленды и соседний архипелаг Южная Георгия. Хотя оба архипелага обороняли в общей сложности 90 британских морских пехотинцев, они не сдались без сопротивления. Например, в Грютвикене на Южной Георгии англичане успели сбить аргентинский вертолет и обстреляли из миномета фрегат «Герреро», они добились нескольких попаданий, нанеся кораблю повреждения. Фрегат был вынужден поспешно уйти. Но силы были слишком неравными, и 2 апреля англичане были вынуждены капитулировать.

Однако расчеты аргентинцев оказались совершенно ошибочными, «железная леди» Маргарет Тэтчер не колебалась ни секунды и приказала отправить Королевский флот в Южную Атлантику для наказания зарвавшегося агрессора, хотя внутренне положение Великобритании было тоже далеко не блестящим. Я прекрасно помню заголовки из газеты английских коммунистов «Монинг Стар»: «Мы осуждаем фашистскую хунту, но не будем грузить корабли для войны». Действительно, предстояла настоящая война, хотя и очень маленькая. Однако аргентинское руководство при оценке военно-политической ситуации допустило несколько грубых ошибок. По известному выражению,

британский лев не умер, он только задремал. А когда лев проснулся, выяснилось, что он действительно лев. Но главный просчет аргентинцев заключался в том, что Соединенные Штаты полностью и безоговорочно встали на сторону Великобритании, президент Рональд Рейган объявляет об экономических и политических санкциях против Аргентины и обещает Великобритании любую помощь, кроме прямого участия американских войск.

Уже 5 апреля начинается формирование британского оперативного соединения, которое возглавляет авианосец «Гермес». На свое счастье англичане не успели передать его Индии, хотя договоренность об этом имелась. Цель операции «Корпорейт» была сформулирована очень просто: «Отразить атаку против британского народа и территории, восстановить британское управление». Но в распоряжении англичан имелось всего два плюгавеньких авианосца. На «Гермесе» базировались 18 вертолетов «Си Кинг» и 12 штурмовиков «Си Харриер», на «Инвинзибле» находились 10 вертолетов и 8 штурмовиков. Поэтому англичанам пришлось выкручиваться, и они вспомнили военный опыт, когда на торговых судах устанавливалась импровизированная полетная палуба, и они превращались в так называемые «торговые авианосцы». Сейчас было сделано то же самое, благо «Харриер» мог взлетать вертикально, что решало многие проблемы. В результате контейнеровоз «Атлантик Конвейор» превратился в импровизированный авианосец. Но все равно, этого было слишком мало. Англия имела 34 дозвуковых штурмовика «Харриер», против которых Аргентина могла выставить около 200 реактивных самолетов, в том числе не самые новые, но все равно сверхзвуковые «Миражи» французского производства.

8 апреля правительство Великобритании объявляет 200-мильную зону вокруг Фолклендских островов «зоной военных действий», предупредив, что любой аргентинский корабль в этом районе будет уничтожен. Тем временем аргентинцы перебрасывали на острова подкрепления и строили укрепления. Англичане тем временем столкнулись с новой проблемой, вдруг выяснилось, что у них начисто отсутствуют десантные



**Аргентинские десантники на улицах Порт-Стэнли, 2 апреля 1982 г.**

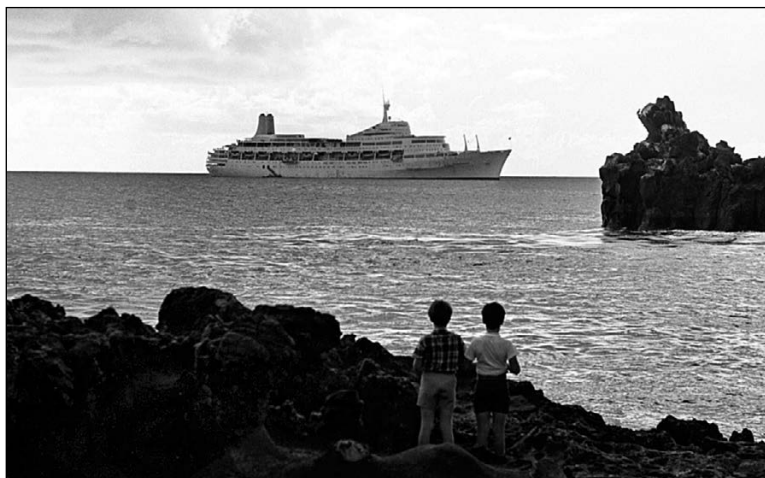


корабли. То, что имели англичане, не могло доставить десант нужной численности, поэтому королева Елизавета II специальным указом разрешила флоту реквизировать гражданские суда, чем Адмиралтейству пришлось воспользоваться. Королевский флот реквизирует роскошные лайнеры «Канберра» и «Куин Элизабет II». Крузиное судно «Уганда» реквизировано и превращено в госпитальное судно. Кстати, именно с этими кораблями связана самая дикая ложь, которую пыталась впарить жителям СССР официальная пропаганда. Была немедленно распространена «информация», что к Фолклендам отправлен атомный ракетноносец «Резо-

люшн», и что командир британской эскадры имеет право нанести ракетно-ядерный удар по Буэнос-Айресу, если только аргентинцам вдруг удастся потопить авианосец или какой-нибудь из лайнеров.

Тем временем в районе Фолклендских островов появляются советское «гидрографическое судно» «Академик Книпович», которое американцы по врожденной злобности называют судном-шпионом. Но, наверное, наш флот получил достаточно ценной информации, чтобы пережить глупые обвинения.

Боевые действия начались 25 апреля, когда британские вертолеты атаковали аргентинскую подвод-



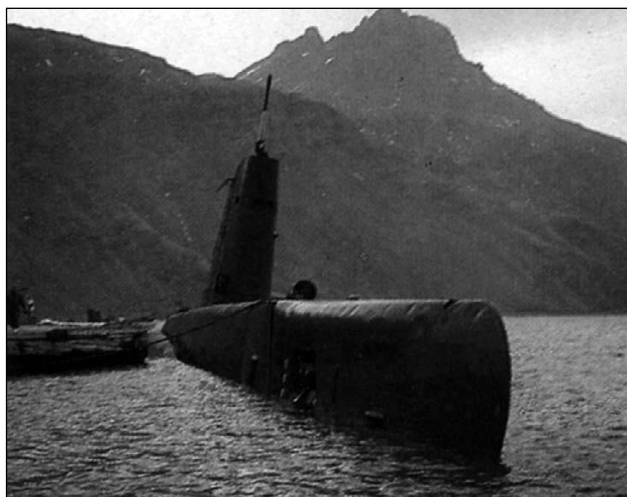
ную лодку «Санта Фе», застигнутую в Грюнтивикене. В лодку попали две ракеты AS-12, но противолодочная торпеда прошла мимо. Однако этого было достаточно, лодка потеряла способность погружаться. Через 3 часа британские вертолеты вторично атакуют лодку, которая медленно садится на дно.

В тот же самый день англичане высаживаются на Южной Георгии. Если 20 британских солдат отстреливались до последнего и сдались только по приказу губернатора Фолклендов, то 220 аргентинцев капитулировали немедленно. Через два дня англичане заделали пробоины, откачали воду, и подводная лодка всплыла, пополнив собой длинный список трофеев Королевского флота.

29 апреля соединение контр-адмирала Вудварда прибывает к Фолклендам, и сразу начинает бомбежки аргентинских позиций. К налетам подключается «стратегическая авиация» Великобритании – ровно **один** бомбардировщик «Вулкан». Это лучше всего характеризует состояние английских вооруженных сил на тот момент. Но появление даже этого единственного самолета произвело сокрушительный эффект. Аргентинское командование поспешно отзывает из Южной Атлантики истребители «Мираж III» и перебрасывает для защиты Буэнос-Айреса, атаковать который англичане даже не собирались. Но у страха глаза велики.

1 мая на сцене появляются подводные лодки, причем честь первой атаки принадлежит аргентинцам. Подводная лодка «Сан-Луис» капитан-лейтенанта Аскуэты, построенная в Германии, обнаружила британское соединение и атаковала его. Аргентинцы уверяют, что целью атаки был авианосец «Инвинзибл», по которому лодка выпустила 2 торпеды с дистанции 1400 ярдов. Атака производится исключительно по данным сонара, без визуального контакта. Кстати, это свидетельствует о том,

**Корабли английского флота на пути к Фолклендам заходили на о. Вознесения. На снимках авианосцы «Инвинзибл» (вверху), «Гермес» (в центре) и войсковой транспорт «Канберра»**



**Сидящая на мели подводная лодка «Санта Фе»**

что подготовка английских моряков стала заметно хуже, в годы Второй мировой они не позволили бы вражеской лодке даже приблизиться к своему авианосцу. И то, что потом британские корабли гоняли лодку около 20 часов, но так и не сумели потопить, тоже говорит не в их пользу. Ведь это была всего лишь дизельная подводная лодка отнюдь не выдающихся характеристик. В этот же день аргентинская авиация совершает первую попытку атаки британского соединения, так как аргентинское командование решило, что именно в этот день англичане произведут высадку десанта. В воздух были подняты 36 самолетов –

«Скайхоки», «Даггеры», «Канберры» и «Миражи». Они нашли лишь группу кораблей, обстреливавших аргентинские позиции, но атаковать их сумело лишь звено штурмовиков «Даггер», остальные самолеты были перехвачены «Харриерами» с «Инвинзибла». Аргентинцы потеряли 4 самолета, причем самой обидной потерей стал поврежденный «Мираж», который попытался сесть в Порт-Стэнли и был сбит собственными зенитчиками.

К утру 2 мая обстановка накалилась до предела. Контр-адмирал Вудвард знал, что аргентинский флот вышел в море, чтобы атаковать британскую эскадру. Интересно отметить, что англичане отказались от привычной им системы обозначений, в Южную Атлантику отправилось не Соединение Н, а американизированные Оперативное соединение 317 (надводные корабли) и Оперативное соединение 324 (подводные лодки). То же самое сделали аргентинцы, назвавшие свою эскадру ОС 79. К Фолклендам они приближались с трех направлений: авианосец «25 мая» (английской постройки) в сопровождении ракетных эсминцев типа «Сантиссима Тринидад» (английской постройки); крейсер «Генерал Бельграно» и 2 старых эсминца типа «Ипполито Бушар», перевооруженные ракетами типа «Эксошет» (все корабли американской постройки); 3 корвета типа «Геррико», тоже с «Эксокетами» (эти были построены во Франции). Вечером 1 мая «Харриеры» обнаружили севернее Фолклендов аргентинский авианосец, и адмирал Вудвард мог в любую минуту ждать удара авианосных самолетов. Но случай помог англичанам сломать одну лапу клещей.

Атомная подводная лодка «Конкерор» следила за аргентинской ОГ 79.3 – «Бельграно» и его сопровож-

**Крейсер «Генерал Бельграно»**



дением. Лодка сначала случайно обнаружила аргентинский танкер и оставалась рядом с ним, пока к нему для дозаправки не подошел крейсер. Патрулировавшие рядом атомные лодки «Спартан» и «Сьюперб» должны были найти авианосец, но не сумели сделать это. Проблему создавало то, что аргентинские корабли находились вне 200-мильной запретной зоны вокруг островов, но английских командиров это не слишком смущало, так как еще 23 апреля британское правительство заявило, что любой аргентинский корабль, представляющий явную угрозу британскому соединению, «встретит соответствующий отпор». 29 апреля последовало более жесткое заявление: любой аргентинский корабль, который приблизится к ОС 317, будет уничтожен. Вдобавок, подводная лодка «Сен-Луис» первой атаковала британские корабли, поэтому рассуждения о том, могли или не могли англичане атаковать «Бельграно», носят схоластический характер. Не только могли, но и были обязаны!

И все-таки адмирал Вудвард запросил у Лондона формальное разрешение на атаку, однако это было утро воскресенья, и собрать правительство было не-



**Последние минуты «Генерала Бельграно»...**

реально. В результате Вудвард взял ответственность на себя и 2 мая в 6.00 через спутник отправил «Конкерору» приказ: «От командира ОГ 317.8 «Конкерору». Экстренно. Атаковать группу «Бельграно». Так как приказ был отправлен через спутник, через 20 минут он был на столе адмирала сэра Питера Герберта, командующего британским подводным флотом. Он немедленно доложил командующему флотом адмиралу сэру Джону Филдхаузу, однако тот мудро предпочел умыть руки. По мнению командования, причин столь грубого нарушения субординации могло быть две: либо адмирал Вудвард спятил, либо стряслось что-то чрезвычайное. Самое интересное, что командир «Конкерора» капитан 2 ранга Рефорд-Браун этого приказа **не получил**.

Позднее стало известно, что в 8.10 «Бельграно» повернул на запад, прекратив сближение с ОС 317. Однако аргентинские корабли продолжали находиться вблизи банки Бердвуд – обширного мелководного района к югу от Фолклендских островов. Если они повернут туда, то станут недостижимы для «Конкерора». В 13.30 на подводной лодке была получена радиogramма из штаба Королевского флота, в которой давалось разрешение на атаку аргентинских кораблей вне запретной зоны.

К этому времени ситуация кардинально изменилась, но Рефорд-Браун не подозревал об этом. «Конкерор» следовал в 7 милях за кормой аргентинского крейсера. Один эсминец шел в полумиле на правом кромболе крейсера, другой – в миле по правому траверзу. Если это был строй ПЛО, то выглядел он более чем странно, так как эсминцы прикрывали крейсер со стороны банки Бердвуд, где никаких подводных лодок быть не могло. Рефорд-Браун сухо заметил, что такое прикрытие было «чисто символическим, особенно потому, что эсминцы были совершенно устаревшими, а их экипажи продемонстрировали полное отсутствие подготовки». Аргентинцы даже не потрудились включить гидролокаторы. Скорость соединения не превышала 13 узлов, а противолодочный зигзаг был настолько вялым, что больше мешал самим аргентинцам. Они даже не попытались укрыться на мелководье.

Командир «Адмирала Бельграно» капитан 1 ранга Эктор Бонзо сделал все от него зависящее, чтобы погубить свой корабль. «Конкерор» несколько раз всплывал под перископ, чтобы проверить свою позицию, но противник его не видел. В 18.30 Рефорд-Браун принял решение атаковать. Лодка находилась в 2 милях от крейсера. Рефорд-Браун погрузился и приказал дать полный ход, чтобы обойти аргентинское соединение по левому борту и занять идеальную позицию для торпедной атаки – чуть впереди траверза крейсера.

Сейчас Рефорд-Браун должен был выбрать между сверхсовременными управляемыми торпедами Mk.24 «Тайгерфиш» и добрыми старыми Mk.8\*\* – торпедами времен Второй мировой войны. Рефорд-Браун выбрал вторые, так как они имели заряд большего веса (750 фунтов против 331 фунта у Mk.24), и никаких проблем во время атаки он встретить не ожидал. Тонкие рассуждения насчет того, что «Тайгерфиш» не мог пробить 152-мм броневой пояс «Бельграно», отнесем на счет некомпетентности людей, писавших об этом. Первым и главным правилом действий командира

**«Харриер» садится на вертолетную площадку корабля-дока «Интрепид»**

подводной лодки является: ставить глубину хода торпеды так, чтобы она попадала под броневую пояс.

В 18.57 лодка снова подвсплыла на перископную глубину, чтобы ввести данные в автомат торпедной стрельбы. Ничего не подозревающие аргентинцы приближались. Дистанция составила всего 1380 ярдов, и Рефорд-Браун даже испугался, что она слишком мала, и торпеды не успеют встать на боевой взвод после пуска. Но времени колебаться не было, и когда «Конкерор» оказался точно на траверзе у «Генерала Бельграно», командир приказал: «Залп!»

Через 55 секунд после пуска первая торпеда попала в носовую часть крейсера между якорными клюзами и носовой башней. Вся носовая часть корабля была оторвана. Через перископ Рефорд-Браун увидел яркую вспышку, взметнувшуюся к самым облакам. Через несколько секунд прогремел второй взрыв. Эта торпеда попала в «Бельграно» в районе кормовой надстройки под КДП зенитной артиллерии. Шум винтов третьей торпеды затих вдали, хотя спустя некоторое время послышался металлический лязг, словно торпеда попала во что-то, но не взорвалась. Существует предположение, что она ударилась в борт эсминца «Ипполито Бушар», так как позднее там была обнаружена какая-то вмятина.

После взрывов экипаж «Конкерора» разразился радостными воплями. Это было нарушением дисциплины, но опасаться ответных действий аргентинцев не приходилось. Честно говоря, учебные стрельбы на полигоне были сложнее этой атаки. Рефорд-Браун потом сказал: «Королевский флот потратил 13 лет, чтобы подготовить меня именно к такой ситуации. Было бы крайне печально, если бы я с ней не справился». Действия командира были высоко оценены – он получил Орден за выдающиеся заслуги.



Все аргентинцы утверждают, что по кораблю словно прокатился огненный шар. Это свидетельствует лишь об одном – крейсер был совершенно не подготовлен к боевым действиям. Все двери и люки, похоже, были открыты нараспашку. Взрывная волна пошла вверх и разрушила кают-компании младших офицеров и старшин. В это время там находилось много людей, и 234 человека погибли сразу. Вода начала заливать кормовое машинное отделение, вышли из строя вспомогательные генераторы. Погасло освещение. Запустить помпы не удалось, и вскоре поступление воды приняло неконтролируемый характер. Через 20 минут после попадания торпед капитан 1 ранга Бонзо приказал покинуть корабль. Из 1093 человек, находившихся на борту, погиб 321. Вскоре «Бельграно» повалился на левый борт, перевернулся и затонул. Последний из ветеранов Пирл-Харбора не сумел обмануть судьбу еще раз. Аргентинские моряки пели национальный гимн, но имело ли это какой-то смысл в данный момент?

Рефорд-Браун не мог отделаться от впечатления, что все это происходит во время учений в Фаслейне, и ему пришлось подавить желание попросить вестового принести чашку чая. Это была война, и теперь требовалось уклоняться от контратаки кораблей сопровождения. «Конкерор» развернулся на юго-восток и пошел в глубину. Однако делать это было не обязательно, так как аргентинские эсминцы не попытались ни атаковать лодку, ни спасти экипаж крейсера. Они просто удрали. Но благоразумие – основа отваги, и Рефорд-Браун предпочел сохранить в целостности лодку, не пытаясь полностью уничтожить все аргентинское соединение, хотя это было вполне возможно. Несколько лет спустя, он даже сказал: «Я не думаю, что миссис Тэтчер поблагодарила бы меня, если бы я перезарядил аппараты и уничтожил два остальных корабля». Все-таки затянувшийся

**На палубе аргентинского авианосца «25 де Майо», май 1982 г.**

**Авианосец «Гермес»**



мир дурно повлиял даже на профессиональных военных, хотя адмирал Вудвард и заметил, что он давал разрешение атаковать только «Генерала Бельграно».

На следующий день «Конкерор» вернулся на место атаки, и Рефорд-Браун увидел 2 эсминца, занимавшихся спасением людей. То, что он не атаковал их в этом случае, вполне понятно и оправданно.

В заключение отметим несколько неясных моментов. Иногда говорят, что «Генерал Бельграно», он же CL-46 «Феникс», в третий раз потерял носовую часть. Ничего не могу сказать о столкновении с аргентинским крейсером «9 Июля» (бывший «Бойз»), но в годы Второй мировой войны он был поврежден лишь один раз, когда в 1944 году японская бомба разорвалась рядом с кормой.

Как могли аргентинские эсминцы, шедшие всего в миле от «Бельграно», «потерять крейсер из вида»? Да еще после этого «не найти» его? Здесь вывод совершенно однозначный – командиры «Ипполито Бушара» и «Педро Буэна» просто трусили и удрали, бросив тонущий крейсер и даже не попытавшись контратаковать английскую подводную лодку.

Почему «Бельграно» затонул от попадания всего одной торпеды? Надломленный в районе клюзов нос – повреждение скорее эффектное, чем эффективное. И британские торпеды Mk.8\*\* никак нельзя сравнивать со знаменитыми японскими «лонг лэнсами». Скорее всего, следует говорить об абсолютной неподготовленности аргентинцев и запущенном состоянии корабля.

После этой атаки командующий аргентинским флотом адмирал Аная приказал

всем своим кораблям спешно отойти, отменив операцию по перехвату британского соединения. Эсминцы, сопровождавшие крейсер, отправились в Порто-Бельграно (вот ирония судьбы!), а «25 Мая» – в Ла-Плату. Адмирал Вудвард узнал об успешной атаке «Конкерора» лишь в 22.45, получив сообщение с командного пункта флота в Нортвуде. В тот момент он еще не подзревал, что уже выиграл войну. После этой атаки аргентинский флот уже не отважился выйти в море второй раз. Учитывая потери, которые понесли англичане от атак аргентинской авиации, участие флота могло переломить ход битвы, но этого не произошло. Так одна атака одной подводной лодки выиграла целую войну, хотя предстояло еще отбить спорный архипелаг.



**Первая жертва «Экзосетов» – горит эсминец «Шеффилд»**



**Контейнеровоз «Атлантик Конвейер», оборудованный в качестве вспомогательного авианосца**



Мы столь подробно рассказали об этом эпизоде, потому что он остается первым и единственным примером **боевого** использования атомной подводной лодки. Обстрел крылатыми ракетами территории Югославии и Ирака можно отнести к карательно-полицейским операциям, но никак не к боевым. Впрочем, дай бог, чтобы эта атака так и осталась **единственной**.

Но вскоре и англичане понесли первую потерю. 4 мая эсминец «Шеффилд», который был выдвинут перед авианосным соединением в качестве корабля радиолокационного дозора, получил попадание ракеты AM-39 «Экзосет», выпущенной штурмовиком «Супер-Этандар». Из-за организационной неразберихи на эсминце не были включены РЛС, и о приближении ракеты узнали только когда увидели дымный след в небе. Ракета ударила чуть выше ватерлинии и прошла в машинное отделение. Там взорвался ее двигатель, но боеголовка не сработала! И все-таки корабль получил тяжелейшие повреждения, самое главное, на нем вспыхнул сильнейший пожар. И здесь неожиданно выяснилось, что современные корабли гораздо более уязвимы, чем старые. Загорелись алюминиевые конструкции, синтетическая изоляция кабелей наполнила отсеки ядовитым дымом. Борьба с пожарами продолжалась 4,5 часа, после чего был отдан приказ оставить корабль, так как возникла опасность взрыва артиллерийских погребов. Пожар продолжался 6 дней, и хотя эсминец удалось отбуксировать из зоны военных действий, спасти его не удалось. 10 мая во время шторма «Шеффилд» затонул, что, несомненно стало серьезным ударом для его бывшего командира, а ныне контр-адмирала Вудварда.

Англичане продолжали перебрасывать подкрепления в район боев, и число кораблей оперативного соединения достиг-

ло 88. Они продолжали обстрелы аргентинских позиций на островах, но высадка десанта постоянно откладывалась. 11 мая состоялся любопытный инцидент. Фрегат «Алакрити» встретил аргентинский транспорт «Исла де лос Эстадос» и потопил его огнем из 114-мм орудия. Кажется, это может быть последний в истории корабль, потопленный артогнем.

12 мая во время атаки аргентинских самолетов эсминец «Глазго» получил попадание 1000-фн бомбой, которая пробила его корпус насквозь, но не взорвалась. Только 21 мая британские корабли во главе с транспортом-доками «Интрепид» и «Фиэрлесс» высадили десант в Сан-Карлосе на острове Восточный Фолкленд. Высадкой командовал коммодор Майкл Клэпп, командующий десантными силами Королевского Флота. Из этого легко видеть, какое значение придавали в Англии этой маленькой колониальной войне. Кстати, операция была проведена по классическим канонам: десант высадился на необороняемом участке побережья, после чего укрепленный порт был взят штурмом с суши.

Аргентинцы были просто обязаны отреагировать на это, и авиация начала массированные налеты. Воз-



**Горит фрегат «Ардент»**

**Выгоревший остов контейнеровоза  
«Атлантик Конвейор», пораженного  
крылатой ракетой «Экзосет»**



душные бои продолжались весь день, аргентинцы понесли тяжелые потери – 12 «Миражей», 2 «Скайхока» и 2 вертолета, англичане потеряли 1 «Харриер» и 3 вертолета. Но при этом был потоплен еще один корабль – по фрегату «Ардент» нанесли удар одновременно 15 самолетов, что говорит о плохой организации атаки. Фрегат получил несколько попаданий бомбами и вспыхнул, как свечка – опять горели алюминиевые надстройки. Только чудо спасло фрегат «Аргонот» – неразорвавшаяся бомба влетела прямо в погреб зенитных ракет «Си Кэт». Не взорвалась и бомба, попавшая в эсминец «Энтрим».

Хотя бомбы и не взрывались, тем не менее, корабли теряли боеспособность, в результате правительство Великобритании спешно отменило продажу Венесуэле 3 фрегатов. 23 мая во время очередного налета получил попадание фрегат «Энтилоуп». Бомба опять не взорвалась! Однако, когда к нему на борт прибыли саперы, чтобы обезвредить снаряд, взрыватель сработал. Дальше все пошло по накатанному сценарию: пожары, команда покидает корабль, он тонет. За это аргентинцы заплатили 10 самолетами. Налеты продолжались, 25 мая в день национального праздника Аргентины был проведен особенно сильный налет, в

**Гибель фрегата «Энтилоуп»**



котором участвовали 72 самолета. Попадания получили несколько кораблей, но если фрегат «Бродсуорд» спасся (не взорвалось!), то эсминец «Ковентри» погиб. Он сбил двумя ракетами самолет, атаковавший его, но остальные всадили в него несколько бомб. Всего не взорвалось 13 бомб, попавших в английские корабли, и как заявил маршал авиации лорд Крэйг, «если бы сработало еще 6 взрывателей, мы проиграли бы сражение».

В этот же день 2 «Супер-Этандара» атаковали авианосное соединение и выпустили по нему 2 ракеты «Эксозет». Судя по всему, они намеревались атаковать «Гермес», но либо промахнулись, либо система постановки помех заставила их отклониться. В результате они попали в контейнеровоз «Атлантик Конвейор» и, конечно же не взорвались. Но пожар все равно начался, и спасти корабль не удалось. На транспорте погибло 9 вертолетов, запас кассетных бомб, запас стройматериалов для сооружения временного аэродрома.

К 1 июня на островах уже находилось около 8500 английских солдат, что было достаточно для штурма Порт-Стэнли. Англичане решили организовать переправу с Восточного на Западный Фолкленд с помощью десантных судов «Сэр Тристрам» и «Сэр Галахад». Однако они были вынуждены войти внутрь Фолклендского пролива, где уже погибли 2 фрегата. Высокие обрывистые берега ограничивали обзор и практически полностью блокировали работу радаров, поэтому очередная атака аргентинцев получилась совершенно внезапной. Аргентинские «Скайхоки» превратили десантные суда в пылающие развалины, погибло 48 человек и 115 было ранено. Разумеется, командующий аргентинскими силами на Фолклендах генерал Менендес объявил о гибели 900 английских солдат, он надеялся, что после такого удара англичане не оправятся и как минимум отложат штурм Порт-Стэнли. Этого не произошло, вместо этого оказался надломленным моральный дух аргентинского гарнизона. 14 июня бои завершились, общий итог оказался не в пользу аргентинцев. Они потеряли 690 человек убитыми, 176 ранеными, 13 351 человек попал в плен. Англичане потеряли 255 человек убитыми и 777 ранеными.

\* \* \*

Почему мы уделили столько внимания этому конфликту? Прежде всего потому, что он имел все признаки «настоящей» войны. Даже во время индо-пакистанских войн действия флотов носили спорадический и случайный характер, такая масштабная и продолжительная операция была проведена впервые после Второй мировой войны. В годы Корейского конфликта флот ограничивался действиями против берега, что представляло собой лишь один компонент военноморского искусства, здесь же были продемонстрированы все.

Во многом эти бои определили дальнейшее направление развития военного кораблестроения. Пришлось признать, что погоня за облегчением корабельных конструкций путем замены стали алюминиевыми сплавами является крайне рискованной. Поэтому химикам пришлось спешно изобретать новые особо прочные огнеупорные покрытия, чтобы защитить надстройки кораблей от огня. Выяснилось также, что вполне надежные ракетные установки имеют недостаточную скорострельность, что натолкнуло на мысль об

использовании шахтных установок. Англичане кусали себе локти потому, что отправили на слом линейный корабль «Вэнгард», ведь с его помощью они могли завершить бои на островах в считанные дни. К тому же добрый старый линкор мог просто не обращать внимания на «Эксозеты», погубившие несколько кораблей. Боеголовка ракеты представляла собой жалкую 500-фн бомбу, попадания которой линкор даже и не заметил бы. И самое главное, была наглядно доказана ущербность политики строительства мини-реплик настоящих кораблей основных классов, на которую англичан толкнули бедность и ложно понимаемый принцип экономии. «Инвинзиблы» не могли заменить собой настоящие авианосцы, они еще подходили в качестве выставочной модели для какой-нибудь там Испании или Таиланда, как доказательство, что «мы тоже можем». Но если страна собирается воевать всерьез, ей требуются настоящие авианосцы, а не игрушки. Снова подтвердилась старая истина: лучшая зенитка это самолет, и никакой флот не сможет отразить массированную атаку авиации только средствами корабельной ПВО. Осознав это, англичане заложили настоящие авианосцы «Куин Элизабет» и «Принс оф Уэлс».

Как выяснилось достаточно быстро, фолклендская война оказалась не более чем случайной флуктуацией на фоне обще устойчивой тенденции. Очень быстро флот снова превратился в полицейскую силу, причем, что самое обидное – второстепенную силу, так как был пристегнут к BBC.

В декабре 1985 года ливийские террористы взорвали бомбы в аэропортах Рима и Вены, при этом погибло 19 человек и ранено 140. Однако это было демонстрацией того, что гордый и свободолюбивый ливийский народ не уступит проклятым империалистам. 23 марта 1986 года произошло столкновение между кораблями 6-го Американского флота и ливийцами. Американцы проводили учения в нейтральных водах, что, разумеется было очередной провокацией и требовало адекватного ответа. И если ливийские истребители атаковали американскую авиацию, это было законным актом самообороны. Если малый ракетный корабль проекта 1234-Э «Эан Закит» пошел прямо на авианосец «Йорктаун», это было вполне нормально. А вот то, что американцы потопили его ракетой «Гарпун», оправдать нельзя ни в коем случае. Взрыв на берлинской дискотеке 6 апреля 1986 года, когда погибло 3 человека и было ранено 229, тоже свидетельствовал лишь о том, что Ливию не сломить. Правда, когда позднее были раскрыты архивы секретной службы ГДР «Штази», выяснилось, что бомбисты (борцы за свободу в принципе не могут быть террористами), имели базу в ливийском посольстве в ГДР и действовали с полного согласия и при помощи правительства ГДР, но это не меняет сути дела.

И когда президент Рейган решил нанести ответный удар по Ливии, это стало, разумеется, актом неспровоцированной империалистической агрессии против суверенного государства и его права взрывать бомбы и убивать столько мирных граждан, сколько этого требует борьба за торжество идей социализма.

14 апреля с авиабазы Лейкенхит в Англии взлетели 18 штурмовиков F-111F, их сопровождали 4 самолета РЭБ EF-111A «Рэйвен». У берегов Ливии к ним присо-

единились 15 штурмовиков А-6А, 6 штурмовиков А-7А и 6 истребителей F/A-18 с авианосцев «Саратога», «Америка» и «Корал Си», которые маневрировали в заливе Сидра. В 2.00 на следующее утро самолеты нанесли удар по казармам и аэродромам в районе Триполи. При этом один штурмовик F-111F был сбит зенитной ракетой над заливом Сидра. Все быстро началось и столь же быстро закончилось. Этакий рейд полицейских сил в трущобы, кишашие преступниками.

\* \* \*

После этого история флота покатила по привычным рельсам, хотя временами этот состав сильно встряхивало на стыках. Одна из таких встрясок имела место 17 мая 1987 года в Персидском заливе. Бои между Ираном и Ираком имели довольно странное последствие, началась так называемая танкерная война. ВВС обеих стран с усердием, достойным уважения, принялись охотиться за любыми танкерами, проходящими через Персидский залив, причем пилотов совершенно не интересовало, какой стране принадлежит танкер и где именно он грузился. Это вполне мог быть корабль, отошедший от нефтяного терминала в Эль-Кувейте, совсем не обязательно ему было грузиться в Басре или Абадане. Сначала западные страны терпели этот разбой, но потом были вынуждены прибегнуть к проверенной тактике – начали формировать охраняемые конвои, благо, подводная опасность им не грозила, можно было ограничиться защитой от нападений с воздуха.

17 мая американский фрегат УРО FFG-31 «Старк» приступил к патрулированию у побережья Бахрейна. Примерно в 20.00 радиолокатор обнаружил на расстоянии 200 миль неизвестный самолет, который был иракским истребителем «Мираж», взлетевшим с авиабазы Шейба. Особой тревоги это не вызвало, так как подобные полеты наблюдались ежедневно. Вдобавок рядом патрулировали самолет АВАКС и эсминец УРО

«Кунц». Поэтому никто не встревожился, даже когда самолет приблизился, единственной мерой стала радиодиаграмма: «Неизвестный самолет, это корабль ВМФ США по пеленгу 78 градусов на расстоянии 12 миль от вас. Опознайте себя». Ответа не последовало. Радиодиаграмму повторили, но снова ответа не последовало. Собственно, а почему американцы были так уверены, что иракский/иранский пилот владеет английским?

Так как американцы не видели работы авиационного радара, то по-прежнему чувствовали себя спокойно. В 22.10 АВАКС отметил, что «Мираж» резко отвернул в сторону и взял курс на север, словно направлялся на свой аэродром. На самом деле иракский пилот уже выпустил 2 ракеты «Экзосет», чего АВАКС не заметил. Точно так же ничего не заметила и электроника «Старка», лишь сигнальщик за несколько секунд до попадания успел заметить ракеты, но сделать уже никто ничего не успел. Обе ракеты попали в левый борт фрегата, причем взорвалась только одна. На фрегате начался сильный пожар, огонь прорвался в боевой информационный центр корабля, вышла из строя система электропитания. Словом, в точности повторялась история «Шеффилда».

Фрегат по радио передал сигнал бедствия, а экипаж АВАКСа радировал двум находящимся в воздухе саудовским истребителям F-15, чтобы они уничтожили «Мираж». Но офицер управления полетами авиабазы Дахран ответил, что не имеет полномочий разрешить такую атаку, и иракский самолет благополучно скрылся.

«Старк» получил огромную пробоину 3 на 4 метра и спасся лишь потому, что на море стоял идеальный штиль. Корабль очень сильно пострадал от пожара, но упрямые американцы восстановили его, скорее всего из принципа, как это было сделано с кораблями, потопленными в Пирл-Харборе. Лишь после этого наглядного урока американцы поняли, что опыт фолклендской войны распространяется и на них, и начали принимать те же самые меры по повышению живучести кораблей, что и англичане.

Следственная комиссия отстрелила командира фрегата капитана 1 ранга Бринделя от командования, но командующий флотом адмирал Келсо заменил это выговором. Впрочем, карьера Бринделя была погублена, и он ушел в отставку очень рано.

Этот эпизод имел очень трагические последствия. 3 июля американский крейсер УРО «Винсенс» имел столкновения с иранскими канонерками, а через полчаса его радар засек неизвестный самолет, взлетевший из аэропорта Бендер-Аббас. Повторилась та же самая процедура, но самолет не ответил на 7 последовательных запросов. В результате, когда самолет оказался на расстоянии 9 миль от крейсера, командир «Винсенса» капитан 1 ранга Роджерс приказал выпустить 2 зенитные ракеты, полагая, что это истребитель F-14. По крайней мере одна попала в цель, и самолет был сбит. Но это был гражданский лайнер А-300, на борту которого находилось 290 человек!

Разразился страшный скандал, но американские военные отклонили все претен-

**Американский фрегат «Старк», поврежденный крылатой ракетой «Экзосет»**



зии, хотя были смущены. Один из новейших крейсеров системы «Иджис», теоретически способный отслеживать до 200 целей одновременно, не сумел отличить военный самолет от гражданского. Это ставило под сомнение всю систему. Совет Безопасности ООН отказался осудить действия США, президент Рейган пообещал выплатить компенсации, и дело потихоньку заглохло. В конце концов, в ирано-иракской войне погибло 1,5 миллиона человек, где тут заметить еще 290.

\* \* \*

В августе 1990 года Вооруженные силы Ирака вторглись на территорию Кувейта и оккупировали это государство. Это был крайне опрометчивый поступок, но диктаторы редко взвешивают последствия своих решений. После недолгих размышлений Соединенные Штаты и их союзники решили направить свои войска в район Персидского залива, чтобы показать Саддаму, кто в доме хозяин. Достаточно активное участие во всех операциях принимали морские силы союзников.

Если следовать привычной канве повествования, то придется рассказать о том, как были созданы три крупные корабельные группировки – в восточной части Средиземного моря, в Красном море и в Аравийском заливе, в общей сложности 165 кораблей 19 флотов. Вот только обнаружить что-то интересное в действиях этой армады крайне сложно, иначе был не пришлось сочинять книги под интересными названиями вроде «Буря в пустыне». Что на самом деле сделал флот». Во всяком случае, в большинстве описаний звучат иные ноты. «В этом суть доктрины Дуэ: воздушная мощь настолько сильна, что может в одиночку победить неприятеля. Так произошло во время «Бури в пустыне». Возможно, ключевым вопросом этой операции является: «А вообще нужна нам была наземная операция?» Но, разумеется, это было бы преувеличением. Хотя авиация антииракской коалиции добилась многого, всех задач она решить все-таки не сумела. Хотя 20% всех вылетов было направлено против пусковых установок ракет «Скад» (далекий потомок Фау-2, она же Р-17М или «Эль Хуссейн»), уничтожить их полностью не удалось. Авиация союзников действовала в тепличных условиях: с хорошо оборудованных аэродромов, при полном отсутствии угрозы со стороны противника.

И все-таки можно задать крамольный вопрос: а обязательным ли было вообще участие флота во всех этих пустынных щитах, саблях, флагах и прочих аксессуарах? Ответ окажется совершенно неоднозначным. Нет ни одного неоспоримого аргумента, который бы доказал необходимость использования морских сил. Вспомните, ведь в операции «Оверлорд» авианосцы союзников не участвовали за ненадобностью, так что мешало здесь перебросить лишние пару сотен самолетов на аэродромы Саудовской Аравии и других стран? Совершенно ничего. Или, может быть, здесь был высажен крупный морской десант, который потребовал сбора армады из полутора сотен боевых кораблей? Опять же нет. Разумеется, можно оценить некоторые действия флота с точки зрения экономической и технической целесообразности, нецелесообразность не есть насущная необходимость. И по нашему мнению, коалиция при желании могла обойтись без участия флота в этой войне. Наиболее показа-

тельным в этом плане является отказ от высадки морских десантов в районе Аш-Шибая, предусмотренных планом операции «Сабля пустыни». Остаются патрульно-блокадные обязанности, в отличие от событий в Корее здесь к этому следовало отнестись более серьезно, но для несения такой службы за глаза хватило бы десятка фрегатов.

В принципе, существовала некая теоретическая угроза в лице 13 иракских ракетных катеров, вооруженных ракетами Р-15 «Термит», а также 6 захваченных в Кувейте катеров с ракетами «Экзозет». Опасаясь за судоходство в Средиземном море, коалиция спешно сформировала специальное оперативное соединение во главе с английским авианосцем «Арк Ройял», чтобы полностью освободить американские авианосцы для действий в Персидском заливе. При этом первоначально авианосцы союзников («Саратога», «Кеннеди», «Америка») оставались в Красном море вблизи Синайского полуострова. Именно оттуда они наносили свои авиаудары. И именно там началась морская часть операции «Буря в пустыне», когда 17 января 1991 года в 01.30 крейсер «Сан Хасинто» выпустил первую ракету «Томагавк». Кстати, это был первый случай боевого использования данных ракет.

По ходу дела флот коалиции решал и традиционную задачу морской блокады Ирака. Всего было остановлено 7500 торговых судов, 964 из них поверглись досмотру, и 51 судно было задержано. Как ни странно, 11 раз



**Пуск крылатой ракеты «Томагавк» с линкора «Висконсин» 18 января 1991 г. в ходе операции «Щит пустыни»**



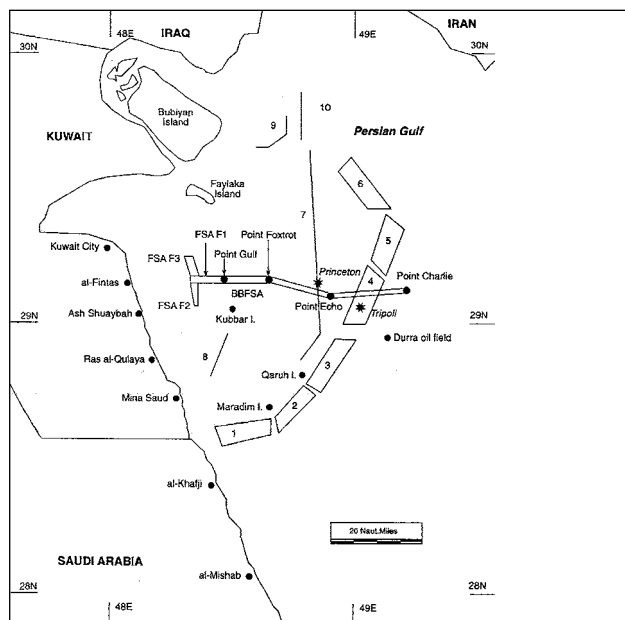
пришлось давать предупредительные выстрелы, но, к счастью, огонь на поражение не велся ни разу.

Иракские катера были довольно быстро уничтожены вертолетами британских эсминцев и американскими авианосными самолетами. После этого флот коалиции занялся нанесением ударов по берегу. Единственной новинкой стало использование крылатых ракет «Томагавк», надводные корабли и подводные лодки выпустили 288 штук. Впервые надводные корабли наносили удары по целям на большом расстоянии от берега, чего так не хватило флоту в 1915 году в Дарданеллах. А уж подводные лодки огневой поддержки вообще стали новым словом в военно-морском искусстве.

Единственное, чем примечательны события в Персидском заливе в 1991 году, так это тем, что была поставлена точка в боевом использовании линейных кораблей. 3 февраля линкор «Миссури» впервые после Корейской войны открыл огонь из орудий главного калибра, выпустив по целям возле границы Кувейта 112 снарядов, после чего его сменил линкор «Висконсин». Любопытная деталь – для обнаружения целей использовался беспилотный летательный аппарат RQ-2 «Пионер». Затем линкоры обстреляли иракские позиции на острове Файлака в ходе подготовки отвлекающего десанта. Нервы иракских солдат не выдержали разрывов 406-мм снарядов, и они, услышав жужжание мотора «Пионера» выкинули белый флаг, поставив перед американцами нелегкую задачу. Офицер, управлявший «Пионером», в растерянности спросил командира «Висконсина» капитана 1 ранга Билла: «Сэр, они хотят сдаться. Что мне с ними делать?»

Всего за время операции «Миссури» выпустил 759 снарядов калибра 406 мм и 28 ракет «Томагавк». Для «Висконсина» цифры были следующими: 406-мм 319 снарядов, 127-мм – 881 снаряд, 20-мм «Вулкан-Фаланкс» – 5200 снарядов, 24 «Томагавка». И когда стихло эхо последнего залпа, завершилась полуторавековая история броненосного линейного корабля. Вскоре после окончания войны оба линкора были окончательно выведены из состава флота.

Что еще интересного можно сказать об участии флота в операции? 19 января ракеты «Томагавк» выпу-



**Карта минных полей (1-6) и минных линий (7-10) у побережья Ирака. Звездочками помечены места подрыва на минах американских кораблей**

стила подводная лодка SSN-724 «Луисвилл» – тоже первый случай боевого использования. Всего флот использовал 288 таких ракет, но чем дальше, тем пуски становились все реже и реже. И вопрос был не в наличии «Томагавков», их к концу войны на кораблях еще имелось 260 штук, а в стоимости. Выяснилось, что каждый пуск в сумме обходится в миллион долларов, а такие расходы по пустякам не могла себе позволить даже богатая Америка.

Первой опасностью для коалиции стали морские мины, причем оба инцидента произошли в один день 18 февраля. Ракетный крейсер CG-59 «Принстон» подрывался на двух донных минах итальянского производства MN-103 «Манта». Корабль сильно пострадал от взрывов, от силы взрыва треснули даже надстройки. Кроме того, был заклинен левый руль и поврежден вал правого винта. И все-таки корабль еще более суток оставался на позиции, потому что оружие продолжало действовать. Лишь потом с помощью тральщика он выбрался с минного поля и ушел в Дубай для временного ремонта, а оттуда – в Соединенные Штаты.

В тот же день в 4.36 на mine подрывался вертолетоносец LPH-10 «Триполи». Некая ирония заключается в том, что это был флагман трального соединения, и на нем базировалась вертолетная противоминная эскадрилья HM-14. Взрыв сделал пробоину 4,5 на 6 метров в корпусе корабля, и его с минного поля вывели на



**Линкор «Миссури» ведет огонь главным калибром по иракским позициям. Операция «Щит пустыни», 6 февраля 1991 г.**



**Десантный вертолетоносец «Триполи» в доке после подрыва на иракской мине 18 февраля 1991 г.**

буксире 2 тральщика. Через 20 часов поврежденный корабль был готов возобновить операции, если бы не одна мелочь – взрыв разворотил цистерны с авиатопливом, и оно просто вытекло. Поэтому волей-неволей «Триполи» пришлось уходить в Бахрейн на ремонт. Он продолжался месяц и обошелся в 5 миллионов долларов, после чего вертолетоносец вернулся в строй без захода на американские верфи.

Кроме того приходилось считаться с иракскими ракетами, причем не только противокорабельными. 15 февраля флагман десантного соединения коалиции штурмовой десантный вертолетоносец LHA-1 «Тарава» зашел в саудовский порт Эль-Джубайль. На борту корабля, кроме контр-адмирала Клэри находилось еще 2793 человека. Интересно, что в этот момент в порту, кроме «Таравы», не было ни одного военного корабля – пара плавучих мастерских, польское госпитальное судно и транспорты.

Судя по всему, иракцы с помощью агентуры узнали об этом, и на следующее утро выпустили по Эль-Джубайлю ракету «Скад». Между прочим, на пирсе рядом с «Таравой» лежало огромное количество 155-мм фугасных и зажигательных снарядов, подготовленных к отправке на фронт, а один из транспортов был набит авиационными боеприпасами. Что могло произойти, если бы ракета попала в них – догадаться несложно. Но на счастье американцев ракета упала в воду и вдобавок не взорвалась, хотя мелкие обломки долетели до нескольких кораблей, в том числе и «Таравы».

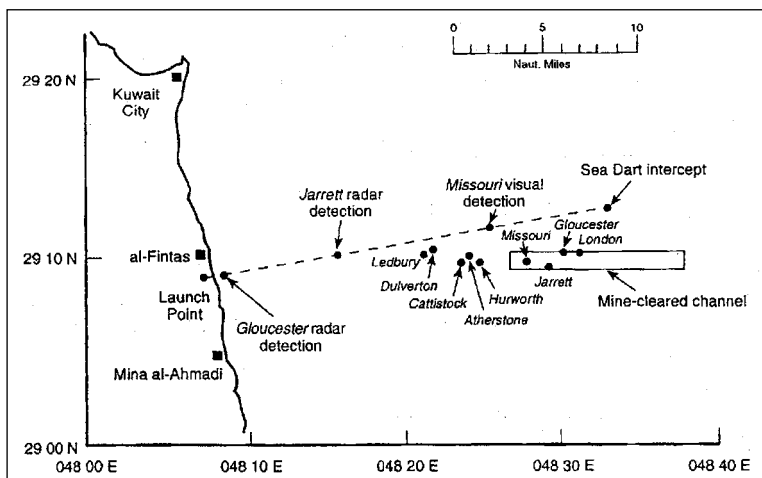
После этого разгорелся скандал. Сначала было решено, что ракету сбила батарея ЗУР «Пэтриот», и адмирал сгоряча отправил командиру батареи бутылку шампанского. Но потом как-то неожиданно выяснилось, что в этот день батарея проводила профилактику и вообще не могла стрелять... Короче, американцам повезло даже сильнее, чем они думали.

Второй инцидент произошел возле Аш-Шибайи, которую 25 февраля обстреливал линкор «Миссури». Его сопровождали



американский фрегат «Джаррет» и британский эсминец «Глостер». Неподалеку также находился другой британский эсминец «Лондон». Следует добавить, что маневрирование кораблей было затруднено, так как они не могли выходить за пределы протраленного фарватера.

Линкор открыл огонь в 3.00, с целью убедить противника в том, что готовится высадка десанта. «Джаррет» и «Глостер» держались мористее, чтобы не мешать обстрелу. Чтобы более достоверно имитировать высадку с вертолетоносца «Окинава» взлетели 10 вертолетов, которые направились к берегу, но примерно в 4.50 вертолеты в 3 милях от берега повернули обратно. А через 2 минуты иракские береговые установки выпустили 2 ракеты «Силкворм» (китайская «Хайин-2»). Патрульный самолет обнаружил их и временно сообщил, но группа обстрела этого преду-



**Иракская ракетная атака на линкор «Миссури» 25 февраля 1991 г.**

предждения не получила. Это создало дополнительные проблемы, потому что свои самолеты несколько раз нарушали установленные маршруты и маячили на экранах корабельных радаров, серьезно рискуя.

Еще больше усиливало бардак то, что американцы на «Джаррете» полагали, что действуют согласованно с «Глостером», чего не было в помине. В этот момент оба корабля двигались на восток, **уходя** от берега. Но «Глостер» круто повернул вправо, чтобы подготовить к запуску ракету «Си Дарт», одновременно передав по радио предупреждение. Получив этот сигнал, «Джаррет» тоже начал поворачивать, но чтобы не столкнуться с английским кораблем, ему тоже пришлось положить право руля, при этом едва не вылетев с фарватера.

«Джаррет» и «Миссури» выпустили дипольные отражатели и ИК-приманки, но ни один из английских кораблей этого не сделал. Английские командиры решили, что «Силкворм» нужно уничтожить, а не отвлекать. Затем американцы переключили управление автоматами «Вулкан-Фаланкс» на автомат и стали ждать. В очередной раз коалиции повезло, обе иракские ракеты прошли чуть севернее, чем требовалось. «Глостер» выпустил 2 ракеты «Си Дарт» и в 4.54 сбил одну из них. Вторая ракета просто улетела в никуда. Вот, собственно, и вся «морская война» во время операции «Буря в пустыне».

А сейчас немного статистики, которая может оказаться совершенно неожиданной. Приятно писать, что Война в заливе стала первым конфликтом «умного оружия». И действительно, в ходе военных действий было использовано большое количество управляемых ракет и бомб, но при этом они составили совсем незначительный процент от общего количества израсходованных боеприпасов. Всего за время войны американские армия, флот и корпус морской пехоты использовали 210 004 обыкновенные фугасные бомбы. Управляемых бомб было сброшено всего 9342 штуки, ракет «воздух–поверхность» было выпущено 5965 штук. Если учесть другие виды ракет, окажется, что их общее количество составляет **всего 8%** от числа обычных бомб! При этом лидировали ВВС, для которых это количество равнялось 9%, а вот флот заметно отстал со своими 5%. Вот такой сюрприз получается.

\* \* \*

Следующей под раздачу попала Югославия, что вызвало припадок справедливого гнева в России. Но придется напомнить пару фактов, которые старательно пытаются стереть из памяти пропагандисты. Еще в XIX веке во время одной из русско-турецких войн было сказано: «Мы слишком часто и слишком громко кричим о том, что мы славяне, забывая, что в первую и главную очередь мы русские». И все эти проклятые Балканы не стоят костей одного российского солдата. К тому же в течение двух веков сербское руководство, начиная с королевской династии Обреновичей и знаменитого премьера Николы Пашича, и кончая пресловутым Слободаном Милошевичем, доказывало, что все они не более чем политические проходимцы и продажные негодяи, думающие только и исключительно о собственных интересах. А Россия для них – это большой и тупой великан, грудью защищающий интересы Сербии в ущерб своим собственным. Вам напомнить, что закончилась для России защита Сербии в 1914 году?

В общем, худой мир в Югославии был взорван в мае 1928 года, когда сербский националист Пуниша Рачич прямо на заседании югославского парламента расстрелял хорватских депутатов. Дикая, не имеющая прецедентов в мировой истории выходка привела к тому, что далее вся история отношений Сербии с соседями превратилась в цепь постоянных стычек и войн, когда-то слегка затихавших, когда-то взрывавшихся с неистовой силой. Скажем, в годы Второй мировой войны зверства хорватов-усташей пугали даже эсэсовцев, но у нас стараются не говорить о расстреле сербами 40 000 хорватов сразу после окончания войны. И события 1990-х годов были прямым следствием этой застарелой вражды.

При развале Югославии все вспомнили всем прошлые обиды и пролитые реки крови, и началось выяснение отношений. В 1995 году началась война в Боснии и Герцеговине, в которую охотно вмешались и сербы. 30 августа западные страны начали операцию «Делиберейт Форс» с целью подорвать способность армии боснийских сербов к наступательным действиям. В течение двух недель авиация западных стран совершила около 3500 вылетов, а 10 сентября крейсер «Норманди», находясь в центре Адриатики, выпустил 13 ракет «Томагавк» по радиорелейной станции возле Баня-Лука.

Но это было только прелюдией к гораздо более масштабным операциям 1999 года, когда началась война в Косово. Виноваты в ней, как обычно, были обе стороны, просто одни оказались нашими сукиными сынами, а другие – не нашими, но все равно сукиными. На этот раз в Адриатику были введены крупные силы флота НАТО, хотя их нельзя сравнить с теми, что были задействованы во время «Бури в пустыне». Это были авианосцы «Теодор Рузвельт» (США), «Фох» (Франция) и «Инвинзибл» (Великобритания), «Джузеппе Гарибальди» (Италия). В числе кораблей сопровождения оказался даже немецкий фрегат «Рейнланд-Фальц».

Боевые действия продолжались 11 недель, с 24 марта по 10 июня. За это время самолеты НАТО совершили около 38 000 вылетов, с кораблей и британской подводной лодки «Сплэндид» было выпущено 218 ракет «Томагавк», и единственным интересным фактом здесь является запуск ракет с ракетного крейсера «Филиппин Си», находившегося в Эгейском море. Потери оказались скромными с обеих сторон, НАТО потерял 2 самолета, Сербия – 6, хотя еще более 50 машин было уничтожено на земле.

Очень тяжело что-то написать относительно участия флота во вторжении в Ирак в 2003 году. Уже во время операции «Буря в пустыне» роль морских сил оказалась сугубо вспомогательной, а далее она сократилась еще больше. Вот есть такая «Энциклопедия войн на Среднем Востоке» известного издательства «ABC-Clío» объемом более 2300 страниц. Так в ней можно найти статью «Операция «Ирак Фридом», морские силы» – и ни единого слова о действиях этих самых сил! Поэтому нам остается лишь высыпать на голову читателя очередной ворох статистических данных.

Итак, в этой операции участвовало 6 авианосных групп и 5 десантных соединений, почти 180 кораблей и 80 800 моряков. На авианосцах базировалось более 700 самолетов, которые совершили около 14 000 вы-

летов, корабли и подводные лодки выпустили 725 ракет «Томагавк». К 2003 году Ирак восстановить свой флот не сумел, и опасаться было уже совершенно нечего. Поэтому единственной реальной морской операцией стали действия 6 британских тральщиков, которые расчистили от мин проход к порту Умм Каср, **захваченному с суши**. При этом использовались беспилотные подводные аппараты и дрессированные дельфины. А самым интересным уроком этой войны оказались действия американской армии при захвате Багдада, которые опрокинули выглядевшую ранее незыблемой аксиому: танкам в городе делать нечего. А флот? Ну он при том присутствовал, даже относительно недалеко.

Поймите правильно, можно, разумеется, поговорить о роли флота в военных действиях в Афганистане (операция «Эндрюинг Фридом») или в Ливийской гражданской войне 2011 года, но стоит ли? В первой отметился боевым дебютом французский атомный авианосец «Шарль де Голль». А последняя интересна разве что первым участием болгарского фрегата «Дерзкий». Но все это факты для статистических справочников, а не для книги по истории военно-морского искусства.

\* \* \*

Однако история флота на этом не завершается, причем сложно предугадать, куда она повернет в дальнейшем. Например, начали появляться военные корабли нового поколения, построенные с использованием технологий стэлс. Пока это лишь опытные образцы и неизвестно, будут ли они реально востребованы. Многие флоты начинают пересматривать свой штатный состав, исходя из принципа разумной достаточности. Уже и Соединенные Штаты отказались от «незыблемой» цифры 15 ударных авианосцев, как в свое время Великобритания пересмотрела такую же «незыблемую» цифры 50 крейсеров. В составе американского флота появился новый класс кораблей – Littoral combat ship (прибрежный боевой корабль). Этакий современный аналог давнишних охотников за подводными лодками РС. Небольшие корабли, которые в других флотах зачислили бы в корветы, для американцев с их многолетним пристрастием к океанским кораблям выглядят несколько странно. Еще более непривычной является катамаранная конструкция корпуса LCS-2 «Индепенденс». Все это показывает, что совершенно неблагоприятное дело, пытаться угадать, каким путем пойдет далее военное кораблестроение.

Но кроме подобной экзотики продолжается развитие и более традиционных классов кораблей. Сокращение – сокращением, однако американцы проекти-

руют атомные подводные лодки SSBN(X) на замену ракетноносцам «Огайо», англичане строят лодки типа «Эстют», французы – типа «Барракуда», хотя первая лодка будет названа «Сюффрен», да и остальные получают имена в честь адмиралов, а не рыб. Китайцы и индийцы строят атомные лодки. Американцы, построив 10 авианосец типа «Нимиц», уже начали работы на новом авианосце CVN-78 «Джеральд Форд». Готовятся к закладке еще два корабля этого типа: «Джон Ф. Кеннеди» и, разумеется, очередной «Энтерпрайз». Проракетные крейсера, эсминцы, фрегаты мы уже не будем и говорить.

Но в то же самое время на мировой арене появился новый-старый фактор, бороться с которым может только и исключительно флот. Совершенно неожиданно в XXI веке снова стала актуальной проблема морского пиратства. Как бороться с сомалийскими пиратами? Пассивным патрулированием угрожаемых зон? Это проходили в Первую мировую войну. Снова использовать конвойную систему? Эффективно, но дорого. Нанести удар по зверю в его логове? Политики не позволят. Но в то же время любую из этих задач может выполнить только военно-морской флот.

Вот тому доказательства. После войны в Ираке на Среднем Востоке осталось Оперативное соединение 150, которое играло роль этакого «плавающего полицейского», постоянно поддерживающего порядок на морских путях Среднего Востока, Африки и Южной Азии. Но после печально известной атаки борьба с терроризмом стала интернациональной задачей, и ОС 150 из чисто американского превратилось в многонациональное. Например, вот его состав на январь 2003 года: фрегат «Наварра» (Испания, флагман), «Маунт Уитни» (корабль управления, США), фрегат «Мекленбург-Форпоммерн» (Германия), эсминцы «Самидарэ» и «Мьеко» (Япония). Затем испанского контр-адмирала Хуана Морено в качестве командира соединения сменил коммодор Королевского флота Тони Рикс, его в свою очередь французский контр-адмирал Жак Маджарс и так далее. Для борьбы с пиратами в 2009 году было сформировано Оперативное соединение 151, которое тоже очень быстро превратилось в интернациональное. Среди его командиров можно было увидеть пакистанского контр-адмирала Шавката, турецкого контр-адмирала Эртогрула, южно-корейского контр-адмирала Ли Бон-Рима, новозеландского капитана 1 ранга Гилмора. Вот только российских кораблей и адмиралов вы там не найдете...

В конце концов, еще древние сказали: «По морю плыть необходимо», а значит нужно охранять странствующих и путешествующих, значит, военный флот еще долго будет нужен.



# Библиография

---

- «Битва за Средиземное море. Взгляд победителей», М., 2000  
«Боевое использование авианосцев», М., 1973  
«Военно-морской флот Третьего Рейха», М., 2009  
«Кампании войны на Тихом океане», М., 1956  
«Осада Порт-Артура», СПб, 1908  
«Русско-японская война» в 2 томах, М., 2004  
*Брагадин М.* «Битва за Средиземное море. Взгляд побежденных», М., 2001  
*Вильсон Х.* «Броненосцы в бою», М., 2003  
*Горшков С.* «Морская мощь государства», М., 1976  
*Далл С.* «Боевой путь императорского японского флота», Екатеринбург, 1997  
*Дениц К.* «Десять лет и двадцать дней», М., 2007  
*Зеештерн* «1906 год. Крушение старого мира», СПб,  
*Золотарев В., Козлов И.* «Русско-японская война. Борьба на море», М., 1990  
*Кладо Н.* Военные действия на море во время японо-китайской войны. СПб., 1896  
*Кофман В.* «Японские линкоры Второй мировой», М., 2006  
*Кузин В., Никольский В.* «Военно-морской флот СССР, 1945 – 1991», СПб, 1996  
*Лорд У.* «Невероятная победа», СПб, 1993  
*Малов А., Патянин С.* «Линкоры «Бисмарк» и «Тирпиц», М., 2006  
*Мельников Р.* «Рюрик» был первым», Ленинград, 1989  
*Морисон С.* «Американский флот во Второй мировой войне», Екатеринбург, 1998  
*Мюлленгейм-Рехберг Б.* «Линкор «Бисмарк», М., 2006  
*Нимиц Ч., Поттер Э.* «Война на море», Смоленск, 1999  
*Полмар Н.* «Авианосцы», в 2 томах, М., 2001  
*Поломошнов Е.* «28 июля 1904 года», Новосибирск, 2004  
*Руге Ф.* «Война на море», М., 1998  
*Самченко С., Юлин Б.* «Потомки последних корсаров», М., 1995  
*Смит П.* «Закат владыки морей», М., 2003  
*Смит П.* «Первые залпы британского флота», М., 2004  
*Соколов А.* «Советский ракетный крейсер», М., 2006  
*Сорокин А.* «Оборона Порт-Артура», М., 1948  
*Сорокин А.* «Оборона Порт-Артура», М., 1948  
*Тарас А.* «Энциклопедия броненосцев и линкоров», М., 2002  
*Футида М., Окумия М.* «Сражение у атолла Мидуэй», М., 2001  
*Хаф Ф.* «Война на островах», М., 1960  
*Хорикоши Д., Окумия М., Кайдин М.* «Японская авиация во Второй мировой войне», М., 1999  
*Широкопад А.* «Падение Порт-Артура», М., 2003  
*Якобсен А.* «Линкор «Шарнхорст», М., 2006
- «Conway's All the World's Battleships: 1906 To the Present», Annapolis, 1988  
«Japanese army operations in the South Pacific area», Canberra, 2007  
«Operation «Crossroads», New York, 1946  
«The Japanese navy in WWII», Annapolis, 1959  
Bergerud E. «Fire in the sky», Boulder, 2000  
Bicheno H. «Midway», London, 2004  
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  
Cutler T. «The battle of Leyte gulf», Annapolis, 1994  
D'Albas A. «Death of a navy», NY, 1957  
Dickson W. «The battle of the Philippine sea», London, 1975  
Evans D., Peattie M. «Kaigun», Annapolis, 1997  
Francillon R. «Japanese Carrier Air Groups 1941-1945», L, 1979  
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. «Carrier clash», St. Paul, 2004  
 Hammel E. «Carrier strike», St. Paul, 2004  
 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  
 Hoyt E. «Blue skies and blood», NY., 1976  
 Inouye J. «The naval battle of Haiyang», Yokohama, 1895  
 Insulander P., Ohlsson C. «Pansarskepp», Borås, 2001  
 Ireland B. «War at sea, 1914 – 1945», London, 2002  
 Keyes R. «The naval memoirs», London, 1934  
 Ladd J. «Assault from sea», London, 1976  
 Levy J. «The Royal Navy's Home Fleet in WWII», London, 2003  
 Lundstrom J. «The First Team and the Guadalcanal Campaign», Annapolis, 1994  
 Lundstrom J. «The First Team: Pacific Naval Air Combat from Pearl Harbor to Midway», Annapolis, 1984  
 MacBride R. «Civil war ironclads», New York  
 Massie R. «Castles of steel», New York, 2003  
 Miller E. «War plane Orange», Annapolis, 1991  
 Morison S. «Coral Sea, Midway and Submarine Actions», Boston, 1964  
 Morison S. «Leyte», Boston, 1990  
 Morison S. «New Guinea and the Marianas», Boston, 1966  
 Morison S. «Struggle for Guadalcanal», Boston, 1966  
 O'Hara V. «The German navy at war», Annapolis, 2004  
 O'Hara V. «The struggle for the Middle sea», Annapolis, 2009  
 O'Hara V. «The US navy against the Axis», Annapolis, 2007  
 Parker J. «Schley, Sampson and Cervera», New York, 1910  
 Parshall J., Tully A. «Shattered Sword: The Untold Story of the Battle of Midway», Potomac, 2007  
 Peattie M. «Sunburst», Annapolis, 2001  
 Pokrant M. «Desert storm at sea», London, 1999  
 Prange G. «Miracle at Midway», London, 1982  
 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  
 Smith P. «Midway: Dauntless Victory», Barnsley, 2007  
 Sondhaus R. «The naval policy of Austria-Hungary», 1994  
 Speller I. «Amphibious warfare», Staplehurst, 2001  
 Stille M. «Imperial Japanese Navy Aircraft Carriers 1921-1945», Botley, 2006  
 Stille M. «US Navy aircraft carriers 1922-1945», Botley, 2005  
 Stille M. «USN carriers vs. IJN carriers – the Pacific, 1942», Botley, 2007  
 Tully A. «Battle of Surigao strait», Bloomington, 2009  
 Vader J. «The fleet without a friend», London, 1971  
 Warner D., Warner P. «Disaster in the Pacific», Annapolis, 1992  
 Wilson H. «Downfall of Spain», London, 1900  
 Winton J. «Carrier «Glorious», London, 1986  
 Woodward G. «The battle for Leyte gulf», NY, 1947  
 World War II in the Pacific, Encyclopedia, New York, 2001  
 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», «Marine Arsenal», «Warship», «Warship International», различные сайты Интернета.

**Больных Александр Геннадиевич**

**Военно-морской флот  
XX век**

**XX столетие стало не только авиакосмической эрой, но и веком военно-морского флота – именно ВМФ по праву считается самым высокотехнологичным видом вооруженных сил и развивался гораздо быстрее армии и даже авиации, именно моряки первыми начали использовать такие новинки, как скорострельные орудия, радары, ядерные силовые установки и т.п. Другое дело, что поговорка «генералы всегда готовятся к предыдущей войне» имеет отношение и к адмиралам, которые в минувшем столетии не раз совершали фатальные ошибки, а военно-морская тактика постоянно отставала от научно-технической революции.**

**Но эта книга – не просто «работа над ошибками», больше, чем разоблачение военно-исторических мифов, – это настоящая энциклопедия ВМФ XX века, глубокий анализ законов его развития и прогноз на будущее. КОЛЛЕКЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных фотографий.**

