

Белли Владимир Александрович, Пензин Константин Васильевич

Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море.

1939–1945 гг.

Содержание

От авторов [\[3\]](#)

Введение [\[9\]](#)

Глава 1. Подготовка флотов основных капиталистических государств к войне (1918–1939 гг.) [\[15\]](#)

Характер и направленность развития морских сил между первой и второй мировыми войнами [\[15\]](#)

Предвоенные взгляды на характер строительства и использования морских сил [\[25\]](#)

Состав, задачи и подготовка флотов накануне второй мировой войны [\[38\]](#)

Глава 2. Начало второй мировой войны. Военные действия в Атлантике (сентябрь 1939 г. — апрель 1940 г.) [\[46\]](#)

Нападение фашистской Германии на Польшу [\[46\]](#)

«Странная война» в Европе. Боевые действия в Атлантике [\[50\]](#)

Норвежская операция (апрель — июнь 1940 г.) [\[67\]](#)

Разгром англо-французских армий на Западном фронте (май — июнь 1940 г.) [\[84\]](#)

Глава 3. Военные действия в Атлантике (22 июня 1940 г. — 22 июня 1941 г.) [\[91\]](#)

Изменение обстановки в Западной Европе и Атлантике после поражения Франции.

Попытка вывести Англию из войны [\[91\]](#)

Действия немецких подводных лодок в Атлантике и борьба с ними [\[96\]](#)

Действия на коммуникациях немецких надводных кораблей и борьба с ними [\[103\]](#)

Действия на коммуникациях германской авиации [\[122\]](#)

Итоги борьбы за атлантические коммуникации в первый период войны (сентябрь 1939 г. — июнь 1941 г.) [\[126\]](#)

Глава 4. Военные действия на Средиземноморском театре (10 июня 1940 г. — 22 июня 1941 г.) [\[128\]](#)

Планы и силы сторон [\[128\]](#)

Начало военных действий на Средиземном море и в Северной Африке [\[134\]](#)

Характеристика средиземноморских коммуникаций и зависимость от них воевавших государств [\[140\]](#)

Действия итальянских сил на коммуникациях в 1940 г. [\[142\]](#)

Операция английского флота по уничтожению итальянских сил в Таранто [\[151\]](#)

Военные действия на море в конце 1940 г. [\[156\]](#)

Действия вооруженных сил Германии в бассейне Средиземного моря в 1941 г. [\[159\]](#)

Нападение английских морских сил на базы Италии в Лигурийском море (февраль 1941 г.) [\[161\]](#)

Выход итальянского флота в район о. Крит. Бои у о. Гавдос и м. Матапан (март 1941 г.) [165]
Обеспечение итальянским флотом своих коммуникаций [174]
Захват о. Крит и противодесантные действия англичан (май 1941 г.) [183]
Военно-политические итоги военных действий в 1939–1941 гг. и оперативно-тактические выводы [192]

Глава 5. Военные действия на Атлантическом и Средиземноморском театрах (22 июня 1941 г. — ноябрь 1942 г.) [\[196\]](#)

Нападение фашистской Германии на Советский Союз. Изменение обстановки в Атлантике и на Средиземном море [196]
Действия в Атлантике во второй половине 1941 г. [198]
Военные действия на Средиземном море во второй половине 1941 г. [208]
Прорыв германских кораблей из Бреста (февраль 1942 г.) [218]
Действия германских подводных лодок у побережья США [224]
Действия в Северной и Восточной Атлантике [232]
Борьба на коммуникациях в Средиземном море в 1942 г. [239]
Военно-политические итоги боевых действий в 1941–1942 гг. и оперативно-тактические выводы [246]

Глава 6. Военные действия в Западной Европе и Атлантике (ноябрь 1942 г. — декабрь 1943 г.) [\[248\]](#)

Военно-политическая обстановка [248]
Действия на коммуникациях в Атлантическом океане [250]
Боевые действия в арктических водах [266]
Действия англо-американской авиации против военно-экономических объектов и баз флота Германии в 1943 г. [272]

Глава 7. Военные действия на Средиземноморском театре (ноябрь 1942 г. — декабрь 1943 г.) [\[276\]](#)

Североафриканская десантная операция [276]
Военные действия на Средиземноморском театре в первой половине 1943 г. [289]
Сицилийская десантная операция (июль 1943 г.) [298]
Высадка англо-американских войск в Италии [315]
Действия на коммуникациях в Средиземном море в 1943 г. [323]
Военно-политические итоги военных действий в 1943 г. и оперативно-тактические выводы [324]

Глава 8. Военные действия в Западной Европе и Атлантике в 1944 г. [\[328\]](#)

Военно-политическая обстановка к началу 1944 г. [328]
Нормандская десантная операция (июнь 1944 г.) [330]
Бомбардировка Англии германскими ракетными снарядами [367]
Действия германских лодок в Атлантике и прилегающих к ней районах [370]
Удары англо-американской стратегической авиации [376]

Глава 9. Военные действия на Средиземноморском театре в 1944 г. [\[378\]](#)

Стратегическая обстановка в Италии [378]
Высадка десанта в Анцио и Неттуно (операция «Шингль») [379]
Высадка англо-американских войск в Южной Франции (операция «Энвил-Драгун») [388]
Действия на коммуникациях в Средиземном море [401]
Окончание военных действий в Италии и на Средиземном море [404]
Итоги и выводы по боевым действиям на Средиземном море [406]
Военно-политические итоги военных действий за 1944 г. и оперативно-тактические выводы [407]

Глава 10. Военные действия в Западной Европе и в Атлантическом океане в 1945 г. [409]

Военно-политическая обстановка [409]
Действия на морских сообщениях [411]
Итоги борьбы за Атлантику [417]

Общие итоги и выводы [426]

Приложения

Приложение 1. Сравнительная характеристика отдельных классов надводных кораблей конца первой и начала второй мировых войн [450]
Приложение 2. Сравнительные данные подводных лодок капиталистических государств, построенных в период между первой и второй мировыми войнами [452]
Приложение 3. Изменение в соотношении родов авиации в капиталистических странах с 1918 по 1939 год (в процентах) [453]
Приложение 4. Сравнительная характеристика лучших образцов военных самолетов капиталистических государств в 1918 и 1939 гг. [454]
Приложение 5. Основные тактико-технические данные германских подводных лодок, действовавших в годы второй мировой войны [455]
Приложение 6. Тактические данные германских «карликовых» подводных лодок [457]
Приложение 7. Тактико-технические данные основных типов десантных кораблей второй мировой войны [458]
Приложение 8. Средние ежемесячные потери в союзном и нейтральном тоннаже от действий германских подводных лодок и количество лодок [462]
Приложение 9. Действия германских подводных лодок против конвоев в Северной Атлантике (ноябрь 1942 г. — май 1943 г.) [463]

Указатель важнейших операций, боевых действий и событий на море. 1939–1945 гг. [467]
Источники и литература [470]

Примечания

Список иллюстраций

Схема 1. Действия подводных лодок в Атлантике (сентябрь 1939 г. — май 1940 г.) (стр. 54)

Схема 2. Действия германских рейдеров «Дейчланд» и «Адмирал граф Шпее» (сентябрь — декабрь 1939 г.) (стр. 62)

Схема 3. Бой английских крейсеров с германским крейсером «Адмирал граф Шпее» в районе зал. Рио-де-Ла-Плата 13 декабря 1939 г. (стр. 65)

- Схема 4. Норвежская десантная операция (апрель 1940 г.) (стр. 70)
- Схема 5. План операции «Морской лев» (июль — сентябрь 1940 г.) (стр. 93)
- Схема 6. Действия подводных лодок в Атлантике (июль 1940 г. — июнь 1941 г.) (стр. 99)
- Схема 7. Действия германских рейдеров и борьба с ними (ноябрь 1940 г. — март 1941 г.) (стр. 104)
- Схема 8. Операция английского флота по уничтожению линкора «Бисмарк» и крейсера «Принц Ойген» (май 1941 г.) (стр. 109)
- Схема 9. Бой в Датском проливе 24 мая 1941 г. (стр. 111)
- Схема 10. Потопление линкора «Бисмарк» 27 мая 1941 г. (стр. 113)
- Схема 11. Военные действия на Средиземном море. 1940—1941 гг. (стр. 133)
- Схема 12. Нападение английских морских сил на французские корабли в Мерс-эль-Кебире 3 июля 1940 г. (стр. 137)
- Схема 13. Бой английской восточной эскадры с итальянским флотом в районе м. Пунто-Стило 9 июля 1940 г. (стр. 147)
- Схема 14. Налет английской авиации на итальянские корабли в Таранто 11—12 ноября 1940 г. (стр. 154)
- Схема 15. Бой английских сил с кораблями итальянского флота в районе о. Сардиния 27 ноября 1940 г. (стр. 158)
- Схема 16. Нападение английского флота на итальянские базы в Лигурийском море 9 февраля 1941 г. (стр. 163)
- Схема 17. Боевые действия у о. Крит 28—29 марта 1941 г. (стр. 169)
- Схема 18. Нападение английского флота на порт Триполи 21 апреля 1941 г. (стр. 179)
- Схема 19. Критская операция немцев и эвакуация английских войск из Греции и с о. Крит 24 апреля — 1 июня 1941 г. (стр. 187)
- Схема 20. Действия подводных лодок в Атлантике (июнь — декабрь 1941 г.) (стр. 203)
- Схема 21. Прорыв германских кораблей из Бреста (февраль 1942 г.) (стр. 222)
- Схема 22. Противолодочная оборона англо-американских сил в Атлантическом океане в начале 1942 г. (стр. 226)
- Схема 23. Борьба с немецкими подводными лодками в Бискайском заливе в 1940—1942 гг. (стр. 237)
- Схема 24. Система английской блокады немецких подводных лодок к концу 1943 г. (стр. 263)

- Схема 25. Потопление линкора «Шарнхорст» 26 декабря 1943 г. (стр. 269)
- Схема 26. Районы высадки десантов в Северной Африке 8—13 ноября 1942 г. (стр. 279)
- Схема 27. Путь американских десантных сил в Североафриканской операции (24 октября — 7 ноября 1942 г.) (стр. 283)
- Схема 28. Наступление на о. Сицилия (10 июля — 17 августа 1943 г.) (стр. 303)
- Схема 29. Сицилийская десантная операция (июль 1943 г.) (стр. 309)
- Схема 30. Замысел Нормандской десантной операции (стр. 337)
- Схема 31. Нормандская десантная операция (июнь 1944 г.) (стр. 341)
- Схема 32. Наступление англичан и американцев во Франции в 1944 — 1945 гг. (стр. 363)
- Схема 33. Принципиальная схема противовоздушной обороны Лондона от самолетов-снарядов (стр. 369)
- Схема 34. Пути перехода десантных отрядов в операции по высадке десанта на юге Франции (август 1944 г.) (стр. 391)
- Схема 35. Противолодочная оборона в Атлантике в 1944—1945 гг. (стр. 414)
- Схема 36. Действия подводных лодок в 1944—1945 гг. (стр. 416)
- Схема 37. Минные постановки немецких подводных лодок во второй мировой войне (1939—1945 гг.) (стр. 423)
- График потерь и восстановления торгового тоннажа США и Англии в годы второй мировой войны (стр. 253)
- Эффективность действий немецких подводных лодок против судоходства в период второй мировой войны (стр. 419)
- Потери торгового тоннажа союзных и нейтральных стран от германских подводных лодок в первую и вторую мировые войны (стр. 421)

От авторов

После окончания второй мировой войны в капиталистических странах, и особенно в США, Англии и Западной Германии, написаны сотни книг, брошюр и статей, в которых излагаются события минувшей войны. Одни из них носят общий характер, в других

рассматриваются военные действия вооруженных сил государств — участников войны или использование одного из видов вооруженных сил. Эти работы дают обширный фактический материал для анализа событий второй мировой войны. Однако труды буржуазных авторов призваны сыграть определенную роль в идеологической борьбе двух противоположных социальных систем. Идеологи буржуазии всегда стремились использовать военную историю в интересах господствующего класса. Еще Энгельс писал по этому поводу, что буржуазии в силу самой ее природы, в силу условий ее существования свойственно фальсифицировать всякий товар; фальсифицировала она также и историю, потому что лучше всего оплачивается то сочинение, в котором фальсификация истории наиболее соответствует интересам буржуазии^[1]. Эта оценка Энгельса удивительно точно характеризует освещение истории второй мировой войны буржуазными авторами Запада.

Несмотря на большое разнообразие взглядов на войну и оценок ее событий, для работ буржуазных авторов, за редким исключением, характерны некоторые общие черты, важнейшие из которых следующие:

- извращение подлинных причин и характера второй мировой войны;
- стремление замолчать решающую роль Советских Вооруженных Сил в сокрушении фашистской Германии и ее сателлитов, умаляя ведущее значение в войне советско-германского фронта;
- преувеличение роли отдельных видов вооруженных сил в решении окончательного исхода войны, и особенно роли [4] флота и стратегической авиации, получивших в ходе войны особенно большое развитие в системе вооруженных сил США и Англии;
- преувеличение значения отдельных операций и боевых действий в нанесении решающих поражений противнику.

Нельзя не отметить, что в некоторых трудах иностранные авторы для создания видимой объективности дают высокую оценку некоторых действий Советских Вооруженных Сил, но это делается обычно лишь по частным вопросам — отдельным операциям и сражениям, решающие же проблемы войны замалчиваются.

Извращение событий войны в ряде случаев имеет и национальную подоплеку, причину которой нетрудно объяснить. Так, например, бывшие военные деятели фашистской Германии единодушны в своем стремлении взвалить вину за провал политики и стратегии фашизма на одного Гитлера, с тем чтобы обелить германский вермахт и его генералов^[2]. Некоторые буржуазные авторы, извращая историю, стремятся представить дело так, что якобы решающие события войны происходили не на суше, а на море или в воздухе, где англичанам и американцам, особенно в конце войны, удалось создать большое превосходство над противником в силах и в ряде случаев добиться значительных успехов. Исходя из этой основной идейной посылки, буржуазные военные писатели пытаются выдавать за решающие события войны «битву за Атлантику»^[3], «битву за Англию»^[4], «воздушное наступление на Германию»^[5], «вторжение в Северную Францию»^[6] и «битву за Средиземное море»^[7]. [5]

Естественно, что эти и подобные извращения истории войны не могут восприниматься советским читателем как серьезное, объективное исследование. Нередко сами буржуазные авторы произвольно опровергают заключения своих коллег о «решающих» сражениях войны. Вот как, например, бывший главнокомандующий флотом фашистской Германии и

преемник Гитлера на посту фюрера адмирал Дениц оценивает место в войне «битвы за Атлантику» — этого главного козыря в американско-английской пропаганде: «В сознании государственного и военного руководства Германии, как и в сознании народа, в противоположность англичанам не существовало понятия «битва за Атлантику». У нас все мысли были устремлены на сухопутные сражения на континенте. Почему-то считалось, что, выиграв сражения на суше, мы победим Англию — морскую державу. Германское государственное руководство и руководство вооруженных сил, которые, к сожалению, обладали «континентальным мышлением», не понимали, что решающие бои против Англии вела в Атлантике горстка подводных лодок»^[8].

В данной работе авторы стремились дать достаточно подробное и по возможности достоверное описание боевых действий иностранных флотов, проанализировать и обобщить их опыт, попытаться раскрыть причины успехов и неудач, а также показать действительное место в войне отдельных операций на западных морских театрах.

Работая над книгой, авторы отдавали себе отчет, что современная война как общественное явление есть весьма сложный процесс, где борьба политическая, экономическая и классовая переплетаются с вооруженной борьбой на земле, на воде и в воздухе. Любой из этих аспектов войны таит в себе колоссальное количество взаимосвязанных фактов и событий, без учета которых нельзя получить полного представления о войне в целом.

Границы всестороннего исследования общего хода войны практически необъятны и, конечно, не могут быть уложены в рамки одного труда, поэтому авторы и не ставили перед собой такой задачи. Политические события, военные действия на суше, действия флотов на других морских и океанских театрах, а также события на главном — советско-германском фронте затрагивались лишь в той степени, в которой это было возможно и необходимо для показа взаимно обусловленных связей рассматриваемых военных действий на море с другими событиями войны. Работа написана в оперативно-стратегическом плане с раскрытием тактических приемов при описании наиболее важных морских боев и операций. Но и при [6] описании боевых действий в Атлантике и Средиземном море авторы не ставили перед собой задачи последовательного, день за днем, освещения хода боевых действий. Обращалось особое внимание на новые явления в боевых действиях на море, связанные с применением новых средств борьбы, новых тактических приемов и методов использования сил, т. е. на вопросы военно-морского искусства. Поэтому в работе не следует искать полного соответствия удельного веса операции или боевого действия в ходе войны и степени подробности их изложения. В ряде случаев большое количество часто повторявшихся событий, например проводка конвоев, блокадные действия и связанные с ними мероприятия, давались в обобщенном виде с показом в первую очередь средств и методов их проведения.

Важнейшее место в работе уделяется действиям на коммуникациях в Атлантическом океане и в Средиземном море, а также боевому использованию в этих действиях подводных лодок и авиации. Рассматриваются также важнейшие десантные операции, операции по уничтожению сил противника в море и в базах, а также наиболее характерные случаи боевых столкновений в море.

События излагаются, в основном, в хронологической последовательности по периодам войны и театрам военных действий (Атлантический океан и Средиземное море). Что же касается частных вопросов или второстепенных событий, то при описании их не всегда представлялось возможным строго придерживаться хронологической последовательности.

Для более глубокого и правильного понимания некоторых исторических явлений и процессов, а также для установления закономерностей в развитии военно-морского искусства авторы при изложении событий на море иногда сопоставляли их с подобными событиями первой мировой войны.

Описание каждого периода войны, каждой операции или боевого действия сопровождается их критическим разбором и оперативно-тактическими выводами. В конце работы приводятся общие выводы о боевом использовании родов военно-морских сил и оружия в различных видах боевых действий на море и о развитии методов использования сил. В заключительной части приводятся также некоторые итоговые сведения по войне и статистические данные, которые нельзя было поместить в главах.

Для советского читателя не требует особого доказательства положение о том, что вторая мировая война в целом носила континентальный характер, что основные стратегические задачи решались на сухопутных театрах, что главным театром военных действий был советско-германский фронт, от хода борьбы на котором в огромной степени зависела обстановка на других фронтах и развитие боевых действий на морских театрах. Поэтому на долю авторов осталось только, характеризуя [7] общую политико-стратегическую обстановку в каждый период войны и важнейшие боевые операции на Западе, напоминать или показывать, что фашистское командование считало советско-германский фронт главным и наиболее ответственным и что именно здесь началось поражение фашистского блока.

Все сказанное выше намеренно обходится молчанием или сознательно извращается современными буржуазными исследователями, хотя эти положения в свое время получили признание даже в самой секретной переписке руководителей государств — наших бывших союзников по войне.

Советская военная наука базируется на объективном исследовании войн. В ней признается бесспорным, что разгром коалиции стран, подобных тем, которые складывались в первую и во вторую мировые войны, достигался в результате сочетания общих, хотя и не равных, усилий всех воевавших государств и использования всех видов вооруженных сил. В этой связи было бы ошибочным какое-либо умаление роли военных действий на море в войне в целом и тем более военных действий на таком обширном и важнейшем театре, каким был Атлантический океан. По заключению французского адмирала Р. Бело, «длительное нарушение морских коммуникаций в Северной Атлантике может привести Европу к экономическому удушению и бессилию в военном отношении» [9]. Не случайно Атлантика в ходе второй мировой войны была для США и Англии главным театром военных действий. Это необходимо учитывать еще и потому, что, готовя новую войну против стран социалистического лагеря, империалистический блок НАТО ориентируется на безусловное достижение господства на морях, и в первую очередь на Атлантическом океане. «Мы не хотим принизить значение Тихого и Индийского океанов и Средиземного моря, но мы утверждаем, что и они в конечном счете зависят от Атлантики. Тот, кто командует Атлантикой, обладает в известной мере и другими морскими театрами. Средиземное море и Индийский океан зависят от коммуникаций в Атлантике. Если мы потеряем Атлантику, то мы не сможем удержаться на Средиземном море... Мы считаем, что в любой войне обеспечение господства в Атлантике должно быть первойшей заботой США и наших западных союзников» [10].

Господство на морях американские империалисты считают чуть ли не своей привилегией, неоспоримым правом. Односторонним объявлением всевозможных контролируемых зон и блокадой отдельных районов они пытаются закрепить за собой это «право на господство»

уже и в мирное время. Даже [8] англичане признают, что «Америка взяла на себя обязанности, которые до второй мировой войны выполняла Англия». Новые функции флот США выполняет «в роли международной морской полиции для охраны всеобщего права и порядка» {11}. Но народы мира на примерах событий в Корее, на Тайване, Кубе, в Лаосе, Вьетнаме знают, чьи интересы американцы охраняют с помощью своего флота, и бдительно следят за происками новоявленных «блюстителей порядка».

Американцы и англичане изучают опыт ведения военных действий в Атлантике и на Средиземном море. Многие буржуазные военные специалисты правильно утверждают, что он не утратил своего значения и в век ядерной и ракетной техники. Этот опыт нашел широкое применение в практике боевой подготовки морских сил НАТО и ведения англичанами и американцами агрессивных войн после второй мировой войны. Уже только поэтому мы не можем игнорировать этот опыт. «Всякий согласится, — писал В. И. Ленин, — что неразумно или даже преступно поведение той армии, которая не готовится овладеть всеми видами оружия, всеми средствами и приемами борьбы, которые есть или могут быть у неприятеля» {12}.

Создавая эту монографию, авторы использовали книги, брошюры и статьи советских авторов, но основным материалом послужили иностранные источники, и в большинстве случаев двусторонние. В написании географических названий авторы придерживались транскрипции, установленной в «Морском Атласе» {13}, а в наименовании кораблей справочника «Иностранные военные флоты 1946–47» {14}. Если данная книга поможет советскому читателю в изучении и правильной оценке событий на море в ходе минувшей войны, авторы будут считать свою задачу выполненной. [9]

Введение

Вторая мировая война 1939–1945 гг. по своему размаху и масштабам не имела равных в военной истории. В той или иной степени втянув в свою орбиту все крупнейшие государства мира с населением около 2 млрд. человек, она велась на трех материках — в Европе, Азии и Африке, на всех четырех океанах и многочисленных морях. Она велась на земле, в воздухе, на воде и под водой. Война явилась тяжелым испытанием для народов многих государств и стоила миллионов человеческих жертв. Советский Союз, принявший на себя в этой войне самые тяжелые удары объединенных сил фашистских государств, показал несокрушимую мощь своих вооруженных сил и невиданный патриотизм, сплоченность и стойкость советского народа. В гигантских, почти четырехлетних сражениях на советско-германском фронте был решен исход второй мировой войны.

Вторая мировая война возникла не случайно, она явилась закономерным результатом дальнейшего развития и обострения империалистических противоречий, которые, как и после первой мировой войны, империалисты хотели разрешить за счет Советского Союза. Вся политика империалистических кругов США и Англии была направлена на создание и поддержание вокруг нашей страны «санитарного кордона» враждебных государств. На первых порах в качестве такого государства-буфера английские и американские магнаты рассматривали буржуазную Польшу. Затем, проводя политику «сохранения равновесия сил» в Европе, они открыто встали на путь возрождения германского милитаризма, рассчитывая на Германию, как на рынок сбыта и как на орудие осуществления своих агрессивных планов.

В свою очередь Германия стремилась внушить всем, что она является бастионом против «красной опасности», и тем оправдать начавшуюся в стране гонку вооружений. Выражая чаяния германских реваншистов, Гитлер открыто говорил: [10]

«Мне придется играть в мяч с капитализмом и сдерживать версальские державы при помощи призрака большевизма, заставляя их верить, что Германия — последний оплот против «красного потопа». Это единственный способ пережить критический период, разделаться с Версалем и снова вооружаться»^[15]. Германская печать и радио трубили тревогу, пугая капиталистический мир призраком революции в Европе. Немецкие дипломаты на этой основе добивались от союзников все возраставшей помощи.

Таким образом, германская военщина с согласия западных держав вначале тайно, а затем все более явно готовилась к военному реваншу. Немецкие монополисты надеялись, добившись военного разгрома своих противников, достигнуть господствующего положения в мире. Империалистические круги США, Англии и Франции не только не препятствовали усилению военной мощи фашистских государств, но и всячески потворствовали этому, рассматривая фашизм как главную ударную силу в борьбе с коммунизмом и демократическими силами Европы и Азии. Американские и английские империалисты вполне сознательно оказывали гитлеровской Германии поддержку в возрождении ее военно-промышленного потенциала и содействовали империалистической Японии в создании больших запасов стратегического сырья, рассчитывая направить агрессию этих государств против Советского Союза. Ведя политику попустительства фашистской агрессии против СССР, империалисты США и Англии надеялись одновременно решить две задачи: оружием фашистских государств уничтожить Советский Союз как великую мировую державу и ослабить, истощив в военном и экономическом отношении, своих ближайших конкурентов и претендентов на мировое господство, какими становились Германия и Япония.

Следовательно, непосредственной причиной возникновения второй мировой войны была острая политическая и экономическая борьба основных капиталистических государств за мировое господство. Если в этой борьбе США, Англия и Франция преследовали цель сохранить и укрепить свои позиции на международной арене, то фашистские государства во главе с Германией стремились к новому переделу мира и сфер влияния. Несмотря на видимое различие между позициями двух капиталистических группировок, сущность их предвоенной политики в равной степени носила империалистический характер, так как была направлена на порабощение других государств. Инициаторами развязывания войны явились государства фашистского блока — Германия, Италия и Япония, первыми совершившие агрессивные акты в Европе и Азии. [11]

Однако не меньшую роль в развязывании второй мировой войны сыграли и так называемые «миролюбивые» государства. Активно способствуя воссозданию германского военного потенциала, американские и английские империалисты вложили в руки фашистского режима оружие для осуществления агрессии. Одним из решающих обстоятельств, содействовавших развязыванию гитлеровской агрессии в Европе, была также политика отказа правящих кругов США, Англии и Франции от коллективной безопасности.

Завоевание «жизненного пространства» путем ограбления других народов было возведено в Германии в один из принципов военной политики: «...необходимо силой отнять у противника центры промышленности и наиболее богатые жизненными продуктами области (житницы) страны»^[16]. Поэтому задолго до того, как война приняла мировой характер, государства фашистского блока путем вооруженного вмешательства

уничтожили самостоятельность нескольких государств в различных частях света, создав два очага войны в Европе и Азии. Многие из этих агрессивных актов совершались с молчаливого согласия империалистов США, Англии и Франции, которые, даже поступаясь своими национальными интересами, стремились направить агрессию Германии и Японии против Советского Союза. «Уступка» гитлеровской Германии Австрии и Чехословакии, а Японии — Северного Китая была сделана отнюдь не из миролюбивых побуждений империалистов США и Англии, а с холодным расчетом, с расчетом на то, что это неминуемо приведет к столкновению Германии и Японии с Советским Союзом.

Но вторая мировая война началась нападением гитлеровской Германии и Японии не на Советский Союз. Империалистические противоречия оказались настолько глубокими и острыми, что даже ненависть к Советскому Союзу и единодушное желание монополистов покончить с ним совместными усилиями не смогли предотвратить военного столкновения между крупными капиталистическими странами. Центральный Комитет нашей партии и Советское правительство внимательно следили за развертыванием событий. В чрезвычайно сложной международной обстановке они сумели найти правильные пути использования империалистических противоречий в интересах страны. Так, заключением 23 августа 1939 г. договора о ненападении с фашистской Германией Советское правительство сорвало планы англичан и французов о создании единого фронта капиталистических государств против СССР и почти на два года отсрочило время нашего вынужденного вступления в войну. [12]

1 сентября 1939 г. фашистская Германия напала на Польшу. Правительства Франции и Англии, давшие свои гарантии Польше, имели возможность заблаговременно принять меры к предотвращению агрессии, так как еще 28 апреля того же года Германией был расторгнут польско-германский договор о ненападении, и с этого времени провокации германской агентуры в Польше непрерывно нарастали. Однако правительства Франции и Англии вовсе не стремились к обузданию агрессора. Наоборот, они вели тайные переговоры с германскими представителями о заключении союза, недвусмысленно намекая им, что заключение соглашения с Германией не только «растворило бы данцигскую проблему», но и вся «Польша была бы... оставлена в одиночестве лицом к лицу с Германией»^[17]. Поэтому объявление Англией и Францией 3 сентября 1939 г. войны Германии носило лишь формальный характер и преследовало цель реабилитировать свои правительства в глазах народов.

Еще меньший энтузиазм в оказании хотя бы моральной поддержки Польше выразило правительство США. С началом германо-польской войны оно поспешило заявить о своем «нейтралитете», а вскоре американское командование официально поздравило своих немецких коллег с успехами германской армии. На этом этапе войны в Европе американская газета «Нью-Йорк геральд трибюн» открыто призывала гитлеровскую Германию и западные державы «возможно скорее заключить мир, с тем чтобы объединить силы, противостоящие... коммунизму»^[18].

Таким образом, нападение Германии на Польшу вполне соответствовало планам американских, английских и французских империалистов, направленным на столкновение фашистской Германии с Советским Союзом. Впоследствии «странная война» в Европе полностью подтвердила это. В период Норвежской кампании англичане и французы формально выступили в защиту Норвегии от германской агрессии, в действительности же они сами в течение нескольких месяцев готовили вторжение в Норвегию и Швецию, но, по их собственному признанию, опоздали с этим лишь на 24 часа, и их опередила Германия. Планы вторжения в Норвегию преследовали далеко не освободительные цели,

как об этом трубила англо-французская пресса: «...В то время как официальной целью этого плана было оказание помощи Финляндии, основная и тайная цель его заключалась в захвате шведских железных рудников [13] «{19}. Позднее, проводя высадку своих войск на Балканах и прикрывая ее лозунгом защиты балканских народов от итало-германской агрессии, англичане в действительности преследовали иные цели — канализацию гитлеровской агрессии на Восток. Черчилль рассчитывал на то, что в случае создания единого фронта на Балканском полуострове Германия могла бы считать более целесообразным взять свое в России {20}.

Выступая в 1941 г. за урегулирование «китайской проблемы» и стабилизацию положения в Юго-Восточной Азии, США, конечно, заботились не о независимости народов этих стран, а о возвращении рынков сбыта и источников стратегического сырья, на монопольное владение которыми претендовали японские империалисты. Более того, американские правящие круги были не прочь использовать японскую военщину для подавления национально-освободительного движения в странах Дальнего Востока под предлогом борьбы с «коммунистической опасностью». Американское правительство даже предлагало Японии заключить соглашение о сотрудничестве на равных возможностях в использовании естественных богатств (нефть, каучук, никель, олово), в которых нуждается каждая из этих стран {21}.

Все это показывает, что обе группировки империалистических государств, развязавшие войну в Европе, а затем и на Тихом океане, преследовали свои цели, конечным результатом которых было достижение мирового господства. Поэтому и война, развязанная ими, так же как и война 1914–1918 гг., носила с обеих сторон империалистический характер. Однако, в отличие от первой, вторая мировая война по мере развертывания не оставалась неизменной по своему характеру. Благодаря огромному влиянию, которое оказал на ход войны своим участием в ней Советский Союз, благодаря прояснению сознания народных масс, руководимых коммунистическими партиями и другими прогрессивными силами, росту патриотизма и ответной реакции народов на агрессию и жестокость поработителей, война для группы государств, подвергшихся нападению, начала перерастать в освободительную, справедливую войну. В условиях начавшейся войны между ведущими капиталистическими державами польский народ, защищая свою родину, вел справедливую, освободительную войну с германским фашизмом и с силами внутренней реакции. После нападения фашистских армий на европейские государства патриоты Албании, Норвегии, Бельгии, Франции, Югославии и Греции, отстаивая свою национальную независимость, расширили фронт антифашистской борьбы, который принял всеобщий [14] характер после нападения фашистской Германии на Советский Союз.

Однако монополистические круги стран западной «демократии» до самых последних дней войны не думали отказываться от своих империалистических замыслов. На протяжении всей войны они делали попытки изменить ее течение и характер, но оказались бессильны против воли народов, объединившихся в едином стремлении раз и навсегда покончить с фашизмом, агрессией и войной. Это обстоятельство указывает на возросшую роль народных масс в решении крупнейших международных проблем.

Жгучая ненависть свободолюбивых народов к фашизму, беззаветная борьба их за национальную независимость оказывали влияние на политический курс правительств тех государств, которые подверглись агрессии. После начала войны в Европе и после нападения фашистской Германии на Советский Союз для правящих кругов США стало совершенно очевидным, что в случае поражения Англии и Советского Союза в войне с Германией Америка оказалась бы в одиночестве лицом к лицу с фашистской Германией в

Атлантике и с Японией на Тихом океане, поэтому американское правительство изъявило готовность оказывать помощь в войне Англии и СССР.

Советский Союз объединил вокруг себя все прогрессивные силы мира, возглавил борьбу с фашизмом и до самого конца войны был ведущей и направляющей силой антигитлеровской коалиции. [15]

Глава 1.

Подготовка флотов основных капиталистических государств к войне (1918–1939 гг.)

Характер и направленность развития морских сил между первой и второй мировыми войнами

Важнейшим политическим итогом первой мировой войны 1914–1918 гг. был прорыв фронта империализма в его наиболее слабом звене — царской России. Победа Великой Октябрьской социалистической революции и раскол мира на две социальные системы нарушили равновесие внутри мировой системы капитализма, обострили все его противоречия. Попытка империалистов США, Англии и Франции сгладить эти противоречия заключением Версальского мирного договора не увенчалась успехом. В. И. Ленин охарактеризовал этот договор как «неслыханный, грабительский мир, который десятки миллионов людей, и в том числе самых цивилизованных, ставит в положение рабов» [22]. Версальский мирный договор прежде всего предусматривал закрепление передела мира в пользу стран-победительниц. Однако уже при выработке статей договора выявились непримиримые противоречия, раздиравшие капиталистическую систему. Стремясь к экономическому ослаблению Германии, США и Англия вместе с тем боялись ослабления ее империалистической верхушки и нарастания революционного движения пролетариата. Кроме того, США стремились обеспечить себе в Германии хороший рынок сбыта и сферу приложения капитала. Примирить эти противоречия было невозможно. Таким образом, уже первый мирный договор таил в себе неизбежность военного столкновения. Экономический кризис 1929–1933 гг. обнажил и еще более обострил противоречия и потряс до основания всю капиталистическую систему. Он повлек усиление борьбы за рынки сбыта и сферы влияния, но мир был уже поделен, свободных рынков [16] не было. Выход из создавшегося положения империалисты видели только в новом переделе мира через грабительскую войну. Все это привело к гонке вооружений. И чем больше накалялась международная обстановка накануне войны, тем активнее нарушались договорные обязательства по ограничению вооружений, служившие лишь ширмой, за которой готовилась новая мировая бойня.

Конференции и соглашения о морских вооружениях

В первые годы после окончания войны 1914–1918 гг. направленность развития морских сил империалистических государств в известной мере определялась международными соглашениями об ограничении вооружений. На Вашингтонской конференции великих держав (1921–1922 гг.), созванной по инициативе США, последние добились узаконения равенства американского флота с английским и расторжения англо-японского союза, создавшего невыгодное для Америки соотношение сил в западной части Тихого океана в случае войны США с Японией. Наряду с этим американцы добивались осуществления

принципа «открытых дверей» в отношении Китая, чтобы, наводнив китайский рынок своими товарами, сначала вытеснить оттуда своих конкурентов — Англию и Японию, а затем прибрать Китай к своим рукам.

В договоре, определявшем предельные размеры флотов США, Англии, Японии, Франции и Италии, была установлена следующая пропорция тоннажа линейных кораблей — 5 : 5 : 3 : 1,75 : 1,75. Соответственно предельное водоизмещение линейного флота определялось: для США и Англии по 525 тыс. т, для Японии — 315 тыс. т, для Франции и Италии — по 175 тыс. т. Для авианосцев был установлен общий тоннаж: для США и Англии по 135 тыс. т, Японии — 81 тыс. т, Франции и Италии по 60 тыс. т. В качестве максимальной нормы водоизмещение было принято для линкоров 35 тыс. т с артиллерией не свыше 16 дюймов и для авианосцев — 27 тыс. т с артиллерией не свыше 8 дюймов (только при строительстве впоследствии двух английских линкоров эти ограничения не принимались в расчет). Общее водоизмещение крейсерского и подводного флотов договор не ограничивал.

Конференция не установила каких-либо ограничений в отношении состава сухопутных и воздушных сил. Поэтому Вашингтонский договор, оставаясь актом формальным, по существу, предоставлял неограниченные возможности для гонки вооружений. Он определял соотношение морских сил между странами-победительницами в соответствии с их удельным весом в мировой экономике и влиянием на международную арене.

Советский Союз не был приглашен на Вашингтонскую конференцию. Это обстоятельство заранее обрекало ее решения на [17] провал. Советское правительство отказалось их признавать. В своей ноте от 2 ноября 1921 г. оно заявило, что «при таких условиях решения Вашингтонской конференции неизбежно станут лишь источником новых конфликтов, новых замешательств и новых потрясений» ^[23]. Антисоветский характер решений по Дальнему Востоку, ущемлявший интересы Советской России как великой тихоокеанской державы, мешал создать прочный и устойчивый мир на Тихом океане, так как решения конференции развязывали руки Японии для подготовки агрессии против Китая и Советского Союза.

Локарнское соглашение 1925 г., в котором Германия выступала уже как равноправная со странами-победительницами держава, открывало широкую дорогу дальнейшей подготовке агрессии в Европе. Вступая в 1926 г. в Лигу наций, Германия добивалась прежде всего отмены военных статей Версальского договора и легализации своих вооружений, и вскоре она добилась отмены военного контроля. За четыре года — с 1924 по 1928 — расходы ее только на вооружение флота возросли в 11 раз.

Крупным событием, определившим направленность развития морских сил основных капиталистических стран, явилась Лондонская морская конференция, созванная в начале 1930 г. На ходе ее резко сказались острые противоречия между участниками. Итальянцы настаивали на полном равенстве своего флота с французским. Французы решительно противились этому. Англия, опасавшаяся усиления обоих флотов, не смогла урегулировать конфликт. Решение конференции подписали только США, Англия и Япония.

Лондонская морская конференция дополнила Вашингтонский договор, установив следующее предельное суммарное водоизмещение для крейсеров, эскадренных миноносцев и подводных лодок (в тыс. т):

	Крейсера	Эсминцы	Подводные лодки
Англия	339	150	52,7
США	323	150	52,7
Япония	209	105	52,7

Кроме того, конференция продлила перерыв в строительстве линкоров еще на 5 лет — до 1936 г., установила два типа крейсеров: водоизмещением в 10 тыс. т с 155–203-мм артиллерией и водоизмещением до 10 тыс. т с артиллерией калибром не более 155 мм. Максимальное водоизмещение для подводных [18] лодок определялось в 2 тыс. т с предельным калибром артиллерии 130 мм. Разрешалось также иметь по три подводные лодки водоизмещением до 2800 т и с артиллерией до 155 мм.

Следовательно, решения Лондонской морской конференции не ограничивали вооружений, а, наоборот, позволяли расширять строительство и обновление военно-морских флотов.

В 1934 г. Германия односторонне отказалась от выполнения статей Версальского договора. В следующем году ее войска оккупировали Рейнскую область. В стране была введена всеобщая воинская повинность, началось создание военной авиации, лихорадочное строительство аэродромов, военных укреплений, автострад, ведущих к границам западных и восточных соседей. В период с 1929 по 1934 г. Германия построила 3 «карманных линкора» типа «Дейчланд» (практически — тяжелые крейсера), которые по проекту отвечали требованиям Версальского договора (10 тыс. т), в действительности же их водоизмещение почти вдвое превзошло проектное. В 1934 г. закладкой двух линкоров типа «Шарнхорст» (34 тыс. т) немцы уже открыто нарушили Версальский договор. На создание «карманных линкоров» Франция ответила закладкой в 1932–1934 гг. двух быстроходных линкоров типа «Дюнкерк», а Италия — закладкой в 1934 г. еще более мощных линкоров типа «Литторио».

Надеясь столкнуть Германию с СССР, англичане 18 июня 1935 г. подписали с ней морское соглашение, в котором британское правительство санкционировало строительство Германией флота, равного 35% английского флота как по суммарному водоизмещению, так и по отдельным классам кораблей. Германия получила право содержать подводные силы в размере 45% суммарного водоизмещения английских подводных лодок. При этом предусматривалось, что «путем совместного дружеского обсуждения этот процент в дальнейшем мог быть повышен до 100% водоизмещения английского подводного флота» [24]. Так Германия получила право увеличить свой флот в четыре раза и сравнять его с французским.

В 1936 г. уже официально был оформлен военно-политический блок «ось Берлин — Рим» и заключен так называемый «антикоминтерновский пакт» между Германией и Японией, к которому вскоре примкнула Италия и ряд других государств. Созванная в том же году вторая Лондонская морская конференция закончилась провалом. Япония, не добившаяся согласия на полное равенство своего флота с флотом Англии и флотом США, покинула конференцию. Основные морские державы, отказавшись практически от всяких ограничений, приступили к строительству крупных надводных кораблей, которые [19] как в период подготовки к войне, так и в ходе ее составляли основное ядро флотов.

С началом войны в Европе США начали разворачивать военную промышленность, рассчитывая вновь стать мировым поставщиком оружия для воюющих государств.

Развитие боевых средств флотов

Развитие основных видов оружия между первой и второй мировыми войнами шло по пути совершенствования существовавших ранее средств борьбы, и в частности по линии увеличения их разрушительной силы, дальности действия и универсализации, чтобы обеспечить возможность использования данного вида оружия различными классами кораблей и родами сил флота.

Артиллерия. Повышение мощности артиллерии достигалось увеличением давления в канале ствола, что позволяло повысить вес снаряда и дальность стрельбы при тех же калибрах. Росту дальноточности способствовало и увеличение углов возвышения орудийных установок. Большие углы возвышения даже орудий крупного калибра ^[25] обеспечили навесность траектории полета снаряда, а с нею — и возможность разрушения палубной брони. К началу второй мировой войны дальность стрельбы крупнокалиберной артиллерии возросла до 200–250 каб. против 95–115 каб. в первой мировой войне. Примерно вдвое повысилась и скорострельность артиллерии (особенно зенитной за счет внедрения автоматов и полуавтоматов), значительно увеличилась живучесть орудий и артиллерийских установок в целом.

Торпеда развивалась по пути универсализации ее и возможности использования одних и тех же образцов с надводных кораблей и подводных лодок.

Наиболее распространенной к началу войны была универсальная 533-мм паро-газо-воздушная торпеда с контактным взрывателем со скоростью хода 40–46 узл. и дальностью на скоростных режимах от 4 тыс. до 6 тыс. м. Улучшение тактико-технических элементов торпеды достигалось прежде всего за счет увеличения заряда, который повысился до 300–400 кг, т. е. на 80–100% по сравнению с зарядом торпед первой мировой войны. Дальность торпеды при скорости 25 узл. увеличилась до 17 тыс. м. Появление неконтактных взрывателей значительно повысило эффект взрыва торпеды, однако взрыватели были еще не совершенны и часто отказывали. На отдельных флотах появились «циркулирующие» торпеды.

Мина. Ее заряд к началу войны достиг 200–300 кг при общем весе мины более тонны. В большинстве стран изготовлялись ударные, антенные и электромагнитные мины. Вес [20] заряда ударных мин против подводных лодок достигал 65–80 кг, антенных — 136 кг и более. Для перекрытия большей толщи воды обороняемого от подводных лодок района в отдельных флотах применялась подвеска двух мин на одном минрепе. Стремление к увеличению глубины постановки мин способствовало удлинению минрепа до 500 м. Изыскивались также средства для затруднения траления мин. Одним из них явились «срочные» мины, приходившие в опасное положение через определенное, заранее установленное время. Велась работа по универсализации мин и возможности постановки одних и тех же типов мин различными носителями их (надводными кораблями, подводными лодками, самолетами).

Глубинная бомба совершенствовалась в направлении увеличения глубины взрыва и создания разнообразных калибров бомб. Росло число носителей этого оружия, им стала, в частности, и авиация.

Развитие надводных кораблей

Все крупные капиталистические государства в период между первой и второй мировыми войнами считали основным родом морских сил надводные корабли. Их строительству и

совершенствованию, особенно постройке крупных артиллерийских надводных кораблей (линкоров, крейсеров), уделялось основное внимание.

Для всех классов надводных кораблей в этот период характерно значительное возрастание скоростей и дальности плавания по сравнению с кораблями периода первой мировой войны. Эти качества улучшались за счет установки более совершенных машин, внедрения жидкого топлива и увеличения его запаса. Благодаря созданию различных систем бортовых противоминных отсеков значительно возросла живучесть надводных кораблей. В меньшей степени претерпело изменение вооружения кораблей (см. приложение 1).

Линейные корабли считались основным классом кораблей. Корабли этого класса, заложенные накануне войны, имели скорость до 30–32 узл., дальность плавания до 15 тыс. миль, водоизмещение до 42–52 тыс. т. Главный калибр артиллерии линкоров остался на уровне первой мировой войны — 356–381 мм. (14–15").

Особое внимание при строительстве линкоров было обращено на увеличение их живучести. Наряду со старыми системами противоминной защиты на итальянских кораблях появилась новая, состоящая из продольных труб с цилиндрами внутри их. Разрушение этих цилиндров должно было поглощать силу взрыва. Живучесть линейных кораблей повышалокрытие компактно расположенных их жизненных частей более толстой броней, толщина которой на борту достигала 406 мм и на палубе — 200 мм. Однако при больших дистанциях стрельб угол встречи снаряда с броней достигал 60 и [21] более градусов. При таких углах палубная броня ни одного из линкоров не выдержала бы попадания тяжелых снарядов, дальнейшему же увеличению толщины палубной брони препятствовало снижение остойчивости корабля. Конструкторская мысль зашла в тупик, но, несмотря на возникшие осложнения, строительство линкоров продолжалось.

Авианосцы представляли собой самый малочисленный класс кораблей, да и то они были только в составе флотов США, Англии и Японии. Так как первая мировая война не выявила оперативно-тактического назначения авианосцев, строительство их велось в различных направлениях, корабли этого класса отличались большим разнообразием типов (водоизмещение от 10 до 40 тыс. т, самолетоподъемность от 20 до 90 машин). Только во второй половине 30-х годов определились взгляды на боевое использование авианосцев и были выработаны тактико-технические требования к ним. В отдельных странах началась серийная постройка. Наиболее распространенным стал авианосец водоизмещением 20–25 тыс. т, со скоростью хода до 30 узл., принимавший 50–70 самолетов и вооруженный универсальными орудиями 100–130-мм калибра. К такому типу кораблей относились английский «Арк Ройял», американский «Хорнет» и германский «Граф Цеппелин». Конвойные авианосцы не строились. То, что именно авианосцы, а не линкоры являются основным классом кораблей, выявилось уже в ходе второй мировой войны.

Крейсера перед самым началом войны строились в рамках Лондонского соглашения 1936 г. Преимущество отдавалось легким крейсерам с артиллерией калибром до 155 мм. Вступившие в строй накануне войны, крейсера имели значительную дальность плавания — до 8–10 тыс. миль, а отдельные типы, как, например, крейсер «Дейчланд», — до 18 тыс. миль.

По сравнению с линкорами скорость хода крейсеров возросла меньше, всего на 25–30%, а изрядно повысившаяся живучесть все же не соответствовала возможностям современных средств борьбы, о чем красноречиво свидетельствует высокий процент гибели крейсеров в годы второй мировой войны.

Эскадренные миноносцы. В большинстве флотов капиталистических стран к началу войны взгляды на оперативно-тактическое использование кораблей этого класса не были достаточно четко определены. В ряде стран их развитие шло главным образом в интересах эскадренного боя, чем определялось стремление к большим скоростям (до 40 узл.) и усиление торпедного вооружения (до 16 торпедных аппаратов). Только в ходе войны выявилось основное назначение эсминцев: защита морских сообщений, ПВО и ПЛО крупных кораблей на переходе. Отсюда тенденция к резкому увеличению дальности плавания эсминцев (до 6 тыс. миль), главным образом за счет снижения скорости, к усилению зенитного и [22] противолодочного вооружения, сокращению торпедного вооружения. Развитие артиллерии, особенно мелких и средних калибров, шло по линии универсализации ее против морских и воздушных целей.

Торпедные катера также претерпевали изменения: повышалась их мореходность, а соответственно и водоизмещение (с 5–24 до 12–62 т), росла скорость хода (с 27–41 до 33–47 узл.) и дальность плавания (со 160–200 до 500–1000 миль). За счет применения автоматики улучшилось артиллерийское вооружение. В английском флоте появились специальные катера для защиты прибрежных коммуникаций. Усиление на торпедных катерах вспомогательного вооружения (артиллерийского, противолодочного, дымоаппаратуры) позволило привлекать их к решению других задач (дозор, ПЛО и т. д.).

Эскортные корабли. Предполагалось для конвоирования судов использовать устаревшие боевые корабли и суда, вводимые в состав флотов по мобилизации, поэтому в межвоенный период постройка специальных эскортных кораблей была весьма ограниченной. В ряде государств эскортные корабли были вооружены гидролокаторами, что сыграло крупную роль в борьбе с подводными лодками.

Развитие подводных лодок

Высокая эффективность действий подводных лодок на морских и океанских сообщениях в первую мировую войну по достоинству оценена не была. В ряде флотов крупных государств на подводные лодки продолжали смотреть как на «оружие слабейшего», поэтому на протяжении всего межвоенного периода тактико-технические данные подводных лодок оставались почти неизменными (см. приложение 2).

В отдельных странах накануне войны совершенствование основных элементов подводных лодок шло с учетом возможности их совместного использования с надводными кораблями. Отсюда обращалось особое внимание на увеличение скорости надводного хода лодок, а повышению их скорости хода и дальности плавания под водой не придавалось значения. Калибр торпед подводных лодок увеличился с 450–500 до 533–550 мм, запас торпед — с 6–8 до 10–16, количество мин — с 12–16 до 32–40 и даже 75. Число артиллерийских орудий на подводной лодке возросло до двух, а их калибр с 32–60 до 100–130 мм. Время погружения лодок сократилось в 1,5–2 раза и составило для больших лодок в среднем около минуты, а для малых до 30 секунд. Глубина погружения лодок к началу второй мировой войны возросла до 120–150 м, т. е. увеличилась примерно в три раза.

Большие лодки предназначались главным образом для действий на удаленных коммуникациях противника, а также совместно с эскадрами надводных кораблей. В соответствии [23] с этим в некоторых флотах такие лодки подразделялись на два подкласса: эскадренные и крейсерские, однако эта классификация не привилась. Водоизмещение больших лодок колебалось в пределах 1000–2800 т; дальность плавания в надводном положении увеличилась по сравнению с лодками 1918 г. в два раза и при экономической скорости хода у отдельных типов, построенных накануне второй мировой

войны, достигала 15–20 тыс. миль, а в подводном положении — 240 миль, автономность — 100–120 суток. Надводная скорость хода больших лодок колебалась в пределах 15–22 узл., максимальная подводная скорость 9–10 узл. Большие подводные лодки имели 6–10 торпедных аппаратов и 1,5–2 комплекта торпед.

Средние лодки предназначались главным образом для действий на морских коммуникациях. Их надводная скорость накануне войны составляла 17–18 узл., подводная — 8–10 узл., надводное водоизмещение колебалось в пределах 500–1000 т, автономность — 20–50 суток, дальность плавания в надводном положении — 2–7 тыс. миль. Торпедное вооружение состояло из 4–6 носовых и иногда 2 кормовых торпедных аппаратов.

Малые лодки строились для действий на коммуникациях ограниченных морских театров и для обороны берегов. Водоизмещение их не превышало 500 т, надводная скорость — 10–13, максимальная подводная — 7–10 узл. В надводном положении малые лодки могли покрыть расстояние 500–4000 миль. На этих лодках устанавливалось 2–4 носовых торпедных аппарата.

Подводные минные заградители почти не строились. Как правило, боевые лодки могли использоваться либо в торпедном варианте, либо как заградители.

Хотя значительное место в вооружении подводных лодок стала занимать артиллерия, особенно зенитная, основным оружием подводных кораблей оставалась торпеда. Причем только Германия имела к началу войны электроторпеду калибром 533 мм, с весом взрывчатого вещества 300 кг, скоростью хода 30 узл. и дальностью действия 5 тыс. м. Электроторпеды значительно повышали скрытность подводных лодок, а беспузырная стрельба и бесследный ход торпеды значительно затрудняли маневр уклонения от нее. Поэтому принятие электроторпеды на вооружение лодок явилось серьезным улучшением условий действий подводных лодок.

Развитие авиации

За относительно короткое время авиация выросла в универсальный род морских сил и коренным образом изменила характер боевых действий на море. Это обстоятельство стало причиной возникновения взглядов о всемогуществе авиации, о ее способности заменить все другие рода морских сил. К началу второй мировой войны авиация в ряде стран оформилась в самостоятельный [24] вид вооруженных сил. В Англии, Франции, Германии и Италии были созданы министерства авиации и штабы ВВС. В Англии и Японии морская авиация входила в состав военно-морского флота самостоятельным родом сил, призванным действовать совместно с морскими силами, что и обусловило впоследствии более эффективное использование этими государствами своей морской авиации.

Наряду с бомбардировочной, истребительной и разведывательной авиацией появилась и развивалась минно-торпедная, штурмовая авиация и пикирующие бомбардировщики. В Англии выделяется специальная группа авиации для ПЛО прибрежной зоны. Совершенствуются авианосная авиация и гидросамолеты.

Незначительный боевой опыт торпедоносцев в первую мировую войну привел к необходимости разрабатывать тактику использования самолетов данного типа. В английском и японском флотах, где на это обращалось особое внимание, отрабатывалось торпедометание с малых (10–100 м) и больших (1500–2000 м) высот.

Произошли заметные изменения в соотношении количества самолетов по родам. В военно-воздушных силах значительно увеличилось количество бомбардировщиков и сократилось количество истребителей (см. приложение 3). Это свидетельствовало о стремлении использовать авиацию прежде всего в наступательных целях, что соответствовало предвоенным взглядам последователей и единомышленников генерала Дуэ.

Значительные изменения претерпели и тактико-технические данные самолетов. Их скорость полета возросла в 2–2,5 раза, практический потолок — в 1,5–2 раза. В таких же размерах увеличилась полезная нагрузка самолетов-бомбардировщиков; у отдельных типов тяжелых самолетов она достигла 20 т. Дальность полета в 4–5 раз превосходила этот показатель самолетов периода первой мировой войны (см. приложение 4).

Увеличение живучести надводных кораблей за счет улучшения качества и толщины палубной брони, а также удаление их жизненных частей от бортов повлекло за собой возрастание калибров авиабомб. Появились фугасные бомбы весом до 2000 кг, бронебойные бомбы, бомбы меньших калибров с реактивными ускорителями, увеличивающими их пробивную силу. Были испытаны и в ходе войны нашли широкое применение, особенно у немцев, бомбовые взрыватели замедленного действия, которые на длительное время выводили из строя поражаемые объекты.

Авиационные торпеды к началу второй мировой войны имели следующие тактико-технические данные: основной калибр — 450 мм, вес — от 600 до 1000 кг, взрывчатого вещества — 160–300 кг, скорость хода — 40–45 узл., дальность [25] действия на максимальных скоростях — 8–18 каб. В США и Японии накануне войны испытывалась универсальная торпеда для самолетов и кораблей.

К 1939 г. большинство флотов имело на вооружении авиационные неконтактные мины с магнитным и индукционным замыкателем. Увеличение количества взрывчатого вещества до 300 и более килограммов, приближение точки взрыва к жизненным центрам корабля и большая подвижность самолетов значительно увеличили эффективность авиационных мин в борьбе против крупных кораблей и судоходства в водах противника. Большие перспективы сулило и появление накануне войны на английских самолетах радарных установок.

Большая дифференциация авиации, использование ею самых разнообразных средств поражения, а также значительное улучшение тактико-технических элементов самолетов способствовали универсализации авиации и обеспечивали широкое использование ее в боевых действиях на море.

Предвоенные взгляды на характер строительства и использования морских сил

Между первой и второй мировыми войнами военные и военно-морские теории в капиталистических странах отличались крайней пестротой в части выбора средств борьбы и относительным однообразием их политической направленности, вытекавшей из общей политической линии буржуазной военной науки.

Буржуазные теоретики в своих изысканиях стремились к обоснованию таких способов ведения войны, которые бы не угрожали существованию их строя. В первые годы после окончания войны 1914–1918 гг. и особенно в период революционного подъема они искали пути замены массовых вооруженных сил небольшими, но высоко технически оснащенными армиями, поэтому в качестве решающей силы в войне они выдвигали

технику, машину. На основе широкого применения высокоманевренных сил, таких, как самолеты и танки на суше и крупные линейные флоты на море, теоретики того периода надеялись выиграть войну «единым стратегическим ударом». По-прежнему выдвигалась идея генерального сражения, опровергнутая всем ходом первой мировой войны. Однако по мере того как выявлялась несостоятельность идеи «малых армий», буржуазные теоретики стали разрабатывать системы экономического, политического и идеологического воздействия на массы, чтобы сделать послушными многомиллионные армии.

В области военно-морской период 1918–1939 гг. характеризуется теоретическим разбродом в буржуазной военной [26] мысли, наличием прямо противоположных мнений о характере строительства морских сил и способах их использования в будущей войне. При этом неизменно оставалось требование безусловного достижения господства на море как единственного пути достижения победы в войне. Однако, в силу того что в ходе Первой мировой войны «всемогущество» линейного флота было подорвано, буржуазные исследователи занялись отысканием такого рода морских сил, который обеспечил бы им владение морем. Отсюда противопоставление одного рода морских сил другому и бесконечное обсуждение таких проблем, как «линкор или авианосец», «флот надводный или флот подводный», «флот воздушный или флот морской» и т. п.

Как и в прошлые эпохи, с появлением новых средств борьбы появились и их горячие поклонники, доходившие до абсурдных утверждений об абсолютности того или иного оружия или рода сил и отрицавшие необходимость развития других средств борьбы. В этот период появляются приверженцы авиации, сторонники строительства только подводных лодок, серия «новых» школ, выдвигавших свои идеи строительства флота. Не определив в этих спорах новую решающую силу, большинство буржуазных теоретиков пришло к началу второй мировой войны с убеждением, что становым хребтом морских сил по-прежнему остается линейный корабль. Эта точка зрения оказала большое влияние на кораблестроительные программы капиталистических государств и определила грубые просчеты в строительстве морских сил. Так, в английском флоте, основной задачей которого являлась защита морских сообщений, на 9 тыс. транспортных судов оказалось всего 200 кораблей ПЛЮ, причем большинство из них были кораблями прибрежного действия. В германском флоте, стремившемся к борьбе на океанских сообщениях, к началу войны оказалось всего 27 подводных лодок, пригодных для действий в океане. Эти обстоятельства, сказавшиеся затем на ходе военных действий, показывают, насколько опасны теоретические заблуждения, основанные на неверной оценке опыта строительства флота в прошлом.

Наряду с этими общими чертами, которые были свойственны всей буржуазной мысли межвоенного периода, военные теории различных капиталистических стран под влиянием экономических факторов, военно-географических условий, состава флотов и задач, стоявших перед ними, системы базирования и исторически сложившихся традиций имели свои национальные черты.

Взгляды морских теоретиков США и Великобритании имели много общего, так как оба эти государства были крайне заинтересованы в морских коммуникациях, обеспечивавших их процветание за счет грабежа колоний и слаборазвитых стран. Поэтому в основе морской политики и стратегии США и Великобритании по-прежнему лежали концепции Мэхэна и Колумба. [27] Они сводились к тому, что для достижения и удержания господства над миром необходимо господство на море, что средством для достижения последнего является «морская сила», объединяющая военный и торговый флоты, а также систему баз и портов. Эту мысль о решающем значении «морской силы» накануне войны

довольно четко выразил Лиддел Гарт. Он писал: «Мы вели все наши войны вплоть до последней, используя ваше морское могущество... Нашим главным оружием было экономическое давление, осуществляемое военно-морскими силами»^{26}. Чисто военная сторона этой доктрины, предусматривавшая решительное сражение линейных сил, подверглась большим нападкам, но ее политическая основа осталась незыблемой.

В связи с тем, что линейный флот уже в ходе первой мировой войны перестал быть олицетворением морской мощи/ вскоре после 1918 г. в США и Англии все чаще стали раздаваться голоса об его упразднении. В Англии появилась «новая школа», требовавшая ревизии взглядов адмиралтейства на характер строительства и использования военно-морского флота, отказ от линкоромании и «линейной стратегии». Отдельные представители этой школы считали, что Англия, зависящая от своих морских сообщений, не сможет прикрыть их теми 12–15 линкорами, которыми она располагает, так как в море ей приходится иметь одновременно до 2 тыс. транспортов. Это приводило теоретиков «новой школы» к мысли о необходимости строительства вместо дорогостоящих линкоров^{27} кораблей других более многочисленных классов, прежде всего крейсеров, способных обеспечить непосредственное охранение конвоев. Наличие линейных кораблей представители «новой школы» считали целесообразным использовать только для блокады боевого флота противника.

На первых порах «новая школа» получила поддержку английского адмиралтейства, поскольку эта линия соответствовала духу вашингтонского соглашения, а главное — послевоенному состоянию экономики Англии, которая не могла выдержать предложенного США и Японией темпа строительства крупных кораблей. Отказ англичан от постройки части уже заложенных линкоров в известной мере сдерживал их ближайшего конкурента — США в строительстве крупных кораблей. Взгляды «новой школы» поддерживались еще и потому, что в это время не был достаточно изучен опыт войны, отсутствовали эффективные средства борьбы с подводными лодками и возможность значительного повышения живучести линейных кораблей от оружия авиации и подводных лодок. [28]

Однако опыт первой мировой войны убедительно показал уязвимость английских коммуникаций даже при наличии абсолютного превосходства ее флота над флотом противника. Развитие новых боевых сил и средств, в первую очередь подводных лодок и авиации, повысило уязвимость коммуникаций и привело в тупик английскую теоретическую мысль, которая не смогла найти и воплотить в своих кораблестроительных программах такое соотношение различных классов кораблей, которое наиболее полно отвечало бы требованиям защиты судоходства страны. В годы второй мировой войны это вновь поставило Англию на грань катастрофы.

В Англии понимали, какую угрозу для ее морских коммуникаций представляют подводные лодки. Поэтому сразу же после окончания первой мировой войны Англия выступила с предложением объявить подводные лодки вне закона или в крайнем случае запретить неограниченную подводную войну. В частности, с такой идеей выступил один из влиятельных адмиралов — Ричмонд, который в опубликованной в 1934 г. книге «Современная морская мощь»^{28} и в последующих статьях предлагал всем странам отказаться от использования подводных лодок, мотивируя тем, что подводные лодки, побежденные в первой мировой войне системой конвоев, не в состоянии добиться большей эффективности в борьбе против морской торговли. Запрещение использования подводных лодок, утверждал далее Ричмонд, необходимо и потому, что они существенно влияют на строительство надводных кораблей, способствуя увеличению их водоизмещения в целях повышения живучести, а следовательно, в конечном счете

приводят в тупик конструкторскую мысль. Наличие подводных лодок, по мнению Ричмонда, резко уменьшает возможность ведения крупных боев между главными силами надводного флота, так как ни один командующий не рискнет послать крупные силы флота в район, где вероятны вражеские подводные лодки. Наличие их, равно как и авиации, в прибрежной зоне определяло пессимистическое отношение адмирала к возможности организации совместных действий армии и флота.

Серьезную угрозу английским коммуникациям Ричмонд видел в действиях больших подводных лодок, крейсерство которых могло не только нарушить морские сообщения, но и отвлечь крупные силы флота на борьбу с ними. Поскольку основной метод защиты от подводных лодок он усматривал в системе конвоев, то считал целесообразным сосредоточить усилия на строительстве легких крейсеров, эсминцев и эскортных кораблей, а отнюдь не линкоров. Ричмонд требовал также учитывать вероятность широкого использования подводных лодок [29] во взаимодействии с авиацией и надводными кораблями. При этом он предполагал, что влияние авиации на характер будущей войны будет значительно большим, чем подводных лодок. Ричмонд предвидел массированное использование разнородной авиации по конвоям в море, особенно на ограниченных театрах, поэтому, поддерживая официальную английскую точку зрения, предлагал запретить использование авиации в самостоятельных действиях против морской торговли, поскольку она в еще большей степени, чем подводные лодки, лишена возможности действовать в соответствии с нормами международного права. Исключение составляла авианосная авиация, целесообразная, по мнению Ричмонда, для действия на обширных театрах, однако из-за громоздкости и уязвимости авианосцев адмирал усматривал несоответствие боевой ценности огромной стоимости их постройки и эксплуатации.

Включение в Лондонское соглашение 1936 г. (к нему присоединилась и Германия) статей об использовании подводных лодок в соответствии с нормами международного права было расценено в Англии как большая победа над подводной угрозой. Принятие на вооружение «асдика» [29] рождало у англичан большие надежды на успех в борьбе с подводными лодками.

Некоторые итоги дискуссии о характере строительства и подготовки английского флота к войне подводились в изданной в 1937 г. книге Д. Кресуэлла «Война на море» [30]. Автор не излагал какой-либо новой теории, он защищал от посягательства представителей «новой школы» принципы Коломба, Мэхэна и их последователей в США и Англии. Оценивая новые боевые средства, Кресуэлл пришел к выводу, что в ближайшее время исключается большой прогресс авиации и подводных лодок, а потому «линкор все еще является и впредь останетcя стaновым хребтом морских сил». Убеждение Кресуэлла базировалось на том, что только мощный линейный флот в состоянии обеспечить господство на море и решение главной задачи — защиты английских коммуникаций. «Только имея линейный флот, — писал Кресуэлл, — готовый удержать свое превосходство над всеми противниками, Англия сумеет защитить морские коммуникации, которые являются вопросом жизни для метрополии и всей империи» [31].

Точка зрения Кресуэлла отражала взгляды британского адмиралтейства и Военно-морского министерства США, воплощенные в предвоенных кораблестроительных программах Англии и США. В ходе войны Англия действительно сумела добиться огромного превосходства в линейных силах над [30] Германией, но оказалась не в состоянии защитить ими свое судоходство. Таким образом, перед самой второй мировой войной развитие новых боевых сил и средств не поколебало коломбо-мэхэновских принципов в английском и американском флотах.

Авиация, по мнению Кресуэлла, должна была выполнять в бою только вспомогательную роль, состоящую в нанесении предварительных ударов для уменьшения скорости неприятельского флота и задержания его до подхода своего линейного флота, призванного нанести главный удар. По американским взглядам, в ходе нанесения главного удара задачей авиации являлась корректировка артиллерийского огня. Следовательно, старые принципы организации морского боя, состоявшие в единоборстве линкоров, дополнялись лишь вспомогательными действиями авиации.

Основываясь на опыте первой мировой войны и на развитии боевых сил и средств в послевоенный период, в Англии придерживались мнения, что совместные операции армии и флота, особенно десантные, в предстоящей войне будут явлением еще более редким, чем в войнах прошлого. «В последние годы, — писал английский генерал Фуллер, — десантные экспедиции стали настолько трудными, что в настоящее время их почти невозможно провести успешно против хорошо вооруженного противника»^[32]. Той же точки зрения вплоть до 1937 г. придерживались и американские военно-морские специалисты, которые считали, что главным препятствием на пути проведения десантных операций будет авиация^[33]. Предполагалось, что вывод из строя авианосцев, уничтожение части десанта на переходе морем и ослабление отряда прикрытия может не только задержать проведение десантной операции, но и вообще сорвать ее. Все эти отдельные мысли различных авторов нашли отражение в официальных документах, которыми руководствовались флоты в начале второй мировой войны. Более трехсот тактических, оперативных и стратегических десантов, высаженных в ходе ее, полностью опровергли предвоенные прогнозы буржуазных теоретиков.

Бурный рост авиации обусловил появление в США и Англии сторонников исключительности военно-воздушных сил. Английский генерал Тренчерд, американский генерал Митчелл и их сторонники требовали признания за авиацией полной автономии, приоритета и решающей роли в войне в ущерб развитию других видов вооруженных сил. Однако во взглядах этих теоретиков есть и отдельные рациональные мысли. Так, Тренчерд, который в конце первой мировой войны командовал [31] английской авиацией на западном фронте, справедливо считал, что военно-воздушные силы могут и должны осуществлять наступательные действия даже тогда, когда сухопутные войска находятся в обороне. Он также доказывал, что военно-воздушные силы должны иметь централизованное управление независимо от сухопутных войск.

Митчелл пошел дальше своего английского коллеги. Он первым в США поставил вопрос о выделении авиации в самостоятельный вид вооруженных сил и создании объединенного военного министерства, в котором ВВС находились бы на равных началах с армией и флотом. Позже он выдвигал идею отказа от всех видов боевой деятельности, кроме действий авиации, считая возможным достижение победы в войне одной авиацией. Будучи, как и многие буржуазные теоретики, человеком крайних взглядов, Митчелл договорился до абсурда, утверждая, что армия и флот изжили себя и являются тормозящим фактором в развитии военного искусства. По его же точке зрения, «авиация полностью заменила военно-морской флот или армию в качестве... первой линии обороны»^[34]. Далее Митчелл считал, что в будущей войне авиация будет господствовать над морскими и океанскими просторами, а поэтому перевозки на судах, как это было в первую мировую войну, будут немыслимы. Война опровергла эти крайние точки зрения на возможности авиации.

В США и Англии теоретические споры представителей различных видов вооруженных сил, как правило, прикрывали ожесточенную конкурентную борьбу монополий за бюджетные ассигнования и заказы их фирмам на поставку того или другого оружия.

Победителем из этой борьбы выходил обычно не правый, а сильный. И хотя при испытании авиационного оружия в районе штата Виргиния (США) в 1921 г. были продемонстрированы огромные возможности военно-воздушных сил, потопивших несколько кораблей, в том числе немецкие линкор «Остфрисланд» и крейсер «Франкфурт», тем не менее комиссия из представителей армии и флота пришла к заключению, что линкор все еще является основой флота и оплотом национальной обороны. Это решение в последующем в значительной степени определило направление развития морских сил США и Англии. Но игнорировать авиацию было уже опасно, поэтому американцы в 1926 г. принимают большую пятилетнюю программу постройки 2800 самолетов, из них 1000 — для флота^[35].

До прихода к власти фашизма наиболее полным выразителем германской военно-морской теории являлся О. Гроос, [32] изложивший в 1928 г. свои взгляды в книге «Учение о морской войне в свете опыта мировой войны». Гроос предпринял попытку соединить все положительное в учении Клаузевица о войне с принципами использования в войне морских сил Корбетта^[36]. Иначе говоря, он стремится (хотя и делает это не всегда последовательно) рассматривать войну как единый процесс, в котором различные виды вооруженных сил — армия, флот и авиация — в конечном итоге решают общую стратегическую задачу. «...Сухопутная и морская стратегия (а если мы захотим признать самостоятельность воздушного оружия, то и воздушная стратегия), — пишет он, — являются лишь частями общей стратегии. Мы сможем разрешить частные проблемы той и другой только тогда, когда будем их рассматривать во взаимоотношении с общей стратегией» ^[37].

Базируясь на этом положении, Гроос подвергает довольно острой критике деятельность верховного командования Германии во время первой мировой войны, когда в результате антагонизма между армейским и морским командованием не был разработан единый оперативный план войны и не было достигнуто согласованных действий между различными видами вооруженных сил в ходе самой войны.

Однако рассуждения Грооса логичны лишь при рассмотрении общестратегических проблем вооруженной борьбы. Как только он доходит до оценки роли морских сил в войне, так почти целиком скатывается на позиции Корбетта. Больше того, он утверждает, что только флот, и никакой другой вид вооруженных сил, определяет направление политики государства.

Будучи приверженцем англо-американской теории «морской силы», Гроос идет по проторенному пути Мэхэна и Колумба, он считает, что только достижением господства на море можно добиться победы в войне. Исходя из этой предпосылки, идее завоевания господства на море, по Гроссу, должны быть подчинены все планы войны. В полном согласии с бывшим морским министром Германии адмиралом Тирпицем^[38] он настойчиво проводит мысль, будто Германия потерпела поражение в первую мировую войну только потому, что слишком много безрезультатных усилий вложила в борьбу на сухопутном фронте во Франции, тогда как следовало овладеть французским побережьем Английского канала и Атлантического океана и, опираясь на него, вести силами флота решительную борьбу против английского господства на море.

Таким образом, признавая единую стратегию государства, Гроос считал, что в решении стратегических задач все вооруженные [33] силы должны действовать в интересах флота, для обеспечения его деятельности по завоеванию господства на море. Лучшим средством для достижения этой цели являлось, по мнению Грооса, «уничтожение неприятельского флота в решительном сражении»^[39], под которым он понимал генеральное сражение с

линейным флотом противника. В своей книге он так и пишет: «Морская война вместо ряда отдельных боев значительного масштаба в большинстве случаев включает лишь одно крупное решительное сражение; это положение, по-видимому, сохранит справедливость и для будущего»^{40}.

Следовательно, Гроос, как и другие буржуазные теоретики, не смог обнаружить всех тех изменений, которые произошли в развитии боевых сил и средств, исключавших возможность достижения победы в войне одним генеральным сражением. Находясь под влиянием идей Коломба, Мэхэна и Корбетта, Гроос тем более не мог понять порочность и несостоятельность идеи достижения господства на море, как единственного пути к победе.

Другой немецкий адмирал — Вегенер в более открытой форме, чем Гроос, настаивал на необходимости захвата стратегических позиций для улучшения условий деятельности флота. В своей книге «Морская стратегия мировой войны»^{41}, которая в 30-е годы была весьма популярной среди морских офицеров Германии, он объяснял главную причину поражения Германии в первой мировой войне тем, что не были захвачены необходимые позиции к югу и к северу от «мокрого треугольника» и германский флот с его базами в Северном море оказался в «стратегической пустоте». Захват французских атлантических баз, оккупация Дании и особенно Норвегии, по мнению Вегенера, коренным образом изменили бы не только условия борьбы за господство на море, но и обеспечили бы изоляцию России от союзников. Кайзеровское правительство, утверждал этот адмирал, не понимало задач, стоявших перед германским флотом.

Работы Вегенера и Грооса стали «морской библией» гитлеровского генерального штаба, а их советы — отправными пунктами при составлении планов борьбы за мировое господство. Первый период второй мировой войны (захват стратегических позиций на Западе) был разыгран гитлеровской Германией как по нотам, написанным Вегенером и Гроосом. Идея захвата богатейших экономических ресурсов СССР, как этап к достижению мирового господства, была также в свое время выдвинута этими фашиствующими адмиралами. [34]

Когда перед войной в высших сферах германского командования обсуждались кораблестроительные программы, была принята линия на создание мощного флота, способного не только успешно вести борьбу на океанских коммуникациях, но и уничтожать морские силы Англии, обороняющие эти коммуникации. Однако к началу войны большая кораблестроительная программа Германии (план «Z») находилась еще в начальной стадии выполнения, и о столкновениях с крупными силами флота противника не могло быть и речи. Поэтому в Германии единодушно признавалось, что главная задача флота состоит в борьбе на коммуникациях Англии в Атлантике, но не определялось, какого практического результата и в какие сроки ему следовало добиться. Что же касается средств и методов этой борьбы, то перед войной в германском флоте господствовала точка зрения, что в предстоящей войне решающая роль будет принадлежать надводным кораблям, а не подводным лодкам. Именно таких взглядов придерживался командовавший германским флотом с 1928 по 1943 г. адмирал Редер. Сторонники «крейсерской войны» не отрицали значения подводных лодок, особенно в войне с таким островным государством, как Англия, однако считали, что не объективные условия, а ошибки германского командования и случайное стечение обстоятельств в первой мировой войне выдвинули корабли этого класса в разряд главных сил для борьбы на английских морских сообщениях. «Лишь благодаря тому, что план операции немцев исключал флот из войны, как бы затормозил его, подводная лодка смогла... продвинуться на передний план и стать единственным оружием против Англии»^{42}, — писал Вегенер.

Недооценка подводных лодок как основного рода сил в борьбе на морских коммуникациях была присуща и самим немецким подводникам. Даже командовавший подводными силами Дениц писал в 1939 г., что подводные лодки должны использовать морские державы второго ранга, не имеющие из-за слабости их флотов никаких других средств для нападения на коммуникации более сильной морской державы.

Таким образом, вопреки историческому опыту германские теоретики считали, что в будущей войне основную роль в борьбе на коммуникациях будут выполнять крейсерские силы. Причина этих заблуждений крылась в неправильной оценке самого опыта: надводный флот Германии во время войны бездействовал и, как казалось немецким теоретикам, не смог реализовать своих огромных потенциальных возможностей; в оценке же деятельности подводных лодок они ориентировались на заключительный этап «подводной войны» в Атлантике [35] 1918 г., когда действия подводных лодок из-за повсеместного введения системы конвоев давали небольшие результаты. Оценивая этот опыт, немецкие морские специалисты считали, что в будущей войне англичане для защиты судоходства от подводных лодок снова введут конвои, которые явятся отличными объектами для нападения мощных германских надводных рейдеров. Вместе с тем еще до войны в Германии начали отрабатывать метод группового использования подводных лодок. Этот метод, основанный на объединении усилий подводных лодок, немцы хотели противопоставить концентрации сил обороны противника в конвоях.

Военная доктрина Франции слепо опиралась на опыт первой мировой войны. Петэн, Гамелен, Кюльман и другие военные деятели, возглавлявшие вооруженные силы страны, считали наиболее эффективной войну на истощение, так как, по их мнению, прорыв современной обороны в оперативном и стратегическом масштабах невозможен. Поэтому войну против активного противника, с их точки зрения, можно было выиграть, прикрываясь мощной линией укреплений. Это серьезное заблуждение вытекало из ошибочного вывода, будто позиционная война наиболее действенная форма ведения вооруженной борьбы. Вооруженные силы Франции ориентировались на, пассивную оборону {43}.

В вопросах использования флота взгляды французов принципиально ничем не отличались от английских. Наиболее видным выразителем французских взглядов на строительство и использование флота являлся адмирал Кастекс {44}. Как и английские авторы, он основную цель войны видел в достижении господства на море, причем главную роль в осуществлении этого отводил подводным лодкам и авиации, не без основания считая, что благодаря их развитию условия боевых действий флота изменились коренным образом. Кастекс высказал ряд правильных мыслей об увеличении глубины и систематичности военных действий на море в результате широкого использования этих новых родов сил.

Как представитель континентального государства, Кастекс в отличие от английских и американских морских авторитетов не считал, что борьба за морские коммуникации во всех случаях будет основным видом деятельности флота. «Что касается морских сообщений, — писал французский адмирал, — то они перестают играть роль, когда в качестве противника на сцене появится Россия, прислоненная к Азии; блок этот, угрожая Англии, смеется над морскими путями, так как он [36] имеет у себя все ему необходимое и живет на собственные фонды» {45}.

Вскоре после прихода к власти фашизма в Италии начали широко обсуждаться проблемы создания мощных вооруженных сил. При этом особое внимание обращалось на развитие авиации. Не случайно Италия стала родиной доктрины «самостоятельной воздушной войны», выдвинутой генералом Дуэ. «Воздушное оружие, — провозгласил он, — является

оружием не богатых народов, а народов молодых — гениальных, пылких, отважных, жаждущих простора и высоты» [{46}](#).

Дуэ утверждал, что авиация призвана совершить революцию в способах ведения войны и стать решающим фактором победы в войне. Старые виды вооруженных сил, которыми он считал сухопутную армию и флот, с появлением военно-воздушных сил утрачивали свое значение.

Победы в войне Дуэ мыслил добиться посредством достижения господства в воздухе. В этот термин он вкладывал стратегическое понятие, подразумевая под ним состояние, при котором противник лишался всех самолетов, авиабаз и авиапромышленности. «Перевес» и «преимущество» в воздухе Дуэ считал переходной ступенью к завоеванию полного господства. Рассматривая армию и флот как вспомогательные виды вооруженных сил, необходимые для оборонительных действий в начальном периоде войны, Дуэ полагал нецелесообразным использовать авиацию в совместных действиях с ними.

Несостоятельность этой доктрины заключалась в том, что она недооценивала современную армию и флот и переоценивала возможности военно-воздушных сил. Наивно было рассчитывать, что одно государство сможет монопольно владеть «воздушной армией» и что эта армия достигнет абсолютного господства в воздухе в борьбе с сильным противником. По законам диалектики рано или поздно должна была появиться противоборствующая авиации сила, и она появилась в виде мощной противовоздушной обороны.

Дуэ нашел много поклонников и проводников своей идеи в различных странах, к числу которых можно отнести Митчелла и Северского в США, Тренчерда в Англии, фон Секта в Германии и других. Сыграв крупную роль в формировании буржуазной военной мысли, теория Дуэ, однако, не получила полного отражения ни в одной из государственных «доктрин воевавших государств».

Как уже отмечалось, Дуэ не отрицал (особенно в начальный период войны) необходимости иметь флот, но отводил ему только оборонительную роль. При этом он считал единственно правильным принципом использования флота принцип [\[37\]](#) «fleet in being», применение которого в первую мировую войну, с точки зрения Дуэ, вполне себя оправдало. В ходе второй мировой войны итальянцы слепо и настойчиво придерживались этого принципа в использовании флота.

В 30-е годы в Италии стали появляться отдельные исследования по строительству и использованию морских сил. Одна из первых работ в этой области принадлежала перу профессора итальянской военно-морской академии капитана 2 ранга Фиораванцо. Половина его трехтомного труда «Интегральная (т. е. единая, всеобщая. — *Авт.*) война и война на море» [{47}](#) была посвящена исследованию проблем строительства итальянского флота, которое привело Фиораванцо к выводу, что на ограниченных морских театрах нет необходимости иметь крупные корабли, что здесь мощная авиация целиком может заменить флот. Учитывая финансовую слабость Италии, Фиораванцо подходил к строительству флота не с точки зрения необходимости обеспечить решение поставленных задач, а с учетом стоимости того или иного оружия. Поэтому строительство авианосцев он считал нецелесообразным, ибо, по его подсчетам, современная бомба, сброшенная самолетом авианосца, в 10 раз дороже тяжелого снаряда, выпущенного из орудия линкора. Не следовало, по мнению Фиораванцо, строить и линкоры, так как 10 торпедоносцев берегового базирования при относительно небольшой стоимости их способны его уничтожить. В конечном счете Фиораванцо почти полностью солидаризируется с Дуэ и

оставляет за флотом лишь оборонительные функции, рекомендуя строить для ограниченных театров авиацию, малые корабли и подводные лодки.

Когда Италия встала на путь агрессии в Абиссинии и в Испании, в морских кругах появились новые тенденции. В 1938 г. командующий первой эскадрой итальянского флота вице-адмирал Оскар ди Джамберардино в своей книге «Искусство ведения войны на море»^[48] определил в качестве главных для флота наступательные операции, для чего требовал от правительства использования международных противоречий для улучшения стратегических позиций итальянского флота за счет захвата чужих территорий.

Господство на море связывалось с наличием в строю большого числа линейных кораблей. Джамберардино считал, что слабейший флот (имея в виду итальянский в сравнении с английским) должен предпочесть броне скорость, позволяющую уйти от преследования превосходящих сил противника, не принимая боя.

Идеи Фиораванцо и Джамберардино на различных этапах [38] подготовки второй мировой войны лежали в основе строительства итальянского флота.

Таким образом, во взглядах буржуазных военных специалистов кануна второй мировой войны обнаруживается немало противоположных точек зрения и национальных особенностей, однако и много общих черт. Значительная часть буржуазных теорий, отражая интересы правящих кругов капиталистических государств, преследовала агрессивные империалистические цели порабощения других наций. Большинство буржуазных военных специалистов не смогли извлечь из опыта первой мировой войны необходимых уроков и цеплялись за старые принципы (блицкриг, генеральное сражение и т. п.), опровергнутые ходом войны. Другая группа буржуазных теоретиков фетишизировала опыт войны и, слепо опираясь на него, не веря в возможность быстрого прогресса техники, распространяла этот опыт на будущее.

Взгляды буржуазных теоретиков этого периода носили, как правило, однобокий характер. Они предусматривали преимущественное развитие одного из видов вооруженных сил или оружия, призванного решать исход предстоящей войны, в своих расчетах опирались на временные факторы, обусловленные мобилизацией всех сил в период подготовки и внезапностью нападения на противника. В целом буржуазная наука механически переносила успешный опыт прошлого на методы применения сил в будущей войне. Поэтому большинство государств в использовании морских сил ориентировались на опыт и теорию английского флота, а в использовании сухопутных сил — на опыт и теорию Германии и Франции.

В строительстве вооруженных сил капиталистических государств часто решающую роль играл элемент случайности, а направленность строительства флота, в частности, в значительной степени определялась заинтересованностью монополий и тесно связанных с ними правящих кругов.

Рассмотренные выше взгляды буржуазных теоретиков не являлись официальной государственной доктриной, однако это были взгляды авторитетных в своих странах теоретиков, которые, несомненно, учитывались при формировании военной доктрины, при составлении официальных руководящих документов и кораблестроительных программ. Знакомство с ними позволяет лучше понять как отдельные события войны, так и характер использования в ней сил воюющих сторон.

Состав, задачи и подготовка флотов накануне второй мировой войны

Кораблестроительные программы в основных капиталистических государствах были приняты в период с 1937 по 1940 г., поэтому большинство их флотов вступило во вторую [39] мировую войну с незавершенными программами. С началом войны программы в ряде государств, особенно в Германии и США, подверглись серьезным изменениям.

Приводимая ниже таблица показывает значительное превосходство к началу второй мировой войны в корабельном составе флотов Англии, США и Франции над их противниками.

Государства	Классы кораблей						
	линкоры	линейные крейсера	авианосцы	крейсера	легкие крейсера	эскадренные миноносцы	подводные лодки
Англия	12	3	7	15	50	187	58
Франция	7	—	1	7	12	71	79
Германия	2	—	—	5	6	52	57
Италия	4	—	—	7	14	129	115
США	17	—	7	18	20	186	112
Япония	10	—	9	18	17	114	63
Всего	52	3	24	70	119	739	484

Примечание. Состав флотов США и Японии дан на 7 декабря 1941 г., Италии — на 10 июня 1940 г., остальных государств — на 1 сентября 1939 г.

Значительно увеличился состав авиационного парка основных капиталистических государств, что видно из следующей таблицы.

Годы	Количество самолетов{49}						
	Англия	США	Германия	Франция	Италия	Япония	Всего
1918	1758	740	2710	3321	842	250	9621
1939	4030	4900	4405	3335	2160	3100	21830
Рост в %	229	662	163	100,4	256	1240	228

При этом, если авиационный парк основных капиталистических государств за 20 лет вырос несколько более чем в 2 раза, то бомбовый залп и количество выпускаемых пуль в минуту, характеризующие ударную силу авиаций, выросли в среднем в 8–10 раз, а для ВВС Германии — в 20 раз.

Наряду с этой общей характеристикой флотов и авиации воевавших государств целесообразно рассмотреть некоторые их специфические особенности. [40]

Англия. В официальных документах Англии неоднократно указывалось, что основная задача ее вооруженных сил в период войны состоит в контроле морских коммуникаций. «Море является главным путем, связывающим широко раскинутые части Британской империи, которая имеет интересы во всех частях земного шара; поэтому контроль над морскими путями во время войны является ее первейшей заботой»^[50]. Английский флот готовился к защите атлантических и средиземноморских коммуникаций, а также к обеспечению питанием своей экспедиционной армии во Франции.

Коммуникации в Атлантическом океане обеспечивались широкой системой военно-морских баз и портов метрополии и многочисленными опорными пунктами в колониальных владениях, такими, как Фритаун и Кейптаун на западном берегу Африки, Порт-Стэнли (Фолклендские острова), на Бермудских, Багамских, Малых Антильских и других островах. Средиземноморский флот Англии опирался на Гибралтар, Мальту и Александрию.

Англичане предполагали, что противник, уступающий в силах английскому флоту, будет стремиться прорваться своими надводными кораблями на их коммуникации в темное время суток и в тумане, поэтому английский флот усиленно готовился к бою в условиях малой видимости, к защите судоходства от надводных кораблей противника. В боевой подготовке и в военно-морской доктрине британского флота «защита торгового судоходства рассматривалась в основном с точки зрения отражения атак надводных кораблей противника» {51}. Основным методом борьбы с надводными рейдерами противника англичане по примеру войны 1914–1918 гг. считали дальнюю блокаду. В меньшей степени они были подготовлены к защите судоходства от подводных лодок, так как «были убеждены, что опасность, которую несут немецкие подводные лодки, является ограниченной» {52}. Даже перед самой войной руководство английского адмиралтейства в докладе консультативному комитету по защите судоходства отмечало, что «подводная лодка никогда больше не сможет поставить нас перед проблемой, перед которой мы оказались в 1917 году» {53}.

Английскому флоту не хватало судов-конвоиров, особенно для обеспечения судоходства в открытом океане. К началу войны в строю находилось 187 лидеров и эскадренных миноносцев и около 80 других крупных эскортных судов специальной постройки. [41] Кроме того, кораблестроительная программа предусматривала постройку к 1941 г. 334 кораблей противолодочной обороны, в то время как к концу первой мировой войны английский флот насчитывал 527 эсминцев, а всего свыше 2 тыс. больших и малых кораблей ПЛО. К началу войны гидроакустический прибор «асдик» был установлен только на 200 судах противолодочной обороны, а корпус береговой авиации, выполнявший эту задачу в прибрежной зоне, имел в своем составе всего 19 эскадрилий (около 200 самолетов). К этому же времени у англичан не оказалось мин для прикрытия прибрежной зоны от подводных лодок противника. Ресурсы флота обеспечивали вооружение артиллерией лишь одной четверти английских транспортов.

В английском флоте большое внимание уделялось разработке диверсионных действий против баз противника. Основной принцип их состоял в безусловном достижении всесторонней внезапности, т. е. по времени, по избранным техническим средствам нападения и методам действий. В соответствии с этим большое внимание обращалось на выбор момента, направления удара и метеорологических условий в ходе его нанесения. По английским взглядам, большие возможности осуществления таких ударов появились в связи с развитием авиации, и в частности торпедоносцев {54}.

Авианосная авиация насчитывала около 500 самолетов и готовилась к совместным действиям с флотом. В ее составе имелись торпедоносцы, на некоторых самолетах началась установка радиолокаторов.

США. Американцы всячески стремились оттянуть свое вступление в войну до завершения подготовки к ней. Кроме того, они намеревались сделать это в тот момент, когда воюющие стороны будут истощены, а огромные вооруженные силы США, не понеся потерь, смогут диктовать свои условия мира.

Война в Европе застала американский флот в процессе обновления. Осуществляя закон «о флоте двух океанов»^[55], морское министерство США исходило из принципа создания полноценных разнородных соединений, способных решать разнообразные задачи. Учитывая, что флот США готовился для действий вдали от американских берегов, малые корабли почти не строились.

Боевая подготовка американского флота целеустремлялась на проведение крупных сражений вдали от своих баз, поэтому большое значение придавалось снабжению флота в море. Учения по высадке морских десантов американцы начали проводить с 1933 г. Как правило, это были учения по высадке [42] небольших десантов в упрощенных условиях, на которых отрабатывалась организация посадки войск, перехода десанта морем и высадки. После высадки японских десантов в Китае в 1937 г. американское морское командование оценило важность действий такого характера и приступило к интенсивной подготовке к ним. К началу войны США располагали корпусом морской пехоты и одной армейской дивизией, обученными десантным действиям. Но почти отсутствовали десантно-высадочные средства. «Необходимо подчеркнуть, — писал за два месяца до вступления США в войну командующий Атлантическим флотом адмирал Кинг, — что на амфибийные силы Атлантического флота не следует рассчитывать, как на силы, способные обеспечить успешное проведение активных боевых операций»^[56]. На Тихоокеанском флоте США дело обстояло еще хуже.

Защите морских сообщений в своей прибрежной зоне в США не уделялось никакого внимания. Из всех оборонительных задач наиболее тщательно на маневрах и учениях флота отрабатывалась защита Панамского канала.

В 1939 г. морская авиация США, насчитывавшая 2500 самолетов, была самой мощной среди авиации флотов капиталистических государств и составляла более 50% авиационного парка страны. Однако роль ее в боевых действиях на море недооценивалась. На нее возлагалось лишь обеспечение боевой деятельности флота (корректировка огня, разведка); решение самостоятельных задач не планировалось.

Германия, связанная обязательствами по Версальскому договору, сразу же после окончания первой мировой войны не могла интенсивно готовить флот к новой войне. Однако в течение почти всего периода между войнами она не прекращала готовить кадры для будущего флота^[57]. Чтобы не терять опыта строительства подводных лодок, немцы организовали конструкторское бюро из своих специалистов для постройки лодок за границей для других государств. Солидный опыт строительства современных кораблей был получен также при конструировании и постройке «карманных линкоров» типа «Дейчланд».

Как ни парадоксально, но бесспорно, что первым серьезным толчком к ориентации германского флота на активные действия против Англии явилось англо-германское морское соглашение. Сразу после заключения его Германия приступила к созданию современного большого флота. По замыслу морского командования флот Германии должен был состоять из всех родов морских сил, способных решать основные задачи [43] в военных действиях на море. С началом реализации этой первой кораблестроительной программы немцы начали строить линкоры типа «Бисмарк», крейсера типа «Хиппер», эскадренные миноносцы типа «Маас» и 500-тонные подводные лодки. До полного завершения этой программы^[58], в конце 1938 г., в Германии был принят план строительства океанского флота (план «Z»), целиком ориентированный против Англии. Новый план исходил из предпосылки начала войны против Англии не ранее 1944–1945 гг. и предусматривал создание огромного флота, который вместе с ранее построенными

кораблями должен был иметь 10 линкоров водоизмещением свыше 30 тыс. т каждый, 12 линкоров по 20 тыс. т (позднее — 3 линейных крейсера по 29 тыс. т), 3 «карманных линкора», 4 авианосца, 5 тяжелых крейсеров, 44 легких и разведывательных крейсера, 68 эсминцев, 90 миноносцев, 249 подводных лодок и около 300 других боевых и вспомогательных кораблей и катеров^[59].

План германского морского командования учитывал огромную зависимость Англии от ее коммуникаций и был рассчитан на удушение Англии посредством пресечения ее океанских сообщений. Оперативный план войны предусматривал глубокое воздействие по коммуникациям противника. Так, в прибрежной зоне Англии авиация, подводные лодки и легкие силы должны были в широких масштабах осуществить минные постановки, на западных и восточных подходах к Англии — действовать подводные лодки, на коммуникациях в открытой части Атлантики — одиночные линкоры и крейсера, на удаленных океанских коммуникациях — вспомогательные крейсера. Все это, по замыслу немцев, должно было заставить англичан ввести систему конвоев, которая сама по себе, сокращая оборачиваемость тоннажа, уменьшает возможности перевозок. Кроме того, против конвоев и их прикрытия планировалось высылать мощные оперативные отряды в составе 3 новейших линкоров и авианосца с кораблями охранения. Линкоры старой постройки, находясь в базах, должны были сковывать значительную часть английского флота.

Таким образом, первоначальный оперативный план германского морского командования предусматривал нарушение английских коммуникаций и принуждение противника распылить силы для последующего уничтожения их по частям ударными отрядами новейших линкоров.

Однако весной 1939 г., когда Гитлер, пользуясь попустительством со стороны США и Франции, стал форсировать осуществление своих захватнических планов, командованию военно-морского флота стала очевидной нереальность завершения [44] плана «Z» до начала войны. Очередность строительства отдельных классов кораблей была пересмотрена с таким расчетом, чтобы обеспечить прежде всего борьбу на британских коммуникациях. В решении морского командования по этому поводу отмечалось: «Приоритетом пользуются линейные корабли и подводные лодки — первые как ядро всего флота, которое может быть создано лишь длительным трудом, вторые как единственно эффективное оперативное средство ведения войны на море в период нашей слабости»^[60]. Далее в порядке очередности указывались тяжелые крейсера, авианосцы, легкие крейсера-разведчики и другие корабли. Чтобы заранее не раскрывать своих планов, переоборудование лучших торговых судов во вспомогательные крейсера было решено отложить до фактического начала войны^[61].

Учитывая незавершенность кораблестроительных программ и неготовность германского флота, с началом войны ему была поставлена единственная задача — нарушение английских коммуникаций в Северном море и Атлантическом океане^[62]. Что касается защиты своих морских сообщений, то эта задача считалась трудно осуществимой, и решение ее первоначально ограничивалось водами Балтийского и Северного морей^[63].

Готовясь к войне, германский флот отрабатывал совместные действия с армией. Поскольку десантные операции не планировались, специальные десантные средства Германия не строила и в ходе войны была вынуждена широко использовать для этой цели боевые корабли и вспомогательные средства. Не имел германский флот и своей авиации, а обеспечение его деятельности со стороны военно-воздушных сил («Люфтваффе») было поставлено неудовлетворительно; создание торпедоносной авиации перед войной

считалось нецелесообразным. Происходило это потому, что немцы готовили авиацию как универсальный вид вооруженных сил, способный действовать успешно в равной степени над сушей и морем. Предполагалось в период морских операций придавать флоту соединения и части военно-воздушных сил, специфика действий авиации совместно с флотом при этом не учитывалась. Война показала порочность таких взглядов.

Италия имела к началу войны 4 старых линейных корабля типа «Кавур», которые значительно уступали по мощности старым английским линкорам типа «Куин Элизабет». Итальянские крейсера были быстрее английских, французских, но обладали малой живучестью. По количеству эсминцев итальянцы превосходили английский и французский [45] флоты в Средиземном море, но у последних почти все корабли этого класса имели водоизмещение от 1350 до 1900 т и артиллерию 120-мм калибра, в то время как 50% итальянских эсминцев были вооружены 100-мм артиллерией.

После перебазирования для действий в Атлантике и Красном море, а также перехода в разряд учебных кораблей на Средиземном море осталось 63 итальянских подводных лодки из 115. Это были преимущественно малые лодки, с низкой боеспособностью и маневренностью (радиус циркуляции — около 500 м), с большой шумностью механизмов и медленным погружением. Боевые возможности лодок резко снижало отсутствие бесследных торпед.

К ночным боям итальянский флот готов не был. Но, пожалуй, самый крупный недостаток его состоял в отсутствии авиации, если не считать 20 корабельных самолетов. Торпедоносцев итальянцы не имели. Подготовка самолетов разведывательной авиации оставалась неудовлетворительной. В целом к борьбе на средиземноморских коммуникациях противника, защите своих морских сообщений и обороне побережья, что составляло его задачи, итальянский флот был подготовлен слабо.

* * *

Таким образом, период между мировыми войнами характеризовался бурным развитием техники военно-морских флотов и ростом их состава. Решения об «ограничении» морских вооружений на деле способствовали гонке вооружения.

Оценивая общую тенденцию в развитии флотов накануне войны, необходимо отметить, что в конечном итоге после длительных дискуссий в большинстве капиталистических флотов восторжествовала старая ориентация на генеральные сражения флотов, осуществляемые полноценными эскадрами, костяком которых оставались линейные корабли. Боевая мощь флота продолжала оцениваться количеством этих кораблей в его составе. Однако прогресс техники, и прежде всего авиации и подводных лодок, ревизия старых взглядов, появление «новых» школ не могли не отразиться на характере строительства флотов. Новые силы и средства флота в трудной борьбе со старыми начали постепенно завоевывать позиции. Поэтому, сопоставляя флоты конца первой и кануна второй мировой войны, все же можно обнаружить некоторое снижение в их составе удельного веса линейных кораблей и возрастание за этот счет удельного веса подводных лодок, легких сил и авиации.

Развитие ранее существовавших боевых средств и сил, а также появление новых средств борьбы на море закономерно приводило к пересмотру устаревших взглядов на использование морских сил в войне, однако этот пересмотр зачастую шел по ложному пути и приводил к ошибочным решениям. [46]

Глава 2.

Начало второй мировой войны. Военные действия в Атлантике (сентябрь 1939 г. — апрель 1940 г.)

Нападение фашистской Германии на Польшу
Планы и действия Германии против Польши

Вторая мировая война началась внезапным нападением фашистской Германии на Польшу. Этому нападению предшествовала длительная дипломатическая и военная подготовка третьего рейха. Еще в конце 1938 г. гитлеровская Германия заявила свои претензии на Данциг и Польский коридор. Но эти претензии были только поводом, в действительности фашистские руководители преследовали более крупные цели: они решили разделаться с Польшей, захватить ее территорию, поработить польский народ и обеспечить себе выгодные позиции для нападения на Советский Союз. Война против Польши рассматривалась политическим руководством Германии как один из начальных этапов борьбы за мировое господство. «...Речь идет не о Данциге, — заявил Гитлер 23 мая 1939 г. — Речь идет для нас о жизненном пространстве на востоке и обеспечении продовольственного снабжения, о разрешении балтийской «проблемы».

...Таким образом, отпадает вопрос о том, чтобы пощадить Польшу, и остается решение напасть на Польшу при первой возможности... Это будет война»[{64}](#).

В тот момент, когда было сделано это заявление, вопрос о нападении на Польшу был уже решен. Нужен был предлог для начала агрессии. Но этот вопрос не беспокоил Гитлера. 22 августа 1939 г. он с циничной откровенностью заявил представителям верховного командования, что с помощью провокации создаст такой предлог. «Не составит никакой [47] разницы, — пояснил он, — будет ли такой предлог достаточно убедительным или нет. В конечном счете, победителя не будут спрашивать, говорил он правду или нет. Мы должны действовать с жестокостью. Сильнейший всегда прав»[{65}](#).

Германия создала сильную агентуру в Данциге, готовясь захватить его изнутри. В марте 1939 г. оккупацией Чехии, Моравии и Клайпедской области Литвы Германия создала дополнительные плацдармы для нападения на Польшу с севера и юга. В апреле того же года была завершена разработка плана нападения на Польшу, известного под условным наименованием «Белый план» (план «Вейс»). План предусматривал скрытную мобилизацию и развертывание немецко-фашистских вооруженных сил на границах Польши, внезапное нападение, расчленение и уничтожение польских вооруженных сил[{66}](#).

Боевые действия в Польше были ориентированы на внезапность и стремительность «беспощадных атак». Большая роль в этих действиях отводилась танковым и моторизованным дивизиям, сосредоточенным на направлении главного удара. До начала вторжения Германия развернула большую часть войск в районе Силезии, на юго-западных границах с Польшей, поставив им задачу захватить важнейшие промышленные районы

страны. Вторая ударная группа войск концентрировалась на северных границах с Польшей для нанесения удара из района Померании и Восточной Пруссии с целью перерезать Польский коридор и захватить главную базу польского флота — Гдыню. В последующем фашистское командование намеревалось одновременным ударом с севера и юга разгромить остатки польской армии, занять Варшаву и завершить оккупацию Польши.

Несмотря на открытую подготовку Германии к войне, реакционные правители буржуазно-помещичьей Польши не принимали мер к обороне западных границ страны. Придерживаясь антисоветской политики, они не только отказались от союзнических отношений и помощи СССР, но и наивно предполагали вместе с гитлеровцами делить советские территории. Правительства США, Англии и Франции, рассчитывавшие на сговор с Гитлером и на столкновение Германии с Советским Союзом, подстрекали Польшу к прекращению переговоров с СССР об организации коллективного отпора агрессору. Давая «гарантии» Польше, они и не помышляли о защите ее в случае, если она станет объектом фашистской агрессии. Все это привело к внешнеполитической изоляции Польши и поставило ее лицом к лицу с сильным противником.

Война застала польскую армию врасплох. Она оказалась почти равномерно растянутой вдоль германо-польской границы. Плотность войск ее первого эшелона — до одной дивизии [48] на 50 км — была очень низкой. Польское командование надеялось в ходе арьергардных боев задержать наступление противника, прикрыть мобилизацию и развертывание резервов для нанесения противнику поражения на внутренних линиях обороны, образуемых реками Вислой, Нарев и Сан. Этот план был составлен с учетом наступления союзников на Западе, поэтому польское командование рассчитывало иметь перед собой небольшую часть вооруженных сил противника.

К моменту вторжения в Польшу Германия создала на ее границах большое превосходство в силах [\[67\]](#), особенно в танках и авиации. Против 116 польских танков гитлеровцы имели 2 тыс., а против 400 самолетов — 1800 [\[68\]](#). Создавая такое превосходство в силах, правители третьего рейха не опасались за свои западные границы. В случае вступления в войну Англии и Франции немецкий генеральный штаб предусматривал оборонительные действия против их войск до окончания польской кампании. Развернутым на английских коммуникациях подводным лодкам запрещалось нападать на суда до особого приказа, которое могло последовать только после начала военных действий на западных границах Германии.

В ходе первых шести дней ожесточенных боев главные силы польской армии, понеся тяжелые потери, в беспорядке отступили, оставив противнику важнейшие промышленные и экономические районы страны. Через две недели польская армия как единый военный организм перестала существовать. Героическое сопротивление отдельных польских гарнизонов, окруженных в районе Варшавы, Модлина, Гдыни, на п-ве Хель, продолжавшееся во второй половине сентября, уже не могло изменить исхода военных действий.

Флот Германии в войне с Польшей

К началу войны Польша имела небольшой военно-морской флот, который базировался практически в единственной базе — Гдыне. Флот состоял из 4 эсминцев, 5 подводных лодок, минного заградителя, нескольких тральщиков и вспомогательных кораблей. По плану германского командования первая задача военно-морских сил состояла в том, чтобы уничтожить или выключить из войны польский флот. Решая ее, германский флот

должен был блокировать Данцигскую бухту. В числе оборонительных задач было и обеспечение коммуникаций Германии с Восточной Пруссией и прибалтийскими государствами [\[69\]](#).

В ходе военных действий в Польше немецко-фашистское командование предполагало использовать главным образом [\[49\]](#) надводный флот для содействия армии на приморском направлении [\[70\]](#). Чтобы обеспечить внезапность, за два месяца до нападения германскому флоту было запрещено проводить какие-либо предварительные маневры. Только 22 августа в Данцигский порт якобы по приглашению сената «вольного города» прибыл германский линкор «Шлезвиг-Гольштейн», а на следующий день данцигские фашисты захватили власть в городе. Вслед за «Шлезвиг-Гольштейном» в Данцигскую бухту вошли несколько легких крейсеров и эсминцев, семь малых подводных лодок и Восточная флотилия тральщиков. Позже для содействия армии и подавления польских батарей сюда прибыл старый германский линкор «Шлезен». Несмотря на огромное превосходство немцев в силах на суше, море и в воздухе, а также на слабость польских укреплений в районе главной базы, позиции в районе Гдыни благодаря исключительному упорству ее защитников удерживались значительно дольше, чем рассчитывали немцы. Очень важная позиция в устье Вислы — Вестерплатте — была захвачена гитлеровцами только 7 сентября после многократной ожесточенной бомбардировки ее германскими кораблями. Упорная оборона Вестерплатте не позволяла немцам использовать порт Данциг для подвоза войск и техники.

Гдыня была захвачена немцами только 14 сентября, а гарнизон из 300 польских патриотов на п-ве Хель, несмотря на многочисленные атаки авиации, обстрелы с моря линкорами и тральщиками, сопротивлялся до 2 октября 1939 г. Учитывая большое превосходство в морских силах противника, польский флот сделал попытку прорваться в базы союзников и нейтральных стран. Три эсминца вышли из Гдыни до блокады ее германскими кораблями, 5 подводных лодок успешно преодолели блокируемую зону, а остальные корабли (эсминец, минный заградитель, тральщики и другие малые корабли) погибли от ударов германской авиации. Корабли, прорвавшиеся в базы союзников, впоследствии приняли активное участие в военных действиях на море.

Действия немецко-фашистских вооруженных сил в Польше носили быстротечный характер. Совершив внезапное нападение превосходящими силами, Германия в короткое время разгромила основные силы польской армии, разрушила связь и транспорт страны, сорвала мобилизацию и сосредоточение польских сил. Быстрое военное поражение Польши обусловила слабость ее вооруженных сил, оторванных от народа и не опиравшихся на его поддержку. Эти причины породил буржуазно-помещичий строй польского государства, не пользовавшийся ни поддержкой внутри страны, ни уважением за ее пределами. [\[50\]](#) Антисоветская политика правящих кругов, заигрывание их с гитлеровской Германией, ориентация на своих западных союзников привели Польшу в тяжелый период войны к одиночеству. Технически слабо оснащенная польская армия, не располагавшая долговременными оборонительными рубежами, не успевшая развернуть резервы, при слабой поддержке авиации не могла оказывать длительного сопротивления первоклассным армиям противника. Не пришла и обещанная помощь со стороны Англии и Франции. В результате этого Польша потерпела поражение, а польский народ оказался перед лицом величайшей национальной катастрофы.

В начале войны с Польшей германский флот, выполняя задачу содействия армии, блокировал польский флот в его главной базе и огнем корабельной артиллерии подавлял польские батареи на побережье. Оpozдав с развертыванием сил у польской базы Гдыня главным образом из-за опасения нарушить внезапность начала военных действий,

гитлеровцы не смогли воспрепятствовать уходу значительной части польского флота в шведские и английские базы.

«Странная война» в Европе. Боевые действия в Атлантике Западные державы и германо-польская война

Нападение Германии на Польшу не внесло принципиальных изменений в политику западных держав. Англия и Франция продолжали надеяться склонить Гитлера к нападению на СССР. Однако, убедившись в беспринципности политических руководителей типа Чемберлена и Даладье, упоенный первыми успехами в Польше, Гитлер не только перестал считаться с интересами западных держав, но и не считал нужным ответить на их ноты, содержавшие предложение урегулировать спорные вопросы с Польшей мирным путем. Такое поведение Германии окончательно роняло престиж великих держав Запада в глазах мирового общественного мнения, а их руководителей в случае непринятия решительных мер ожидало полное политическое банкротство. Это вынудило правящие круги Англии и Франции 3 сентября объявить войну Германии. В течение следующей недели войну ей объявили и английские доминионы: Австралия, Новая Зеландия, Южно-Африканский Союз и Канада. Локальная германо-польская война начала принимать мировой характер.

Но и после объявления войны правительства Англии и Франции продолжали подталкивать гитлеровскую Германию на Восток. Поэтому Польша, несмотря на свои многочисленные просьбы о помощи, так и не получила ее. Располагая значительным превосходством в силах на западном фронте, англичане [51] и французы не только не начали крупного наступления на линию Зигфрида, но и всеми мерами ограничивали активность своих войск и авиации. Как отмечает английский вице-маршал авиации Кингстон-Макклори, «в течение всего периода странной войны в Европе передовой ударной группе не разрешалось производить налеты на Германию»^[71]. Основную причину этого запрещения Кингстон-Макклори усматривал в нежелании английского военного кабинета брать на себя инициативу начала бомбардировок. Англичане и французы не просто не хотели «дразнить противника». Такой линией поведения они давали понять Гитлеру, что развязывают ему руки на Западе для активизации действий на Востоке. Гитлеровцы правильно оценили политику своих западных противников, действия которых на фронте не причиняли им особого беспокойства. Гитлер не случайно заявил по этому поводу: «Если они нам и объявят войну... то это еще не значит, что они будут воевать»^[72].

Английская и французская авиация производила разведывательные полеты и сбрасывала на территорию, занятую немцами, листовки. Ежедневные сводки отмечали на сухопутном фронте неизменные поиски разведчиков и редкие перестрелки передовых постов. В то же время мероприятия Советского Союза по укреплению его западных границ вызывали бешеную злобу американских и французских империалистов. Находясь в состоянии войны с фашистской Германией, они стремились превратить страны Балканского полуострова, Ближнего и Среднего Востока и Финляндию в плацдарм для нападения на СССР. Расширяя военную помощь Финляндии, западные империалисты сорвали переговоры между правительствами Финляндии и СССР об укреплении дружественных отношений.

Следовательно, в то время как Германия, захватив Польшу, готовилась к весеннему наступлению, сосредоточивая крупные силы вдоль франко-бельгийской границы, англичане и французы лелеяли надежду на неминуемое после германо-польской войны нападение фашистской Германии на СССР. Несмотря на длительную паузу от начала

войны до перехода немцев в наступление на западном фронте, они не приняли мер для накопления сил на материке Европы, полагаясь на то, что «до серьезных боев дело не дойдет» {73}.

В начавшейся войне английские правящие круги рассчитывали очистить моря от немецких торговых судов, чтобы тем [52] самым создать экономические трудности в Германии, выход из которых она должна была искать на Востоке.

Атлантические коммуникации

Атлантический океан был основным театром, на котором в течение почти всей второй мировой войны шла борьба за коммуникации. Как и во время войны 1914–1918 гг., борьба здесь между Германией и Англией носила своеобразный характер: Германия нападала на коммуникации Англии, а английский флот защищал их. Такая ситуация определялась различной зависимостью экономики обоих государств от океанских сообщений, соотношением сил и стратегическими позициями сторон. До начала войны собственные ресурсы могли удовлетворить 85% потребностей Германии в продовольствии и около 75% — в сырье для промышленности. Германии не хватало нефти, железа и каучука, однако широкое развитие производства заменителей, захват источников сырья и продовольствия в оккупированных странах и сохранение морских сообщений со Швецией в значительной мере позволяли покрыть недостатки сырья для германской промышленности. Поэтому для Германии ввоз сырья морем, кроме шведской железной руды, играл в этой войне еще меньшую роль, чем в 1914–1918 гг.

Для Англии, наоборот, проблема обеспечения ее морских сообщений была вопросом жизни и смерти. Она ввозила до 50% стратегического сырья и продовольствия. Так, на 1941 г. планируемый импорт Англии составлял 31 млн. т, из которых на стратегическое сырье приходилось 16 млн. т. В начале войны Англия вынуждена была держать в море одновременно 2 тыс. судов, через ворота ее портов ежедневно проходило более 350 транспортов. Именно в расчете на высокую зависимость Англии от морских сообщений и большую уязвимость их был построен план войны фашистской Германии. Условия действий флота значительно улучшились после захвата Германией в 1940 г. баз и портов Норвегии и особенно Франции. Расширилось и улучшилось базирование авиации. Широкая система баз подводных лодок затруднила блокаду их, позволяла быстро выходить на океанские сообщения Англии. Но Германия по-прежнему не имела баз в океане, а те, что она приобрела, лишь незначительно улучшили условия использования надводных кораблей. Выход на коммуникации и возвращение германских кораблей были сопряжены с прорывом блокады. Норвежские базы, расположенные также в блокируемой зоне, не обеспечивали ремонта крупных боевых кораблей. Поэтому немецко-фашистское командование стремилось увеличить время пребывания своих кораблей на океанских коммуникациях, доставляя им туда все необходимое на специальных судах снабжения.

Система базирования противников Германии в Атлантике, особенно на втором этапе войны, во всех отношениях оказалась [53] выгоднее и более полно отвечала задачам ведения войны на море в современных условиях. Наряду с основными базами США и Англия широко использовали острова Атлантического океана (Вест-Индские, Бермудские, Ньюфаундленд, Гренландию, Исландию, Азорские и другие). Это в значительной степени затрудняло действия германских сил в Атлантике.

Начало действий германских подводных лодок

Односторонний анализ результатов снижения эффективности действий германских подводных лодок в первую мировую войну без достаточного учета всех причин, приведших к затуханию «подводной войны», а также игнорирование перспектив развития самих лодок, методов их использования, возможностей успешного взаимодействия с другими родами сил, и особенно с авиацией, и, наконец, отсутствие единства взглядов на строительство больших крейсерских или средних подводных кораблей явились в Германии основными причинами недостаточного внимания к их развитию в период между войнами. Из 57 подводных лодок, имевшихся в составе флота к началу войны, только 46 находились в состоянии боевой готовности, из них только 22 средние и большие можно было использовать для действий в океане [74]. Основными базами, откуда начали действия подводные лодки, были Киль и Вильгельмсхафен. Морское командование Германии правильно оценило небольшие возможности своих подводных лодок и, не распыляя их усилий, с первых дней войны определило им основную задачу — действовать на коммуникациях противника.

С 19 по 26 августа 1939 г., т. е. за несколько дней до начала войны, в районы западнее Англии и Ирландии вышли 22 немецкие подводные лодки. Первоначально их позиции были нарезаны преимущественно за пределами радиуса действия английской патрульной авиации. Малые лодки развернулись в Северном море у северо-восточного побережья Англии. При выходе в море лодки получили указание Атаковать английские суда лишь по особому приказу. Однако уже на следующий день после объявления войны между Англией и Францией, с одной стороны, и Германией — с другой, немецкая лодка «U-30» в 150 милях к западу от Ирландии потопила английский лайнер «Атения». Так как это явилось грубым нарушением Гаагской конвенции и вызвало протест во всем мире, гитлеровское руководство поспешило опровергнуть причастность своих лодок к этому делу и обвинило англичан в провокационном потоплении своего же транспорта. Экипажу «U-30» было приказано строго хранить тайну, а запись об атаке в вахтенном журнале лодки была уничтожена. [54]

После потопления «Атении» верховное командование фашистской Германии, рассчитывавшее заключить перемирие с Англией, запретило подводным лодкам атаковать пассажирские суда, а грузовые суда разрешило топить только после предупреждения. Но по мере развертывания военных действий немецкие подводники все чаще атакуют транспорты противника без предупреждения. В декабре 1939 г. всякие ограничения действовавшим против Англии лодкам практически были сняты.

Позиции подводных лодок располагались на известных узлах английских коммуникаций. Но в связи с тем, что противник изменил общепринятые трассы перехода транспортов, лодки оказались вынужденными произвести доразведку, а это [55] привело к необходимости перехода от позиционного метода действий к крейсерству. Именно этот метод действий подводных лодок становится с первых же месяцев войны основным. Германское командование стремится располагать районы крейсерства на некотором удалении от берегов противника, от сил и средств его противолодочной обороны. Делаются попытки и группового использования подводных лодок, но они не получают развития из-за нехватки лодок.

Наличие на трассах большого числа одиночно следовавших судов способствовало первоначальному успеху действий германских подводных лодок. Только в сентябре 1939 г. они потопили в Атлантике более 150 тыс. т торгового тоннажа. Но если англичане лишь на третий год первой мировой войны прибегли к конвоированию, то теперь они вводят эту систему буквально с самого начала войны. 7 сентября 1939 г. из Англии в США вышел первый конвой, 16 сентября — конвой из Галифакса в Англию. Конвои, состоявшие из

40–50 транспортов, сопровождалась 3–4 кораблями охранения в пределах 200-мильной зоны от берега, дальше транспорты следовали самостоятельно. Опираясь на опыт 1914–1918 гг. британское адмиралтейство с первых же дней войны начало менять маршруты, которыми суда следовали обычно в мирное время.

Для поиска германских лодок на западных подходах к Англии адмиралтейство решило использовать авианосную авиацию. 14 сентября 1939 г. авианосец «Арк Ройял», несший службу ПЛО в 150 милях от Гебридских островов, был атакован «U-39» с дистанции 22 каб. Выпущенные ею три торпеды с магнитным взрывателем взорвались, не дойдя до цели. Подводную лодку потопили эсминцы из состава охранения авианосца. Спустя три дня другая лодка — «U-29» в 200 милях к западу от Ирландии потопила из того же противолодочного дозора авианосец «Корейджес» с 24 самолетами на борту. Вместе с авианосцем погибла большая часть команды. После этих событий англичане отказались от использования авианосцев в системе противолодочной обороны коммуникаций {75}. Они решили усилить корпус авиации береговой обороны и шире использовать систему конвоев.

Так как с первых дней войны англичане при обнаружении подводных лодок в океане стали широко пользоваться маневром уклонения конвоев от районов их развертывания, немцам приходилось периодически посылать свои лодки непосредственно к английским базам, чтобы облегчить поиск транспортов. У баз, естественно, условия поиска транспортов улучшались, но под воздействием сил противолодочной обороны [56] потери лодок стали значительными. Уже в октябре 1939 г. немцы потеряли 5 подводных лодок.

Для лучшей организации охранения транспортов в конвоях англичане разработали графики их движения на основных трассах. Так, на линии Великобритания — Галифакс конвои выходили из портов формирования регулярно через восемь суток. Твердые графики позволили наладить встречу транспортов на определенных рубежах теми же силами, которые сопровождали транспорты на запад. Одновременно англичане ставили минные заграждения на подходах к своим базам и портам — у восточных берегов метрополии, в Дуврском проливе и на Фарерско-Исландском пороге. 13 октября 1939 г. при форсировании Дуврского пролива подорвалась на mine и погибла немецкая подводная лодка «U-40».

В связи с тем что в первые месяцы войны немецкие лодки широко применяли свою артиллерию, англичане начали устанавливать пушки на судах и в течение трех месяцев вооружили около тысячи транспортов.

В первые месяцы войны германские подводные лодки действовали поодиночке. Атаковывали они преимущественно днем, под перископом (ночные атаки были редким исключением), как правило, одиночные транспорты или суда, отставшие от конвоев. Из 164 судов, потопленных за первые 6 месяцев войны, только 6 входили в состав конвоев.

По мере усиления противолодочной обороны в прибрежной зоне Англии немцы переключали часть подводных лодок на минные постановки у ее баз и на прибрежных фарватерах. Постановка мин производилась ночью и в районах, где силы ПЛО либо отсутствовали, либо были слабыми. Использование подводных лодок и авиации для постановки магнитных мин и отсутствие у англичан средств борьбы с ними привело к росту потерь торгового тоннажа. Так, в октябре на минах погибли 10 судов, в ноябре — 26, в декабре — 33. Английский тральный флот испытывал огромное напряжение.

Успешное использование мин продолжалось до тех пор, пока против них не было найдено достаточно надежных средств борьбы в виде компенсационной обмотки судов и магнитных тралов. К концу декабря 1939 г. англичане оборудовали компенсационной обмоткой около тысячи транспортов. Потери на минах в начале 1940 г. значительно сократились, и немецкие лодки вновь переключились на использование торпедного оружия. Но в этот период в связи с увеличением числа кораблей, вооруженных гидролокатором («асдиком»), и ростом состава английской авиации противолодочной обороны дневные атаки подводных лодок под перископом становятся опасными, немцы постепенно переходят к ночным атакам из надводного положения. Если в сентябре 1939 г. из общего количества потопленных транспортов 97% было атаковано и потоплено днем [57] и только 3% ночью, то в конце года более 50% судов было потоплено ночью.

Ночные атаки значительно снизили эффективность действия сил противолодочной обороны, так как подводные лодки, действовавшие в надводном положении, почти не обнаруживались «асдиком», а ввиду отсутствия ночной авиации и радиолокации не наблюдались и самолетами ПЛО противника.

Несмотря на то что германский флот мог держать в море в среднем только по 8–10 подводных лодок, последние добились крупных успехов. С начала войны и до капитуляции Франции они потопили 256 судов общим тоннажем 1,058 млн. т, что составляло почти 2/3 всех потерь, понесенных противниками Германии за это время. Кроме того, на немецких минах погибло 115 судов (394533 брт), значительную часть которых следует отнести на счет подводных лодок. За этот же период Германия потеряла 20 подводных лодок, что в обстановке слабого воспроизводства их привело к уменьшению численности лодок в составе германского флота до 50 единиц.

Прорыв «U-47» на рейд Скапа-Флоу

Попутно с действиями на коммуникациях штаб командующего германскими подводными силами подготовил и осуществил в начале войны прорыв подводной лодки «U-47» на рейд Скапа-Флоу для уничтожения крупных кораблей противника. План прорыва предусматривал проход лодки в надводном положении проливом Кёрк в полную воду над затопленными судами. Прорыв намечался на ночь 14 октября 1939 г. Это был период новолуния, когда оба прилива приходились на темное время суток. Маневрирование в районе базы и сам прорыв заняли пять часов. Около 1 часа 00 мин. «U-47» обнаружила впереди по курсу силуэты двух кораблей, ближайшим из которых оказался линкор «Ройял Оук». Корабли стояли на якоре и почти створились. Когда дистанция до линкора сократилась до 16 каб., подводная лодка выпустила по нему из надводного положения три торпеды, а затем начала поворот вправо и, закончив циркуляцию, выпустила еще одну торпеду из кормового аппарата. Попала в линкор только одна торпеда первого залпа.

Англичане, уверенные в недоступности Скапа-Флоу для подводных лодок противника, после взрыва на линкоре объявили воздушную тревогу. Оценив обстановку, командир лодки капитан-лейтенант Прин перезарядил торпедные аппараты и вышел в новую атаку. На все это ему потребовалось 24 минуты. С дистанция около 12 каб. «U-47» выпустила по поврежденному линкору еще три торпеды, которые попали в цель. «Ройял Оук» опрокинулся и затонул. Только после этого начались поиски подводной лодки. Но, несмотря на сильное течение, она вышла в надводном положении тем же проходом и 17 октября вернулась в Вильгельмсхафен. Следует отметить, [58] что сложность прорыва определялась главным образом навигационными условиями. Слабость обороны базы была очевидной, так как она опиралась прежде всего на слабо охраняемые стационарные

средства заграждения, рассчитанные на то, что подводные лодки противника будут форсировать загражденные районы в подводном положении.

Действия немецкой авиации в море

К началу войны германский флот располагал 18 эскадрильями морской авиации, насчитывавшими 240 самолетов, в том числе 14 эскадрильями всех типов колесных машин и гидросамолетов, двумя эскадрильями корабельных самолетов и двумя эскадрильями транспортной авиации. На морскую авиацию возлагались ограниченные задачи: ведение разведки в интересах морских сил и поддержка их при бое в море. Как указывалось, вместо усиления морской авиации верховное командование Германии пошло по пути специализации отдельных частей из состава военно-воздушных сил для взаимодействия с флотом. Летом 1939 г. при командующем 2-м воздушным флотом был создан штаб особого назначения, который должен был изучать проблемы использования авиации на морском направлении. С началом войны этот штаб вошел в состав 10-й авиадивизии, несколько позже развернутой в 10-й авиакорпус, являвшийся основным авиационным соединением Германии, действовавшим на море в ходе войны. Первоначально корпус насчитывал 150 устаревших самолетов, поэтому поставленная 2-му воздушному флоту в директиве командующего ВВС № 1 от 31 августа 1939 г. задача «по проведению эффективных атак английского флота... и нанесению ударов по английским транспортам, идущим во Францию» ^[76], была совершенно нереальной. Первые же боевые вылеты показали полную неподготовленность экипажей немецких самолетов к действиям на море.

Первая атака английских морских сил немецкой авиацией в Северном море состоялась 27 сентября 1939 г. Обнаруженная накануне воздушной разведкой английская эскадра, в составе авианосца, 2 линкоров, 2 линейных крейсеров и кораблей охранения, была безуспешно атакована в разное время небольшими группами самолетов Хе-111 и Ю-88. 9 октября у норвежских берегов английские корабли также безрезультатно атаковали 132 Ю-88 и Хе-111 10-го авиакорпуса. Учитывая низкую эффективность ударов авиации по движущимся целям, командование флота и ВВС Германии приступило к подготовке экипажей самолетов-торпедоносцев. Но подготовка эта шла медленно из-за отсутствия торпед.

Некоторых успехов немецкая авиация смогла добиться при ударах по базам. 16 октября в зал. Ферт-оф-Форт она легко ^[59] повредила крейсер и эсминец, на следующий день в Скапа-Флоу тяжелые повреждения получил линкор «Айрон-Дюк».

17 и 19 декабря 1939 г. у восточных берегов Англии немецкие летчики потопили несколько малых рыболовных судов общим водоизмещением 2949 брт. В первом квартале 1940 г. германской авиации удалось потопить 20 английских транспортов и рыболовных судов общим водоизмещением 35,59 тыс. брт, 3 сторожевых корабля и тральщик. Усилия немецкой авиации не оправдывались достигнутыми результатами.

Причина неудач крылась в отсутствии предвоенной подготовки экипажей и низких тактико-технических данных немецких самолетов, а также в удаленности системы базирования авиации от районов боевых действий. Ударная авиация могла летать в Ла-Манш либо через Северную Францию, либо выходить в Северное море над территорией Германии и затем следовать на юго-запад, к Па-де-Кале. В обоих случаях она вынуждена была пролетать в районе французской или английской системы ВНОС, поэтому внезапность ударов почти полностью исключалась, а так как Германия не имела дальних

истребителей, то сопровождать ударную авиацию в эти районы было нечем. Английские перевозки в Канале почти не встречали противодействия.

С 20 ноября по начало декабря 1939 г. немецкие гидросамолеты Хе-59 выставили в устье Темзы и у входа в порт Гарвич 46 магнитных мин типа «LMB-500» и 22 типа «LMB-1000». На этом из-за отсутствия мин немецкие минные постановки прекратились. Однако и такое ограниченное использование магнитных мин принесло значительные результаты. Только в ноябре и декабре на них подорвались английские и французские суда общим торговым тоннажем свыше 200 тыс. т, в то время как за пять последующих месяцев (с декабря 1939 г. по май 1940 г.) немецкая авиация потопила в море 37 судов (в основном каботажных и рыболовных) общим тоннажем около 50 тыс. брт. Германское командование планировало возобновить минные постановки у английских берегов с апреля 1940 г., когда ожидалось получение от промышленности крупной партии мин. С этой целью в феврале 1940 г. на базе частей 10-го авиакорпуса была сформирована 9-я авиадивизия, которая в апреле и начале мая поставила на юго-восточных подходах к Англии, в Канале и у французских портов 188 магнитных мин. В более широких масштабах минные постановки осуществляли в это время надводные корабли и подводные лодки.

Однако за полгода, которые прошли со времени первого применения магнитных мин на морских коммуникациях до их массового использования в апреле 1940 г., англичане сумели найти средства борьбы с ними, вооружить значительное количество судов компенсационной обмоткой и увеличить тральный [60] флот с 76 до 320 единиц^[77]. Ожидаемого эффекта от массового использования магнитных мин немцы не получили. За весь 1940 г. на минах подорвалось всего 500 тыс. т торгового тоннажа; в последующие годы эти потери систематически снижались. Применение нового оружия, имевшего ограниченную материальную базу, явилось серьезной ошибкой немецкого морского командования.

Противовоздушная оборона прибрежных английских коммуникаций возлагалась на истребительную авиацию, которой отводилась главная роль, и зенитную артиллерию, сконцентрированных на юго-восточных аэродромах и в районе баз и портов, где могли укрываться конвои и транспорты. Важную роль в системе ПВО коммуникаций выполняли радиолокационные станции, установленные вдоль юго-восточного побережья Англии. 20 радиолокационных станций на этом побережье обеспечивали обнаружение вражеских самолетов на удалении до 80 миль от английских берегов. Это позволило перейти от неэкономичного метода патрулирования истребителей в воздухе к дежурству их на аэродромах. До апреля 1940 г. из 400 обнаруженных немецких самолетов английские истребители уничтожили 40.

Действия германских рейдеров

Оперативная директива на действия рейдеров в Атлантике была подписана командующим германским флотом 4 августа 1939 г., т. е. до начала войны. В ней указывалось, что рейдеры, действующие в океане, могут рассчитывать только на свои собственные силы, помощь и поддержка возможны только в базах Испании и Японии. Директива предписывала командирам кораблей, руководствуясь призовым правом^[78], нападать как на конвои, так и на одиночные суда, чаще менять районы действий, чтобы затруднить информацию противника о месте рейдера, а также для создания видимости пребывания в море большого количества кораблей. Далее директива рекомендовала избегать переходов в районах действий своих подводных лодок. Вступать в бой даже со слабым противником разрешалось, только если это будет способствовать решению

основной задачи, так как при отсутствии баз в районах боевых действий всякое повреждение рейдера чревато серьезными последствиями. Эти общие принципы использования надводных кораблей для борьбы с английским судоходством не претерпели почти никаких изменений в ходе войны; перед каждым [61] выходом корабля в море они лишь уточнялись и конкретизировались.

Еще до начала войны немцы скрытно вывели в Атлантику рейдеры «Адмирал граф Шпее» и «Дейчланд» [79]. Первый вышел в Южную Атлантику из Вильгельмсхафена 21 августа 1939 г., ранее туда же отправилось судно снабжения «Альтмарк». 24 августа в Северную Атлантику вышел «Дейчланд» с судном снабжения «Вестервальд». К 1 сентября 1939 г. оба корабля прошли вероятную линию английской блокады и до 26 сентября, когда было получено разрешение действовать против судоходства, находились в назначенных им зонах ожидания «до прояснения политической обстановки на Западе».

«Адмирал граф Шпее» и «Дейчланд», как крейсер «Эмден» в первую мировую войну, переходили для поиска транспортов из одного района в другой. Однако опасность обнаружения воздушной разведкой уже с первых дней войны вынуждала их уходить от прибрежных путей в открытый океан, т. е. находиться за пределами радиуса действий береговой авиации противника. Кроме того, постоянная смена районов действий гарантировала, по мнению немецкого командования, вероятность встречи лишь с одиночными боевыми кораблями противника, а такие встречи, хоть и нежелательные, были не опасны, так как «карманные линкоры» с их шестью 280-мм орудиями превосходили в мощности любой из крейсеров противника, а в скорости хода — любой из его линкоров довоенной постройки.

Известные трудности рейдерам создавали развившиеся средства связи. Чтобы не раскрыть свое место, рейдеры стремились забить радиопередачи с обнаруженных ими транспортов, а также быстрее уничтожить последние. Только отдельным судам перед гибелью удавалось сообщить о встрече с рейдером.

За 2,5 месяца крейсерства в Южной Атлантике и Индийском океане, где еще не была введена система конвоев, «Адмирал граф Шпее» уничтожил 9 транспортов общим тоннажем около 50 тыс. брт, а «Дейчланд» до 15 октября захватил одно и уничтожил два судна, так как он действовал в зоне английских конвоев. Система конвоев в несколько раз сократила количество объектов на коммуникациях.

Борьба англичан с рейдерами

Как уже отмечалось, английский метод защиты морских коммуникации состоял в перехвате прорывающихся в океан рейдеров блокадными силами и введения системы конвоев. Своевременное обнаружение выходящих в Атлантику германских надводных кораблей возлагалось на авиацию береговой [63] обороны. Для этой цели в Северном море был установлен постоянный воздушный патруль. Главная полоса обнаружения германских рейдеров английской авиацией проходила по линии Абердин (Англия). — Эгерсунд (Норвегия). Просмотр ее «непрерывной цепочкой» обеспечивали в начале войны самолеты типа «Энсон», обладавшие скоростью 300 км/час и радиусом действия 250 миль (400 км). Так как радиус действия этих самолетов не обеспечивал наблюдения за прибрежной зоной Норвегии, то разведка ее в 50-мильной полосе до появления более совершенных самолетов типа «Гудзон» возлагалась на подводные лодки. Севернее главного воздушного патруля, на линии Шетландские острова — Берген, утреннюю разведку вели летающие лодки, южнее — предвечернюю разведку самолеты типа «Гудзон». В случае необходимости воздушную разведку усиливали специальные

поисковые группы самолетов, действовавшие с аэродромов Великобритании. Воздушная разведка в Северном море имела также задачу обнаружения немецких лодок{80} и транспортов-блокадопрорывателей.

Для перехвата и уничтожения рейдеров англичане держали в готовности ударную авиацию, кроме того, совместно с французами они создали в начале войны две группы кораблей. Разделенная на отряды первая группа — поиска и уничтожения рейдеров — состояла из линейного корабля, 3 линейных крейсеров, 5 авианосцев, 14 крейсеров и 2 флотилий эсминцев. Во вторую группу — непосредственного охранения конвоев — входили боевые корабли и вспомогательные крейсера{81}. Основная часть кораблей первой группы находилась в Скапа-Флоу на Оркнейских островах. В помощь ей для несения блокадного дозора англичане сформировали так называемый «северный патруль» из 10 старых крейсеров специальной постройки и нескольких вспомогательных крейсеров, переоборудованных из транспортов. Часть кораблей этой группы — отряд Английского канала — до захвата немцами Франции базировалась на Портсмут.

Вся эта стройная, на первый взгляд, организация блокады сил противника оказалась не способной пресечь выход в Атлантику рейдеров, пока к решению задачи не были привлечены крупные силы авиации. Пользуясь частыми туманами в Датском проливе и к югу от Исландии, немцы, учитывая долгие прогнозы{82}, осуществляли прорыв в океан своих боевых кораблей. [64]

30 сентября 1939 г. после гибели судна «Клемент» англичане узнали о нахождении в Южной Атлантике германского «карманного линкора». Новые признаки его действий появились, когда несколько транспортов не прибыли в срок в порты назначения. Для поиска и уничтожения рейдера англичане выделили линкор, 4 авианосца и 10 крейсеров, французы — 2 линкора, авианосец и 5 крейсеров. Таким образом, для поиска рейдера в океан было выслано 23 корабля, из которых было сформировано 9 поисковых групп, из них 6 развернуты в Атлантике, 2 — в Индийском океане и 1 — к югу от м. Доброй Надежды{83}. Однако из-за широкого маневра рейдера, на обширном океанском театре продолжительные поиски его большим количеством кораблей и авиации успеха не принесли. Встреча трех английских крейсеров с «Адмиралом графом Шпее» у Ла-Платы 13 декабря 1939 г. произошла случайно, когда рейдер шел в точку рандеву с судном снабжения.

Большая зависимость кораблей типа «Дейчланд» от судов снабжения делала их в новых условиях далеко не такими идеальными для действий на удаленных морских сообщениях, как это считали немцы. Дизельным установкам рейдеров требовалось специальное топливо, которое отсутствовало на захватываемых транспортах. Поэтому, несмотря на большую дальность плавания, равную при 12-узловой скорости 18 тыс. миль, корабль типа «Дейчланд» мог действовать, не пополняя запасы топлива, не более месяца. Фактически рейдеры встречались со своими судами снабжения значительно чаще: «Адмирал граф Шпее» за 114 дней пребывания в море имел шесть заправок, т. е. встречался с транспортом снабжения в среднем через 19 суток.

Бой у Ла-Платы

В период действий «Адмирала графа Шпее» в Южной Атлантике одна из поисковых групп (крейсера «Кумберленд» и «Эксетер», легкие крейсера «Эйджекс» и «Акилез») патрулировала у восточного побережья Южной Америки. 3 декабря командир группы английский коммодор Харвуд из радиোগрам адмиралтейства узнал об атаке рейдером парохода «Дорик Стар» в районе между Сьерра-Леоне и м. Доброй Надежды и

неизвестного судна в 170 милях к юго-западу от места атаки «Дорик Стар». Харвуд предположил, что дважды обнаруженный у берегов Африки рейдер постарается перейти к побережью Америки. Поэтому английский коммодор назначил randevu кораблей своего отряда на 12 декабря в районе наиболее оживленных коммуникаций между Рио-де-Жанейро и Монтевидео [84]. На случай [65] встречи с противником командир отряда составил план ночного и дневного боев и довел его до сведения командиров кораблей. В основе плана дневного боя лежало разделение отряда на две группы и атака «карманного линкора» с двух направлений. Превосходство в скорости хода английских крейсеров позволяло им занять выгодную для боя позицию.

На рассвете 13 декабря, следуя вдоль прибрежной коммуникации, в 400 милях от входа в зал. Рио-де-Ла-Плата отряд обнаружил «Адмирала графа Шпее» и в соответствии с планом боя начал разделение на группы. В 6 час. 18 мин. рейдер с дистанции около 100 каб. открыл огонь по кораблям отряда. В свою очередь через две минуты открыли огонь англичане. Поначалу обстрел рейдера с двух направлений привел к разделению огня его главного калибра, но затем командир «Адмирала графа Шпее» сосредоточил весь огонь на крейсере «Эксетер», наиболее сильном корабле отряда. Через 5 минут после этого английский крейсер получил несколько попаданий 11-дюймовых снарядов, и боеспособность его резко снизилась. Чтобы облегчить положение «Эксетера», легкие крейсера сближались с рейдером, вынуждая его переносить огонь на них. Стремясь сбить огонь противника, «Адмирал граф Шпее» четырежды ставил дымзавесы. [66]

В 7 час. 26 мин., когда дистанция между немецким кораблем и «Эйджексом» сократилась до 55 каб., последний произвел торпедный залп. Уклонением влево рейдер избежал попаданий. В 7 час. 40 мин. «Эксетер» в результате тяжелых повреждений вышел из боя; серьезные повреждения имел и «Эйджекс», на котором к тому же подходил к концу боезапас. Учитывая, что на «Эйджексе» осталось только три исправных орудия, командир отряда решил выйти из боя и преследовать противника до темноты, после чего атаковать его торпедами. Однако командир рейдера не выражал особого желания продолжать бой и стал отходить к Монтевидео.

В бою, продолжавшемся 80 минут, «Адмирал граф Шпее» получил до 50 попаданий, 94 человека были убиты и ранены. Боеспособность корабля значительно снизилась. Преследуя рейдер, английские легкие крейсера заняли позиции на траверзах его левого и правого бортов за пределами дальности действительного огня его артиллерии. Через каждый час командир отряда сообщал свое место, курс и скорость, чтобы вывести из-под удара транспорты, находившиеся на пути движения немецкого корабля. Огонь рейдер открывал только в случае приближения английских кораблей на слишком близкое расстояние.

В ночь на 14 декабря «Адмирал граф Шпее» встал на якорь в уругвайских территориальных водах залива Рио-де-Ла-Плата. Два английских легких крейсера заняли позицию на выходе из залива. 14 декабря к ним присоединился крейсер «Кумберленд», заменивший тяжело поврежденный и отправленный на Фолклендские острова «Эксетер». К Рио-де-Ла-Плата из других районов театра полным ходом шли авианосец «Арк Ройял», линейный крейсер «Ринаун» и крейсера «Шропшир», «Нептьюн» и «Дорсетшир». Однако до их прибытия, 17 декабря, командир немецкого рейдера, лишенный возможности получить боезапас и отремонтировать корабль, взорвал корабль на рейде Монтевидео.

Бой у Ла-Платы, не давший в сравнении с первой мировой войной ничего нового в использовании оружия, вместе с тем показал большую уязвимость германских рейдеров ввиду отсутствия баз ремонта и снабжения в районах их боевых действий. Эти события в

Атлантике показали также, что надежные средства радиосвязи коренным образом изменили условия действия надводных кораблей на коммуникациях. Даже отрывочные данные об обнаружении рейдера в океане позволяли в короткое время концентрировать против него крупные силы.

После гибели «Адмирала графа Шпее» германское командование решило временно прекратить посылку надводных кораблей в Атлантику в связи с началом подготовки вторжения в Норвегию. [67]

Норвежская операция (апрель — июнь 1940 г.)
Планы сторон

Скандинавские страны занимали не последнее место в планах воюющих сторон.

Борьба за этот район была борьбой за важный источник сырья и выгодные позиции в Северо-Западной Европе. Как уже отмечалось выше, развернув после начала советско-финляндской войны кампанию за оказание военной помощи Финляндии, английские и французские правящие круги стремились под ее прикрытием захватить Швецию и Норвегию. К середине января вопрос о союзной интервенции был в принципе решен, и эксперты изучали проблему высадки в Мурманске, Петсамо или Нарвике [{85}](#). В конечном счете был принят английский план высадки в Нарвике [{86}](#).

В свою очередь и гитлеровская Германия, давно вынашивавшая планы освобождения флота из «географического плена» Гельголандской бухты, готовилась к захвату Дании и Норвегии. После начала войны впервые вопрос о захвате их был поставлен Редером в докладе Гитлеру 10 октября 1939 г. [{87}](#). Всемирную помощь гитлеровцам в развязывании агрессии против Норвегии оказали норвежские фашисты — квислинговцы [{88}](#). 27 января при верховном командовании вооруженных сил Германии (ОКВ) был создан рабочий штаб по разработке детального плана норвежской кампании, который в последующем составил основное ядро штаба командующего силами в операции.

Окончательный англо-французский вариант плана захвата Норвегии (операция «Вильфред») предусматривал высадку 20 марта в Нарвике, Тронхейме, Ставангере и Бергене. При этом группа войск, высаживаемых в Нарвике, должна была вторгнуться в Швецию и захватить ее северные железные рудники. Однако капитуляция Финляндии в результате советско-финляндской войны, как отмечает Лиддел Гарт, лишила союзников основного предлога для вторжения в Норвегию [{89}](#). Выход английских кораблей с десантом был отложен на 5-е, а затем на 8 апреля.

16 февраля 1940 г., когда англичане атаковали в норвежских территориальных водах немецкое судно снабжения [68] «Альтмарк», германскому руководству стало очевидным, что нейтралитет Норвегии может быть в любое время нарушен англичанами, и оно начало форсировать подготовку вторжения в Норвегию. Захватом Норвегии и Дании немцы рассчитывали обеспечить свой правый фланг при наступлении во Франции, значительно улучшить позиции в Северной Атлантике и обеспечить беспрепятственное получение шведской руды, а кроме того, захватить важные морские и сухопутные подступы к северным границам Советского Союза [{90}](#). В то время как англо-французские войска, находясь на транспортных средствах, ожидали приказа на выход, немецкие корабли с войсками находились в пути к тем норвежским портам, которые намечали оккупировать союзники.

Для обеспечения высадки своих войск в Норвегии и срыва перевозок шведской железной руды в Германию англичане развернули в балтийских проливах свои подводные лодки, к утру 8 апреля выставили мины в Вест-фьорде и объявили о постановке мин в районе Воде и Тронхейма, т. е. в территориальных водах страны. Этот факт нарушения нейтралитета Норвегии гитлеровцы встретили с удовлетворением, так как он облегчал оправдание их собственной агрессии. 9 апреля немецкие десанты высадились во всех основных портах Норвегии.

Состав сил сторон

К началу операции немцы по сравнению со своими противниками имели незначительные военно-морские силы. Английский и французский флоты превосходили их по своей мощи примерно в 9 раз. Выгодное положение Скапа-Флоу и удаленность этой военно-морской базы от западных берегов Норвегии всего на 250 миль давали огромные преимущества английскому флоту, которыми, однако, англичане не сумели воспользоваться.

К моменту немецкого вторжения норвежская армия насчитывала около 14500 человек, была слабо вооружена и ко всему в первые дни военных действий лишилась почти всех запасов вооружения, так как все арсеналы при содействии квислинговцев были переданы немцам. Норвежский флот имел в своем составе 4 старых корабля береговой обороны, около 30 небольших миноносцев, в том числе только 4 постройки 1936–1939 гг., 9 малых подводных лодок, 11 минных заградителей и вспомогательные суда. Около половины кораблей норвежского флота в момент высадки находилось в базе Хортен (в 25 милях к югу от Осло). Военно-воздушные силы Норвегии имели до 180 боевых самолетов армейской и морской авиации, при этом из 19 эскадрилий 16 были разведывательными [69] и истребительными и только 3 — бомбардировочными и торпедоносными [91].

Поскольку захват Дании и Норвегии германское руководство предписало готовить «как можно скорее и как можно большими силами» [92], директива на операцию (единственный раз на протяжении всей войны) предусматривала привлечение к ней основных сил надводного и подводного флота Германии, транспортные суда общим тоннажем 1,2 млн. брт, около тысячи боевых и транспортных самолетов и усиленный корпус в составе пяти пехотных и двух горнострелковых дивизий, не считая частей и соединений, выделенных для занятия Дании [93].

Основная часть германских морских сил базировалась в Вильгельмсхафене, другая часть — в балтийских портах (Киль, Штеттин, Росток и др.).

Замысел операции

При планировании вторжения немцы особое внимание уделили внезапности и скорости выполнения операции, а также решительному, не считаясь с потерями, пресечению всяких попыток англичан противодействовать вторжению. При этом расчет немцев исходил не из реального соотношения сил на море, а из традиционного принципа англичан не ввязываться в решительную борьбу с противником, если эта борьба чревата серьезными потерями. Расчет немцев оказался правильным, так как англичане не хотели рисковать своими кораблями.

Вместе с тем при существовавшем тогда соотношении сил на море немцы заведомо шли на возможные крупные потери. В документах на операцию отмечалось, что и при условии полной внезапности вполне вероятны крупные потери, особенно в надводных кораблях.

Считалось весьма сложным обеспечить обратный переход кораблей из северных портов Норвегии, поскольку внезапность к этому времени будет уже утрачена.

В основе немецкого замысла операции лежала идея изоляции норвежской армии от помощи извне посредством захвата основных портов и важнейших аэродромов Норвегии и удержания их до прибытия подкреплений. Решение этой задачи возлагалось на передовые отряды наиболее боеспособных войск. Директива требовала не допустить объединения усилий норвежцев с англо-французскими войсками^[94].

Вторжение в Норвегию немцы намеревались осуществить на широком фронте от Осло до Нарвика. При этом десанты планировалось высаживать в норвежской столице и пяти основных [71] военно-морских базах. Захват этих баз с их штабами, а также узлов железных дорог позволял парализовать жизнь горной страны, нарушить управление обороной всего ее побережья.

Соответственно числу районов, подлежащих захвату, план предусматривал формирование шести оперативных групп из боевых кораблей и размещение на них передовых отрядов десанта в составе около 9 тыс. человек. В первый день операции намечалось захватить районы Осло — Хортен, Арендал — Кристиансанд, Ставангер, Берген, Тронхейм и Нарвик и прилегающие к ним аэродромы. Для достижения внезапности высадку во всех пунктах намечалось начать одновременно.

Всю кампанию планировалось провести в два этапа: на первом — захват десантом портов и аэродромов, на втором — наступление в глубь страны для полной ее оккупации. При этом (в расчете на поддержку фашистских элементов) принимались меры к исключению столкновений с норвежскими войсками и «мирному» развитию второго этапа. Высадку десантов немцы планировали с боевых надводных кораблей, что наиболее полно отвечало требованию внезапности и быстроты выполнения операции. Однако, учитывая ограниченность транспортных возможностей боевых кораблей, переброску боевой техники предусматривалось осуществить на транспортах в первые 6 дней после начала высадки.

Окончательный вариант плана захвата Норвегии и Дании (условное наименование операции «Везерюбунг» — «Везерские маневры») Гитлер одобрил 7 марта, и в тот же день, т.е. за месяц до начала высадки немецких десантов в Норвегии, была дана директива о начале развертывания сил для проведения операции.

Подготовка операции

Подготовка сил и средств к операции проводилась немцами главным образом в балтийских портах. Она велась на основе частных распоряжений и задолго до окончательного составления полного плана кампании. Подготовка предусматривала изучение норвежских баз — объектов захвата и навигационных условий плавания в фьордах, тренировку войск в посадке на корабли. Транспортная авиация готовилась к высадке воздушных десантов и отрабатывала взаимодействие с самолетами-истребителями. К проводке кораблей по длинным и узким норвежским фьордам широко привлекался личный состав немецкого торгового флота. Дата высадки десантов — 9 апреля — была выбрана с учетом наступления периода продолжительных безлунных ночей, штормовой погоды и малой видимости.

К началу марта 1940 г. немецкое морское командование отозвало своя подводные лодки с коммуникаций в Атлантике и Северном море и развернуло их в интересах обеспечения

операции в Северном и Норвежском морях. Всего здесь было [72] развернуто 30 лодок, в том числе на подходах к Скапа-Флоу — 4, в районе Шетландских островов — 9, в районе Лафотенских островов — 4, на подходах к Тронхейму — 2, у Бергена — 5, у Ставангера — 2 и к югу от Норвегии — 4. Главной задачей подводных лодок являлось прикрытие с моря своих сил, когда они подойдут к пунктам высадки^[95], а групп лодок, развернутых на подходах к Оркнейским и Шетландским островам, — разведка и нападение на силы противника. Однако выход английского флота ими обнаружен не был, поэтому предварительный удар по Скапа-Флоу 8 апреля немецкая авиация нанесла, когда корабли противника находились в море.

В ходе операции подводные лодки сделали восемь рейсов для перевозки боеприпасов, авиационного бензина и других видов снабжения в норвежские базы, занятые немецкими силами и блокированные с моря английским флотом.

Учитывая серьезную опасность, которую представляли для десантных кораблей английские силы, немцы провели серию мероприятий по оперативной маскировке. Подготовка операции проходила в строжайшем секрете, к документации по ней допускался крайне ограниченный круг лиц. Даже командиры кораблей, выходивших в операцию, получали приказ в опечатанных пакетах, которые разрешалось вскрыть только в открытом море с получением условного сигнала. Силы, назначенные в операцию, были рассредоточены в немецких базах Северного и Балтийского морей. Авиация находилась на многочисленных аэродромах Германии в готовности к перебазированию и действиям с захваченных в первые же часы вторжения датских и норвежских аэродромов. Не рассчитывая на мощь своего надводного флота, немцы возлагали большие надежды на предварительное ослабление английского флота ударами с воздуха и на обеспечение высадки десантов действиями своей авиации с норвежских аэродромов. Чтобы не допустить надводные силы противника в район наиболее интенсивного движения транспортов и конвоев с войсками и техникой, немцы заминировали западные подходы к проливу Скагеррак.

Норвежская операция немцев была первой, в которой большую роль играли все три вида вооруженных сил: армия, флот и авиация, поэтому организации сил придавалось важное значение. Впервые в ходе войны предпринимается попытка создания единого руководства. Командование операцией возлагается на представителя армии генерала Фалькенхорста, впоследствии возглавившего оккупационные силы в Норвегии. Из двух самостоятельных группировок флота — группы сил Западного морского района (Северное море) и группы сил Восточного морского района (Балтийское море) — были сформированы [73] отряды высадки для обеспечения перевозки и высадки передовых отрядов десанта в определенных пунктах норвежского и датского побережья. На наиболее опасном направлении высадки — в Нарвик — в состав 1-го отряда кораблей были включены линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», выполнявшие роль отряда оперативного прикрытия.

Для перевозки пополнений и тылов десанта были созданы транспортная группа и 3 транспортных дивизиона, насчитывавшие 45 транспортов (247,7 тыс. брт), подчиненных командующему силами западного морского района (адмирал Заальвахтер). Боевая, транспортная авиация и воздушнодесантные войска до завершения высадки находились в распоряжении командующего военно-воздушными силами (генерал Гейслер).

Формально в операции было достигнуто единство командования, но фактически морскими силами в операции управляло командование морских сил, а авиацией — штаб военно-воздушных сил. Генерал фон Фалькенхорст командовал только на суше, высшее

руководство продолжал осуществлять генеральный штаб вооруженных сил^[96]. Это произошло потому, что до войны подобная организация в вооруженных силах Германии не отработывалась.

Ход операции

Согласно приказу Гитлера вторжение в Данию и Норвегию надлежало начать одновременно в 5 час. 15 мин. 9 апреля 1940 г. Развертывание сил в операции началось с первых чисел апреля. Первыми позиции у норвежских баз, в районе Шетландских и Оркнейских островов, заняли подводные лодки. 3 и 5 апреля из балтийских портов вышли суда транспортной группы, а в ночь на 7 апреля — отряды боевых кораблей, перевозившие десанты в Нарвик и Тронхейм. Всего для перевозки передовых отрядов десантов (в полном составе) использовались 7 крейсеров, 14 эсминцев, 8 миноносцев и большое количество других, более мелких кораблей. Наиболее крупные передовые отряды (не более 2 тыс. человек) высаживались в Нарвике, Осло и Тронхейме.

Впервые английская авиация обнаружила отдельные группы германских кораблей 1-го и 2-го отрядов утром 7 апреля на параллели Эсбьерг (Дания), в 50 милях от берега. Немцы перехватили донесение об этом^[97]. В 14 час. 25 мин. в 70 милях севернее этого района английская воздушная разведка вторично обнаружила немецкие корабли (1 тяжелый корабль^[98], 2 крейсера и 10 эсминцев). Вскоре 12 английских бомбардировщиков атаковали их, но из-за противодействия германских [74] истребителей атаки не дали результатов. Однако английское адмиралтейство, все еще сомневавшееся в возможности проведения немцами наступательной операции, не установило непрерывного наблюдения за обнаруженными кораблями и не организовало более мощных ударов по ним в море, а затем вследствие неблагоприятных метеорологических условий вообще потеряло их.

За два-три часа до рассвета 9 апреля германские войска начали вторжение в Данию с суши и моря. 50-тысячная датская армия в соответствии с приказом своего правительства не оказала оккупантам никакого сопротивления, и через 8 часов вся страна была занята врагом. На датские аэродромы перебазировалась немецкая авиация, нацеленная на Норвегию. Особенно важное значение в борьбе за Осло и другие населенные пункты Южной Норвегии имел аэродром Ольберг.

В ночь на 9 апреля немецкий отряд стал втягиваться в Осло-фьорд. Проходя мимо военно-морской базы Хортен, немцы выслали туда легкий крейсер и несколько малых кораблей. Высаженные с них десантные отряды, сломив слабое сопротивление, захватили находившиеся здесь корабли и значительные запасы топлива и вооружения.

Основные силы десанта в узкой части Осло-фьорда встретили более организованное противодействие норвежской береговой обороны, опиравшейся на трехорудийную 280-мм батарею крепости Оскаборг (о. Зюйд-Кахольм) и береговую шеститрубную торпедную установку на о. Норд-Кахольм. В результате кратковременного, но интенсивного обстрела с дистанции от 8 до 3 каб. головной крейсер «Блюхер» получил тяжелые повреждения, но, ведя ответный огонь, продолжал движение на север. Вскоре крейсер настигли две торпеды из залпа, произведенного береговой установкой с дистанции 3—4 каб. На «Блюхере» начались пожары, взорвался артиллерийский боезапас, и около 5 час. 30 мин. он перевернулся и затонул. Остальные корабли отказались от прорыва. Отряд начал высадку южнее крепости, которая была взята только после ввода в бой значительных сил немецкой авиации и воздушнодесантных войск. В результате высадка морского десанта в Осло задержалась на сутки. Однако до его подхода в норвежскую столицу вошли около 2 тыс. воздушных десантников, доставленных транспортными самолетами с захваченного утром

9 апреля гражданского аэродрома Форнебу (близ Осло). Не оказали сопротивления врагу и Арендаль, Мандаль, Эггерсунд.

Самый крупный после Осло порт южного побережья Кристиансанд, связанный железной и шоссейной дорогами со столицей, портом Ставангер и центральными районами страны, защищали четыре береговые батареи (12 пушек и гаубиц) калибром 152–254 мм. Первая попытка отряда прорваться сюда под прикрытием тумана встретила сильное противодействие. [75]

После потери миноносца и повреждений крейсера «Карлсруэ»^[99] немцы отказались от прорыва и осуществили его в 11 час., когда туман рассеялся. В Кристиансанде были захвачены 2 миноносца и 2 подводные лодки норвежского военно-морского флота. Войска первого эшелона десанта и тяжелая техника прибыли на транспортах через три часа после захвата порта немецким передовым отрядом.

Велико было стратегическое значение Ставангера, вблизи которого находился аэродром Сола, расположенного всего в 250 милях от английского побережья. Этот крупный порт почти не имел обороны с моря. Противодействие немецкому морскому десанту оказал лишь один норвежский миноносец. Он потопил немецкий транспорт с войсками, но и сам вскоре был потоплен авиацией. Одновременно с морским немцы высадили на аэродром Сола воздушный десант, который захватил совершенно неповрежденными порт и аэродром с несколькими самолетами.

Берген обороняли батарея береговой артиллерии и несколько миноносцев. Самолеты-бомбардировщики, находившиеся на аэродромах этого порта, не приняли участия в отражении вторжения. При прорыве немецких кораблей в порт береговые батареи добились нескольких попаданий в крейсер «Кенигсберг», а норвежские корабли начали постановку мин у входа в гавань. После рассвета, когда немецкие крейсера, поддерживаемые бомбардировочной авиацией, подавляли береговые батареи, легкие силы флота приступили к тралению подходов, прорыву в порт и высадке десанта. В первой половине дня 9 апреля Берген был взят. Через несколько часов после высадки в Южной Норвегии на аэродромы Осло, Ставангера и Бергена прибыла немецкая авиация, что оказало большое влияние на исход борьбы за Норвегию.

Через узкий и длинный вход в обширный Тронхеймс-фьорд прорвался, прикрываясь дымзавесами от огня норвежской батареи, отряд, состоявший из крейсера и 4 эсминцев. В фьорде немецкие корабли потопили оказавший им сопротивление норвежский минный заградитель. После рассвета 9 апреля одновременно с морским десантом в районе Тронхейма стали высаживаться воздушнодесантные войска. Их совместным ударом порт был взят. Но вскоре из-за потерь транспортов с войсками и техникой от ударов английских сил в море положение немецких гарнизонов Бергена и Тронхейма стало тяжелым, снабжение им стали доставлять транспортные самолеты и подводные лодки.

Оборона Нарвика была возложена на 2 старых броненосца береговой обороны, 2 сторожевых корабля и 2 подводные лодки. [76] Около 2 тыс. солдат немецкой морской пехоты и горных стрелков были доставлены в Нарвик 10 новейшими немецкими эсминцами, которых на переходе морем прикрывали шедшие мористее их на визуальной видимости линкоры. Вечером 8 апреля на подходах к Вест-фьорду эсминцы отделились от отряда и пошли в Нарвик. Маневрировавшие с внешней стороны Вест-фьорда корабли отряда прикрытия только случайно не встретились ночью с английскими миноносцами, находившимися неподалеку от них.

После уничтожения торпедами броненосцев береговой обороны, пытавшихся воспрепятствовать высадке, немцы уже не встретили никакого сопротивления. Начальник норвежского гарнизона — ставленник Квислинга — сдал гарнизон Нарвика без единого выстрела. Немцы сразу же приступили к установке переброшенной сюда по воздуху батареи горной артиллерии и подготовке позиций для более мощной артиллерии, находившейся в пути. Но создать оборону Нарвика до нападения на него английских сил они не успели.

Мероприятия англо-французского командования

Вторжение немецко-фашистских войск в Норвегию привело англо-французское командование в полную растерянность. Черчилль, бывший в то время морским министром Англии, не нашел ничего лучшего, как заявить, что это вторжение является серьезной стратегической ошибкой немцев и большим выигрышем англичан, так как немцам придется оборонять захваченные районы. В действительности это был просчет англичан и серьезный провал их разведки. Не исключая возможности вторжения немцев в Норвегию, англичане не рассчитывали, что оно примет такой размах, и готовились в случае высадки гитлеровцев на юге Норвегии оккупировать центральную и северную часть этой страны, а затем и шведские рудники в Елливере. Поэтому первоначально английские силы были развернуты для срыва германских перевозок руды из Нарвика и обеспечения высадки, своих войск в Норвегии, а отнюдь не в целях противодействия германскому вторжению.

К 9 апреля в проливах Скагеррак и Каттегат находилось 19 английских подводных лодок. За сутки до этого группа эсминцев, действовавшая под прикрытием крейсеров, поставила мины у западного побережья Норвегии. По донесению авиации, а затем подводной лодки об обнаружении в проливе Скагеррак немецких боевых кораблей в 20 час. 30 мин. 7 апреля из Скапа-Флоу к берегам Норвегии вышел отряд из 3 линкоров, 2 крейсеров и 10 эсминцев, вслед за ним из Розайта — второй отряд крейсеров. Первый отряд крейсеров, уже принявший десантные войска для высадки их в Норвегии, получил приказ выгрузить их и идти на соединение с отрядом главных сил. Следуя традиции, англичане начали сосредоточивать превосходящие силы для артиллерийского боя в море. [77]

Первое боевое соприкосновение произошло в 8 час. 20 мин. 8 апреля на подходах к Тронхеймс-фьорду, где в условиях очень малой видимости и штормовой погоды случайно встретились английский эсминец «Глоууорм», оторвавшийся от своего соединения, и германский второй десантный отряд (крейсер «Хиппер» и 2 эсминца), прибывший в район Тронхейма почти за сутки до намеченного времени высадки и поэтому маневрировавший на западных подходах к Тронхеймс-фьорду. «Глоууорм» таранил крейсер «Хиппер», но был им потоплен.

В 15 час. английский самолет-разведчик донес об обнаружении линкора, 2 крейсеров и 2 эсминцев, шедших на запад. Речь шла о том же немецком отряде, но это сообщение окончательно запутало английское командование. Находившийся в момент донесения в 120 милях от Тронхейма отряд кораблей, прикрывавший подходы к Вест-фьорду, отправился на северо-запад для перехвата обнаруженного отряда немцев. Благодаря этому 10 германских эсминцев в 21 час беспрепятственно вошли в Вест-фьорд.

На рассвете 9 апреля западнее Лафотенских островов английский линейный крейсер «Ринаун» (шесть 381-мм орудий) встретил немецкий линкор «Гнейзенау» (девять 280-мм орудий) из отряда оперативного прикрытия. В кратковременном бою, проходившем на дистанции около 90 каб., оба корабля получили повреждения. Из-за резко менявшейся

видимости контакт между ними вскоре был потерян. 12 апреля немецкие линкоры вернулись в Вильгельмсхафен.

Эти два случайных боя и несколько атак подводными лодками немецких транспортов и явились тем противодействием, которое английский флот оказал немцам в первый и решающий день их вторжения в Норвегию.

В ходе Норвежской операции немцы впервые использовали пикирующие бомбардировщики для удара по кораблям в море. Такой удар был нанесен во второй половине дня 9 апреля в районе Бергена по главным силам английского флота. В результате был потоплен эсминец, линкор «Родней» и 2 крейсера получили повреждения. Опасаясь дальнейших потерь от ударов авиации противника, англичане отвели главные силы флота в район Шетландских островов, отказавшись от противодействия германскому вторжению в южной и центральной части Норвегии. 10 и 11 апреля английские самолеты — бомбардировщики и торпедоносцы — потопили в Бергене ранее поврежденный береговыми батареями крейсер «Кенигсберг» и в Тронхейме — миноносец.

Борьба за Нарвик была более длительной, чем за любой из других портов на норвежском побережье, так как это был главный на Атлантическом побережье пункт по вывозу шведской руды. Английские правящие круги опасались, что, захватив [78] Нарвик, немцы установят контроль над железными рудниками. То обстоятельство, что немецкие силы, брошенные для захвата Нарвика, оказались отрезанными от своих баз и других войск, действовавших в Норвегии, придавало англичанам уверенность в успехе. В 5 час. 30 мин. 10 апреля, т. е. через сутки после захвата Нарвика немцами, 5 английских эсминцев совершили нападение на него с целью разведки.

При очень малой видимости (туман и снежные заряды) английские эсминцы незамеченными вошли в Уфут-фьорд и направились в гавань Нарвик. Подойдя к Бейс-фьорду, они открыли огонь по стоявшим у стенки немецким кораблям. Последние начали спешно отходить от мест стоянки и последовательно вступать в бой с английскими кораблями. В бою, происходившем на очень коротких дистанциях (до 2 каб.), англичане потеряли 2 эсминца, и один тяжело поврежденный выбросился на берег. Немцы лишились 2 эсминцев из 10, 3 эсминца получили различные повреждения. Кроме того, артиллерийским огнем и торпедами было потоплено 8 транспортов^[100]. При выходе из Уфут-фьорда английские эсминцы уничтожили транспорт с боезапасом, а между тем немецкие корабли расстреляли в бою почти половину своих снарядов и иных источников пополнения их не имели. Отказавшись от преследования и уничтожения эсминцев, немцы допустили ошибку, так как дали возможность англичанам доставить своему командованию сведения, необходимые для организации более мощного удара по немецким кораблям в Нарвике 13 апреля.

На этот раз в Уфут-фьорд в сомкнутом строю вошли линкор «Уорспайт» и 9 эсминцев. Обнаруживший их у входа в фьорд дозорный эсминец своевременно оповестил другие корабли о приближении противника. Бой продолжался около полутора часов на дистанции от 40 до 10 каб. Немецкие эсминцы были вынуждены отойти в самую узкую часть Ромбакс-фьорда, где были взорваны своими командами^[101]. В Нарвике были потоплены все находившиеся там транспорты. Англичане потеряли 2 эсминца.

Высадка и поражение англо-французских войск

После захвата немцами важнейших норвежских портов в Англии началась спешная подготовка к высадке войск в Норвегию. Часть их должна была отправиться уже вечером 9 апреля, но затем английское адмиралтейство решило воздержаться от действий до получения более полных разведывательных данных и составления нового варианта плана вторжения. В основе его лежал не разгром гитлеровцев в Норвегии, а вытеснение их с занятых позиций. [79]

Высаженные в Намсосе и Ондальснесе с 14 до 18 апреля англо-французские войска (20 тыс. человек) получили задачу захватить дороги, не допустить соединения тронхеймской группы немецких войск с их главными силами, наступавшими с юга, а затем, соединившись с норвежскими частями, овладеть Тронхеймом. Но ко времени высадки союзников гитлеровцы добились безраздельного господства в воздухе. Начиная с 19 апреля немецкая авиация стала наносить удары по пунктам высадки англо-французских войск, совершенно неприкрытым от ударов с воздуха, так как радиус действия английских истребителей, действовавших с аэродромов Великобритании, был недостаточным для прикрытия этого района. Созданная же в районе Ондальснеса посадочная площадка подвергалась непрерывным ударам немецкой авиации, а посадочная площадка на льду оз. Лесякуг, близ Дамбоса, вообще была ею уничтожена, как и все причалы Ондальснеса и Намсоса, что еще более затруднило разгрузку судов. В конечном счете немецкая авиация почти полностью прервала коммуникации англо-французских войск, высаженных в этих пунктах.

Мелкие разрозненные группы союзных войск действовали несогласованно [\[102\]](#). При наступлении в обход Тронхейма с юга они были разгромлены дивизией немецких войск и, отходя к берегу, потеряли всю боевую технику. Как свидетельствовали сами немцы, боеспособность англичан «была значительно ниже боеспособности упорно оборонявшихся норвежских войск» [\[103\]](#). Опасаясь полного разгрома, союзники в период с 1 по 3 мая 1940 г. эвакуировали свои войска из Намсоса и Ондальснеса, потеряв при этом от ударов немецкой авиации 3 эсминца. По признанию самих англичан, «воздушные замки, созданные Черчиллем, рухнули. Они были основаны на непонимании обстановки и тех изменений, которые произошли в современных приемах ведения войны, особенно в области воздействия авиации на военно-морские силы» [\[104\]](#).

В Харстаде (в 60 км северо-западнее Нарвика) союзники высадили 15 апреля 24 тыс. солдат и офицеров [\[105\]](#), действия которых поддерживали флот и авиация, базировавшаяся на аэродроме в Бордусоссе и посадочной площадке в Скаланде. Авиационная поддержка немецкого гарнизона Нарвика была незначительной, так как ближайший аэродром немцев находился в Тронхейме, т. е. в 680 км. Только в конце мая гитлеровцы смогли оборудовать посадочную площадку в Мосьене — на полпути между Тронхеймом и Нарвиком. Удаленность от последнего [80] основных немецких аэродромов обусловила неуязвимость морских коммуникаций действовавших здесь англо-французских войск на протяжении всей борьбы за Нарвик. Снабжение же немцам сбрасывалось на парашютах с транспортных самолетов.

После месячной подготовки союзные войска начали наступление на Нарвик, при этом основная тяжесть борьбы легла на 6-ю норвежскую дивизию [\[106\]](#). 28 мая немцы оставили Нарвик и отошли вдоль железной дороги к шведской границе. Однако разгром бельгийской и англо-французской армий в Западной Европе, боязнь дальнейших поражений во Франции и возможной высадки немецких войск непосредственно в Англию заставили английское командование начать 4 июня эвакуацию своих войск из Нарвика и прилегающих к нему районов [\[107\]](#). Посадку войск на транспорты прикрывали самолеты с авианосца «Арк Ройял». На переходе морем транспорты с войсками охраняли линкор

«Вэлиант», крейсера и эсминцы. В оперативном прикрытии у Оркнейских островов находились линкор «Родней» и линейный крейсер «Ринаун». Самолеты-истребители, действовавшие с аэродромов в районе Нарвика, были вывезены авианосцем «Глориес», который сопровождали в море 2 эсминца.

Не зная о готовящейся эвакуации противника из Северной Норвегии, немецкое командование в конце мая решило оказать помощь осажденному в Нарвике гарнизону силами флота (операция «Юно»). Отряд кораблей в составе линкоров «Гнейзенау» (флаг командующего надводным флотом адмирала Маршала) и «Шарнхорста», крейсера «Хиппер» и 4 эсминцев получил задачу прорваться в Анн — и Вогс-фьорды и уничтожить там боевые корабли, транспорты и базы. 4 июня отряд вышел из Киля, намереваясь атаковать Харстад в ночь на 9 июня. Однако данные вечерней воздушной разведки 7 июня позволяли предположить возможность эвакуации союзников из Северной Норвегии. Поэтому командующему отрядом было приказано атаковать английские конвои в море.

Английская разведка не обнаружила приход немецких кораблей в район Нарвика.

Утром 8 июня в 200 милях к западу от Лафотенских островов были потоплены английские танкер и траулер, затем «Хиппер» уничтожил обнаруженный корабельными самолетами отряда вооруженный транспорт «Орама» (19 тыс. брт). В обоих случаях суда не успели передать донесения об атаке. В 16 час., [81] когда крейсер и миноносцы отряда направились к своему танкеру для заправки, линкоры обнаружили западнее Нарвика в открытом море авианосец «Глориес» в сопровождении эсминцев «Акаста» и «Ардент» и потопили их. В бою «Акаста» добился попадания торпедой в «Шарнхорст», вследствие чего на линкоре вышла из строя кормовая башня и скорость его снизилась до 20 узл. [\[108\]](#). После этого немецкий отряд возвратился в Тронхейм. О гибели авианосца и эсминцев англичане узнали только через сутки из немецких источников [\[109\]](#).

8 июня 1940 г. эвакуация англо-французских войск из Нарвика была завершена, а через два дня капитулировали остатки норвежской армии, оставленной союзниками.

Итоги и выводы

Захват Норвегии дал гитлеровской Германии серьезные военные, экономические и политические результаты. Она обеспечилакрытие своего северного стратегического фланга и контроль над всей Скандинавией, а также изолировала Швецию от английского влияния. Германия в течение всей войны монопольно владела экспортной железной рудой Швеции, а из Норвегии вывозила в большом количестве лес, продовольствие и различные минералы. Угроза ударов немецкой авиации, базирующейся на норвежских аэродромах, по английским силам в Северном море вынудила британское адмиралтейство перенести блокаду Германии на линию Фарерские острова — Исландия — Гренландия, что значительно расширило блокируемую зону, потребовало большого напряжения английских сил и уменьшило действенность самой блокады. Расширилась и улучшилась система базирования немецких подводных лодок. Переход их на английские коммуникации стал короче, а потому не требовал большого обеспечения.

В Норвежской операции стороны понесли значительные потери в кораблях, но особенно тяжелые и невосполнимые потери понесла гитлеровская Германия. От ударов в основном надводных кораблей и подводных лодок она лишилась 3 крейсеров, 10 эсминцев, миноносца, 4 подводных лодок, 11 транспортов и танкеров и 10 вспомогательных судов. Несколько боевых кораблей, в том числе оба линкора, получили повреждения. После завершения операции из крупных кораблей немецкого флота в строю остались 3 крейсера

(из них 2 легких). Таким образом, надводный флот Германии получил желаемые базы для действий в Атлантике, но сил для этих действий не имел.

Англичане потеряли в операции авианосец, 2 крейсера, 6 подводных лодок, 10 эсминцев и миноносцев, 15 транспортов и вспомогательных судов. Из 12 погибших крупных надводных [82] кораблей 5 уничтожила немецкая авиация, а из 16 поврежденных боевых кораблей на ее долю приходится 10, в том числе 5 крейсеров. На втором месте по достигнутым результатам стоят надводные корабли. Из-за низкого качества торпед (у них неоднократно отказывали взрыватели) крупные силы германских подводных лодок сыграли незначительную роль в уничтожении сил противника.

В Норвежской операции немцы шли на серьезный риск, распыляя свои десантные отряды по портам Норвегии, где их могли уничтожить сосредоточенные силы противника. Но внезапные и вероломные действия гитлеровцев остались безнаказанными из-за ошибок и крайней нерешительности английского морского командования, слепо верившего до войны во всемогущество превосходства на море в надводных кораблях.

Чрезмерная осторожность англичан приводила к тому, что даже отдельные успехи в ходе боевых действий они не использовали для решительного разгрома противника. Так, после двух морских боев в районе Нарвика англичане имели блестящие возможности для развития успеха и высадки непосредственно в этот порт, обороняемый слабыми силами, но они предпочли осторожный обходный маневр.

Высадка немцев в Норвегии, особенно в Нарвике, и англофранцузских войск в Намсосе и Ондалснесе еще раз подтвердила, что успех действий десантных и экспедиционных сил в огромной степени зависит от обеспеченности их морских коммуникаций. Нарушение и тем более пресечение их вело к срыву всей операции. Немцы впервые предприняли попытку заменить прерванные морские сообщения воздушными, и, хотя возможности снабжения посредством авиации были еще ограниченными, а окруженный гарнизон небольшим, такая попытка определила новое направление в военном искусстве и выявила большие перспективы транспортной авиации в десантных действиях.

Операция показала, что исход ее в огромной степени зависел от достижения господства в воздухе. Немцы добились его захватом всех норвежских аэродромов и перебазированием на них самолетов. Господство в воздухе компенсировало германскому командованию недостаток в надводных кораблях в последующей борьбе с высадившимися англо-французскими войсками.

Оперативная маскировка, борьба с разведкой противника, а также использование метеорологических и астрономических условий для организации скрытного перехода десанта морем позволили немцам достигнуть оперативной, а при высадке в ряде пунктов и тактической внезапности. Беспечность противника и предательство квислинговцев облегчили гитлеровцам осуществление их замысла. [83]

В Норвежской операции немецкое командование впервые широко использовало метод захвата важнейших портов одновременным ударом кораблей и десанта с моря и овладение силами воздушных десантов близлежащими аэродромами. Такая комбинация сокращала сроки решения поставленных задач, чему в данном случае часто способствовало отсутствие серьезного противодействия.

Норвежская операция была первой совместной операцией армии и флота, в которой авиация выступала как самостоятельный вид вооруженных сил, способный решать

крупные задачи. Авиация широко применялась для разведки, высадки воздушных десантов, ударов по кораблям противника в базах и в море, поддержки с воздуха и питания изолированных гарнизонов на побережье, систематических ударов по пунктам питания войск противника и ведения борьбы с его подводными лодками.

Впервые с начала войны воздушнодесантные войска выполняли не только задачи диверсионного характера, как это было при нападении гитлеровской Германии на Польшу, но и более крупные задачи по захвату аэродромов противника.

Норвежская операция показала малую эффективность противовоздушной обороны английских кораблей в море. Авианосная авиация при ограниченном ее количестве, низких по сравнению с немецкими самолетами тактико-технических данных и действиях авианосцев в зоне досягаемости береговой авиации противника не смогла обеспечить надежное прикрытие кораблей эскадры с воздуха.

Большое количество подводных лодок, развернутых обеими сторонами, не дало сколь-нибудь существенных результатов из-за низкой эффективности их атак быстроходных надводных кораблей, несовершенства взрывателей у немецких торпед и ошибочного развертывания английских лодок. Даже устаревшие системы береговой артиллерии показали высокую эффективность и живучесть в бою с надводными кораблями, но при отсутствии противодесантной обороны побережья и собственной обороны были быстро нейтрализованы авиацией и десантными отрядами.

Таким образом, борьба за Норвегию закончилась полным поражением англо-французских вооруженных сил. Это поражение явилось следствием политической недалекости правящих кругов Англии и Франции, которая привела к провалу их предательской политики сговора с гитлеровской Германией. Поражение явилось также результатом глубоко неверных взглядов на использование сил флота, вытекавших из опыта прошлых войн и не учитывавших серьезных изменений в характере современных боев, операций и войны в целом. [84]

Разгром англо-французских армий на Западном фронте (май — июнь 1940 г.)
Обстановка в Европе к весне 1940 г. Военные планы Германии

Подготовка немецкого наступления в Западной Европе проходила в благоприятной для Германии политической обстановке. Правительства Англии и Франции не собирались активизировать военные действия против нее. Наоборот, своим отношением к противнику и антисоветской шумихой они давали понять Гитлеру, что движение германских армий на Восток встретит «благожелательный нейтралитет» западных союзников. Внутренняя политика правительств этих стран характеризовалась репрессиями против прогрессивных сил, стоявших за сближение с Советским Союзом для обуздания агрессора. Соединенные Штаты Америки, выступавшие в роли мирового арбитра, стремились сблизить позиции Англии и Франции с одной стороны и гитлеровской Германии — с другой. На горьком опыте своих соседей малые страны убедились, что английские и французские гарантии использовались фашистскими руководителями как предлог для нападения на них. Поэтому Бельгия и Голландия, боясь помощи, предложенной им Англией и Францией, подчеркнуто заявляли о своем полном нейтралитете. Правительства этих стран верили обещаниям Гитлера не нарушать их нейтралитет и своевременно не мобилизовали все силы своих народов на отпор агрессору.

Пользуясь благоприятными условиями, гитлеровская Германия продолжала дальнейшую мобилизацию и развертывание войск в соответствии с новыми планами. Численность германской действующей армии к весне 1940 г. достигла 3 300 тыс. человек [\[110\]](#).

Германское верховное командование в октябре 1939 г. приступило к планированию нападения на западные государства. 24 февраля 1940 г. Гитлер утвердил окончательный вариант плана, известного под условным наименованием «операция Гольб». План предусматривал сосредоточение группы армий «Б» у южных границ Голландии и группы армий «Ц» вдоль линии Мажино, что, по мнению его составителей, должно было заставить противника привлечь основные силы к северным районам Франции и значительные — к западным границам Германии. Главный удар планировался группой армий «А» через Люксембург из района Арденн, считавшихся труднопроходимыми для современных механизированных войск, но обеспечивавших их скрытное сосредоточение. [85]

В основе плана лежала идея расщепления армий союзников и уничтожения их по частям. Ударами авиации по тылам немцы намеревались сковать противника, задержать развертывание его сил для отражения наступления, а затем ударом крупных танковых соединений при поддержке авиации осуществить прорыв на главном направлении для расчленения и последовательного уничтожения северной и южной группировок противника.

Поражение союзных армий

К началу германского наступления противники имели приблизительно равный состав сил: Германия — 135 дивизий и одну бригаду, западные державы — 142 дивизии, в том числе 99 французских, 10 английских, 22 бельгийские, 10 голландских и польскую. Германская авиация насчитывала около 3,5 тыс., союзная — 2738 самолетов [\[111\]](#), не считая 1250 боевых самолетов, находившихся на аэродромах Англии. В составе танковых дивизий, развернутых против западных союзников, немцы имели 2580 танков, а их противники — свыше 3 тыс. Союзники превосходили немцев и в артиллерии. Основное преимущество Германии состояло в лучшей организации ее вооруженных сил, особенно танковых войск и авиации, что в сочетании с активным развертыванием сил для нанесения стремительных ударов позволило немецкому командованию добиться решающего превосходства на главных направлениях. Англо-французские армии были относительно равномерно развернуты по фронту. В их составе находились рассредоточенные в 40 батальонах танки, тогда как немцы сконцентрировали свои танковые дивизии в мощных ударных группировках в районах намеченных прорывов. Германское главное командование оставило в своем резерве 42 дивизии для действий на направлении намечившегося успеха. В распоряжении союзного командования не оставалось резервов: 50 французских дивизий были развернуты на линии Мажино, на швейцарской и итальянской границах и на юге Франции, т. е. на второстепенных для противника направлениях.

Наступление немецких войск на западном фронте началось на рассвете 10 мая 1940 г. Как обычно, гитлеровцы предварили его провокационным налетом авиации на свой же город Фрейбург, чтобы оправдать вероломное нападение на нейтральные Бельгию и Голландию. В тыл голландской армии было сброшено 4 тыс. парашютистов, захвативших важнейшие аэродромы страны. Транспортные самолеты, прибывшие на эти аэродромы, и летающие лодки, садившиеся на реке Маас, доставили в Голландию 22 тыс. солдат и офицеров, которые до подхода частей 18-й армии, наносивших удар с фронта, захватили [86] ключевые позиции страны. 14 мая голландское правительство бежало в Англию, а верховное командование отдало приказ о капитуляции армии.

Вторая часть немецкой группы армий «Б» наносила удар в Бельгии, к северу от Льежа. Как только здесь наметился прорыв, англо-французское командование бросило на помощь бельгийцам 1, 2, 7 и 9-ю французские и английскую экспедиционную армии, ранее развернутые на франко-бельгийской границе, что полностью соответствовало замыслу противника. Немецкие танковые и моторизованные дивизии из группы армий «А» при содействии 3-го воздушного флота форсировали в районе Седана на 80-километровом фронте р. Маас и устремились к проливу Па-де-Кале. 20 мая немецкие подвижные части заняли г. Абвиль, а на следующий день вышли на побережье пролива. Армии союзников были рассеяны на две части: на севере оказались изолированными бельгийская и брошенные ей на помощь англо-французские армии (около 40 дивизий)^{112}, на юге — основные силы французских войск. Когда немецкие танковые колонны двигались узким коридором к морю по тылам французской армии со скоростью до 50 км в сутки, почти не закрепляя захваченных районов, создавалась блестящая возможность отрезать и уничтожить их. Именно с этой целью французы предприняли контрудар из района Реймса, но англичане вместо встречного движения стали отступать из района Арраса к побережью для эвакуации. Более того, в этот тяжелый для союзных армий период боев английское командование отказалось перебросить на французский фронт свою истребительную авиацию, заявив, что она нужна для защиты Великобритании.

Группы немецких армий «А» и «Б» огромным полукольцом прижали северную группу англо-франко-бельгийских войск к морю. Предав своих союзников, бельгийский король Леопольд III вступил в тайные переговоры с германским командованием, и 28 мая 1940 г. бельгийская армия капитулировала. После этого положение прижатых к морю в районе Дюнкерка англо-французских войск стало еще более тяжелым.

Эвакуация из Дюнкерка (операция «Динамо»)

Прорвавшиеся к морю немецкие танковые дивизии стали теснить французские войска, нанося им удары с тыла. Для артиллерийской поддержки войск, оборонявших Булонь, французское командование сосредоточило здесь 10 миноносцев и несколько малых кораблей, которые оказали серьезное противодействие наступающим танкам. Немцы бросили сюда свою авиацию и потопили 3 миноносца. 24 мая Булонь пала, вслед за этим гитлеровцы захватили порт Кале. С вступлением [87] немецких войск в Зеебрюгге и Остенде на сократившемся до 45 км по фронту и 10 км в глубину плацдарме в районе Дюнкерка оказалась почти 400-тысячная англо-французская армия и огромное количество боевой техники. Положение ее казалось безнадежным, но в это время немецкие танковые дивизии были остановлены «стоп-приказом» Гитлера.

Однако еще 19 мая, т. е. сразу же после наметившегося прорыва немецких танковых и моторизованных дивизий через Маас, высшие военные круги Англии стали готовить операцию по эвакуации войск из Фландрии, скрывая это намерение от французского командования^{113}. Поэтому начавшаяся 26 мая эвакуация (операция «Динамо») сказалась и на без того низком моральном состоянии прижатого к морю гарнизона. В операции, мало чем напоминавшей плановую, участвовало 222 английских военных корабля и 665 различных судов, в том числе рыболовных и спортивных, и около 100 французских боевых кораблей и свыше 200 торговых и вспомогательных судов. Так как в небольшом порту не представлялось возможным погрузить огромное количество солдат и офицеров, англичане осуществляли эвакуацию почти со всего занятого ими побережья, что в условиях мелководья можно было сделать только благодаря наличию большого количества мелкосидящих судов. Иногда солдаты добирались до транспортов вплавь. Небольшое расстояние до портов выгрузки (50–60 миль) позволяло даже тихоходным плавсредствам покрывать путь туда и обратно в течение суток. Для прикрытия эвакуации

англичане стянули к району Па-де-Кале всю свою истребительную авиацию. За время операции английские самолеты сделали 3961 вылет, из которых на долю истребителей пришлось 75% самолето-вылетов. Однако господство в воздухе оставалось за более многочисленной немецкой авиацией, которая являлась основной ударной силой на море в срыве эвакуации.

Наряду с авиацией немцы для противодействия эвакуации использовали подводные лодки и торпедные катера. Однако из-за мелководья подводные лодки могли быть использованы только на ограниченном участке. Привлечь в район действий большое количество торпедных катеров немцы не успели, а использовать крупные надводные корабли не рискнули. Привлечение англичанами к эвакуации многочисленных малых судов с большой маневренностью, представлявших труднопоражаемую цель, определяло значительные трудности борьбы с ними.

Для прикрытия района эвакуации от морских сил противника англичане развернули к северу от него крейсера и эсминцы. 25 и 28 мая они закупорили затоплением груженных цементом барж вход в порт Зеебрюгге, вынудив этим противника [88] использовать для базирования своих сил отдаленные от мест посадки северные порты. Ко 2 июня англичане сняли свои арьергардные части, в результате чего «последние 48 часов — в самый критический момент — французы оказались одни, и одни вынуждены были держать оборону укрепленного лагеря Дюнкерк»^[114]. 3 июня немецкие войска прорвали оборону французов, ворвались в Дюнкерк и на следующий день захватили весь район, взяв в плен около 40 тыс. французских солдат и офицеров.

Таким образом, в итоге восьмидневной операции англофранцузский флот эвакуировал 215 тыс. английских и 123 тыс. французских солдат и офицеров, но на побережье Фландрии была брошена вся боевая техника, в том числе более 60 тыс. автомашин, 2400 орудий, 700 танков, около 100 тыс. винтовок, автоматов и пулеметов. В ходе эвакуации англофранцузский флот потерял 15 эсминцев и миноносцев, 18 тральщиков и охотников за подводными лодками, канонерскую лодку и госпитальное судно. Кроме того, было потоплено около 200 малых судов и катеров. Десятки боевых кораблей получили повреждения. За время эвакуации англичане потеряли 106 самолетов, потери противника составили 132 самолета^[115]. В течение некоторого времени после эвакуации Англия не имела на островах боеспособной армии, а транспорты были вынуждены ходить в море со слабым охранением.

Политические и стратегические соображения, положенные в основу решения Гитлера, помешали немецким танковым дивизиям ликвидировать изолированную группировку англофранцузских войск в районе Дюнкерка, а открытый морской сектор обеспечил возможность эвакуации их в Англию. Слабые надводные и подводные силы немцев оказались не в состоянии серьезно нарушить коммуникацию окруженной группировки.

Господствующая в воздухе немецкая авиация, хотя и наносила серьезный урон эвакуируемым войскам, но из-за большого количества малых судов, привлеченных к эвакуации, ограничения района действий авиации прибрежной зоной (10 миль), полетами только в светлое время суток и в хорошую погоду давала возможность англичанам производить крупные перевозки в темное время и в условиях нелетной погоды. Иначе говоря, одна авиация оказалась неспособной решить задачу срыва эвакуации из Дюнкерка.

Большое превосходство в морских силах позволило англичанам надежно прикрыть завесой своих кораблей район посадки войск, предотвратить прорыв в него малочисленных катеров противника, а также обеспечило организацию противовоздушной,

[89] противолодочной и противокатерной обороны района посадки и транспортных средств на переходе морем.

Капитуляция Франции

В результате ликвидации Северной группы войск на французском фронте в конце мая создалось катастрофическое положение. На реке Сомма наступ создавалась оборонительная линия Вейгана, где в начале июня было развернуто 43 дивизии, остальные продолжали либо удерживать линию Мажино, либо находились на франко-итальянской границе. Между 5 и 9 июня немецкие группы армий «А» и «Б» начали новое наступление к востоку и западу от Парижа. Группа армий «Ц» была нацелена на линию Мажино. На второй день после начала наступления на севере Франции немецко-фашистские войска прорвали оборону французов и, не встречая серьезного сопротивления, стали быстро продвигаться в центральные районы Франции.

10 июня, когда судьба Франции была уже решена, Италия в расчете на кратковременную войну и захват богатых колоний Англии и Франции объявила последним войну. С этого момента военные действия развернулись и на Средиземноморском театре.

22 июня 1940 г. в Компьенском лесу представители правительства Петэна подписали позорный акт капитуляции Франции, по которому вся северная, центральная и западная части страны оккупировались немецко-фашистскими войсками. Германия захватила большую часть вооружения и важнейшие промышленные районы Франции. Правительства третьего рейха получили новые крупные возможности к увеличению военного производства и дальнейшему расширению агрессии.

Поражение западных союзников явилось прямым следствием реакционной политики правящих кругов Англии и Франции накануне войны и во время «странной войны» в Европе. Стремясь изолировать Советский Союз и направить на него агрессию фашистской Германии, правительства этих стран серьезно не готовились к войне и оказались бессильными противопоставить что-либо крупным механизированным армиям противника и новым методам их использования.

Опасаясь активизации народных масс, реакционные правители Франции боялись превращения империалистической войны в освободительную народную войну больше, чем поражения на фронте. Поэтому все свое внимание они сосредоточили на борьбе с коммунистической партией и революционно настроенными массами. Несмотря на тяжелое военное поражение страны, закаленная в боях с реакцией Французская коммунистическая партия не сложила оружия перед лицом фашизма. 10 июля 1940 г. ее Центральный Комитет, находившийся в глубоком подполье, обратился к народу с манифестом. «Франция, — говорилось в нем, — познала поражение, оккупацию, унижение. Истекающая кровью Франция хочет жить свободной [90] и независимой. Никогда столь великий народ, как наш, не будет народом рабов. Франции не быть разновидностью колониальной страны. Франция с ее славным прошлым не станет на колени перед кучкой лакеев, готовых к любым услугам. Битым генералам, аферистам, политикам с подмоченной репутацией не возродить Францию. Народ — вот на кого возлагается великая надежда на национальное и социальное освобождение. И лишь вокруг рабочего класса, пламенного и великодушного, полного веры и отваги, может быть создан фронт свободы, независимости и возрождения Франции»^[116]. Этот манифест положил начало зарождению движения Сопротивления, сыгравшего в последующем огромную роль в освобождении Франции.

Из политических причин поражения Франции в войне прямо вытекали и военные. Они состояли в порочной оборонительной стратегии, воплощенной в линии Мажино. Полагаясь на мощь своих укреплений, французские генералы недооценивали возможностей танков и авиации. Около сорока дней потребовалось гитлеровским дивизиям для разгрома армий Западной Европы, ликвидации остатков буржуазной демократии и порабощения народов Франции, Бельгии и Голландии.

Победа, фашистской Германии во Франции, овладение ею военным потенциалом всей континентальной Европы и захват Атлантического побережья от берегов Северной Норвегии до франко-испанской границы в течение всей войны оказывали огромное влияние на ход боевых действий на море. [91]

Глава 3.

Военные действия в Атлантике (22 июня 1940 г. — 22 июня 1941 г.)

Изменение обстановки в Западной Европе и Атлантике после поражения Франции.

Попытка вывести Англию из войны

Критическое положение Англии

После капитуляции Франции единственным противником Германии в Западной Европе оставалась Англия. Но теперь она потеряла союзника на суше и лишилась барьера, прикрывавшего ее от непосредственного соприкосновения с Германией.

Британию отделял от врага пролив шириной в 25 миль, который гитлеровцы могли форсировать наличными средствами. Экспедиционная армия, потерявшая под Дюнкерком боевую технику и вооружение, ослабла. Английское правительство рассчитывало на свою авиацию и военно-морской флот, однако последний в условиях потери господства в воздухе сам оказался в тяжелом положении, особенно крупные корабли при их действиях в стесненном районе, изобилующем минами и навигационными опасностями и расположенном в непосредственной близости от аэродромов противника. Ограниченные в этот период поставки из США не всегда достигали британских берегов. В отдельные месяцы 1940 г. потери на коммуникациях превышали 400 тыс. брт. Занятие норвежских и французских баз и портов сулило фашистскому командованию большие возможности нанесения воздушных ударов по Англии и расширения борьбы на ее морских сообщениях. Таким образом, положение Британии во второй половине 1940 г. значительно ухудшилось, и не случайно в этот период в ее правящих кругах появляются капитулянтские настроения, а когда в Германии стали открыто писать о вторжении на Британские острова, английское правительство договорилось с Канадой о своем вероятном переезде в эту страну. [92]

В этой тяжелой обстановке английский народ проявил мужество и непоколебимую волю в борьбе за свою свободу и независимость. Он решительно выступил против

капитулянтских настроений отдельных представителей правящей верхушки страны, потребовал мобилизации всех сил на отпор врагу.

План операции «Морской лев»

Захватив страны Восточной и Западной Европы и имея верных союзников в лице Муссолини и Франко, Гитлер рассчитывал на временную стабилизацию положения в Европе перед новыми актами агрессии для развертывания своих сил и завершения кораблестроительной программы «Зебра». Фашистская Германия была заинтересована и в союзе с Англией. Поэтому сразу же после поражения Франции Гитлер в своем обращении к рейхстагу открыто заявил о желании заключить мир с Англией, британскому правительству были сделаны соответствующие предложения через США и Швецию. Однако англо-германские империалистические противоречия в новой политической ситуации в Европе обострились еще больше. Кроме того, гитлеровцы показали себя самыми жестокими поработителями и варварами и соглашение с ними означало бы потерю престижа во всем мире. Правительство Англии отвергло предложения Германии.

2 июля 1940 г. верховное командование вооруженных сил Германии (ОКВ) дало указание о подготовке операции по вторжению в Англию (операция «Морской лев»). Гитлер и узкий круг его приближенных не думали серьезно об этом вторжении. Операция «Морской лев» планировалась, с одной стороны, для оказания давления на Англию, с другой — для дезинформации противника и маскировки переразвертывания своих сил с запада на восток против Советского Союза. Однако непосредственные исполнители плана искренне верили в возможность такой операции, поэтому план и замысел ее представляет интерес.

16 июля Гитлер подписал директиву № 16, которая определяла задачи всем видам вооруженных сил. Целью операции являлась высадка стратегического десанта (две армии) на южное побережье Англии от Рамсгейта до м. Вест на о. Уайт. План операции, сроки ее проведения и состав участвующих сил несколько раз изменялись из-за резких расхождений во взглядах между командующими различными видами вооруженных сил. Командование сухопутных сил требовало проведения высадки на широком фронте в трех районах побережья Ла-Манша от Маргет до зал. Лайм (к западу от о. Уайт), командование флота настаивало на высадке на более узком участке фронта ввиду недостатка сил для прикрытия десантных отрядов в западных районах Ла-Манша. Армия считала целесообразным осуществить высадку перед рассветом, а флот, опасавшийся внезапных ударов морских сил противника, — [94] после рассвета, в начале отлива, приблизительно через два часа после полной воды [117]. Самые благоприятные условия для перехода и высадки, по расчетам морского командования, приходились на 20–26 августа и 19–26 сентября. Однако по мере приближения этих сроков Редер неизменно докладывал о неготовности сил к операции и настаивал на перенесении высадки с августа на сентябрь 1940 г., а затем на май 1941 г.

В последнем варианте план операции предусматривал высадку группы армий «А» в районе между Фолкстон и Брайтон на фронте около 120 км с ближайшей задачей захватить плацдарм по линии Брайтон, Акфилд, Этчингхем, Ашфорд, Кентербери, Дил шириной 20–30 км и, наступая с него, захватить Лондон, выйти на линию Оксфорд, Молдон. При благоприятном развитии событий предполагалась высадка в зал. Лайм двух дивизий.

Немецко-фашистское командование планировало высадить в первом эшелоне отдельные части 9 пехотных дивизий с танками и 2 соединения воздушнодесантных войск, во

втором — 4 танковые дивизии. В первые 3 дня намечалась высадка 120 тыс. человек с вооружением и техникой, а в течение 11 суток — 10 дивизий с техникой и тылами. Все три эшелона (23 дивизии) предполагалось перевезти за 6 недель [\[118\]](#). Германское морское командование неоднократно настаивало на необходимости завоевания господства в воздухе в противовес английскому превосходству в морских силах. В качестве отвлекающего маневра предусматривались демонстративные действия немногочисленных групп кораблей севернее района высадки. На переходе десантные отряды должны были прикрывать береговые батареи из района Грине. Одной из задач флота являлось также траление фарватеров, по которым предстояло следовать десантным отрядам. Для перевозки десанта в многочисленных портах и бухтах Северного моря и Английского канала (Антверпен, Остенде, Дюнкерк, Кале, Булонь и др.) сосредоточились 155 транспортов (700 тыс. брт), 1277 паромов, барж и лихтеров, большей частью несамоходных, 471 буксир, 1161 мотобот [\[119\]](#).

На 2-й и 3-й воздушные флоты Германии, насчитывавшие на 10 августа 875 бомбардировщиков, 316 пикирующих бомбардировщиков, 702 одномоторных и 227 двухмоторных истребителей (всего 2120 боевых самолетов), возлагались задачи: добиться господства в воздухе, ослабить морские силы англичан до начала высадки и парализовать их в ходе ее, разведать оборону, дислокацию и действия противника, блокировать его основные базы, ослабить к началу операции [95] противодесантные силы на побережье, обеспечить ПВО десантных отрядов на переходе морем и в районе высадки. В случае необходимости для участия в операции могли быть привлечены силы 5-го воздушного флота, состоявшие из 123 бомбардировщиков и 34 двухмоторных истребителей, базировавшихся на аэродромах Норвегии. Таким образом, на авиацию было возложено выполнение основных задач по обеспечению высадки десанта на побережье Англии, что обуславливалось слабостью морских сил Германии.

В самом начале планирования и подготовки операции «Морской лев» Гитлер приказал начать составление плана нападения на Советский Союз. Этот новый грандиозный по своим масштабам и вероломству план постепенно вырастал в важнейший план войны, отодвигая в сторону все нерешенные проблемы. Единственно, чего еще добивался Гитлер, это вывода Англии из войны. С этой целью 31 июля он приказал начать в первых числах августа «воздушное наступление» на Англию, которое вместе с угрозой вторжения должно было приблизить момент ее капитуляции.

В ходе этого наступления фашистская авиация, использовавшая около 400 аэродромов Западной Европы, должна была подавить английскую авиацию на земле и в воздухе, разрушением военных заводов расстроить военное производство Англии и уничтожением складов и портов довести Англию до голода.

Однако ни по характеру подготовки, ни по составу самолетного парка германская авиация в 1940 г. не была готова к решению стратегических задач. В ее составе отсутствовали дальние бомбардировщики, авиабомбы имели малую разрушительную силу, а ограниченный радиус действия истребителей «мессершмитт» позволял сопровождать ударную авиацию только при бомбардировке объектов в юго-западной части Англии. Массированные удары фашистской авиации по городам Англии вызвали в них большие разрушения и многочисленные человеческие жертвы среди населения. Но они не были катастрофическими и не сломили воли к сопротивлению у английского народа, хотя Черчилль после войны и отмечал, что если бы бомбы образца 1943 г. были сброшены на Лондон в 1940 г., создались бы такие условия, при которых всякое сопротивление было бы подавлено.

За время «воздушного наступления» немецкая авиация сделала 30 тыс. самолето-вылетов, английская — 52 тыс. Кроме того, англичане использовали сотни зенитных орудий и другие средства ПВО. В результате потери немцев составили 1541 самолет, из них 200 поврежденными, английские — 850 самолетов^[120]. Не желая ослаблять свою авиацию, которой [96] предстояло принять участие в войне против Советского Союза, немецко-фашистское верховное командование 31 октября 1940 г. прекратило «воздушное наступление» на Англию, не решив поставленных задач и не добившись господства над территорией Англии.

12 октября последовала директива Гитлера о перенесении операции «Морской лев» на 1941 г. Но в этой директиве указывалось, что «с настоящего времени до весны подготовка к операции «Морской лев» должна продолжаться единственно с целью создания политического и военного давления на Англию»^[121]. Операция по вторжению в Англию служила лишь маскировкой для подготовки нападения фашистской Германии на Советский Союз.

Действия немецких подводных лодок в Атлантике и борьба с ними
Расширение системы базирования лодок

После захвата Норвегии и западных районов Франции создались благоприятные условия для расширения системы базирования германских лодок. Уже в июне 1940 г. французские базы Бискайского залива стали очищаться от мин. В незначительно пострадавших Бресте, Лориане и Сен-Назере восстанавливались верфи, доки и другие сооружения, необходимые для обеспечения боевых действий подводных лодок. Их главной базой в этом районе был избран Лориан. Из немногочисленных германских кораблей специальной постройки и захваченных рыболовных траулеров и вспомогательных судов в 1940 г. гитлеровцы создали 8 флотилий тральщиков, сторожевых судов и охотников за подводными лодками, которые обслуживали определенные участки побережья. В июле 1940 г. в базы Бискайского залива начали прибывать первые германские подводные лодки. К началу августа в Лориане была оборудована верфь для их ремонта. Путь лодок из этих баз к западным подходам Англии и обратно теперь сократился на 800–900 миль, что позволило увеличить время их пребывания в районе боевых действий. Кроме того, немцы получили возможность использовать в Атлантическом океане малые подводные лодки. В результате общая эффективность использования лодок повысилась. Соотношение числа лодок, выделенных для боевых действий в этом районе, и числа лодок, находившихся в море, сократилось с 2,35 : 1 до 1,84 : 1^[122].

После вступления в войну Италии между германским и итальянским командованием было достигнуто соглашение [97] о формировании флотилии итальянских подводных лодок для действия их в Атлантическом океане. К концу 1940 г. в Бордо стало базироваться 27 итальянских лодок^[123].

Действия подводных лодок в Атлантике и борьба с ними

Через три месяца после завершения Норвежской операции и разгрома союзников в Западной Европе германские подводные лодки возобновили активные действия на атлантических коммуникациях англичан. С июня 1940 г. до июня 1941 г. их усилия концентрируются в районе, расположенном западнее Шотландии и южнее Исландии и ограниченном 5–20° з. д. и 52–60° с. ш. Особенно большой успех фашистским подводникам в этот период приносят ночные атаки из надводного положения^[124].

Применявшиеся английской авиацией 100-фунтовые бомбы не уничтожали подводную лодку даже при прямом попадании в нее. Из 23 подводных лодок, потерянных Германией с начала войны до июля 1940 г., авиация не потопила ни одной. Только после нескольких ошибочных атак и попаданий в свои лодки англичане обнаружили низкую эффективность авиационных бомб. С июля английские летчики начали применять глубинные бомбы, а в августе в борьбу с вражескими лодками включилась 502-я эскадрилья самолетов типа «Уайтлей», с новыми радиолокационными станциями. Но из-за слабой подготовки летного состава результаты атак оставались низкими. Только 6 января 1941 г. самолет типа «Сандерленд» в 150 милях к западу от м. Врат уничтожил итальянскую лодку в момент ее погружения. Это была первая победа самолета над подводной лодкой.

С увеличением сил ПЛО в прибрежной зоне Англии фашистские лодки стали действовать против конвоев дальше в океане. В целях экономии боезапаса стрельбы в этот период велись, как правило, с дистанций 3–6 каб. одиночными торпедами. В условиях слабой противолодочной обороны процент попадания достигал в отдельных случаях 60–70%. Так, в августе — сентябре 1940 г. подводная лодка «U-101» за один поход израсходовала все 14 торпед и уничтожила 11 судов водоизмещением 58 тыс. т. Атакуя конвои и крупные транспорты, лодки стреляли залпами по 2–3 торпеды в каждом. Пользуясь большой надводной скоростью, лодка днем следовала за конвоем на большом удалении от него, а с наступлением сумерек сближалась и атаковывала из надводного положения. Если не было преследования, перезаряжалась и вторично атаковывала конвой. В сентябре 1940 г. «U-100», например, в течение двух ночей подряд многократно атаковывала [98] транспорты одного и того же конвоя, потопив в результате 7 и повредив 1 транспорт общим водоизмещением свыше 55 тыс. т [\[125\]](#). Английской системе конвоев был нанесен первый серьезный удар. Уже в сентябре 1940 г. 40 из 59 потопленных судов, т. е. почти 70%, были в составе конвоев. В следующем месяце потери тоннажа от подводных лодок достигли максимальной цифры за все 13 месяцев войны: 63 судна общим водоизмещением 352,4 тыс. т. Только 17–20 октября во время полнолуния одна группа германских подводных лодок, не понеся потерь, разгромила английские конвои «SC-7» и «HX-79A», уничтожив из 83 транспортов 31 [\[126\]](#).

Серьезные потери тоннажа резко сократили английский импорт: с 5,5 млн. т в месяц в начале 1940 г. он уменьшился к концу года до 3,5 млн. т (без нефти). В целях защиты своего судоходства англичане начали менять маршруты конвоев на переходе по данным воздушной и радиоразведки, сообщавших районы развертывания фашистских лодок. Кроме того, они нацелили почти всю авиацию на борьбу с лодками в прибрежном районе.

Летом и осенью 1940 г. английское адмиралтейство стало регулярно посылать подводные лодки к базам Бискайского залива, где им удалось уничтожить 4 немецкие лодки. Эпизодические налеты, осуществлявшиеся в этот период малыми силами английской авиации на германские базы, почти не дали результатов, но зато заставили противника организовать ПВО своих баз и обеспечить укрытие лодок, что в последующем снизило эффективность систематических и массированных ударов английской авиации.

В результате расширения системы конвоирования и потерь у Дюнкерка Англии не хватало эскортных кораблей. Поэтому осенью 1940 г. она была вынуждена сдать США на 99 лет в аренду свои островные владения на Багамских островах, островах Антигуа, Сент-Люсия и Ямайка в обмен на 50 старых американских миноносцев. На судостроительных верфях Англии и Канады началась массовая постройка эскортных кораблей. Все это позволило в последующем несколько увеличить корабельное охранение в конвоях и расширить зону конвоирования. Чем дальше немецкие лодки оттеснялись в море силами ПЛО, тем больше возможностей маневра маршрутами конвоев имели англичане.

Широкий маневр маршрутами создавал невыгодные условия для действия подводных лодок, так как им приходилось вслепую искать конвои в открытом океане, в то время как [100] последние были ориентированы о месте нахождения лодок. Пойти на увеличение районов развертывания лодок немцы не могли. Имея к началу войны 57 лодок, они к 1 сентября 1940 г. ввели в строй еще 28, но и столько же потеряли [127]. С 1941 г. число подводных лодок в составе немецко-фашистского флота начинает резко увеличиваться: в среднем ежемесячно в первой половине 1941 г. со стапелей сходит 13 лодок вместо 6 в предыдущее полугодие. 7 эскадрилий (До-16, До-17 и До-18), выделенные для разведки в интересах подводных лодок, из-за малого радиуса действий не могли обеспечить последние необходимыми разведданными, что также снижало эффективность действий лодок. Со второй половины 1940 г. германское командование начинает привлекать к решению этой задачи самолеты типа «Кондор» («Фокке-Вульф-200») с радиусом полета в варианте разведчика свыше 800 миль. Места обнаруженных ими конвоев штаб подводных сил сообщал находившимся в море лодкам, и они меняли район поиска [128]. Но самолетов типа «Кондор» не хватало, и делали они только два вылета в сутки [129]. Поэтому немцы начали постепенно переходить от действий одиночных лодок к сосредоточению их в определенной зоне, затем к действиям групп лодок завесами, перекрывавшими определенный район океана. Новым шагом в тактике лодок явилось наведение самолетом завесы лодок на конвой противника.

Сосредоточение подводных лодок в определенной зоне для последующего наведения их на конвой немцы начали широко применять с февраля 1941 г. Но это были еще не завесы. Самолеты-разведчики находили в море конвои и периодически сообщали лодкам их место и курс. По этим данным лодки шли на перехват уже не вслепую. Однако при большом удалении самолетов от своих баз и подводных лодок от обнаруженного конвоя сумма ошибок в определении места лодок и самолетов подчас была настолько велика, а скорости лодок столь малы, что только незначительной части последних удавалось выйти на курс конвоя. Число встреч лодок с конвоями несколько увеличилось, но результаты их действий не удовлетворяли германское морское командование.

Новый метод использования подводных лодок в группах оформился, когда их стали объединять в завесы. В завесах лодки выстраивались с интервалом 15–20 миль и строем [101] фронта следовали по полосе движения конвоев. Первая обнаружившая конвой лодка сообщала о нем по радио. Это сообщение дублировал береговой командный пункт, что позволяло выходить на конвой и другим лодкам. Если конвой обнаруживали в светлое время суток, лодки следовали за ним в надводном положении параллельным курсом, удерживаясь на пределе видимости (как правило, с транспортов их не видели). С наступлением вечерних сумерек лодки начинали сближаться с конвоем для атаки. Так появилась тактика «волчьих стай». Поначалу время и направление атаки определяли сами командиры лодок.

Завесы лодок могли почти безнаказанно действовать за пределами зоны усиленного эскортирования транспортов, которая распространялась в этот период только на одну четверть пути от Англии до Галифакса. Если до марта 1941 г. основные потери английское судоходство несло в прибрежной (300-мильной) зоне, то начиная с апреля и особенно с мая 1941 г. до 90% потерь тоннажа стало приходиться на район открытого океана, куда не достигала авиация ПЛО с аэродромов Англии. Особенно серьезные удары фашистские лодки наносили английскому судоходству к югу от Исландии и у берегов Западной Африки. В качестве ответной меры англичане увеличили количество кораблей ПЛО в составе конвоев и расширили зону эскортирования.

Показателем усиления ПЛО конвоев было уничтожение в течение одной недели марта 1941 г. трех наиболее результативных германских подводных лодок — «U-47», «U-99» и «U-100», потопивших с начала войны 81 судно (517516 брт) [\[130\]](#).

С конца марта 1941 г. в районе Батерст — Фритаун начали действовать одиночные летающие лодки типа «Сандерленд». В последующем англичане увеличили количество самолетов ПЛО в этом районе до нескольких эскадрилий. Но основные мероприятия по охране судоходства они осуществили на главном маршруте Галифакс — Исландия — Великобритания. На захваченном в июне 1940 г. о. Исландия англичане создали базу эскадрных сил, а также перебросили сюда три эскадрильи корпуса береговой обороны, для управления которыми был создан штаб 30-го авиакрыла. С апреля 1941 г. началось сопровождение судов по принципу эстафеты, когда эскадрные отряды из Исландии принимали транспорты от отрядов, сопровождавших их из Англии, и следовали с ними до меридиана 35° з. д., где встречали караваны судов, шедшие из США, и сопровождали их до Исландии. Хотя эта мера отодвинула зону действий лодок еще дальше в океан, но полностью обезвредить их не могла. Потери продолжали расти. Вступление в строй новых лодок позволило гитлеровцам в середине 1941 г. [\[102\]](#) довести их число в море до 30. Однако уже в это время германский флот начинает испытывать недостаток в опытных кадрах подводников, особенно командиров подводных лодок. 9 мая 1941 г. в Северной Атлантике была потоплена «U-110», командовал которой последний из офицеров, плававших на лодках с первого дня войны.

В связи с нападением немецких подводных лодок на транспорты за пределами зоны конвоирования и последовательным перемещением района их действий на запад англичане в июне 1941 г. вводят сквозную систему конвоев на северном маршруте от Ньюфаундленда до Великобритании.

Рассматриваемый период характерен непрерывным возрастанием роли авиации противолодочной обороны. Авиация становится основным средством поиска подводных лодок, хотя как ударная сила в борьбе с ними она еще не заняла подобающего ей места. За первые два года войны английская авиация береговой обороны провела 245 атак немецких подводных лодок, но только в одном случае добилась успеха: три лодки она потопила совместно с надводными кораблями и десяти — нанесла повреждения.

Итоги и выводы

Увеличив подводный флот, улучшив его методы применения, систему базирования и обеспечение боевой деятельности, особенно силами авиации, немцы значительно повысили эффективность использования своих лодок. С июня 1940 г. по июнь 1941 г. германские подводные лодки потопили в Атлантике 520 судов общим водоизмещением 2,84 млн. т, что составляло около 53% от общих потерь тоннажа союзными и нейтральными странами. За это же время гитлеровцы потеряли 20 лодок, однако общая численность их в действующем флоте неуклонно росла и к июню 1941 г. составила 146 единиц, т. е. в 2,5 раза больше, чем их было к началу войны.

Подводные лодки применили в «тот период новый метод — действий группами, который обеспечивался прежде всего хорошо налаженной связью лодок между собой, а также с береговым командным пунктом, откуда шло управление завесами. Все большую роль в обеспечении боевых действий подводных лодок начинает играть авиация. Своевременные разведывательные данные о движении конвоев позволили подводным лодкам более целеустремленно проводить поиск неприятельских конвоев, разворачиваться и следовать в завесах вдоль их разведанных трасс.

Поскольку подводные лодки почти не обнаруживались средствами гидроакустики противника, их тактика характеризовалась дальнейшим ростом числа ночных атак из надводного положения. Торпедные стрельбы выполнялись с коротких дистанций: одиночными торпедами с 3–6 каб. и залпом в зависимости от объекта атаки. [103]

Развитие тактики подводных лодок проходило в борьбе с силами противолодочной обороны. Этот период характеризовался количественным ростом сил и средств ПЛО, широким внедрением на корабли и самолеты ПЛО радиолокации и вооружением современной гидроакустикой вступающих в строй кораблей. Оборона коммуникаций улучшилась за счет усиления непосредственного охранения конвоев, увеличения зоны конвоирования транспортов и охвата авиационным поиском значительно больших районов прибрежной полосы. Все это вынуждало подводные лодки действовать на удаленных от берега морских сообщениях противника, а это объективно требовало объединения лодок в группы. Количественный рост авиации ПЛО, рост ее радиуса действия, вооружение самолетов радиолокаторами и новыми образцами глубинных бомб с более сильным взрывчатым веществом типа «торпекс» улучшили количество и результативность атак лодок самолетами, однако основными силами в борьбе с подводными лодками продолжали оставаться надводные корабли.

Действия на коммуникациях немецких надводных кораблей и борьба с ними
Действия рейдеров

Захватив французское и норвежское побережья, гитлеровцы получили также возможность обеспечить питание в океане надводных кораблей посредством специальных судов снабжения. Однако после Норвежской операции для действий на океанских коммуникациях можно было послать только крейсер «Хиппер», но и он имел ограниченную автономность и дальность плавания (6 тыс. миль)^[131]. Попытка немцев использовать эсминцы успеха не принесла. В ночь на 8 ноября 1940 г. для атаки конвоя противника, обнаруженного у северо-восточного берега Англии, вышли 7 немецких эсминцев. На пути к конвою отряд попал на минное поле и потерял флагманский эсминец «Т-6». Отказавшись от атаки конвоя, остальные корабли вернулись в базу. На южных подходах к Англии и в Бристольском заливе эсминцам успешно противодействовали авиация и надводные корабли противника.

29 октября 1940 г. Датским проливом в океан вышел тяжелый крейсер «Адмирал Шеер», который 5 ноября при помощи своего самолета обнаружил в Северной Атлантике конвой из 37 транспортов в охранении вспомогательного крейсера «Джэрвис Бей». Командир последнего (он же командир конвоя), вступая в бой с рейдером, приказал судам рассыпаться. [105]

В бою были уничтожены «Джэрвис Бей» и 5 транспортов; остальные 32 судна скрылись в наступившей темноте.

После получения донесения об этом нападении английское адмиралтейство отозвало вышедшие конвои и одиночные транспорты обратно в порты. В течение последующей недели в порты Англии не прибыл ни один транспорт, что серьезно ударило по экономике страны.

Обнаруживший себя «Адмирал Шеер» сразу же взял курс на юг. В районе Азорских островов и островов Зеленого мыса он уничтожил еще 2 транспорта, после чего ушел в Индийский океан, где совместно со вспомогательными крейсерами действовал до марта

1941 г. 1 апреля «Адмирал Шеер» возвратился в Германию, уничтожив за 5 месяцев 16 судов водоизмещением 9.9 059 т, пройдя за это время 46 тыс. миль.

В декабре 1940 г. в Северную и Центральную Атлантику выходил «Хиппер», который после безуспешного нападения на конвой у испанского побережья и кратковременного боя с английским крейсером «Беруик» 27 декабря прибыл в Брест.

В декабре 1940 г. в Атлантику вышли линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Полученные во время тяжелого шторма в Гренландском море повреждения вынудили их вернуться в Германию. После ремонта они 22 января 1941 г. вновь вышли в море. Попытка в 6 час. 28 января незамеченными прорваться в Атлантику у восточного берега Исландии не удалась. Немецкие линкоры радиолокацией обнаружили здесь английский дозорный крейсер «Наяд», который в свою очередь донес о двух неопознанных им кораблях, и английский флот начал развертывание для их перехвата. Так как «Наяд» не смог больше установить контакт с обнаруженными кораблями, его донесение было расценено как ошибочное. 30 января немецкие линкоры приняли в Гренландском море с танкера «Адриа» топливо и 2 февраля, получив от своей воздушной разведки сообщение о возвращении английских тяжелых кораблей в Скапа-Флоу, обошли при помощи радиолокации дозорные корабли противника и направились в Датский пролив. Вдоль ледяного припая у Гренландии линейные корабли «Гнейзенау» и «Шарнхорст» первый и последний раз в ходе второй мировой войны успешно прорвались в Атлантику [{132}](#).

Согласно директиве немецкие линкоры должны были нарушать английские коммуникации в Северной и Центральной Атлантике, всячески избегая встреч с равным по силам противником, в том числе даже с одним линейным крейсером.

8 февраля 1941 г. командир отряда немецких линкоров намеревался атаковать первый встреченный конвой, шедший из Галифакса, но отменил это решение, обнаружив в охранении [\[106\]](#) конвоя линкор «Рэмиллис». Опасаясь, что один из рейдеров обнаружил себя, командир отряда просил командование группы «Вест» направить в район Гибралтара крейсер «Хиппер», чтобы ввести англичан в заблуждение о фактических силах, действовавших в океане [{133}](#).

22 февраля линкоры у банки Флемиш-Кап напали на группу из 6 транспортов, из которых 5 (25 тыс. брт) уничтожили. После этого отряд ушел на проходившую вдоль западного берега Африки коммуникацию из Фритауна через Гибралтар в Англию.

7 марта «Шарнхорст» обнаружил часть быстроходного английского конвоя «SL-67» (54 транспорта в охранении линкора «Малайя» и 2 легких крейсеров) и начал отходить в точку встречи с «Гнейзенау». Командир отряда и на этот раз отказался от атаки конвоя. Через радиостанцию главнокомандующего флотом в Берлине он навел на конвой действовавшие здесь подводные лодки «U-105», «U-106» и «U-124», а сам отошел на запад, чтобы не оказаться в районе их действий. 8 марта «U-124» уничтожила 5 транспортов конвоя, а вслед за ней «U-105» — еще 1 транспорт. В следующие дни «U-105» и «U-106» потопили из состава конвоя «SL-67» еще 7 транспортов и повредили «Малайю». Эти события показали, какие огромные возможности в борьбе на коммуникациях таило в себе взаимодействие надводных кораблей и подводных лодок.

После кратковременного и безуспешного поиска конвоя «SLS-69» отряд вновь направился в Северную Атлантику. Теперь фашистские линкоры вели поиск строем фронта, включив в ордер транспорты снабжения «Икермарк» и «Эрмланд» [{134}](#). 30-мильный интервал между кораблями расширил просматриваемую полосу до 120 миль. При благоприятных

метеорологических условиях в поиск включались и корабельные самолеты. До 18 марта «Гнейзенау» и «Шарнхорст» уничтожили и захватили еще 17 транспортов и танкеров противника. Обнаружив себя и опасаясь концентрации крупных сил противника, они 22 марта вошли в Брест, где оставались до февраля 1942 г.

За два месяца немецкие линейные корабли прошли 17800 миль, уничтожили и захватили 22 судна водоизмещением 115610 брт (по английским данным). Это был самый результативный выход боевых кораблей в Атлантику. Действия их обеспечивали 9 судов снабжения, с которых линкоры 8 раз пополняли запасы топлива и продовольствия. В океане им было передано 30 355 т топлива.

В период действий «Шарнхорста» и «Гнейзенау» в Северной Атлантике на коммуникацию Фритаун — Великобритания выходил из Бреста крейсер «Хиппер». По данным, полученным [107] от подводной лодки «U-37», он 12 февраля атаковал в районе Азорских островов 19 транспортов, к которым еще не успели присоединиться корабли охранения, и 7 из них (33 тыс. брт) потопил. Накануне «Хиппер» уничтожил небольшое судно.

Выход и гибель «Бисмарка»

Подготовка к выходу на три месяца [\[135\]](#) в Атлантику линкора «Бисмарк» и крейсера «Принц Ойген» (операция «Рейнбунг») началась в январе 1941 г. И на этот раз директива запрещала вступать в соприкосновение с равным противником, чтобы не поставить операцию под угрозу срыва, а в случае неизбежности столкновения требовала решительных действий [\[136\]](#). Учтя опыт предыдущего крейсерства, немецкое командование к середине мая развернуло в Северной Атлантике для совместных действий с «Бисмарком» и «Принцем Ойгеном» 6 подводных лодок. За несколько дней до выхода кораблей в операцию в Норвежское море и Северную Атлантику было выслано 2 судна снабжения и 5 танкеров, а для отслеживания конвоев была создана система радиоразведки [\[137\]](#) и из французских портов в район действий направлено 2 разведывательных судна. Разведка маршрута перехода кораблей была возложена на самолеты типа ФВ-200.

Переход отряда из Гдыни до Балтийских проливов обеспечивали тральщики и авиация. Действия «Бисмарка» и «Принца Ойгена» в Атлантике никакие силы, кроме высланных туда подводных лодок, поддержать не могли, так как значительная часть ударной авиации была брошена на восток, где готовилось нападение на СССР; линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» в результате налетов английской авиации имели серьезные повреждения [\[138\]](#), а «Тирпиц» еще не вошел в строй.

По опыту предыдущих действий в системе английской блокады разведка была слабым звеном. Она, как правило, либо не обнаруживала прорывающихся кораблей, либо опаздывала с оповещением своих сил об их выходе. Пользуясь частыми туманами, немецкие корабли уходили от преследования их блокадными силами. В момент обнаружения «Бисмарка» только в Северной Атлантике находилось 11 конвоев, 6 из них шли в английские порты со стратегическим сырьем и оборудованием. Из 5 конвоев, шедших из Англии, особую ценность представлял конвой с войсками и боевой техникой, направлявшийся [108] на Средний Восток и насчитывавший 5 транспортов, 2 крейсера и 8 эсминцев. В этой обстановке, опасаясь новых прорывов фашистских кораблей в Атлантику, англичане повысили бдительность, поэтому прорыв отряда осуществлялся в обстановке значительно усилившейся блокады германского флота.

Ко времени выхода «Бисмарка» и «Принца Ойгена» английские блокадные силы имели следующую организацию. Разведывательная авиация систематически наблюдала за немецкими базами в Северном море и за Балтийскими проливами, на линиях Шетландские острова — Ставангер и Шетландские острова — Олесунн поддерживался постоянный воздушный дозор. В Датском проливе блокадный дозор несли крейсера «Норфолк» и «Суффолк», на линии Фарерские острова — Исландия — крейсера «Манчестер» и «Бирмингем». В Скапа-Флоу в повышенной готовности находился отряд кораблей поддержки дозора (линкор «Принс оф Уэлс», линейный крейсер «Худ» и флотилия эсминцев), в несколько меньшей готовности — главные блокадные силы (линкор «Кинг Джордж V», авианосец «Викториес», линейный крейсер «Рипалс», 4 крейсера и флотилия эсминцев). В Гибралтаре с 24 мая находился отряд «Н», состоявший из линейного крейсера «Ринаун», авианосца «Арк Ройял» и крейсера «Шеффилд», а в юго-западных базах Англии находились в готовности подводные лодки. Авиация дальнего действия базировалась на аэродромах Великобритании, а резерв разведывательной авиации и авиации береговой обороны — на аэродромах Великобритании, Исландии и Ньюфаундленда. Кроме того, в период поиска линкора «Бисмарк» из состава охранения английских конвоев были отозваны 2 линкора, несколько крейсеров и эсминцев.

Состав сил показывает, что англичане в создавшейся обстановке могли сформировать для уничтожения боевых сил противника несколько ударных групп, причем каждая из них по своей мощи превосходила бы отряд немцев. Дислокация и готовность этих сил позволяли отрезать «Бисмарк» и «Принц Ойген» от баз вскоре после их выхода в Атлантику.

Днем 20 мая в проливе Каттегат германские корабли были обнаружены английской агентурной разведкой с территории Швеции. На следующий вечер их видел во время стоянки в Коре-фьорде близ Бергена самолет-разведчик, но в 23 часа им удалось незамеченными выйти из фьорда и направиться к Датскому проливу.

Хотя 22 мая самолет не обнаружил в норвежских фьордах германских кораблей, сам факт их пребывания в этом районе явился основанием к оперативному развертыванию английского флота. Почти одновременно с выходом из Бергена «Бисмарка» и «Принца Ойгена» в район Датского пролива направился отряд поддержки дозора в составе линейного крейсера [110] «Худ» (флагм.), линкора «Принс оф Уэлс» и 6 эсминцев. Отряд имел задачу крейсерством в Датском проливе севернее 62-й параллели поддержать блокадный дозор и уничтожить корабли противника при попытке их прорыва в океан. Утром 22 мая в море вышли главные силы английского флота — линкор «Кинг Джордж V» (флагм.), авианосец «Викториес», 4 крейсера и 7 эсминцев. В море к ним присоединился линейный крейсер «Рипалс» и 3 эсминца. Задачей главных сил являлось предотвращение прорыва немецких кораблей южнее Исландии, а в случае необходимости — помощь отряду поддержки дозора.

Германская разведка не обнаружила выход английских сил из Скапа-Флоу. Разведку в Датском проливе немцы не вели из-за тумана.

Командир германского отряда, не ожидая новых данных о дислокации и действиях английских морских сил, решил не пополнять запасы топлива с танкера в Норвежском море, а, пользуясь туманом, начать прорыв в Атлантику Датским проливом. Около 19 час. 30 мин. 23 мая «Бисмарк» и «Принц Ойген» были последовательно обнаружены на расстоянии 60 каб. дозорными крейсерами. Непродолжительный бой не дал результатов. Английские крейсера продолжали преследовать германские корабли за пределами визуальной видимости по данным радиолокации, периодически наводя на них силы

поддержки, находившиеся в выгодной позиции (в 300 милях к югу от выхода в океан из Датского пролива).

Утром 24 мая произошел бой отряда поддержки дозора с германскими кораблями. Превосходство сил было на стороне англичан. Командующий их отрядом с момента обнаружения «Бисмарка» и «Принца Ойгена» располагал более чем 10 часами для разработки плана боя с вполне определенным противником. Однако вместо совместного удара соединенными силами артиллерийских и торпедных кораблей он решил вступить с противником в артиллерийское единоборство. Дистанция начавшегося в 5 час. 53 мин. боя вскоре сократилась со 125 до 90 каб. «Худ» и «Бисмарк» открыли огонь почти одновременно. При этом «Худ» разделил огонь главного калибра между «Принцем Ойгеном» и «Бисмарком», тогда как последние сконцентрировали весь свой огонь на нем. После четвертого залпа «Бисмарка» на «Худе» возник пожар; последующее попадание в него целого залпа 380-мм снарядов вызвало взрыв боезапаса кормовой башни, «Худ» разломился пополам и скрылся под водой. Из 1500 человек команды линейного крейсера спаслись только трое.

После гибели «Худа» германские корабли перенесли огонь на «Принс оф Уэлс», который запоздал с вступлением в бой из-за неполадок в носовой башне главного калибра. Этот второй английский линкор имел серьезные повреждения в [111] результате попадания 7 снарядов. В ходе всего боя из 93 тяжелых снарядов, выпущенных «Бисмарком»^[139], не менее 10 попали в цель. В 6 час. 09 мин. обе стороны прекратили огонь. Немецкий линкор получил три попадания тяжелых снарядов, отчего ход его снизился с 30 до 28 узл., а из разбитых носовых топливных цистерн вытекла значительная часть топлива.

По приказанию английского адмиралтейства для перехвата германского отряда со всех направлений начали стягиваться крупные надводные корабли, в том числе 4 линкора, 2 линейных крейсера, 2 авианосца, 12 крейсеров и большое количество эсминцев. В район к западу от Бреста были высланы 6 подводных лодок. Для снижения скорости кораблей противника «Принс оф Уэлс» и 2 крейсера вечером 24 мая сблизилась с «Бисмарком», но нерешительный с обеих сторон артиллерийский бой не дал результатов. Перед заходом солнца немецкий линкор атаковали 9 торпедоносцев с авианосца «Викториес». Попавшая в «Бисмарк» одна торпеда причинила ему [112] незначительные повреждения. Вскоре английские крейсера, шедшие на противолодочном зигзаге, потеряли радиолокационный контакт с немецким отрядом, и это сорвало намерение командующего английским флотом уничтожить корабли противника на рассвете следующего дня. Утром 25 мая по радиопеленгам было установлено место немецкого линкора, но из-за ошибки в прокладке противник оказался значительно севернее того района, в котором ночью с ним был потерян контакт^[140]. Англичане решили, что «Бисмарк» возвращается на север, и направили туда свои главные силы. Однако эта ошибка была исправлена во второй половине дня 25 мая по новым данным радиоразведки, позволявшим сделать вывод о движении немецких кораблей во французские атлантические базы. Сюда и нацеливается авиация берегового базирования. Только через 30 часов после потери «Бисмарка» летающая лодка «Каталина» обнаружила его в 550 милях к западу от м. Лизард (п-ов Корнуэллс). Но линкор был один: вечером 24 мая командир немецкого отряда отпустил «Принца Ойгена» для самостоятельных действий в Атлантике^[141].

Генеральное направление движения «Бисмарка» свидетельствовало о его намерении прорваться в бискайские базы Франции. На пути германского линкора находились Гибралтарский отряд и 6 подводных лодок. Но Гибралтарский отряд был слаб, и адмиралтейство запретило ему вступать в бой с «Бисмарком». В создавшейся обстановке задержать «Бисмарк» до подхода главных сил английского флота могла только авиация.

Поэтому сразу же после получения донесения с «Каталины» с авианосца «Арк Ройял» были высланы 2 самолета-разведчика, которые сменили поврежденную зенитным огнем противника летающую лодку. Вслед за ними в район обнаружения линкора вышел крейсер «Шеффилд» для установления с ним локационного контакта. Через 4 часа после обнаружения «Бисмарка» с «Арк Ройял» поднялись 14 торпедоносцев, но из-за плохих метеорологических условий и неудовлетворительно поставленной информации они в 14 час. 50 мин. безуспешно атаковали свой же крейсер «Шеффилд».

Вторая волна торпедоносцев, атаковавшая «Бисмарк» в период между 20 час. 50 мин. и 21 час. 15 мин., добилась двух попаданий. Одна торпеда попала в корму линкора, были повреждены рули и винты. Наведение самолетов осуществлялось [113] с «Шеффилда» {142}, установившего к этому времени радиолокационный контакт с «Бисмарком».

В ночь на 27 мая линкор безрезультатно атаковали эсминцы. К рассвету, когда все английские корабли устремились на сближение с «Бисмарком», он имел ход около 8 узл. Преследуя линкор, английские корабли прошли через позицию немецкой подводной лодки «U-556». Об этой встрече в вахтенном журнале подводной лодки записано: «За кормой из тумана показались линкор «Кинг Джордж V» и авианосец «Арк Ройял» в 10 каб. справа по борту. Если бы у меня было хоть несколько торпед! Мне даже не надо было занимать боевую позицию. Я нахожусь в положении как раз для атаки. Корабли не имеют охранения из эсминцев... Я мог бы занять позицию между ними и прикончить сразу же 2 корабля. Может быть, я мог бы помочь «Бисмарку» {143}.

Около 9 час. «Кинг Джордж V» и «Родней» после длительного и осторожного маневрирования сблизилась с «Бисмарком» [114] на 100 каб. и открыли артиллерийский огонь, на который он отвечал довольно интенсивно, но неточно. В результате более чем часового боя, завершившегося на дистанции около 20 каб., «Бисмарк» полностью потерял ход, артиллерия его умолкла. Подходили к концу запасы топлива и снарядов у англичан, и их командующий, опасавшийся к тому же атак немецких подводных лодок и авиации, решил добить корабль противника торпедами с крейсера «Дорсетшир». «Бисмарк» выдержал попадание еще трех торпед, но после открытия кингстонов перевернулся и в 10 час. 36 мин. 27 мая затонул с большей частью своей команды, насчитывавшей 2300 человек. Всего по «Бисмарку» было выпущено около 900 снарядов калибром 130 мм и больше, а также 83 торпеды, в том числе 32 авиацией и 51 надводными кораблями. Линкор получил не меньше семи торпедных попаданий.

Потопив «Бисмарк», англичане развернули поиск в Атлантике «Принца Ойгена», который, как известно, прибыл в Брест. О высокой эффективности поисковых действий свидетельствует то, что все 5 германских танкеров общим тоннажем 48511 брт, развернутых в океане для снабжения отряда, были найдены и уничтожены. Это показывало, что действия надводных кораблей на коммуникациях вдали от своих баз стали совершенно бесперспективными.

Операция по уничтожению «Бисмарка» характерна привлечением из баз Атлантического океана и Средиземного моря для действий в огромном районе океанского театра крупных сил английского флота: 5 линкоров, 3 линейных крейсеров, 2 авианосцев, 14 крейсеров и 22 эсминцев. Кроме надводных сил в операции использовалась авиация флота и военно-воздушных сил Англии с аэродромов Великобритании, Исландии и Канады, авиация США {144}, подводные лодки из английских баз, радиопеленгаторные станции на обоих побережьях океана.

Важной проблемой, которая встала перед английским командующим, являлось снижение скорости хода быстроходного и мощного линейного корабля для последующего сосредоточения превосходящих сил. В создавшейся обстановке решить эту задачу оказалась способной только авиация, сыгравшая во всей операции решающую роль. Она обнаружила германские корабли на выходе из проливов и в норвежских фьордах и вечером 26 мая нанесла «Бисмарку» смертельный удар.

В обнаружении «Бисмарка» и в его последующем уничтожении большую роль сыграли средства радиосвязи и радиолокации, которыми были оснащены английские самолеты и [115] корабли. На последней фазе операции (в ночь на 27 мая) сосредоточение сил к месту нахождения немецкого линейного корабля осуществлялось по донесениям кораблей, находившихся в радиолокационном контакте с противником, причем места доносивших кораблей определялись по радиопеленгам, что было точнее, нежели считаемые места самих кораблей после длительного пребывания их в океане. Игнорирование немцами радиомаскировки облегчило англичанам поиск сил противника в океане.

Несмотря на достигнутые результаты, в оперативной и тактической подготовке английского флота обнаружились серьезные пороки. Вместо того чтобы организовать взаимодействие превосходящих артиллерийских и торпедных сил для уничтожения немецкого отряда еще на выходе из Датского пролива, англичане, вступив в артиллерийский бой с германским отрядом, проиграли его. Потеряв «Худ», они не смогли нанести «Бисмарку» значительных повреждений. Крупные недостатки были вскрыты в организации разведки и в управлении силами, в результате чего, несмотря на участие в операции значительной части английского флота, германский отряд из двух кораблей не был уничтожен полностью.

Обращает внимание отсутствие у немцев организации взаимодействия кораблей с другими силами на театре, а импровизация такого взаимодействия уже в ходе операции, когда создалась угроза перехвата «Бисмарка», не дала результатов. От взаимодействия с подводными лодками, развернутыми к югу от Гренландии для нанесения ответного удара по преследующему противнику, командир германского отряда отказался из-за недостатка топлива на «Бисмарке» [145]. До завесы своих лодок в районе Бискайского залива «Бисмарк» не дошел. Воздушная разведка, организованная немцами для обеспечения прорыва «Бисмарка» первоначально в океан, а затем в свои базы, слишком запоздала и не раскрыла развертывания английского флота. Небольшие силы ударной авиации при ограниченном радиусе ее полета не смогли оказать «Бисмарку» необходимой помощи.

Последняя безуспешная попытка

11 июня 1941 г., т. е. за 11 дней до вероломного нападения на Советский Союз, гитлеровцы, стремясь поддержать напряжение на английских коммуникациях, выслали в Атлантику тяжелый крейсер «Лютцов». Заранее информированные агентурной разведкой о его выходе, англичане вели усиленный поиск его у берегов Норвегии. 13 июня крейсер обнаружила и атаковала английская авиация. Получив попадание одной торпеды, крейсер вернулся в Киль. [116]

Это был последний выход германского боевого корабля в Атлантику в период второй мировой войны.

Заключение и выводы

Таким образом, основной метод борьбы англичан с фашистскими рейдерами, начиная от охоты за «Шпее» до уничтожения «Бисмарка» и повреждения «Лютцова», состоял в сосредоточении в районе обнаружения рейдера надводных и воздушных сил для уменьшения его скорости хода предварительными ударами и последующего уничтожения превосходящими силами флота. Англичане возвели этот метод борьбы с надводными рейдерами в принцип и свои успехи объясняли искусством скрытно концентрировать крупные соединения кораблей для разгрома обнаруженного противника. В действительности концентрация больших сил для борьбы с рейдерами была возможной из-за отсутствия у английского флота других задач. Кроме того, концентрации английских сил способствовали сами немцы, придерживавшиеся порочного для современных условий метода одиночного крейсерства. Наличие таких могучих средств разведки, как радио и авиация, изменили и затрунили деятельность одиночных кораблей.

Наряду с обеспечением прорыва в океан, большие трудности испытывались при организации снабжения рейдеров в море специальными судами снабжения ^{146}. Для обеспечения крейсерства только двух боевых кораблей в различных районах океана разворачивалось от 5 до 12 сухогрузных судов и танкеров. Для организации встречи с ними в океане нарезалось до 20 крупных квадратов, имевших свой литер или название, затем каждый из этих квадратов делился на ряд более мелких ^{147}. Первоначально суда снабжения занимали район ожидания, удаленный от основных путей движения противника. С получением заявки от рейдера сигналом с радиостанции морского штаба ближайший к рейдеру танкер или сухогрузное судно направлялись в район встречи с ним, соблюдая при этом полное радиомолчание.

Передача в море топлива проводилась обычно на ходу при скорости хода 7–9 узл., а сухих грузов — при помощи катеров, шлюпок и специальных плотов ночью при застопоренных машинах. Один из рейдеров — «карманный линкор» «Адмирал Шеер» за время крейсерства с ноября 1940 г. по апрель 1941 г. 14 раз получал пополнение топлива и продовольствия от своих судов снабжения. Поэтому поиск и уничтожение таких судов являлись для англичан одним из основных методов борьбы с рейдерами. [117]

С ноября 1940 г. по июнь 1941 г. немецкие линкоры и крейсера сделали 5 выходов на английские коммуникации продолжительностью от нескольких суток до 5,5 месяцев («Адмирал Шеер»). По английским данным ^{148}, за это время ими было уничтожено и захвачено 51 судно общим тоннажем 257 381 брт. При этом немцы потеряли линкор «Бисмарк», получил тяжелые повреждения крейсер «Лютцов». Но дело не только в потерях обеих сторон. Действия германских надводных кораблей оказали большое косвенное влияние на судоходство противника и действия его флота. Они вызвали большое напряжение всех сил английского флота, заставив сопровождать все крупные конвои линкорами и крейсерами, вести непрерывную и утомительную блокаду германского флота на линии Гренландия — Шетландские острова, переключить крупные силы авиации для борьбы с рейдерами. Задержка конвоев в портах формирования из-за недостатка кораблей-конвоиров тяжело отражалась на оборачиваемости тоннажа и экономике Англии. Однако немцы не могли длительное время поддерживать это напряжение, так как их авиация, брошенная весной 1941 г. к советским границам, не имела возможности обеспечивать боевые действия флота.

После начала Великой Отечественной войны немецко-фашистское командование перевело крупные корабли в норвежские воды для нападения на конвои, идущие в Советский Союз и обратно. Но здесь их действия оказались еще менее успешными, нежели в Атлантике.

Действия вспомогательных крейсеров и борьба с ними

Вспомогательные крейсера Германии периода второй мировой войны были оборудованы из наиболее современных, быстроходных транспортов. Списки таких своих и иностранных судов, посещавших германские порты, морское командование составляло начиная с 1931 г. Большую помощь в этом деле ему оказывали пароходная компания «Вариет танкер компани». Финансируемая американцами, эта компания «владела 26 танкерами, которые с начала войны все вошли в состав вспомогательных судов германского флота»^[149]. В состав флота вошло также большое количество сухогрузных судов, наиболее быстроходные из них были переоборудованы во вспомогательные крейсера. С 1940 по 1942 г. вступило в строй 11 кораблей этого класса, еще 5 готовилось, но ни один из них в строй не вошел.

В целях маскировки вспомогательный крейсер имел кроме названия боевой номер, который оставался неизменным, в то время как названия постоянно менялись. [118]

Боевые действия фашистских вспомогательных крейсеров начались весной 1940 г. на удаленных, слабо охраняемых коммуникациях противника, куда они были высланы замаскированными под коммерческие суда нейтральных стран. Их действиями гитлеровцы рассчитывали, во-первых, нарушить судоходство противника в удаленных районах и, во-вторых, рассредоточить его усилия, облегчив тем самым действия своих сил в других районах.

Методы использования вспомогательных крейсеров мало чем отличались от применяемых в первой мировой войне и состояли в скрытом выходе на удаленные пути в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах, где не вводилась система конвоев, и уничтожении там одиночных транспортов и промысловых судов.

Первыми в Атлантику вышли: 31 марта 1940 г. вспомогательный крейсер «Атлантис» (№ 16) и 7 апреля (вместе с норвежским десантом) — «Орион» (№ 36). В середине апреля они получили приказ возможно быстрее проявить себя в Атлантике, чтобы оттянуть силы английского флота от Норвегии^[150]. Вскоре появились их первые жертвы.

Летом 1940 г. на английские коммуникации были выведены «Виддер» (№ 21), «Пингвин» (№33), «Тор» (№10) и «Комет» (№ 45). Таким образом, всего в этом году гитлеровцы направили на коммуникации 6 вспомогательных крейсеров с расчетом охватить их действиями обширные районы океана. В Атлантическом, Индийском и Тихом океанах должны были действовать одновременно по 2 корабля. До конца 1940 г. все эти вспомогательные крейсера захватили и уничтожили 54 судна водоизмещением 366 644 т.

До захвата французских баз вспомогательные крейсера прорывались в Атлантику через Датский пролив, после захвата — иногда через Английский канал. Вместе с вспомогательными крейсерами на коммуникации высылались и их суда снабжения, главным образом танкеры (боеприпасы рейдеры забирали на весь период крейсерства). Направлялись вспомогательные крейсера обычно на 12 месяцев, но отдельные из них значительно перекрыли эти нормы автономности. Так, «Атлантис» пробыл в море 20 месяцев и 11 дней^[151].

Вспомогательные крейсера, как правило, действовали поодиночке, и только в Тихом океане осенью 1940 г. на пути Австралия — Панама — парой. Районы действий вспомогательных крейсеров по сравнению с войной 1914–1918 гг. расширились, но

масштабы борьбы увеличились незначительно, так как одновременно на океанских сообщениях их действовало не более шести. [119]

Англичане противопоставили вспомогательным крейсерам противника 25 своих вспомогательных крейсеров и до 15 крейсеров специальной постройки, действовавших одновременно на различных театрах.

При равном артиллерийском вооружении немецких и английских вспомогательных крейсеров (по шесть 150-мм орудий) немцы имели на своих кораблях современные приборы управления огнем, а дальнобойность их пушек превышала дальнобойность английских на 10–15 каб. Поэтому превосходство немцев было очевидным. При столкновении немецкого «Тор» (3900 брт) с английскими «Алькантара» (22 тыс. брт), а позже с «Карнарвон Кастл» (20 тыс. брт) последние получили серьезные повреждения, а небольшой маневренный и хорошо вооруженный рейдер особого ущерба не имел. В апреле 1941 г. «Тор» уничтожил английский вспомогательный крейсер «Вольтер» (13 тыс. брт) ^[152]. Это заставило англичан переоборудовать свои вспомогательные крейсера и поставить на них современные орудия.

Кроме артиллерии немецкие суда были вооружены торпедными аппаратами (по 6 труб), а на «Комет» (№ 45) их было 10. При выходе в крейсерство они принимали мины (до 400). На борту их находилось 1–2 гидросамолета, однако из-за трудности подъема на океанской зыби и волне использовались они редко.

Первым из крейсерства в Северной Атлантике вследствие аварии в машинах возвратился в октябре 1940 г. вспомогательный крейсер «Виддер» (№ 21), который за 5 месяцев уничтожил и захватил 12 судов общим тоннажем свыше 70 тыс. брт. Затем в Центральную и Южную Атлантику в декабре 1940 г. вышел вспомогательный крейсер «Корморан» (№ 46), который в 1941 г. перешел в Индийский океан. Весной 1941 г. из 10-месячного крейсерства возвратился «Тор», уничтоживший 12 судов (96 тыс. брт). В 1940–1941 гг. успешно действовали в паре в Тихом океане «Орион» (№ 36) и «Комет» (№ 45). Кроме нападения на суда в океане они обстреляли о. Науру, где уничтожили 4 судна (21 500 брт) и на длительный срок прервали здесь добычу и вывоз фосфатов. В течение 10 месяцев «Орион» уничтожил 10 судов, а «Комет» за 12 месяцев — 7 судов. Оба эти судна были проведены в германские базы через Английский канал и Па-де-Кале.

Успешно действовал против промыслового флота в южной части Индийского океана вспомогательный крейсер «Пингвин» (№ 33). В 1940–1941 гг. он захватил и отправил в качестве призов в Германию 3 плавучие базы с 22 тыс. т китового жира и 10 китобойных судов. Захваченное китобойное судно и танкер «Староста» были укомплектованы немецкими командами [120] и превращены во вспомогательные корабли, вместе с которыми «Пингвин» успешно вел поиск и уничтожал одиночные транспорты и танкеры и ставил мины у южной оконечности Африки, в проливе Басса, к югу от о. Тасмания и у Мельбурна (Австралия). Всего за время крейсерства «Пингвин» уничтожил и захватил 28 судов (136 тыс. брт), 5 судов подорвались на его минах. 8 мая 1941 г. к югу от Аравийского полуострова английский самолет навел на «Пингвина» крейсер «Корнуолл», и последний в кратковременном бою уничтожил этот один из результативных рейдеров противника.

Успешно действовал в Индийском океане, а затем в Южной Атлантике «Атлантик» (№ 16). За время совершенного им продолжительного крейсерства было уничтожено и захвачено 22 судна (146 тыс. брт). В ноябре 1941 г. «Атлантик» был потоплен английским крейсером «Девоншир».

Действуя на коммуникациях, германские вспомогательные крейсера искусно маскировались, периодически изменяли силуэт, окраску и название, плавали под чужим флагом. В отличие от первой мировой войны они держали на борту призовые команды, в случае захвата транспортов с ценным грузом отправляли их в свои базы.

Поиску немецких рейдеров способствовало введение на английских судах секретных позывных и специальных условных сигналов, обозначавших район обнаружения рейдера. Получение их позволяло целеустремленно вести поиск противника. Так, по сигналу атакованного и потопленного накануне «Пингвином» танкера английский самолет обнаружил этот рейдер, а 8 мая 1941 г. он был уничтожен. Грозным противником германских вспомогательных крейсеров являлись английские крейсера специальной постройки с их сильным вооружением и большой скоростью хода. Но без помощи радио и авиации они не смогли бы найти в океане быстро переходящие из одного района в другой вспомогательные крейсера. Эти два новых фактора в конечном итоге коренным образом изменили условия действий надводных кораблей на океанских коммуникациях, лишив их всех преимуществ, и прежде всего неуловимости.

Однако проводимые англичанами с большим опозданием и лишь в качестве ответных действий мероприятия по борьбе с рейдерами позволили вспомогательным крейсерам нанести их судоходству весьма ощутимые потери. Чтобы снизить их, английское адмиралтейство стало изменять режим плавания. В основу организации перехода одиночных транспортов в открытом океане было положено два принципа: плавание вдаль от общепринятых и известных противнику трасс и значительное отстояние одного маршрута от другого. Такая организация значительно изменила результаты действий немецких [121] вспомогательных крейсеров, так как подчас в течение нескольких недель они не встречали ни одного судна.

Итоги и выводы

Действия надводных кораблей Германии на коммуникациях протекали относительно успешно только в первый период войны (1939–1941 гг.). Но уже тогда обнаружилась несостоятельность предвоенной ориентации немецкого командования на надводные корабли как главный род сил при решении таких задач. Всеми типами надводных рейдеров в этот период было потоплено и захвачено на всех театрах около 904 тыс. брт торгового и промыслового тоннажа. Из этого количества на долю вспомогательных крейсеров приходится 557 267 брт, или около 62%. Боевые корабли сделали 7 выходов в Атлантику, в которых участвовали линкоры «Бисмарк», «Шарнхорст», «Гнейзенау», крейсера «Адмирал граф Шпее», «Дейчланд» (впоследствии «Лютцов»), «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер» и «Принц Ойген». Кораблям этих классов удалось уничтожить и захватить 69 английских и нейтральных судов (346 885 брт) ^[153]. Сами немцы потеряли линкор, тяжелый крейсер, вспомогательный крейсер и несколько судов снабжения.

В целом Германия подготовила свои корабли к ведению крейсерских действий несколько лучше, чем в войну 1914–1918 гг. Если в те годы она была вынуждена использовать непригодные для действий на коммуникациях корабли из состава эскадр, имевшие слабое вооружение («Эмден» — десять 100-мм орудий), то ко второй мировой войне немцы создали корабли с большой дальностью плавания и автономностью. Именно тяжелые крейсера типа «Дейчланд» и в еще большей степени линкоры типа «Шарнхорст» и «Бисмарк» по своим тактико-техническим данным наиболее полно отражали идеи «крейсерской войны». И тем не менее немецко-фашистское командование не добилось ожидаемых результатов, так как крейсерство надводных кораблей уже ни в какой степени не соответствовало современным условиям ведения боевых действий на море.

Развившиеся средства разведки, в первую очередь радио — и авиационной, исключили возможность длительного скрытного пребывания надводных кораблей в океане. Кораблям-одиночкам теперь противостояли разнородные, взаимодействующие между собой силы флота противника. К концу первого периода войны серьезным противником для рейдеров стала авиация. Она начала использоваться не только для их обнаружения, что всегда было главным для сильнейшего флота, но и как ударная сила, способная подчас самостоятельно значительно повредить и даже уничтожить рейдер.

Кризис одиночного крейсерства начал проявляться еще в первую мировую войну, но немцы не поняли этого. Они считали, [122] что гибель их крейсеров объясняется только слабостью их вооружения по сравнению с английскими крейсерами. Однако специально приспособленные для длительных действий в океане рейдеры в годы второй мировой войны не достигли практических результатов «Эмдена» и «Карлсруэ». Небезынтересно при этом отметить, что адмирал Редер, пришедший еще в 1922 г. к выводу, что «благодаря наличию на торговых судах радиотелеграфа крейсеру придется считаться с тем, что в кратчайший срок место его действий будет обнаружено»^[154], когда стал главнокомандующим, т. е. в обстановке еще более развитых средств авиа — и радиоразведки, пренебрег своими выводами, что свидетельствует об авантюрных решениях немецкого главного морского командования.

Действия немецких надводных рейдеров не привели Англию на грань катастрофы, а потери крупных боевых кораблей в ходе войны были для Германии невосполнимы. Кризис в действиях немецких надводных рейдеров свидетельствовал о кризисе взглядов германского командования на средства и методы ведения борьбы на коммуникациях.

Действия на коммуникациях германской авиации Запоздалое решение и кратковременный успех

В соответствии с соглашением, достигнутым в январе 1939 г. между руководителями флота и ВВС, к концу 1940 г. в составе германского флота должна была находиться 41 эскадрилья. Однако соглашение выполнено не было, и к этому времени морская авиация имела всего 20 самолетов^[155]. Вместе с тем ВВС Германии не были подготовлены к действиям против судоходства противника. Выделенные из состава ВВС незначительные силы для действий на коммуникациях осенью и зимой 1939/40 г. добились ничтожных результатов. До мая 1940 г. авиация потопила 37 небольших судов общим тоннажем 49 598 брт. Поэтому практически на протяжении первых 8 месяцев войны вплоть до эвакуации английских войск из Дюнкерка конвой не подвергался ударам с воздуха. За май и июнь 1940 г. авиация уничтожила 70 судов (263 541 брт). Летом 1940 г. удары небольших групп самолетов по судам и конвоям в Английском канале и на прибрежной коммуникации у восточных берегов Англии носили ограниченный, эпизодический характер. В ходе воздушного наступления на Англию ее коммуникации являлись второстепенными объектами для ВВС Германии. Только уроки серьезных потерь авиации [123] в «битве за Англию» помогли немецкому командованию найти правильное решение в использовании авиации.

С норвежских и французских аэродромов даже самолеты Ю-88 и Хе-111 с относительно небольшими радиусами действия могли достигать юго-западных и северо-западных подходов к Англии. Большая уязвимость коммуникаций в этом районе обуславливалась тем, что основные массы английских истребителей были сосредоточены у восточного побережья, где они защищали экономические и административные центры страны. Вместе с тем бомбардировками юго-восточных портов Англии и особенно Лондона гитлеровцы вынудили англичан перенести разгрузку приходящих транспортов в западные порты.

В ноябре 1940 г. фашистская авиация потопила у берегов Англии 18 судов (66438 брт), а в январе и феврале 1941 г. — 47 судов (167902 брт). Повысилась активность подводных лодок и надводных кораблей. Общие потери на английских коммуникациях достигли в марте 1941 г. 139 судов (529 706 брт). В связи с этим Черчилль 6 марта заявил о начале «битвы за Атлантику».

Усилия немецкой авиации продолжали нарастать вплоть до мая 1941 г. В эти месяцы она делала в среднем 2120 самолетовылетов на английские коммуникации. Потери Британии от ее ударов в апреле достигли 323 454 брт из общего количества 687 901 брт, понесенных от действий всех родов сил. Всего за 3 весенних месяца фашистская авиация потопила в Атлантике 212 транспортов (583070 брт), а подводные лодки — 142 транспорта (817887 брт){156}. Поскольку в это время Англия и США строили ежемесячно новые суда общим тоннажем не более 200 тыс. т, такие потери Англия долго выдержать не могла. Ввоз в страну сократился на 20%. «...Чтобы Англия в полгода созрела для мирных переговоров, — замечает Ф. Руге, — тоннаж судов, потопленных всеми средствами, должен составлять по крайней мере три четверти миллиона тонн в месяц»{157}.

В связи с активностью фашистской авиации и подводных лодок на коммуникациях английское адмиралтейство было вынуждено переключить для обороны судоходства не только истребительную, но и ударную авиацию. В связи с этим, как заявил тогда заместитель начальника штаба авиации Англии Гаррис, создавалась угроза, что «двадцать немецких подводных лодок и несколько самолетов «фокке-вульф» в Атлантическом океане смогут обеспечить эффективную противовоздушную оборону всей Германии»{158}.

Однако первые крупные успехи немецкой авиации были кратковременными, так как в мае гитлеровское руководство начало перебрасывать ее на Восток, для нападения на СССР. [124]

Основными методами использования авиации против конвоев в море были одиночные действия самолетов-торпедоносцев и групповые — самолетов-торпедоносцев и бомбардировщиков. Метод свободной охоты торпедоносцев практиковался на слабо охраняемых и удаленных коммуникациях. В основе группового действия лежал принцип эшелонирования ударов, когда вслед за атаками торпедоносцев следовали атаки бомбардировщиков.

В ходе первого периода войны немцы стали в небольших масштабах использовать торпедоносную и бомбардировочную авиацию в оперативном взаимодействии с подводными лодками. Это взаимодействие достигалось разделением районов нанесения удара по конвою между лодками и авиацией: первые атаковали в 250–300 милях от берега, вторая — в прибрежной зоне и в базах, а также ставила магнитные мины на фарватерах и в узкостях. Но такие удары осуществлялись эпизодически, заранее они не планировались, а организовывались по мере получения сведений о противнике с привлечением сил, оказавшихся случайно под руками. Так, 8 февраля подводная лодка «U-37» на параллели Гибралтара обнаружила конвой, шедший в Англию. Преследуя конвой, она на следующий день навела на него 5 самолетов с французских аэродромов, которые потопили и повредили несколько транспортов. 10 февраля «U-37» потопила 4 судна из конвоя, а затем навела на него крейсер «Хиппер», уничтоживший из его состава еще 7 транспортов. Это были единственные за всю войну совместные действия разнородных сил, но и в данном случае они не были доведены до тактического взаимодействия.

Самолеты ФВ-200 («кондор») в разведывательном варианте (обычно с дополнительными баками) вылетали из Бордо до параллели Лиссабона, обходили Англию с запада и садились на аэродром Ставангер (Норвегия). Обнаружив конвой в океане, они стремились удерживаться в его районе, пока позволял запас горючего, и сообщали на свои лодки элементы движения конвоя. При этом передача на длинных волнах радиопеленга обеспечивала получение лодками более точного места конвоя, нежели данные о счислимом месте самолета, которые обычно давались с ошибками и не гарантировали сосредоточение лодок в нужном районе. Иногда лодки сами наводили ударную авиацию на конвой. Так, в конце февраля и начале марта 1941 г. «U-47», успешно атаковав несколько раз конвой, поддерживала с ним контакт до прибытия вызванной ею авиации. В результате шестью ФВ-200 потоплено еще 9 судов [\[159\]](#).

Дальнейшее оттеснение подводных лодок в океан исключало их взаимодействие с авиацией из-за малого радиуса действия последней. Многократные требования флота о создании [\[125\]](#) специальных самолетов с большим радиусом действия не были удовлетворены. «Одной из наших самых тяжелых ошибок, — писал Дениц, — явилось отсутствие в подчинении военно-морских сил, в частности подводного флота, авиации для воздушной разведки» [\[160\]](#).

Защита коммуникаций от авиации

Англичане оказались в беспомощном состоянии, когда противник начал широко использовать против их коммуникаций свою авиацию. На 10 июля 1940 г. англичане имели 54 эскадрильи (665 самолетов-истребителей) [\[161\]](#). Их основная задача состояла в обеспечении ПВО экономических центров. К действиям за пределами визуальной видимости берегов истребители не были подготовлены, поэтому могли прикрывать конвой только в прибрежной зоне. В южной и юго-восточной частях Англии это делали истребители 10-й и 11-й, а в центральной и северной — 12-й и 13-й авиагрупп. Каждая из них имела свою систему базирования и в периоды особенно интенсивных действий фашистской авиации широко использовала аэродромный маневр. Большую роль в наведении английских истребителей на ударную авиацию противника играли береговые радиолокационные станции, создавшие у южных и восточных берегов страны непрерывную зону наблюдения, удаленную к этому времени в зависимости от высоты цели на 40–100 миль от побережья. Для перехвата немецких самолетов были созданы специальные патрули, действовавшие также вблизи берегов. Но, будучи малочисленными, они при массированных ударах вражеской авиации не обеспечивали защиту конвоев. Поэтому во второй половине 1940 г. англичане перешли к проводке конвоев вдоль восточного берега Англии в темное время суток, а днем сосредоточивали всю истребительную авиацию в районе баз, где отстаивались конвой. Лишь отдельные конвой ходили днем под прикрытием истребителей.

Положение английских конвоев в открытом океане резко ухудшилось весной 1941 г., когда начали действовать немецкие самолеты ФВ-200. Специальная директива премьер-министра Англии от 6 марта предусматривала в качестве контрмеры удары по фашистской авиации на земле и в воздухе, оборудование транспортов катапультами для подъема истребителей и концентрацию истребителей в районах наибольшей активности авиации противника [\[162\]](#). Не имея возможности прикрыть конвой с воздуха в открытом океане, англичане стали вооружать транспорты зенитной артиллерией. В 1941 г. ими было установлено [\[126\]](#) около 13 тыс. орудий, но это не решило задачу, так как немецкие самолеты-разведчики, как правило, удерживались за пределами дальности зенитного огня. Включение в мае 1941 г. в состав одного из конвоев транспорта, оборудованного катапультной, явилось принципиально новым, хотя еще и неполноценным решением

проблемы борьбы с одиночными самолетами противника вдали от берегов. При появлении воздушного противника самолет поднимался в воздух, после выполнения задачи летчик бросал машину и в надувной резиновой шлюпке ожидал, когда его подберут корабли эскорта. Транспорты с катапультами («CAM Ships»^[163]) дали толчок к развитию конвойных авианосцев. Первый из них — «Одесити» вышел в море в июне 1941 г. Переделанный из транспорта, он имел полетную палубу и 6 самолетов. Конвойные авианосцы специальной постройки в последующем сыграли крупную роль в борьбе с подводными лодками.

Таким образом, за 22 месяца первого периода второй мировой войны немецко-фашистская авиация уничтожила 1,395 млн. т торгового тоннажа; 42% этих потерь приходится на март, апрель и май 1941 г. Борьба с судоходством велась несколькими методами — от свободной охоты одиночных самолетов до ударов значительных групп авиации по конвоям в море и в базах. Ощутимые результаты принесло массированное использование авиации.

В начале войны руководители третьего рейха недооценивали роли авиации в борьбе на коммуникациях противника. Отсутствие в составе германского флота боеспособной ударной авиации, а также неподготовленность немецких ВВС к действиям на море отразились на результатах этой борьбы. Кратковременный успех, достигнутый фашистской авиацией в конце первого периода войны, не мог принести стратегических результатов в борьбе с перевозками противника.

Германское командование распятило усилия своей авиации, не организовало систематических совместных действий ее с другими видами и родами сил. Взаимодействие осуществлялось в ограниченных масштабах и только с лодками.

Итоги борьбы за атлантические коммуникации в первый период войны (сентябрь 1939 г. — июнь 1941 г.)

В результате действий всех родов морских сил Германии в первый период войны на коммуникациях в Атлантике у англичан наметился серьезный кризис торгового тоннажа. За 22 месяца войны пополнение торгового флота составило 1,35 млн. т, а потери только Англии — 4,5 млн. т, т. е. почти [127] в 3,5 раза больше того, что строилось, причем потери за три последних месяца первого периода войны (1,72 млн. т) превысили общий тоннаж судов, построенных с начала войны.

Первый период войны характеризовался активным использованием разнородных сил Германии на коммуникациях в Атлантике. Из общего числа потерь союзников и нейтральных стран в тоннаже за этот период (7,6 млн. т) на долю подводных лодок приходится 53,4, авиации — 18,7, надводных кораблей — около 12 и мин — 11,8%.

Начиная борьбу на коммуникациях в Атлантике, немецко-фашистское морское командование поставило своему флоту нереальную задачу по изоляции Англии от внешнего мира, так как не располагало для этого достаточными силами. Подводный флот к началу войны не был готов к действиям в широких масштабах против морской торговли, авиация оказалась распыленной по многочисленным объектам. Для развертывания значительных операций подводных лодок в Атлантике гитлеровцам потребовалось два года, но окончание этого периода совпало с развязыванием ими войны против Советского Союза. В новых условиях основная масса сухопутных сил и авиации фашистской Германии действовала на Востоке, а большая часть флота — в Атлантике. В этом еще раз проявился авантюризм германской стратегии.

Планы «крейсерской войны» Германии провалились. Однако не следует отрицать роль надводных кораблей в борьбе на английских коммуникациях. Их активные действия одновременно с действиями подводных лодок и авиации поставили Англию в весьма тяжелое положение: надо было оборонять свои конвои от всех видов угроз, на что у англичан не хватало сил. Не случайно сами англичане отмечают, что второй квартал 1941 г. был самым тяжелым за всю войну^[164]. Именно этот период был первым и последним в войне, когда на коммуникациях активно действовали разнородные силы Германии. Хотя между ними редко достигалось взаимодействие, тем не менее они наносили удары на большую глубину коммуникаций, что один род сил сделать бы не смог. Однако столь кратковременный период не мог принести решительных результатов. Вероломно напав на Советский Союз и получив достойный отпор со стороны Советских Вооруженных Сил, фашистская Германия вынуждена была сосредоточить на советско-германском фронте все свои военные и экономические усилия.

Это оказало решающее влияние на исход борьбы в Атлантике. [128]

Глава 4.

Военные действия на Средиземноморском театре (10 июня 1940 г. — 23 июня 1941 г.)

Планы и силы сторон

Обострение противоречий между важнейшими империалистическими государствами в бассейне Средиземного моря не было обособленным явлением в развитии международных отношений перед второй мировой войной. Эти противоречия нарастали длительное время в ходе борьбы за источники сырья, особенно на Ближнем и Среднем Востоке, за преобладание на Средиземном море в силах и стратегических позициях, за обеспечение морских сообщений на случай войны.

Готовясь к агрессивной войне, Италия уже в начале 30-х годов начала широкое строительство морских и воздушных баз, в том числе на материковой части страны, в Ливии и на островах Сицилия, Пантеллерия, Лампедуза, Родос и других. Империалисты Англии, Франции и США, как уже отмечалось, стремились направить агрессию немецкого и итальянского фашизма против малых народов и Советского Союза. Поэтому они поддержали вторжение фашистской Италии в Эфиопию, и, окрыленная этой поддержкой, она уже в ноябре 1937 г. присоединилась к германо-японскому антикоминтерновскому пакту, а вскоре, выйдя из Лиги наций, завершила тем самым формирование блока фашистских государств. В 1936–1939 гг. немецкие и итальянские фашисты при поддержке США, Англии и Франции задушили Испанскую республику. При молчаливом согласии правительств тех же стран гитлеровцы в марте 1939 г. вторглись в Чехословакию, а итальянские чернорубашечники в апреле того же года оккупировали Албанию.

Характер империалистических противоречий в Средиземноморье был весьма сложным, иногда трудно было определить, где они острее: между союзниками или возможными

противниками. Этого не скрывала даже буржуазная пресса. «Итальянская [129] агрессия была прямой угрозой английским позициям, но Франция могла извлечь выгоду из поражения Англии. Давнее соперничество между Англией и Францией появилось в результате их совместного контроля в Средиземном море. Сирия и Ливан являлись центром политико-экономической деятельности Франции на огромной территории английского господства. Угрожающие действия Италии могли помочь Франции усилить свое влияние в этих районах. Дополнительные притязания итальянцев, выгодные для французской политики, противоречили национальным интересам этой страны»^{165}. Сталкивались на Средиземном море и интересы фашистских государств — Италии и Германии, так как последняя давно искала выхода в эти богатые стратегическим сырьем районы, а Италия лелеяла надежду превратить Средиземное море в «итальянское озеро». Не случайно вплоть до первых поражений на этом театре итальянцы отказывались от помощи Германии.

С началом второй мировой войны в Европе фашистская Италия заняла выжидательную позицию, сосредоточивая силы в районах будущих боевых действий. Она надеялась после поражения англичан и французов в Европе без особых трудностей захватить Балканский полуостров, Египет с его Суэцким каналом, Британское Сомали, Англо-Египетский Судан, Уганду и Кению. Едва обозначился разгром Франции немецко-фашистской армией, как Италия немедленно объявила войну Англии и Франции, рассчитывая на богатую поживу, добытую молниеносно. Развязывая войну в бассейне Средиземного моря, Италия не имела запасов стратегического топлива, рассчитанных на длительные боевые действия.

Итальянский флот не был подготовлен к войне ни морально, ни материально. Пессимизм в оценке его возможностей можно было обнаружить не только среди старшего, но и среди высшего офицерского состава. Еще 14 апреля 1940 г. начальник главного штаба итальянского флота предупреждал Муссолини, что «из-за отсутствия возможностей вряд ли удастся достичь важных стратегических целей или поражений военно-морских сил противника...»^{166}.

Распространение военных действий на Средиземное море оказало пагубное влияние на экономику воюющих сторон, особенно на экономику Италии. Ее промышленность, лишившаяся возможности получать стратегическое сырье морем, не могла обеспечить свою армию на фронте. Основные виды этого сырья (нефть, металл, уголь, каучук и др.) распределяли немцы, и это ставило Италию в огромную зависимость от Германии; Италия полностью превратилась в вассала третьего рейха. [130]

Наличие Гибралтара и Суэцкого канала в руках Англии ставило итальянскую группировку в Абиссинии в положение изоляции, лишало ее возможности получать подкрепления из метрополии. Итальянский план захвата английских колоний в Восточной Африке, равно как и все остальные планы, вытекавшие из идеи «молниеносной войны», был авантюристическим. Итальянцы рассчитывали широко использовать в качестве «пушечного мяса» абиссинский народ, но он ответил своим поработителям партизанской войной, не утихавшей с 1936 г.

В мае 1940 г., когда французские войска потерпели серьезное поражение на севере Франции, англичане начали спешно стягивать войска на ливийско-египетскую границу для защиты Египта и Суэцкого канала. Основную часть своих морских сил Средиземного моря они сосредоточили в главной базе — Александрии. Эти силы были готовы не только защитить английские владения на Ближнем Востоке, но и в случае необходимости отправиться на Дальний Восток для усиления дальневосточной эскадры.

Соотношение сил на море

В короткий период от начала войны на Средиземном море до капитуляции Франции (10–21 июня 1940 г.) англичане и французы превосходили на этом театре противника в крупных кораблях, но уступали ему в легких силах. Соотношение сил на Средиземном море к началу войны показано в следующей таблице.

Классы кораблей	Союзники			Итальянцы
	англ. флот	франц. флот	ВСЕГО	
Линкоры и линейные крейсера	6	5	11	4{167}
Авианосцы	2	1	3	—
Авиатранспорты	—	1	1	—
Крейсера	2	7	9	7
Легкие крейсера	7	3	10	14{168}
Эсминцы и миноносцы	31	30	61	129{169}
Подводные лодки	18	25	43	115{170} [131]

В начале войны итальянцы имели значительное преимущество в численности авиации. Их 2350 самолетам первой линии англичане могли противопоставить около 300 самолетов берегового базирования первой линии, столько же самолетов резерва и 160 самолетов авианосной авиации. Однако в боях на море итальянцы использовали свою авиацию только при крайней необходимости, но и в этих случаях она действовала, как правило, малоэффективно, а иногда просто мешала своим морским силам.

Разведка в морском направлении возлагалась на 15 эскадрилий самолетов типа CZ-501, которые еще до войны считались устаревшими, тихоходными, с малым радиусом действия. Подготовка экипажей самолетов-разведчиков была крайне низкой. Часто воздушная разведка принимала свои корабли за корабли противника, катера — за крупные боевые корабли, транспорты — за линкоры, места нахождения кораблей определялись с ошибками в десятки миль.

У англичан, использовавших для обеспечения боевых действий на Средиземном море авианосную авиацию, тактическая разведка была организована лучше. Они, как правило, упреждали итальянцев в нанесении предварительных ударов, лучше корректировали артиллерийский огонь и прикрывали корабельные соединения с воздуха.

Война опровергла предвоенные итальянские взгляды о непригодности авианосцев для ограниченных морских театров. Ряд боевых столкновений с английскими силами в Средиземном море привел итальянский морской штаб к заключению о необходимости в современных условиях постоянного истребительного прикрытия для флота. Принимается решение переоборудовать в авианосцы 7 дизельных лайнеров типа «Рома» (32 582 брт). Однако ни один из них до конца войны в строй не вступил.

К началу войны у итальянцев оставалось на Средиземном море всего 63 подводные лодки, из них 4 были переоборудованы для действий подрывников-диверсантов. Подавляющую часть лодок составляли малые. Отсутствие на них бесследных торпед отрицательно сказалось на их действиях.

Базирование морских сил на театре

Физико-географическая особенность Средиземного моря, состоящая в разделении его «сицилийской узкостью» на два больших бассейна, а также система базирования сторон наложили отпечаток на характер использования противниками своих морских сил. Восточную часть моря контролировал английский флот, сосредоточенный в Александрии, а западную часть — французский флот, базировавшийся на Тулон.

До начала войны Англия, обладавшая ключевыми позициями в Средиземном море (Гибралтар и Суэцкий канал), без [132] борьбы добилаcь изоляции Италии. С падением Франции англичане оказались вынужденными принять на себя защиту обоих районов моря, поэтому в июле 1940 г. они разделили свой Средиземноморский флот на Восточную эскадру (5 линкоров, 2 авианосца, 10 крейсеров, 26 эсминцев и 12 подводных лодок) и Западный отряд, усиленный кораблями из баз Англии (линейный крейсер, авианосец, 5 крейсеров, 10 эсминцев и 6 подводных лодок) [\[171\]](#).

Базируя основные силы флота на Александрию, а не на о. Мальта, англичане стремились не только вывести его из-под удара итальянской авиации, но и приблизить к Суэцкому каналу — «ключу» к их владениям на Ближнем Востоке. Кроме Александрии английский флот имел в восточной части Средиземного моря базы Фамагуста (о. Кипр) и Хайфа (малоазиатское побережье) с нефтепроводом из Моссульского нефтяного района. До падения о. Крит (30 мая 1941 г.) англичане располагали греческими базами в Эгейском море.

В западной части моря англичане имели первоклассную крепость и базу Гибралтар, расположенную в 990 милях от о. Мальта и в 720 милях от ближайших итальянских аэродромов на о. Сардиния. Таким образом, владея выгодными позициями в Средиземном море и сосредоточив в них значительную часть морских сил, англичане добились выгодного для себя оперативного режима на театре.

Италия имела сильную позицию в центральной части моря с широкой системой баз на своей материковой территории (Генуя, Специя, Ливорно, Неаполь, Таранто, Венеция, Пола) и на островах Сицилия (Трапани, Аугуста, Мессина и Катания), Сардиния (Кальяри) и Пантеллерия, в Ливии (Триполи, Бенгази и Тобрук), а также авиационные базы и базы легких сил на Додеканезских островах.

Тунисский пролив (между о. Сицилия и североафриканским побережьем) с глубинами в среднем около 300 м, позволявший использовать минное оружие, малые расстояния от берегов, широкая сеть аэродромов на Сицилии и Сардинии, выгодное стратегическое положение о. Пантеллерия с базой торпедных катеров и аэродромом и уход большей части морских сил противника с о. Мальта обеспечивали благоприятные условия для действий итальянских легких сил на коммуникациях Англии в центральной части моря. Однако блестящие возможности их взаимодействия с авиацией, минными заграждениями и береговой артиллерией были использованы в незначительной степени.

Узкий глубоководный Мессинский пролив, отделяющий Сицилию от Апеннинского полуострова, позволял осуществлять [134] быстрый маневр морскими силами Италии между базами Ионического и Тирренского морей для нанесения мощных и внезапных ударов по английским коммуникациям к западу или востоку от о. Мальта.

Задачи флотов Англии и Италии

Несмотря на большую уязвимость своей коммуникации, отказаться полностью от перевозок в Средиземном море англичане не могли, так как надо было обеспечить питание своей 8-й армии в Египте и сил на о. Мальта. Важными на протяжении всей войны оставались и перевозки ближневосточной нефти, которая по нефтепроводам перекачивалась из Мосульско-Киркукского района к портам Триполи (Ливан) и Хайфа, откуда танкерами перевозилась в Суэц и далее в Англию. Защита этих перевозок, пресечение морских сообщений противника с Ливией, содействие операциям 8-й армии составляли задачи английского флота в Средиземном море с началом войны [{172}](#).

Задачи итальянского флота в Средиземном море были сформулированы начальником его главного штаба адмиралом Каваньяри 1 июня 1940 г.: «...оборонительные действия в восточном и западном направлениях; надежный контроль Сицилийского пролива» [{173}](#).

Таким образом, действия на коммуникациях противника и защита своих морских сообщений были главными задачами для обоих флотов. Война подтвердила это.

Начало военных действий на Средиземном море и в Северной Африке Значение о. Мальта

Военные действия на Средиземном море начались ударами итальянской авиации по о. Мальта, занимающему выгодную стратегическую позицию в фокусе итальянских коммуникаций на Средиземном море и в центре английской коммуникации Гибралтар — Порт-Саид, протяженностью почти 2 тыс. миль. Вплоть до 1935 г. англичане использовали этот остров в качестве главной базы своего флота, от которой они были вынуждены отказаться из-за постоянной угрозы ударов авиации противника. Но на протяжении всей войны Мальта служила воздушной базой, так как до занятия союзниками Северной Африки это был единственный район, откуда можно было осуществлять авиационное прикрытие конвоев в центральной части моря, а после потери англичанами греческих аэродромов и оттеснения их к границам Египта только с ее аэродромов можно было вести активные [\[135\]](#) действия против Италии. Кроме того, Мальта служила промежуточной авиационной базой между Англией и Ближним Востоком, через которую были переброшены сотни самолетов.

Итальянское морское командование, считавшее одной из важнейших задач своего флота достижение господства в Сицилийском проливе, правильно оценивало стратегическое значение о. Мальта. «...Захват Мальты, — отмечалось в одном из документов главного штаба итальянского флота в конце 1938 г., — является неременной предпосылкой для любой сколько-нибудь серьезной операции в Северной Африке, так как попытка изоляции этого острова только путем его блокады с моря и атак с воздуха не достигнет цели, потому что противник всегда может легко восполнить потери в самолетах путем постоянной переброски новых сил с других баз» [{174}](#). Но эта точка зрения не нашла поддержки у верховного командования Италии в начале войны, когда Мальта была почти беззащитной: на четырех аэродромах для колесной авиации (Халь-Фаре, Та-Венеция, Микабба-Лукка и Сафи) и базе гидросамолетов в Калафране находилось всего 4 самолета типа «Гладиатор» и несколько зенитных орудий. Поначалу итальянское верховное командование рассчитывало получить Мальту без борьбы, в результате разгрома Англии в Западной Европе, затем оно надеялось обезвредить остров ударами с воздуха. Когда и этот расчет оказался несостоятельным, в Италии стали планировать и готовить операцию по захвату Мальты (операция «Геркулес») и только изменившаяся обстановка на других фронтах помешала ее выполнению.

Атаки о. Мальта (в основном гавани Ла-Валетта и аэродромов Халь-Фаре и Микабба-Лукка) начались с 11 июня 1940 г. и велись группами от 6 до 30 самолетов. До конца года бомбардировщики сделали 403, истребители 666 самолето-вылетов и сбросили на остров 283 т бомб^[175], которые причинили незначительный ущерб, но заставили англичан укрыть под землей наиболее важные объекты обороны. Всего за время войны на острове было вырыто 21 км тоннелей^[176].

Английское командование принимало меры для создания на Мальте сильной авиагруппы. Первые 12 истребителей типа «Харрикейн» доставил из Гибралтара авианосец в августе 1940 г. Вторую партию самолетов постигла неудача: из-за неучета встречного восточного ветра из 14 «Харрикейнов» 9 не дотянули до о. Мальта и упали в море. К началу 1941 г. на острове находились: отряд истребителей типа «Харрикейн» (21–25 самолетов), отряд бомбардировщиков типа «Свордфиш», [136] эскадрилья тяжелых бомбардировщиков типа «Веллингтон» и две эскадрильи разведывательной авиации, в том числе авиаэскадрилья стратегической разведки из летающих лодок типа «Сандерленд». Такая группировка создавала реальную угрозу итало-германским перевозкам в Средиземном море, поэтому гитлеровцы, перебазировав на этот театр свою авиацию, поставили перед ней задачу подавить английскую авиацию на Мальте.

Действия англичан против французского флота

После капитуляции Франции соотношение морских сил на Средиземном море изменилось в пользу государств оси. Английский флот, правда, не уступал итальянскому в крупных кораблях и мог даже превосходить его в этом за счет пополнения из баз метрополии. Однако такое положение могло резко измениться, если бы французский флот или значительная его часть попала к немцам. Английское правительство не удовлетворяли заверения Петэна и Лавала в том, что флот Франции не будет передан противнику, и оно стало предпринимать меры для захвата французского флота., а в случае невозможности — уничтожения его. 3 июля 1940 г. все находившиеся в английских базах французские корабли захватили вооруженные отряды.

Одновременно Гибралтарский отряд кораблей (отряд «Н») напал с этой же целью на французскую базу близ Орана Мерс-эль-Кебир (операция «Катапульта»). В момент нападения в базе находились 2 старых линкора, 2 линейных крейсера, авиатранспорт, несколько эсминцев и вспомогательных судов. Оборона Мерс-эль-Кебира была слабой: по крупным кораблям могла вести огонь лишь одна четырехорудийная 152-мм батарея, вход в гавань защищали несколько слабых батарей 102–120-мм калибра и прикрывали боны и минное заграждение против подводных лодок и катеров. Корабли находились в небольшой гавани размером менее одной квадратной мили и не имели условий для маневра и расседоточения. Команды их, деморализованные поражением Франции, были почти небоеспособны.

Вся несложная система обороны Мерс-эль-Кебира, диспозиция в нем кораблей и моральное состояние их экипажей были хорошо известны английскому командованию, поэтому операция не потребовала от него длительной подготовки. В состав отряда «Н» были включены линкоры «Вэлиант» и «Резолюшн», линейный крейсер «Худ», авианосец «Арк Ройял», 2 легких крейсера и 11 эсминцев. Чтобы предотвратить неожиданный выход французского флота, авианосные самолеты поставили у базы банку из 5 мин. После отказа французского командующего адмирала Жансуль либо разоружить и сдать флот, либо увести его в Америку английские корабли с дистанции 86 каб. открыли артиллерийский огонь, который корректировали авианосные [137] самолеты. Пеленг стрельбы был избран с таким расчетом, чтобы высокие стены форта Мерс-эль-Кебир мешали французам

наблюдать за английскими кораблями и падением своих снарядов. Кроме того, стоявшие близко один от другого французские линкоры на этом пеленге створились и не могли вести огонь всей артиллерией. Довольно точный огонь по английскому отряду вела береговая батарея, но ввиду своей слабости она не могла причинить серьезных повреждений тяжелым кораблям, а легкие вышли из-под ее обстрела. Находившаяся на ближайших аэродромах французская авиация не приняла участия в отражении нападения. Не было организовано и взаимодействие между кораблями и береговыми батареями, поэтому эффективность огня последних равнялась почти нулю. Англичане потопили линкор «Бретань» и эсминец. Линкор «Прованс», линейный крейсер «Дюнкерк» и авиатранспорт получили тяжелые повреждения. Только одному линейному [138] крейсеру «Страсбург» и 5 эминцам, несмотря на атаки английских самолетов-торпедоносцев, удалось прорваться в Тулон. Французские зенитные батареи сбили 5 английских самолетов.

Таким образом, в базах Южной Англии, в Александрии, Мерс-эль-Кебире и Дакаре, на который они напали 8 июля 1940 г., англичане захватили 3 линкора, 8 крейсеров, 8 эминцев, несколько подводных лодок и более 200 малых кораблей. 3 линкора были выведены из строя. Французское командование не ожидало нападения на свои базы и не готовилось к его отражению. В ходе переговоров с англичанами оно заботилось прежде всего о подготовке своих кораблей к прорыву в базы Франции, а не к бою с английским флотом. Генерал де Голль, выступая по лондонскому радио, заявил, что «французские корабли уничтожены не в честном бою»^[177].

При уничтожении французских кораблей в Мерс-эль-Кебире главный удар по ним наносила корабельная артиллерия; авиация обеспечивала закупорку выхода из базы минами и корректировку артиллерийского огня. При выходе кораблей из базы авиация имела задачу атаками снизить их скорость хода и тем обеспечить уничтожение их линейными силами. Обращает внимание избранный пеленг стрельбы, сводивший почти на нет возможности французской корабельной артиллерии. Однако при выборе этой позиции стрельбы не учитывалась вероятность прорыва кораблей противника из базы. Расчет на запугивание противника демонстративной постановкой пяти мин на выходе из базы не оправдался.

Развитие событий в Африке и на Балканах

Развязывая войну на Средиземном море, фашистская верхушка Италии полагала, что владения в этом районе поверженных противников Германии на Западе сами падут к ее ногам. Однако капитулировавшая Франция отказалась признать Италию победительницей в войне, а Гитлер отклонил притязания своих итальянских сообщников на французские владения в бассейне Средиземного моря и в Северной Африке. И хотя итальянские войска были сосредоточены в Киренаике и Триполитании задолго до начала войны, командование их не торопилось с вторжением в Египет. Оно выжидало кульминационных событий в Западной Европе. Муссолини 17 июля, а затем 27 августа докладывал Гитлеру о том, что итальянские силы начнут наступление в Северной Африке одновременно с высадкой немецких войск в Англию. Когда 13 сентября 1940 г., т. е. через 3 с лишним месяца после объявления войны, итальянцы развернули наступление на Египет, англичане успели доставить сюда индийские войска и танковые части из Англии, а также войска с Ближнего и Среднего Востока. Правда, и в этом случае [139] итальянцы имели примерно трехкратное превосходство в силах^[178].

Англичане с началом наступления противника, почти не оказывая сопротивления, отошли на 100 км от египетской границы на заранее подготовленные рубежи в районе Мерса-

Матрух. В свою очередь итальянцы, заняв 16 сентября Сиди-Баррани, неожиданно остановились и начали создавать оборону. В декабре 1940 г., воспользовавшись их бездействием, 2 английские дивизии предприняли атаку «с ограниченной целью». Итальянцы обратились в паническое бегство вдоль приморской дороги. Введя в действие резервы, англичане преследовали противника до Эль-Агейлы. Но так как итальянцы терпели поражение одновременно и на балканском фронте в Греции, английские империалисты решили воспользоваться этим и создать там стратегический плацдарм, опираясь на который, захватить в подходящий момент весь Балканский полуостров. Это спасло итальянские войска от полного разгрома в Северной Африке. Итальянцы потеряли здесь развернутую ранее в Киренаике 80-тысячную армию, потери англичан составили убитыми 133, ранеными 387 человек^{179}.

Одновременно итальянские фашисты терпели неудачи и в Восточной Африке. Сосредоточенная ими здесь к началу войны 200-тысячная армия в июле 1940 г. перешла в наступление на позиции, обороняемые английскими войсками, насчитывавшими около 16 тыс. человек^{180}. К январю 1941 г. британское командование увеличило состав своих войск в Восточной Африке до 10 дивизий. 2 из них развернули наступление на итальянские позиции в Эфиопии и Итальянском Сомали с севера, из Судана, и 3 — с юга, из Кении. Не встречая сопротивления, продвигаясь в условиях бездорожья со средней скоростью 35 миль в день^{181}, англичане в течение трех месяцев заняли огромные территории Восточной Африки. 4 апреля они вошли в Аддис-Абебу, а 18 мая в районе Амба-Алага (400 км к северу от Аддис-Абебы) остатки итальянских войск капитулировали.

После всех этих провалов Муссолини обратился за помощью к Гитлеру. 19 января 1941 г. в Зальцбурге было достигнуто соглашение о переброске немецко-фашистских войск в Северную Африку. До этого, в конце декабря 1940 г., на аэродромы Сицилии был переброшен из Западной Европы 10-й [140] корпус пикирующих бомбардировщиков (50 истребителей Me-110, 250 пикирующих бомбардировщиков Ю-87 и Ю-88 и несколько разведывательных самолетов)^{182}. Вскоре Гитлер принял решение о вторжении в Югославию и Грецию.

Вторжение германских вооруженных сил на Средиземноморский театр сопровождалось усилением борьбы за морские коммуникации этого района.

Характеристика средиземноморских коммуникаций и зависимость от них воевавших государств

Перед войной Средиземное море являлось одним из важных международных торговых путей, уступавших по масштабам перевозок только Атлантическому океану. Это обуславливалось исторически сложившимся укладом средиземноморских государств и их географическим положением, климатическими условиями театра, обеспечивающими морские перевозки в течение круглого года, наличием богатейших запасов стратегического сырья на прилегающих к Средиземному морю территориях, слабой сетью железных и шоссейных дорог из-за преобладания горного рельефа, политикой империалистических государств, направленной на усиление эксплуатации и ограбление колониальных и полуколониальных государств Средиземноморья, и, наконец, самим географическим положением моря, являющегося связующим звеном между тремя континентами — Европой, Азией и Африкой.

Коммуникации за Средиземном море подразделялись на три группы: прибрежные, поперечные — из Европы в Африку и продольные — с востока на запад и обратно. Важнейшими среди них, особенно после постройки Суэцкого канала, были последние, так

как по ним шли основные потоки стратегического сырья, войск и техники. И это понятно: путь из Александрии и Ближнего Востока вокруг Африки в Европу почти в 4 раза длиннее, чем через Средиземное море, а путь из Индии в Европу вокруг Африки на 4 тыс. миль длиннее, чем через Суэцкий канал. Прекращение перевозок через Средиземное море приводило к сокращению оборачиваемости тоннажа в 2–4 раза, замедляло сосредоточение сил в районах боевых действий, нарушало снабжение воевавших государств стратегическим сырьем. Даже незначительные перевозки резко увеличивали напряжение сил флота, связанного защитой коммуникаций. [141]

Перед войной для таких государств, как Англия, Франция, Италия и Голландия, Средиземное море являлось основным путем для связи с колониями в Африке, на Ближнем и Среднем Востоке. Только через наиболее крупные торговые порты Средиземного моря в 1938 г. прошло судов общим тоннажем свыше 105 млн. нетто тонн. Высокая зависимость средиземноморских государств от морских сообщений обуславливала их особенное внимание к этому театру военных действий. Больше других стран зависели от своих средиземноморских коммуникаций Англия и Италия, ставшие затем основными противниками на этом театре.

Для Англии Суэцкий канал являлся основным связующим звеном Тихого и Индийского океанов с Атлантикой. В 1938 г. через Суэцкий канал прошло 6127 судов^[183], перевезших около 29 млн. т грузов. В следующем — первом военном — году число судов, прошедших через Суэц, хотя и сократилось, но выражалось огромной цифрой — 5222 (до 25 млн. т грузов), из них на долю Англии приходилось 54,4%. Большое количество грузов англичане доставляли непосредственно из портов Средиземного моря, минуя Суэцкий канал. Значительная доля добываемой англичанами на Ближнем Востоке (в Иране, Ираке и Египте) нефти перерабатывалась на месте (в Абадане, Хайфе, Суэце) и доставлялась в Англию в виде нефтепродуктов. Из Туниса, Алжира, Судана и других средиземноморских стран в Англию доставлялось сырье и продовольствие, в том числе (по состоянию на 1937 г.) хлопка — 21,2%, железной руды — 20% английского импорта.

В общей сложности перед войной по Средиземному морю Англия перевозила свыше 90% потребляемого ею каучука, 100% джута, 85% магнезии, 33% хлопка, 27–28% меди и железной руды, 19% нефти и большое количество других видов стратегического сырья и продовольствия.

Италия с ее скудными экономическими ресурсами вынуждена была ввозить перед войной ежегодно до 15 млн. т различных грузов, половину из них составляло стратегическое сырье. Только нефти, которой Италия почти не имеет, она ввозила ежегодно до 3 млн. т (95% потребности)^[184]. Кроме нефти Италия ввозила почти 100% хлопка, меди, кокса и коксующихся углей, 95% леса и целлюлозы, 50% железной руды и железного [142] лома, 60% шерсти. 90% этих грузов шли морем и только 10% — через сухопутную границу. «...Государства, не обладающие выгодным для мировой торговли положением и не располагающие достаточными природными ресурсами на собственной территории, — писал в связи с этим до войны вице-адмирал Джамберардино, — заинтересованы в том, чтобы война была непродолжительной и решающей»^[185]. Таким государством он не без основания считал прежде всего Италию.

Однако значение средиземноморских коммуникаций для воюющих государств не ограничивалось только областью их экономики. Военские перевозки здесь, как ни на одном другом театре в ходе войны, играли первостепенную роль. Так, например, без постоянной доставки морем в Ливию продовольствия и вооружения немецко-итальянские войска не смогли бы вести там боевые действия. Нарушение коммуникаций абиссинской

группировки итальянских войск привело к тому, что даже при очень ограниченных действиях она через несколько месяцев израсходовала все свои запасы и «растаяла». Несколько раз из-за блокады о. Мальта его английский гарнизон находился на грани капитуляции, хотя противник и не делал попыток захватить остров. Снабжавшаяся из Англии 8-я армия была вынуждена по этой причине по 5–6 месяцев готовить наступательные операции в Египте против незначительных сил противника.

Таким образом, необходимость постоянного подвоза боевой техники и войск повысили значимость морских коммуникаций, а следовательно, и роль флота на Средиземном море во время второй мировой войны. Практически до начала Великой Отечественной войны степень уязвимости морских коммуникаций воюющих сторон оказывала наиболее сильное влияние на ход военных действий в Африке.

Действия итальянских сил на коммуникациях в 1940 г.
Действия сторон перед началом войны

Вскоре после начала войны в Европе англичане увеличили состав своих легких сил в Средиземном море для защиты судоходства в случае предполагаемого прорыва сюда немецких подводных лодок. Но поскольку этого не произошло, английское адмиралтейство отозвало из Средиземного моря часть морских сил и до 10 июня 1940 г. транспорты ходили без охранения. Воспользоваться этим гитлеровцы не могли из-за нехватки подводных лодок. [143]

В первых числах июня, т. е. до начала войны, итальянцы начали оборонительные минные постановки у своих баз и на английских путях в Тунисском проливе. 6 июня Италия объявила опасной для плавания 12-мильную зону у своих берегов [\[186\]](#). Всего в ходе войны между Сицилией и тунисским берегом было выставлено около 11500 мин [\[187\]](#). Хотя здесь погибло несколько транспортов и боевых кораблей англичан, в целом эти значительные по масштабам минные постановки не сыграли заметной роли в нарушении морских перевозок вследствие малой живучести заграждений из якорных мин (к тому ж» старых конструкций с контактным взрывателем), слабой маскировки фарватеров в минных полях для прохода своих кораблей и отсутствия целеустремленного планирования ударов легких сил и авиации для более результативного использования минных заграждений.

Ограничение судоходства

Англия после объявления ей войны Италией отказалась от средиземноморских коммуникаций как путей для перевозки стратегического сырья с Ближнего, Среднего и Дальнего Востока. Она стала доставлять его морским путем вокруг Африки. По Средиземному морю перевозилось лишь питание для армии в Египте и на о. Мальта.

С самого начала войны на морских сообщениях между Гибралтаром и Александрией и между Италией и Ливией, где обе стороны периодически осуществляли оперативные перевозки, борьба не носила такого систематического характера, как в Атлантике, а обычно выливалась в отдельные операции по защите своих коммуникаций. В Адриатическом и Тирренском морях, а также в восточной части Средиземного моря, т. е. в изолированных или удаленных районах театра, где в течение всей войны или на отдельных ее этапах воюющие стороны систематически перевозили сырье, войска и боевую технику, защита этих перевозок осуществлялась в порядке повседневной оперативной деятельности.

23 июня 1940 г. через Тунисский пролив в Александрию прошел первый английский конвой. Система конвоев на Средиземном море просуществовала почти до конца войны. При этом вплоть до 1943 г. даже для проводки небольшого конвоя (3–5 транспортов) англичане, учитывая наличие в базах центральной части моря крупных сил противника, организовывали операции с участием, как правило, основных сил своего средиземноморского флота. На наиболее опасном участке маршрута между меридианами Сардинии и Мальты (около 350 миль), [144] покрываемом быстроходными транспортом не менее чем за 24 часа, конвои могли атаковать авиация, легкие силы (из баз на островах Сицилия, Сардиния и Пантеллерия) и подводные лодки противника. В этом районе не исключались атаки и тяжелых кораблей итальянского флота. Учитывая это, англичане приняли следующую организацию перевозок, которая без больших изменений существовала длительное время. Прибывающий из Англии конвой выходил из Гибралтара на Мальту. В это время авиация с гибралтарского аэродрома в пределах радиуса своего действия (до 600 миль) вела противолодочное патрулирование и поиск подводных лодок противника; разведывательная авиация с о. Мальта усиливала разведку итальянских баз, Тунисского пролива и района между Сицилией и Сардинией, чтобы установить выход итальянского флота и изменение его дислокации. В районе движений конвоя разведку вели самолеты авианосца (из состава отряда оперативного прикрытия) на удалении 120–130 миль впереди по курсу конвоя и 50–60 миль на его флангах. У баз противника, и в первую очередь у островов Сардиния и Сицилия и в южной части Апеннинского полуострова, заранее разворачивались подводные лодки с целью оперативной разведки и нанесения ударов по выходящим силам итальянского флота. Иногда подводные лодки патрулировали на фланге конвоя, севернее отряда оперативного прикрытия. Одновременно авиация с мальтийских аэродромов наносила удары по итальянским силам в базах. Кроме непосредственного охранения конвой в море прикрывал отряд тяжелых кораблей (оперативное прикрытие), вышедший обычно из Гибралтара на несколько часов позже. Догнав конвой на следующие сутки, этот отряд держался на курсовом угле 20–30° к северу от него на расстоянии 30–40 миль, чтобы наряду с прикрытием конвоя от удара надводных кораблей защищать его истребительной авиацией авианосца. В восточную часть моря для отвлечения внимания противника от конвоя выходила Александрийская эскадра в составе линкоров, авианосцев, крейсеров и эсминцев.

При переходе конвоя с о. Мальта на восток задачу отряда оперативного прикрытия принимала на себя Александрийская эскадра, которая занимала позицию севернее транспортов, но на их кормовых курсовых углах, чтобы удерживаться между итальянскими базами и конвоем. Гибралтарский отряд в это время возвращался в свою базу. Для боя в море на авианосцах отрядов оперативного прикрытия находились в готовности группы торпедоносцев и бомбардировщиков, а также самолетов-корректировщиков.

Кроме выделения сил для прикрытия конвоев в море англичане принимали меры по их маскировке. Несмотря на ограниченные возможности, каждому конвою определялись свои маршруты. Для обмана неприятельской разведки транспорты, [145] выходя из Гибралтара, следовали на запад — в Европу, а с наступлением темноты поворачивали на обратный курс [\[188\]](#). Однако этот маневр едва ли мог играть существенную роль, так как противник обычно вскоре после выхода конвоя из Гибралтара начинал усиленную воздушную разведку на его пути в Средиземное море.

В Средиземном море конвои прижимались к африканскому берегу, а при проходе Тунисским проливом каждый раз резко изменяли свой курс: в одном случае шли севернее

о. Пантеллерия, в другом — южнее этого острова. Такая смена маршрутов не позволяла противнику заранее концентрировать свои силы в определенном районе для ударов по конвою, равно как и ставить мины на его пути.

Вследствие малой активности итальянского флота избранная англичанами организация обеспечивала проводку конвоев, но требовала высокого напряжения Средиземноморского флота. Так, с 10 июня по 10 ноября 1940 г. его силы 16 раз выходили в центральную часть моря (в среднем по 3 выхода в месяц), каждый выход занимал от 3 до 7 суток. Для обеспечения проводки своих конвоев англичане, кроме того, усиливали удары по итальянским коммуникациям. В свою очередь итальянцы предприняли в 1940 г. две попытки противодействовать крупными надводными силами английским перевозкам. Обе эти попытки привели к боевым столкновениям.

Бой у м. Пунто-Стило 9 июля 1940 г.

С 5 по 8 июля 1940 г. в Ла-Валетта (о. Мальта) были сформированы 2 конвоя: в составе первого — 3 быстроходных транспорта (скорость 13 узл.), второй — из 4 транспортов (скорость 9 узл.). Оперативное прикрытие конвоев от Мальты до Александрии обеспечивала Александрийская эскадра в составе 3 линкоров типа «Куин Элизабет», авианосца «Игл», 5 легких крейсеров и 16 эсминцев.

7 июля эскадра вышла к Мальте. Обнаруженная в море, она днем 8 июля в районе между о. Крит и Тобруком была атакована итальянскими бомбардировщиками, которые повредили крейсер «Глостер». На следующее утро воздушная разведка донесла об обнаружении в 100 милях к северо-западу от Бенгази шедших курсом на север итальянских кораблей [\[189\]](#). Это была итальянская эскадра, возвращавшаяся из ливийских портов в базы Италии после сопровождения конвоя. Эскадра состояла из линкоров «Кавур» и «Чезаре», 6 крейсеров, 12 легких крейсеров и 24 эсминцев.

Таким образом, Александрийская эскадра имела количественное [\[146\]](#) и качественное превосходство в линкорах [\[190\]](#), но значительно уступала противнику в количестве крейсеров и эсминцев. Большое преимущество англичан состояло и в наличии авианосца «Игл», авиация которого не только прикрывала корабли с воздуха и вела разведку, но и наносила удары по итальянской эскадре. Однако это преимущество могло быть легко ликвидировано итальянской авиацией, поскольку события развернулись в 70–80 милях от берегов Италии.

Стремясь перехватить противника до его подхода к базам, Александрийская эскадра увеличила ход. Самолеты типа «Свордфиш» с авианосца «Игл» около 14 час. нанесли безрезультатный удар по итальянским кораблям.

В 15 час. 50 мин. главные силы сторон пришли на дистанцию артиллерийского боя. В это время у англичан традиционно впереди по курсу строем фронта шел разведывательный отряд из 5 легких крейсеров, за ними — передовой отряд (линкор «Уорспайт» в охранении 5 эсминцев), затем — главные силы — линкоры «Малайя» и «Ройял Соверен», авианосец «Игл» и 11 эсминцев. Итальянцы имели два передовых крейсерских отряда и главные силы с линкорами и тяжелыми крейсерами. Иными словами, боевые порядки противников не отличались от тех, что были приняты в прошлых войнах [\[191\]](#). Правда, в них хотя и недостаточно твердо, но уже была включена авиация.

Принципы ведения боя полностью соответствовали предвоенным взглядам. Бой начался на дистанции 140 каб. на параллельных курсах. Разведывательный отряд английских

крейсеров был поддержан передовым отрядом. Против двух итальянских линкоров англичане имели один. Главные силы Александрийской эскадры находились еще за пределами дальности огня. Вскоре более точно стрелявшие англичане добились попадания тремя 150-мм снарядами в крейсер «Больцано», а линкор «Уорспайт» в 15 час. 57 мин. с дистанции 128 каб. поразил одним 381-мм снарядом линкор «Чезаре», отчего последний сбавил скорость хода до 18 узл. Во избежание потерь командующий итальянской эскадрой приказал эсминцам прикрыть отход ее главных сил к берегу дымзавесами и атаками сил противника. Атака итальянских эсминцев, предпринятая в 16 час., была отбита крейсерами и линкором «Уорспайт». В 17 час. 30 мин. англичане прекратили преследование итальянской эскадры, так как она подходила к своему берегу. [148]

В бою обе стороны применяли авиацию. Но атака английскими торпедоносцами в 16 час. 15 мин. крейсеров противника не дала результатов. Оказались безуспешными и многочисленные атаки итальянской авиации из-за очень низкой подготовки летчиков, которые не только не умели действовать против подвижных целей, но и не отличали свода кораблей от неприятельских. 17 раз итальянские летчики атаковали свои корабли, но также не добились попаданий.

Первый бой на Средиземном море показал, что вошедшая в боевые порядки сторон авиация из-за слабой подготовки для ударов по морским целям пока еще не изменила характера боя. Линкоры продолжали оставаться главной ударной силой.

Однако недостатки в предвоенной подготовке авиации *были* очевидны для обеих сторон. Особенно плохо была подготовлена итальянская авиация. Серьезные неудачи, постигшие ее в этом бою, стали причиной крупных конфликтов между командованием флота и авиации страны. Как отмечал в своих записках министр иностранных дел Чиано, «этот бой явился не столько столкновением между Италией и Англией, сколько между нашими моряками и летчиками». В целом тактическое искусство, показанное сторонами в этом бою, оставалось еще близким к уровню первой мировой войны.

Действия надводных сил на коммуникациях

В целях защиты судоходства на Средиземном море английское морское командование придерживалось наступательного характера ^[192]. Уже 11 июня 1940 г. английская эскадра в составе авианосца «Игл», линкоров «Уорспайт» и «Малайя», 5 крейсеров и свыше 10 эсминцев приблизилась к южному берегу Италии, но итальянский флот не принял ни этого, ни многих других вызовов англичан, стремившихся ослабить противника в бою. Морское министерство Италии, как отмечал немецкий адмирал Вейхольд, строго придерживалось принципа «fleet in being», поэтому каждый раз тщательно взвешивало, оправдает ли предполагаемый успех действий флота возможные потери его сил. Однако необходимость вынуждала итальянские корабли периодически выходить в море, что и приводило к боевым столкновениям.

Так, в 6 час. 27 мин. 19 июля 1940 г. английские эсминцы «Хайперион», «Хируорд» и «Айленс», проводившие поиск подводных лодок противника к северу от м. Спада (о. Крит), обнаружили легкие крейсера «Коллеони» и «Банде Нере», которые шли к о. Лерос (Додеканезские острова) через Антикитирский пролив. Последние начали преследование английских эсминцев и с дистанции 100 каб. открыли по ним огонь. Эсминцы, прикрываясь дымзавесами, стали отходить на северо-восток, [149] к дозорным крейсеру «Сидней» и эсминцу «Хэвок». Около 8 час. итальянские корабли обнаружили шедший навстречу им английский крейсер и, не приняв боя, легли на обратный курс. Через 24

минуты в машинное отделение «Коллеони» попал снаряд, и крейсер потерял ход. Вслед за тем в результате многочисленных попаданий артиллерийских снарядов и двух торпед «Коллеони» затонул. Получил повреждение и «Банде Нере», но ему удалось уйти от преследовавшего «Сиднея» в Тобрук [\[193\]](#).

В начале сентября англичане провели еще один конвой с боевой техникой и войсками из Гибралтара на о. Мальта и в Египет. В прикрытии конвоя находились линкор «Вэлиант», авианосец «Илластриес» и крейсера ПВО «Калькутта» и «Ковентри», которые должны были войти в состав Александрийской эскадры. Своевременно обнаружив конвой, итальянская эскадра, находившаяся в море, не атаковала его. Только авиация повредила транспорт, но он своим ходом дошел до Ла-Валетты. Для обеспечения перехода в восточной части моря самолеты с авианосцев «Илластриес» и «Игл» подавили авиацию противника на аэродромах о. Родос.

С 20 по 23 сентября и с 9 по 14 октября англичане провели в Египет еще два конвоя. Усиленный в августе 1940 г. новыми линкорами «Витторио Венето» и «Литторио» и прошедшими модернизацию линкорами «Дулио» и «Дория», итальянский флот продолжал придерживаться принципа «*flotta in potenza*» и действий против конвоев противника не предпринимал [\[194\]](#).

Действия итальянских подводных лодок и авиации

На Средиземном море, как и на других театрах, подводные лодки явились единственным родом сил, способным к систематическим действиям на коммуникациях. В начале войны Италия развернула свои лодки на английских путях в Атлантике, Средиземном и Красном морях. Из 63 лодок, оставленных в Средиземном море, боеспособных было не более 45. Скрытно развернуть их она не смогла и в период с 14 по 29 июня 1940 г. на переходе в восточную часть Средиземного моря потеряла от ударов сил ПЛО противника 6 лодок.

Из-за отсутствия в составе ВВС Италии морских дальних разведчиков подводные лодки широко использовались для ведения повседневной разведки на театре. Длительное пребывание у неприятельских берегов приводило к значительным потерям их. В целом результаты действий итальянских лодок на английских коммуникациях в Средиземном море оказались ниже их возможностей. Только в начале войны развернутые [\[150\]](#) заранее в восточной части моря, где англичане еще не ввели систему конвоев, лодки потопили несколько транспортов и, что было наиболее ощутимо для противника, 5 танкеров.

Действовали итальянские подводные лодки одиночно, позиционным методом и методом крейсерства в ограниченных районах. Эти методы были особенно не эффективны на коммуникации Гибралтар — Александрия, где англичане, действуя эпизодически, формировали быстроходные конвои, создавали усиленную противолодочную оборону, включавшую в себя нанесение ударов по базам подводных лодок, поиск лодок в районах их развертывания базовой авиацией, организацию непосредственного охранения транспортов в море. Несмотря на наличие слабых мест в противолодочной обороне конвоев (недостаточное непосредственное охранение, отсутствие на театре свободно маневрирующих поисково-ударных групп и бездействие авиации ПЛО ночью), она оказалась почти непреодолимой для одиночных итальянских лодок. Как правило, командиры лодок отказывались от атак конвоя, а когда предпринимали их, — часто терпели неудачи, что объяснялось отсутствием решительности и низкой тактической подготовкой подводников. Кроме того, в итальянском флоте отсутствовали бесследные торпеды, вследствие чего лодки при дневных атаках быстро обнаруживались по следу торпеды, а ночные атаки отработаны не были. К тому же в Средиземном море из-за

преобладания ясной погоды и высокой прозрачности воды (до 50–60 м) дневные перископные атаки вообще затруднены.

Наряду с надводными кораблями и подводными лодками итальянцы в 1940 г. делали попытки использовать против английских морских сообщений свою авиацию. Однако эти попытки сводились в тот период в основном к ударам бомбардировщиков по о. Мальта и, в частности, по кораблям и транспортам в гавани Ла-Валетта. Слепо придерживаясь доктрины Дуэ об универсальности бомбового вооружения самолетов, итальянцы не придавали никакого значения развитию минно-торпедной авиации и только в ходе войны приступили к созданию торпедоносной авиации, которая начала действовать в 1941 г. Малочисленные группы самолетов-бомбардировщиков с их устаревшей материальной частью, низкой подготовкой и морально-боевым духом летчиков, как правило, рассеивались истребителями с английских авианосцев, охранявших конвои.

Действия разнородных сил итальянского флота и авиации на морских сообщениях противника в 1940 г. не исходили из единого плана. В то время как англичане готовили операции по проводке наиболее ответственных конвоев, концентрируя для этой цели все свои силы, сосредоточенные в Средиземном море, и при необходимости усиливая их кораблями и авиацией из метрополии, итальянцы действовали малыми группами авиации. Их разнородные силы продолжали использоваться в [151] порядке повседневной деятельности, не взаимодействуя между собой. В результате создавались лишь незначительные помехи конвоям противника. Потери англичан на коммуникациях в этот период были ничтожными. Иначе говоря, итальянский флот оказался неподготовленным к решению одной из своих главных задач.

Операция английского флота по уничтожению итальянских сил в Таранто Обстановка накануне операции

15 октября 1940 г. Муссолини, боявшийся опоздать с захватом важных позиций на Балканах, принял решение о нападении на Грецию. Но это намерение противоречило захватническим устремлениям фашистской Германии. Гитлер потребовал немедленной встречи с Муссолини, рассчитывая заставить его отказаться от принятого решения. Однако дуче поставил своего германского партнера перед фактом начавшейся 28 октября 1940 г. итальянской агрессии в Греции. Англия, давние империалистические интересы которой на Балканах известны, немедленно предложила военную помощь Греции. Уже 30 октября английские войска высаживались в б. Суда (на о. Крит), а в первых числах ноября на греческие аэродромы перебазировалась британская авиация. Теперь у англичан появилась еще одна коммуникация — Египет — Греция, по которой предстояло перевозить войска и боевую технику. Однако с вступлением в строй новых итальянских кораблей соотношение сил на море становилось менее благоприятным для английского флота, напряжение которого и без того было высоким. Ослабить это напряжение можно было, уничтожив сосредоточенные в Таранто итальянские корабли, к чему уже давно готовился английский флот.

Оборона Таранто

Оборона Таранто, хотя и предусматривала отражение авиационных ударов противника, была слабой. Зенитные батареи более надежно прикрывали подходы к базе с моря. Места стоянки кораблей защищали от самолетов аэростаты заграждения. Крейсера на рейде находились за противоторпедной сетью, но она перекрывала глубину только до 7 м, тогда как английские авиационные торпеды были рассчитаны на глубину до 12 м и имели кроме ударного магнитный взрыватель [\[195\]](#). У итальянских линкоров, стоявших в районе

глубин 20–25 м, отсутствовала и индивидуальная, и групповая защита от торпедного оружия. [152]

К началу операции в Таранто находились все основные силы итальянского флота, при этом миноносцы и вспомогательные корабли стояли как в мирное время — борт о борт у стенки. Плотность расположения на рейде остальных кораблей была такова, что ведение ими огня по кораблям противника или по низко летящим самолетам неминуемо вело к поражению своих же кораблей. Поэтому часть стоявших на рейде кораблей не привлекалась к ПВО базы. Задымление базы отработано не было [\[196\]](#). Диспозиция кораблей, как и вся организация ПВО базы, не отвечала требованиям обороны стоянки флота.

Подготовка к операции

В ходе начавшегося в августе 1940 г. планирования операции англичане систематически вели воздушную разведку Таранто. Они установили систему обороны кораблей в базе, которая оставалась почти неизменной, несмотря на регулярные полеты самолетов-разведчиков. Одновременно английское командование готовило летчиков, выделенных для нанесения удара по кораблям в Таранто. Эта подготовка слагалась из отработки взаимодействия самолетов-торпедоносцев и пикировщиков с самолетами-осветителями и изучения условий стоянки итальянского флота, системы обороны базы, диспозиции кораблей, основных ориентиров на подходах к базе и при выходе в атаку.

К 11 ноября разведывательная авиация выявила, что в Таранто находятся все 6 линкоров, 14 крейсеров и 27 эсминцев и миноносцев. Накануне удара самолет с авианосца «Илластриес» произвел аэрофотосъемку диспозиции кораблей на рейде, расположения противоторпедных сетей и аэростатов воздушного заграждения. При этом было установлено, что последние не прикрывают район стоянки со стороны города.

Организация сил и их задачи

Английские силы, принявшие участие в операции, были разделены на пять групп. Первая — ударная авианосная группа, состоявшая из авианосцев «Илластриес» и «Игл», 4 крейсеров и 4 эсминцев [\[197\]](#), — должна была решить главную задачу: нанести удар по итальянским кораблям двумя волнами самолетов с интервалом между ними в час. В каждой волне предполагалось иметь по 6 торпедоносцев, 4 пикирующих бомбардировщика и 2 самолета-осветителя. Однако, к началу операции из-за аварии во второй волне осталось 5 торпедоносцев, 2 пикировщика и 2 осветителя. Второй группе (4 линкора, 2 крейсера и 12 эсминцев) предстояло прикрывать ударную авианосную группу, находясь между ней и Таранто. На третью группу (3 крейсера и 2 эсминца) возлагался удар в ночь [\[153\]](#) атаки по итальянской коммуникации в Отранском проливе для отвлечения внимания противника. Разведка итальянских сил оставалась задачей группы самолетов с о. Мальта, а удар по сухим докам Таранто с целью исключения возможности ремонта поврежденных кораблей — задачей группы бомбардировщиков, базировавшихся на аэродромах Греции.

Развертывание сил

6 ноября Александрийская эскадра вышла в центральную часть моря, в целях маскировки развертывания англичане усилили движение своих судов на коммуникациях Майёта — Александрия, Порт-Саид — Греция, и в частности они организовали перевод монитора «Террор» из Ла-Валетты в б. Суда [\[198\]](#). Итальянцы, обнаружившие английский флот в

море, оценили этот факт как очередные действия по проводке конвоев. В ходе развертывания английских сил их истребители прикрытия сбили 8 самолетов-разведчиков, но и это не побудило итальянское командование принять решительные меры по выявлению сил и намерений противника.

Почти одновременно с Александрийской эскадрой из Гибралтара вышел отряд из линкора и 2 крейсеров. У Мальты эскадра и отряд соединились и направились в район операции, но для введения разведки противника в заблуждение корабли поначалу взяли курс на Александрию.

Тактическое развертывание английского флота для нанесения удара началось в 13 час. 10 мин. 11 ноября в точке 36°10' с. ш. и 18°30' в. д. отделением демонстративной группы, направлявшейся в Отранский пролив. Ударная авианосная группа в 18 час. взяла курс на о. Кефалония. До наступления темноты тактическое развертывание прикрывал усиленный наряд истребителей. Ударная авианосная группа заняла позицию в 40 милях к западу от м. Каббо (о. Кефалония), т. е. находилась на расстоянии около 170 миль от Таранто. Группа оперативного прикрытия маневрировала между Таранто и ударной авианосной группой.

Нанесение удара и отход

Атака кораблей в Таранто была запланирована на 23 часа с расчетом использовать яркое лунное освещение. При этом намечалось, что самолеты-торпедоносцы нанесут удар с запада и северо-запада, т. е. со стороны темной части горизонта, по находящимся на лунной дорожке линкорам. В это время пикирующие бомбардировщики отвлекут на себя средства ПВО.

Около 20 час. 40 мин. с авианосцев поднялась первая волна самолетов, которую итальянцы обнаружили только над своими кораблями. Самолеты-осветители сбросили осветительные бомбы, после чего пикирующие бомбардировщики со средних [154] высот стали пикировать на береговые объекты и цистерны с горючим, стремясь поджечь их. Когда внимание ПВО было таким образом отвлечено, самолеты-торпедоносцы с малой высоты атаковали линкоры. Уже в ходе атаки итальянская зенитная артиллерия открыла беспорядочную стрельбу, прожекторы до конца атаки так и не были использованы. Через 25 минут после ухода первой ударной группы начался второй налет, который был встречен более организованно.

Из 11 торпедоносцев, атаковавших в двух волнах, два были сбиты до сбрасывания ими торпед. Остальные сбросили торпеды в 400–1200 м от цели, причем отдельные самолеты снижались до высоты 10 м [199]. Пять из девяти сброшенных торпед попали в цель. Линкор «Кавур», принявший большое количество воды, через несколько часов затонул, линкор «Дулио» сел на грунт с дифферентом на нос. Новый линкор «Литторио», в который попало 3 торпеды, не затонул только из-за малой глубины в районе стоянки. Впоследствии все они были подняты, но потребовали длительного ремонта. Кроме линкоров бомбами [155] были повреждены крейсер и эсминец. Итальянский флот понес тяжелые потери.

Во время налета на Таранто третья группа встретила ночью в Отранском проливе конвой из 4 транспортов и 2 миноносцев; один из транспортов конвоя был потоплен. Командир группы отказался от преследования и полного разгрома конвоя, так как имел не подтвердившиеся позже сведения о намерении итальянского флота в эту ночь обстрелять Корфу, что могло бы привести к встрече с превосходящими силами. Удар по докам

Таранто из-за опасения большого противодействия итальянских истребителей не состоялся.

К полудню 12 ноября отряд оперативного прикрытия в точке 36° с. ш. и 20°08' в. д. соединился с ударной и демонстративной группами. Итальянцы в течение всего дня искали английскую эскадру, но так как в разведку высылались одиночные самолеты, имевшие низкие тактико-технические данные, то три из них, в разное время приближавшиеся к эскадре, были сбиты истребителями авианосца, не успев донести о местонахождении английских кораблей.

Выводы

Уничтожение кораблей противника в его базе Таранто явилось новым видом боевого использования авианосной авиации, выдвинутым опытом борьбы в Средиземном море. Операция проводилась англичанами с целью обеспечения своих коммуникаций от ударов надводных кораблей противника. Вместе с тем оперативное развертывание сил маскировалось действиями флота по проводке своих конвоев.

Главный удар наносили незначительные силы самолетов-торпедоносцев, основной же состав корабельных сил выполнял задачу обеспечения. Успех удара предопределили и тщательная подготовка к операции, и беспечность итальянского командования. Корабли, стоявшие в базе, не имели надежной защиты и в течение длительного времени не меняли диспозиции. Скуденность линкоров в базе при отсутствии надежной индивидуальной и групповой защиты значительно облегчила задачу английской авиации.

Обращает внимание тот факт, что, несмотря на участие в операции почти всего английского флота Средиземного моря, к нанесению главного удара была привлечена малочисленная группа авианосной авиации. Если бы в этой обстановке ударная группа была усилена самолетами с аэродромов Греции и о. Мальта, итальянский флот понес бы более тяжелые потери.

Успех операции позволил англичанам выделить из состава своего флота в Средиземном море 2 линкора для обороны атлантических конвоев.

Операция, вскрыв большие возможности использования авианосной авиации, явилась толчком к широкому привлечению авианосцев для ударов по базам и береговым объектам. [156]

Спустя 2 месяца японцы, опираясь на опыт этой операции, приступили к планированию, а в декабре 1941 г. осуществили более крупный удар авианосной авиации по американскому флоту в Пёрл-Харборе.

Военные действия на море в конце 1940 г.

Бой у Сардинии 27 ноября 1940 г.

После успешного нападения на Таранто линкор «Рэмиллис», крейсера «Беруик» и «Ньюкасл» и 5 эсминцев из состава Александрийской эскадры должны были вернуться в Гибралтар для усиления отряда «Н», который прикрывал конвои не только в западной части Средиземного моря, но и при необходимости в Атлантическом океане. На рассвете 27 ноября этот отряд прошел Тунисский пролив. Навстречу ему из Гибралтара на о. Мальта двигался быстроходный конвой из 3 транспортов и кораблей охранения. В оперативном прикрытии конвоя находились авианосец «Арк Ройял», линейный крейсер

«Ринаун», крейсера «Шеффилд», «Манчестер» и «Саутгемптон» и 7 эсминцев. Все эти корабли были обнаружены итальянской разведкой, а первый отряд безуспешно атакован в Тунисском проливе миноносцами. Стремясь уничтожить один из английских отрядов, итальянцы вывели свою эскадру к югу от о. Сардиния, в район, расположенный в непосредственной близости от аэродромов Кальяри и Эльмас. Эскадра состояла из линкоров «Витторио Венето» и «Чезаре», тяжелых крейсеров «Пола», «Фиуме», «Зара», «Триест», «Тренто» и «Больцано» и 14 эсминцев. Таким образом, итальянские силы, безусловно, превосходили каждый из отрядов англичан, однако при объединении их силы примерно уравнивались, что показывает следующая таблица:

	Авианосцы	Линкоры	Крейсера	Эсминцы
Английские силы	1	2	6	12
Итальянские силы	—	2	6	14

Преимущество англичан, определяемое наличием авианосца, могло быть ликвидировано итальянцами, аэродромы которых находились всего в 60–80 милях от района боя.

Вместо решительных действий против одного из отрядов итальянский командующий адмирал Кампиони, ожидавший полного прояснения обстановки, упустил возможность атаковать силы англичан до их соединения. Около 12 час. английские отряды соединились. Через 20 минут противники обнаружили друг друга. Соединенные отряды шли курсом на север. [157]

Итальянская эскадра — на юго-восток. Обнаружив линейные силы противника, Кампиони приказал начать отход на север. Его силы шли тремя группами.

Ко времени открытия огня боевой порядок сторон был таким. Ближе всего к английским силам оказался отряд в составе крейсеров «Пола», «Фиуме» и «Зара» и 3 эсминцев, в 70–80 каб. к северо-востоку от него находился второй отряд крейсеров («Триест», «Тренто», «Больцано») с 4 эсминцами охранения, еще дальше — оба линкора с 7 эсминцами. В передовом отряде англичан шли все 5 крейсеров, в 40–50 каб. к югу от них — линкоры. Авианосец «Арк Ройял» с эсминцами удерживался в 25–30 милях к югу от отрядов. Под самым африканским берегом следовали транспорты.

Английские крейсера сосредоточили артиллерийский огонь по ближайшей к ним крейсерской группе противника и повредили в ней эсминец. Тем временем линкоры англичан открыли огонь по второй группе крейсеров, начавшей отход на север. В 12 час. 30 мин. итальянские линкоры сделали нерешительную попытку нанести удар по противнику, но, атакованные авианосной авиацией, снова отвернули на курс отхода 50°. В бою получили повреждения английский крейсер «Беруик» и итальянский «Фиуме». Вскоре главные силы итальянской эскадры прекратили бой и, прикрываясь дымзавесами эсминцев, начали отход в базу. Последовавшие с опозданием на 3 часа атаки итальянской авиации результатов не дали.

В этом бою итальянский флот имел реальную возможность нанести серьезное поражение англичанам. Однако из-за крайней нерешительности Кампиони упустил возможность разгромить один из отрядов противника. Не использовал он и преимущества, которые дает бой против сил, связанных обороной конвоя. Слабая подготовка авиации не позволяла итальянцам воспользоваться благоприятными условиями базирования их воздушных сил в непосредственной близости от района боя. Нерешительность Кампиони, объясняемая его стремлением сохранить крупные корабли, не имела серьезных оснований, так как бой

происходил неподалеку от итальянских баз, где поврежденный корабль мог укрыться. Повреждение же английского корабля в этом районе могло привести к его гибели от ударов авиации, подводных лодок и легких сил.

Содействие флота 8-й армии

Как уже известно, 8-я английская армия в Египте 7 декабря 1940 г. частью сил перешла в наступление. Паническое бегство итальянской армии привело к полному развалу ее северо-африканского фронта. Преследуя противника, англичане за 2 месяца продвинулись вдоль побережья более чем на 1000 км и к 9 февраля подошли к Эль-Аламейну.

Наступавших поддерживал специально сформированный отряд прибрежного действия, в который входили монитор «Террор» и [159] 3 канонерские лодки. Кроме них английские войска поддерживали эсминцы из состава эскадры. Отряд, действия которого обеспечивали самолеты-корректировщики, обстреливал позиции итальянцев, охранял прибрежную коммуникацию, доставлял ежедневно войскам до 3 тыс. т военных грузов. Эпизодически удары по отступающему противнику наносила Александрийская эскадра. Так, 2 января 1941 г. 3 линкора и самолеты с авианосца «Илластриес» нанесли удар по гарнизону Бардии; через три дня последняя была взята английскими войсками. Укрывавшийся в своих базах итальянский флот не противодействовал английским кораблям, поэтому армии сторон оказались в неравном положении.

Действия вооруженных сил Германии в бассейне Средиземного моря в 1941 г. Планы Германии на Средиземном море

После провала итальянского наступления в Греции и Северной Африке фашистская верхушка Германии, руководствуясь своими агрессивными планами, предложила Италии военную помощь, рассчитывая взять руководство боевыми действиями в этом районе в свои руки. Но пока поражение итальянцев не носило катастрофического характера, Муссолини всячески отвергал помощь союзника, опасаясь, что немцы «не уйдут обратно» {200}. Однако крупные поражения заставили его обратиться за помощью. И хотя Германия в начале 1941 г. не была заинтересована в распылении сил в связи с началом концентрации их против Советского Союза, Гитлер, чтобы не потерять союзника в войне, с одной стороны, и прикрыть южный фланг будущего фронта — с другой, решил до начала кампании против СССР реализовать свои стратегические цели на юге Европы и в Африке. 13 декабря 1940 г. он подписал директиву о вторжении в Грецию (операция «Марита»). В конце декабря на аэродромы Сицилии был переброшен авиакорпус для действий в центральной части Средиземного моря. В январе 1941 г. состоялось решение о переброске немецко-фашистских войск в Ливию для удержания Северной Африки. «Немцы пытались совместить выполнение всех этих задач, не задавая своей основной цели — уничтожения СССР, выделив для этого весьма ограниченный контингент вооруженных сил» {201}.

Действия германской авиации

Перебазирование немецкого 10-го корпуса пикирующих бомбардировщиков на аэродромы Сицилии в конце декабря 1940 г. и последующие тренировочные полеты его экипажей не встретили противодействия английской авиации. Поэтому [160] уже в начале января 1941 г. германская авиация начала активные действия на английских коммуникациях в Средиземном море, в частности против быстроходного конвоя, следовавшего из Гибралтара.

Этот конвой из 4 транспортов вышел в море 6 января под охраной отряда «Н» (линкор «Малайя», линейный крейсер «Ринаун», авианосец «Арк Ройял», 4 крейсера и флотилия эсминцев). Для встречи его в район о. Мальта следовала Александрийская эскадра (линкор «Вэлиант», авианосец «Илластриес» и другие корабли). Английская авиация с аэродромов о. Мальта 8 января нанесла удар по итальянским кораблям в Неаполе и повредила линкор «Чезаре».

9 января итальянская авиация с аэродромов Сардинии безрезультатно атаковала конвой. К вечеру основные силы отряда «Н» повернули назад, в Гибралтар, а транспорты с 3 крейсерами и эсминцами, продолжавшие путь к о. Мальта, были ночью атакованы итальянскими эсминцами в районе о. Пантеллерия. Английские крейсера отразили атаку и потопили эсминец. В ту же ночь в Тунисском проливе подрывался английский эсминец «Гэллант». 10 января конвой на подходах к о. Мальта встретила Александрийская эскадра. Днем корабли эскадры атаковала немецкая авиация, избравшая главным объектом атаки «Илластриес», который с тяжелыми повреждениями дошел до о. Мальта^[202]. На следующий день фашистские летчики потопили крейсер «Саутгемптон». Понеся тяжелые потери, конвой все же прорвался в Александрию. Опасаясь дальнейших потерь, английское командование до мая 1941 г. прекратило проводку конвоев на Мальту или в Египет, ограничившись перевозками в восточной части моря.

В январе и феврале 1941 г. базировавшиеся на аэродромах Сицилия и Додеканезских островов немецкие самолеты осуществили постановку магнитных и акустических мин у баз и портов противника, особенно в Суэцком канале и у о. Мальта. Англичане, придававшие большое значение обороне Суэцкого канала, перед началом войны усилили здесь береговую артиллерию, поставили на подходах к каналу со стороны Средиземного моря противолодочные сети, вывели гидрофоны, в ходе войны постоянно несли службу ПЛЮ авиацией и кораблями, но оказались неподготовленными к борьбе с минами в самом канале.

30 января 1941 г. гитлеровцы сбросили на парашютах в канал 11 магнитных мин, на которых подрывались и затонули 4 судна. До октября немцы совершили до 60 налетов, в результате чего канал на 76 суток был закрыт для плавания. В такие [161] дни суда, подходившие к каналу из Красного моря, разгружались в порту Суэц, а средиземноморские суда в ожидании открытия канала отстаивались в Порт-Саиде.

В конце апреля и начале мая 1941 г. в силу крайней необходимости доставить на египетский фронт боевую технику (306 танков и 50 самолетов-истребителей) англичане осуществили операцию «Тайгер» по проводке конвоя. Операция готовилась тщательно, о ее подготовке знал крайне ограниченный круг лиц. Экипажи 5 быстроходных транспортов и кораблей эскорта считали, что конвой идет в Африку вокруг м. Доброй Надежды. В охранении транспортов находились крупные силы флота, в том числе авианосец, 3 линкора, 6 крейсеров и большое количество эсминцев. В отличие от предыдущих операций отряд оперативного прикрытия сопровождал транспорты только до меридиана о. Сардиния, после чего, усилив непосредственное охранение крейсерами и 6 эсминцами из Гибралтарского отряда, крупные корабли вернулись в свою базу. Низкая сплошная облачность благоприятствовала переходу конвоя, которому пришлось отражать только одну атаку самолетов противника. Лишь при переходе Тунисским проливом англичане потеряли на минах один транспорт. На подходах к о. Мальта конвой встретила восточная эскадра, сопровождавшая его до Александрии.

Немецкая авиация действовала и против кораблей, поддерживавших фланг английской армии в Северной Африке. Она потопила здесь несколько кораблей и вспомогательных судов, в том числе монитор «Террор»[\[203\]](#).

Нападение английских морских сил на базы Италии в Лигурийском море (февраль 1941 г.)
Цель нападения

Спустя месяц после разгрома конвоя Туниском проливе Гибралтарский отряд в качестве ответной меры осуществил нападение на Ливорно и Геную с целью разрушения там важных военно-промышленных объектов и уничтожения итальянских кораблей, обнаруженных в Генуе в конце января 1941 г.[\[204\]](#). Кроме того, англичане рассчитывали, что это нападение заставит итальянское командование оттянуть значительную часть морских и воздушных сил из Южной Италии для защиты северных районов страны и тем ослабить их давление на о. Мальта и коммуникацию, соединяющую Гибралтар с Суэцким каналом. [162]

План нападения предусматривал обстрел Генуи, постановку мин у Специи и бомбардировку нефтеочистительных заводов в Ливорно.

Силы и их развертывание

Нападение на базы Лигурийского моря было тщательно подготовлено. В нем приняли участие авианосец «Арк Ройял», линкор «Малайя», линейный крейсер «Ринаун», крейсер «Шеффилд» и 13-я флотилия эсминцев (10 кораблей). Особенно большое значение придавалось внезапности, поэтому план предусматривал маскировку развертывания и перехода сил. С этой целью корабли выходили из Гибралтара двумя группами и следовали в различных направлениях, имитируя учения и встречу конвоя[\[205\]](#). Первый выход Гибралтарский отряд сделал в период с 31 января по 4 февраля, но из-за плохой погоды возвратился в базу.

Второй раз соединение вышло в море 6 февраля. Чтобы отвлечь внимание противника, 2 эсминца отделились от отряда и в течение ночи на 9 февраля вели усиленные радиопереговоры в районе о. Минорка. При обнаружении радиолокационными станциями самолетов все соединение ложилось на курс в сторону о. Сардиния, который удерживался до потери контакта с самолетом. В районах, где предполагалось наличие неприятельских подводных лодок, в воздух поднимались самолеты ПЛО и истребители.

Нанесение удара

Ночью 9 февраля к северу от о. Корсика началось тактическое развертывание соединения, «Малайя», «Ринаун» и «Шеффилд» с 5 эсминцами взяли курс на Геную для нанесения главного удара. «Арк Ройял» с 3 эсминцами направился в район между Ливорно и Специей. Атака самолетами военных объектов Ливорно и постановка мин у Специи должны были отвлечь внимание противника от Генуи. Исходя из этого плана, 14 самолетов «свордфиш» поднялись до рассвета в воздух и в утренние сумерки, т. е. за полчаса до открытия огня в Генуе, под прикрытием истребителей сбросили на нефтеочистительный завод в Ливорно 100-кг фугасные и зажигательные бомбы. Заводу был причинен незначительный ущерб. В районе Специи 4 самолета поставили магнитные мины. Вслед за ударной авиацией с «Арк Ройяла» поднялись 3 самолета-корректировщика для обеспечения вместе с корабельными самолетами корректировки артиллерийского огня кораблей по Генуе. С рассветом в воздух были подняты истребители.

Обстрел Генуи продолжался с 9 час. до 9 час. 30 мин. Велся он на прямом курсе с дистанции 90–117 каб., определяемой расположением 500-метровой изобаты, переходить которую не [164] разрешалось из-за опасности подрыва на минах. Район был разделен на несколько зон, каждую из них обстреливали различные корабли по данным своих самолетов-корректировщиков. По сигналу флагмана огонь переносился с одной зоны на другую. Английским кораблям у Генуи противодействовала только одна 6-дюймовая двухорудийная батарея, открывшая огонь через 7 минут после начала обстрела. Ее снаряды ложились с недолетом. Поставленная эсминцами дымзавеса затруднила действия береговой батареи. Итальянских кораблей в Генуе не оказалось. Поэтому наиболее интенсивному обстрелу подверглись военно-экономические объекты противника, по которым было выпущено 273 15-дюймовых и около 1500 снарядов меньших калибров.

Действия итальянских сил

Итальянское командование показало свою полную неподготовленность к обороне баз и несостоятельность в организации ответных ударов. Будучи заранее осведомленным о подготовке набега и о выходе в море английских кораблей {206}, оно развернуло свои силы в составе линкоров «Витторио Венето», «Чезаре» и «Дория», 3 крейсеров и 10 эсминцев в 40 милях к западу от северной оконечности о. Сардиния и ожидало от своей разведки данные о противнике. Однако ни авиация берегового базирования, ни корабельная авиация не обнаружили английское соединение до нападения его на базы. Один из самолетов-разведчиков обнаружил возвращавшиеся из Лигурийского моря корабли противника, но был сбит, не успев донести об их месте. Итальянская эскадра шла навстречу Гибралтарскому отряду, командование которого даже не подозревало о наличии в море неприятеля, но встреча эта не состоялась: противники не обнаружили друг друга. Высланные для удара по кораблям около 100 самолетов (тремя волнами) не обнаружили англичан и в одном случае разрядились по своим же катерам, а в другом — по каравану французских судов. Гибралтарский отряд безрезультатно атаковали лишь одиночные самолеты, что красноречиво характеризует уровень подготовки итальянской авиации. Командующий эскадрой адмирал Якино в своем донесении об итогах этой операции писал, что в случае обнаружения английских сил поражение итальянцев было неизбежным из-за отсутствия поддержки со стороны своей авиации.

Результаты нападения

В Генуе было потоплено 4 транспорта и учебное судно «Каравенга», получили серьезные повреждения заводы электрооборудования и вооружения, в базе и городе возникло несколько сильных пожаров и взрывов. Внезапность, достигнутую при набеge английских сил на базы Лигурийского моря, следует отнести прежде всего [165] за счет беспечности итальянского командования и слабости разведки, нежели эффективности мер маскировки противника. В ходе набега не была решена основная задача — уничтожение морских сил противника, которых не оказалось в Генуе, что свидетельствует о недостатках английской разведки, в частности о несоблюдении ею принципа непрерывности в процессе подготовки набега. Конечная цель нападения, видимо, была разгадана итальянцами, так как давление на Мальту ослаблено не было и, по заявлению самих англичан, авиационные удары по Мальте «продолжались до июня 1941 г., когда немецкие воздушные эскадрильи были переброшены на советско-германский фронт» {207}. При нападении на базы Лигурийского моря англичане потеряли один самолет.

Выход итальянского флота в район о. Крит, бои у о. Гавдос и м. Матапан (март 1941 г.)
Развертывание итальянских сил

Имея цель захватить Балканский полуостров и начать наступление в Ливии, немецко-фашистское командование потребовало от итальянского флота активных действий {208} и нарушения английских перевозок в восточной части Средиземного моря. В соответствии с этим 19 марта 1941 г. {209} командующий итальянской эскадрой получил предварительное указание о подготовке операции на коммуникации в районе о. Крит. Оперативный приказ на операцию был датирован 24 марта. Первоначальный замысел операции состоял в том, чтобы двумя крейсерскими группами нанести удар по коммуникации противника в Эгейском море и к югу от о. Крит с одновременным нападением эсминцев на стоянку английских кораблей и транспортов в б. Суда {210}. Наряду с этим действиями у о. Крит итальянцы должны были прикрыть свои перевозки на Ливийский фронт.

Разведка в интересах операции возлагалась на подводные лодки (4 разворачивались в восточной части моря и 1 в проливе Касос) и авиацию (район Александрии); прикрытие эскадры в море до меридиана 21° в. д. — на истребители 10-го [166] немецкого авиакорпуса с аэродромов о. Сицилия, а восточнее этого меридиана — на итальянские истребители с Додеканезских островов. В период подготовки операции итало-немецкая авиация должна была наносить удары по силам противника в восточной части Средиземного моря и на о. Мальта, а в день выхода кораблей в море немецкая авиация — по аэродромам Мальты, итальянская — по аэродромам Крита.

В нанесении удара по английской коммуникации в восточной части Средиземного моря предстояло участвовать новому линкору «Витторио Венето», 6 крейсерам типа «Пола», 2 легким крейсерам типа «Гарибальди» и 14 эсминцам. Однако итальянские корабли не были готовы к ведению ночного боя. К тому же на флоте считалось, что крупные корабли при переходе в темное время суток будут иметь впереди завесу миноносцев, по сигналу которых успеют предпринять маневр уклонения. Беспламенные заряды были только для универсального калибра артиллерии. Система управления артиллерийским огнем не обеспечивала ночных стрельб, а прожекторы имели малую дальность действия. Отсутствовали радиолокация и ночные прицелы, поэтому, находясь ночью в море, итальянцы держали орудийные расчеты только у пушек противоминного калибра для отражения торпедных атак противника, но даже и в этом случае управление артиллерийским огнем могло вестись только поорудийно. Все это делало крупные итальянские корабли почти беспомощными в темное время суток.

Отсутствие ясной цели операции, конкретного объекта воздействия и необходимых разведанных о противнике, пренебрежение мерами обороны на переходе соединения показывают, что в целом решение итальянского командования на операцию было авантюрным.

В ночь на 27 марта итальянские силы вышли из Бриндизи, Таранто, Мессины и Неаполя, о чем вскоре узнало английское командование. После обнаружения одной из групп кораблей подводной лодкой англичане усилили воздушную разведку на театре. В полдень итальянскую эскадру, находившуюся примерно в 60 милях к востоку от о. Сицилия, обнаружил самолет-разведчик. Все это могло произойти из-за того, что итальянское командование не приняло мер для борьбы с разведкой противника. Находясь в море, эскадра получила только одно сообщение о пребывании английского флота в Александрии.

К рассвету 28 марта итальянская эскадра, приблизившаяся к о. Гавдос и следовавшая курсом на восток, имела следующий походный порядок: в 100 каб. к северо-востоку от линкора, шедшего в охранения эсминцев, двигалась крейсерская группа (3 крейсера, 2

легких крейсера и группа эсминцев), в 70 каб. впереди линкора следовал передовой отряд (3 крейсера). Истребительное прикрытие кораблей отсутствовало. Таким [167] образом, достаточно гибкий походный порядок итальянского флота был из-за отсутствия в его составе авиации легко уязвим от ударов воздушных сил противника.

Силы англичан и их развертывание

Англичане предвидели возможность выхода крупных надводных сил противника в восточную часть моря, поэтому держали в повышенной готовности корабли Александрийской эскадры. Повседневную разведку на театре в интересах флота обеспечивали подводные лодки, развернутые у итальянских баз, и разведывательная авиация с аэродромов Египта, Греции и островов Мальта и Крит. В составе разведывательной авиации англичане имели несколько опытных экипажей летающих лодок типа «Сандерленд» с большим радиусом действия.

В операции по уничтожению итальянских сил у о. Крит приняли участие линкоры «Уорспайт», «Бархэм» и «Вэлиант», авианосец «Формидебл», 4 легких крейсера, 13 эсминцев и группа авианосной авиации, временно базировавшейся на аэродромах о. Крит.

Таким образом, англичане превосходили итальянцев в линейных силах, но уступали им в количестве крейсеров и в скорости хода кораблей. Однако английские линкоры и крейсера имели на вооружении радиолокацию, и в их боевом порядке постоянно находился авианосец, самолеты с которого активно использовались не только для тактической разведки, но и для нанесения ударов по противнику. Кроме того, англичане придавали большое значение отработке методов ведения ночного боя крупными кораблями во взаимодействии с эсминцами. В соответствии с этим развивалась и техническая вооруженность кораблей.

Английские силы вышли из Александрии с наступлением темноты 27 марта после получения донесения от самолета-разведчика об обнаружении итальянской эскадры в районе о. Сицилия. Замысел командующего Средиземноморским флотом состоял в скрытном развертывании своих сил в районе о. Крит, а с появлением итальянской эскадры в этой части моря — навязывании ей боя превосходящими силами и уничтожении. Курс (300°) и скорость на переходе (20 узл.) были избраны с расчетом днем 28 марта достичь южных подходов к о. Крит. «Формидебл» с кораблями охраны вышел из базы несколько позже линкоров, чтобы создать арьергард флота. Четырём легким крейсерам и 4 эсминцам (отряд «В»), которые находились в греческих базах, было приказано к рассвету соединиться с главными силами [\[211\]](#). Была приведена в повышенную готовность ударная авиация на греческих и критских аэродромах. Конвой «Ag-9», направлявшийся в Грецию, [\[168\]](#) получил приказ продолжать движение, чтобы быть приманкой для итальянских сил [\[212\]](#), а с наступлением темноты повернуть на обратный курс. Наряду с этим командующий английским флотом просил командование ВВС в течение следующего дня провести поиск сил противника в южной части Ионического моря и на подходах к о. Крит.

Утром 28 марта походный порядок английского флота был следующим: на южных подходах к о. Крит маневрировала крейсерская группа, ожидавшая главные силы, которые двигались на север в 140 милях к юго-востоку от нее. Незадолго до этого, на рассвете, разведывательные самолеты с «Формидебла» донесли об обнаружении одного из крейсерских отрядов противника в районе рандеву главных сил с отрядом своих крейсеров.

Дневной бой

В 6 час. 43 мин. поднятый с «Витторио Венето» самолет обнаружил приблизительно в 50 милях к востоку от линкора английскую крейсерскую группу. В 7 час. 40 мин. передовые отряды противников пришли на видимость. Развив полную скорость, итальянские крейсера в 8 час. 12 мин. открыли огонь по английским крейсерам. Последние, ведя ответный огонь, начали отходить к своим силам. Почти равные скорости крейсерских отрядов (32–33 узла) не позволили итальянцам использовать свое превосходство в артиллерии. В течение 40 минут бой проходил на дистанции 120–125 каб. Залпы итальянцев были весьма неточными из-за больших ошибок устаревших дальномеров, а залпы англичан ложились недолетами. Выйдя за пределы назначенного района действий и потеряв надежду на сокращение дистанции, итальянский передовой отряд в 8 час. 50 мин. лег на обратный курс.

Обнаружив это, английские крейсера начали преследование итальянских сил, сообщая по радио обстановку в районе боя. Стремясь отрезать противнику отход и уничтожить его, «Витторжо Венето» в 10 час. повернул на английские крейсера и с дистанции 125 каб. открыл огонь. Один из его тяжелых снарядов разорвался вблизи борта легкого крейсера «Орион», который получил незначительные повреждения. Английские крейсера снова повернули на обратный курс, поставили дымовую завесу и начали отход к своим главным силам^[213]. На этом дневной артиллерийский бой прекратился. Итальянский линкор израсходовал более 90 снарядов главного калибра, не добившись ни одного прямого попадания.

С началом боя между передовыми отрядами на «Формидебле» начали готовить торпедоносную авиацию. В 11 час. 15 мин. [170] «Витторио Венето», еще преследовавший английские крейсера, был безрезультатно атакован английскими самолетами, а спустя 15 минут все итальянские силы, прекратив преследование, начали общий отход на северо-запад. В этот момент расстояние между главными силами сторон составляло более 60 миль, что в условиях прошлых войн неминуемо привело бы к прекращению боя. Однако в распоряжении английского командующего еще оставались значительные по силе ударные группы авианосной авиации, которые он использовал для задержки противника.

В атаках по итальянским силам в этот день принимали участие не только самолеты «Формидебла», но и самолеты с поврежденного «Илластриеса», базировавшиеся на аэродромах о. Крит^[214]. В 14 час. 20 мин. и в 14 час. 50 мин. бомбардировщики с больших высот безрезультатно атаковали «Витторио Венето». В 15 час. 10 мин. вместе с бомбардировщиками его атаковали торпедоносцы. Одна из торпед, сброшенная с расстояния менее 1 тыс. м, попала в район винтов «Витторио Венето». Линкор получил тяжелые повреждения, принял до 4 тыс. т воды, потерял управление, а в 15 час. 30 мин. полностью потерял ход. Однако в результате принятых мер ход был восстановлен, а к вечеру скорость линкора достигла 19 узл. Только после повреждений, полученных «Витторио Венето», итальянские силы перестроились в сосредоточенный ордер ПВО. Справа и слева от поврежденного линкора в 5,5 каб. заняли места крейсерские отряды, эсминцы образовали кольцо вокруг тяжелых кораблей.

В период вечерних сумерек, около 19 час. 30 мин., английская торпедоносная авиация возобновила атаки. Итальянские корабли уклонялись от самолетов, отражали их зенитной артиллерией, ставили дымзавесы. Через полчаса в связи с наступлением полной темноты атаки английской авиации прекратились. Итало-германские самолеты в воздухе так и не появились^[215].

В итоге авиационных атак в корму крейсера «Пола» попала одна торпеда. На крейсере были затоплены машинное и котельное отделения, и корабль полностью лишился хода. На помощь ему были высланы крейсера «Зара» и «Фиуме» и 4 эсминца, что привело к ночному столкновению и тяжелым потерям итальянского флота.

Ночной бой

В результате снижения скорости итальянских сил расстояние между противниками сократилось до 40 миль, и англичане готовились к ночному бою, проведению которого благоприятствовало наличие [171] на их кораблях радиолокации. Свой походный порядок на темное время суток они несколько изменили. Впереди по курсу, в 25–27 милях от главных сил, шла разведывательная завеса из 4 легких крейсеров. Главные силы (3 линкора и авианосец) двигались со скоростью 20 узл. в компактном строю с охранением из эсминцев.

Итальянские корабли, направленные для оказания помощи крейсеру «Пола», к ночному бою не готовились, хотя на эскадре в 12 час. 15 мин. было получено донесение итальянского самолета, а в 15 час. 50 мин. — немецкого самолета об обнаружении в море крупных сил противника {216}. Около 21 часа в кильватерной колонне, возглавляемой крейсерами «Зара» и «Фиуме», отряд отделился от главных сил, концевыми шли эскадренные миноносцы. На кораблях шла подготовка к буксировке поврежденного корабля, и даже артиллерия главного калибра крейсеров не была изготовлена к бою.

В 22 часа 25 мин. радиолокация английских кораблей обнаружила итальянские крейсера. Английский эсминец осветил их прожекторами, после чего артиллерия двух, а затем и третьего линкора немедленно открыла по ним огонь с дистанции 25–35 каб. Артиллерийская атака оказалась настолько ошеломляющей, что ни один из итальянских крейсеров не успел открыть ответного огня. В течение первых 5 минут они были выведены из строя и полностью потеряли ход. Дистанция и курсовой угол английских линкоров в это время крайне благоприятствовали применению торпедного оружия против них, но на крейсерах типа «Пола» торпедные аппараты не устанавливались, и эта редкая для современных условий возможность использования торпедного оружия с крупных кораблей не могла быть реализована. Лишь один из итальянских эсминцев на циркуляции выпустил по английским линкорам 3 торпеды, которые, естественно, в цель не попали. Уклоняясь от торпедного залпа поворотом вправо, английские линкоры открыли огонь по эсминцам и 2 из них потопили. В результате полученных повреждений «Фиуме» в 23 часа 15 мин. перевернулся и затонул, а «Зара» в 2 часа 30 мин. 29 марта был добит английским эсминцем «Джервис» {217}.

Проходя мимо крейсера «Пола», английские корабли обнаружили его радиолокаторами, но проследовали для удара по основной группе кораблей противника. Во время нанесения удара по итальянским кораблям «Пола» находился без движения в 2–3 милях от района боя. Его команда вместо подготовки к отражению возможных атак противника, опасаясь пожаров [172] и взрывов, выбросила весь боезапас в море и стала покидать корабль. Огонь по крейсеру открыл обнаруживший его эсминец «Хэвок», поскольку ответного огня не последовало, обстрел был прекращен. Подошедший по сигналу командира «Хэвока» эсминец «Джервис» принял с «Пола» 236 пленных во главе с командиром корабля, после чего крейсер был потоплен двумя торпедами.

После обстрела итальянских крейсеров английские линкоры резко отвернули вправо и вышли из района боя, чтобы не подвергать себя опасности быть атакованными своими же силами.

Поиск и уничтожение отходившей в свои базы итальянской эскадры были возложены на 4 легких крейсера и 10 эсминцев, которые действовали тремя группами. Однако ночной поиск не дал результатов, так как основная поисковая группа из 8 эсминцев вела его, предполагая, что противник следует неизменным курсом. В действительности же эскадра с наступлением темноты отвернула вправо на 30° и прошла между поисковыми группами, не будучи обнаруженной ими, хотя в отдельные моменты дистанция между эскадрой и легкими крейсерами англичан сокращалась до 60 каб.

Итоги и выводы

В результате дневного и ночного боев итальянцы потеряли 1 крейсера типа «Пола» и 2 эсминца. Линкор «Витторио Венето» получил тяжелые повреждения и на несколько месяцев вышел из строя. Английские потери составили 2 самолета.

В ходе боевых действий у о. Крит впервые при уничтожении морских сил противника наряду со старыми средствами борьбы были успешно использованы авианосная авиация и радиолокация, которые коренным образом изменили результаты дневного и ночного столкновений. Уже этот первый ночной бой показал, что радиолокация открывала огромные возможности для организации действий в таких условиях. Там, где раньше корабли противника могли разойтись, не заметив друг друга, в новых условиях встреча становилась неизбежной. Наличие даже несовершенных радиолокаторов только у одной стороны давало ей огромные преимущества.

Этот бой еще раз продемонстрировал возросшую роль авиации в боевых действиях на море. Фактически исход ночного столкновения был обеспечен дневными атаками английской авиации, добившейся снижения скорости более быстрого противника.

В целом успеху английских сил в немалой степени способствовали авантюризм итальянцев, их полное пренебрежение к организации всех видов обороны на переходе соединения морем и к элементарным мерам обеспечения боевых действий разведкой, маскировкой и борьбой с разведкой противника, достижение англичанами превосходства в силах над противником, [173] техническое превосходство английского вооружения над итальянским, низкое моральное состояние личного состава итальянских кораблей.

Серьезной ошибкой итальянского командующего было его решение о выделении крупных кораблей для помощи поврежденному крейсеру «Пола»^[218], так как все предыдущие события, и прежде всего атаки авианосной авиации, свидетельствовали о наличии в море крупных сил английского флота и о возможности ночного столкновения, к которому итальянские крейсера подготовлены не были.

Упущенная редкая возможность торпедной атаки линкора из-за отсутствия на итальянских крейсерах типа «Пола» торпедных аппаратов еще длительное время способствовала сохранению торпедного вооружения на крейсерах всех стран мира. Однако эта возможность носила случайный характер, последующее развитие радиолокации и авиации сделало такие атаки крейсеров против боееспособного противника практически неосуществимыми.

Боевые действия у о. Крит показали порочность взглядов итальянского командования на возможность проведения боевых действий надводными кораблями без серьезной поддержки авиации. В Италии начали создавать торпедоносную авиацию и строить авианосцы.

Бой у о. Крит вскрыл существенные изменения в построении походных и боевых порядков. Походные порядки соединений стали строиться максимально приближенными к боевым, так что кораблям практически не приходилось вести сложных перестроений на время боя. При этом в английском флоте прочное место в походных и боевых порядках сил заняли авианосцы, их авиация использовалась для разведки, нанесения ударов по силам противника и для ПВО соединения на переходе морем. В то же время корабли с преимущественно торпедным вооружением и даже с радиолокацией так и не заняли должного места в боевых порядках, нацеленных для нанесения главного удара в ночном бою, и продолжали выполнять лишь вспомогательные задачи. Поэтому 27 эсминцев обеих сторон не сыграли существенной роли даже в темное время суток.

Тяжелые потери были весьма болезненно восприняты в итальянском флоте. Итальянские фашисты искали оправдания потерь в действиях своих германских союзников, которые толкнули их на выполнение этой операции и не поддержали своей авиацией. Отношения между немцами и итальянцами ухудшились и «парализовали влияние, которое могли оказывать немцы на итальянский флот» [\[219\]](#). [174]

Обеспечение итальянским флотом своих коммуникации Перевозки на Балканы

Агрессия против Абиссинии и Испанской Республики в 1935–1939 гг., проходившая в обстановке почти полной свободы судоходства, не дала итальянскому флоту никакого опыта в защите своих коммуникаций. К подготовке флота для длительных действий такого характера итальянское командование отнеслось крайне легкомысленно. Регулярное снабжение армий морем до начала военных действий вообще не планировалось.

В ходе войны итальянскому флоту пришлось обеспечивать перевозки воинских грузов на Балканы и в Северную Африку. Основным методом защиты перевозок была также система конвоев, но в отличие от англичан большинство конвоев проводилось в порядке повседневной оперативной деятельности и только в наиболее ответственных случаях, как это было при переброске немецких бронетанковых дивизий, осуществлялись операции с привлечением линкоров.

Еще до начала военных действий на Средиземном море итальянцы сосредоточили на территории захваченной ими в 1939 г. Албании 200-тысячную армию. Планируя агрессию против Греции, они с сентября 1940 г. приступили к усиленным перевозкам войск и боевой техники на Балканы и наращивали их в ходе начавшейся войны с Грецией. В результате к апрелю 1941 г. на Балканах была создана группировка войск из 28 дивизий. Перевозка их потребовала значительного напряжения транспортного флота и легких сил Италии и велась в Адриатическом море исключительно в системе повседневной оперативной деятельности, как правило, малыми конвоями (2–3 транспорта и 1–2 эскортных корабля). Небольшое расстояние от порта Бриндизи до порта Дуррес (80 миль) транспорты покрывали в большинстве случаев за темное время суток. Масштабы перевозок характеризовались следующими цифрами. За 8 месяцев подготовки и ведения войны против Греции (сентябрь 1940 г. — апрель 1941 г.) на этот фронт было переброшено 623 тыс. солдат и офицеров, около 16 тыс. автомашин и 704 тыс. т военных грузов и продовольствия. Англичане почти не противодействовали перевозкам, если не считать нескольких налетов их авиации с греческих аэродромов на Бари. В результате потери итальянцами грузов не превышали 1%.

Итальянские перевозки в Ливию и борьба с ними

Первые же срочные переброски артиллерии и горючего на ливийский фронт после начала наступления (13 сентября 1940 г.) итальянцы осуществляли на крейсерах и эсминцах. Когда появилась крайняя необходимость в более крупных перевозках, они вынуждены были [175] организовать эти перевозки на транспортах в системе конвоев.

Войска в Ливию доставлялись небольшими конвоями, по 3–4 транспорта в каждом, со значительным охранением (иногда до 4–5 кораблей на 1 транспорт). В первый год войны основные пути конвоев проходили вдоль западного побережья Апеннинского полуострова, через Мессинский пролив и затем восточнее о. Мальта в Триполи. Другой, более предпочитаемый итальянцами путь лежал через Тунисский пролив, западнее о. Мальта — за пределами радиуса действия английских истребителей. Здесь опасность ударов Александрийской эскадры была меньше. Кроме того, перевозки в ливийские порты (Триполи, Бенгази и Тобрук) велись из Таранто и Бриндизи. В этом случае конвои пересекали море с севера на юг. Итальянская коммуникация в этот период была уязвима только в открытой части моря, на участке между южными портами Италии и Ливией, т. е. на протяжении 400–450 миль, и почти не подвергалась ударам английских сил в Тирренском, Адриатическом и Эгейском морях.

До конца 1940 г. среднемесячные перевозки на ливийский фронт составляли около 40 тыс. т. Незначительные потери (всего 2% от перевозимых грузов) объяснялись тем, что, занятые своими собственными перевозками, англичане выделили для борьбы против итальянских перевозок небольшие силы подводных лодок и авиации, а единичные попытки использования надводных кораблей не принесли успеха, так как англичане опаздывали с их развертыванием из-за относительно коротких маршрутов конвоев и неудовлетворительной разведки.

Только в конце 1940 г. и начале 1941 г. английское командование сформировало для систематических действий против итальянских перевозок в Средиземном море три крейсерских отряда: первый (2 крейсера и 2 эсминца) — базировался на о. Мальта, второй (2 крейсера) — в Александрии или Мальте, третий (4 крейсера) — в Александрии. Мальтийские отряды действовали на коммуникациях Мессина — Триполи, Александрийский — в восточной части моря. Мальтийские отряды выходили в море по донесениям своей воздушной разведки или по данным подводных лодок, развернутых у баз противника. Основным методом действий крейсерских отрядов являлся ночной поиск вдоль путей следования конвоев с использованием радиолокаторов. Однако эти поиски в большинстве своем были безуспешными.

Активизация англичан вынудила немцев организовать защиту перевозок, особенно в период переброски в Северную Африку 5-й танковой и 15-й моторизованной дивизий, поскольку боеспособность итальянского флота гитлеровцы оценивали очень низко. Свою задачу они предполагали решить путем завоевания господства в воздухе в Тунисском проливе [176] и последующего вытеснения отсюда морских сил англичан. В качестве метода были избраны систематические удары по Ла-Валетте и аэродромам о. Мальта, а также уничтожение боевых кораблей противника в Тунисском проливе и на подходах к нему.

Немецкая авиация обеспечила перевозку своих бронетанковых частей. Их потери не превышали 5% от общего количества (92 тыс. т) перевозимых в среднем ежемесячно грузов [220]. В течение января и февраля из-за ничтожного противодействия английских морских и воздушных сил гитлеровцы перебросили в Северную Африку корпус Роммеля, который в период с 31 марта по 10 апреля отбросил англичан из района Эль-Агейла на 800 км на восток, нанеся им большие потери. Немецко-фашистские войска, заняв Киренаику,

осадили Тобрук и вышли на границу Египта, угрожая захватом важнейших позиций англичан в восточной части Средиземного моря, и особенно Суэцкого канала. Главный вопрос заключался в том, удастся ли немцам восполнить потери, обеспечить питание и усилить свою группировку для решающего удара по Египту. Английское командование правильно оценило создавшуюся обстановку. В директиве командующему Средиземноморским флотом от 14 апреля 1941 г. указывалось, что главная задача флота состоит в том, чтобы пресечь всякое движение по морю между Италией и Африкой, максимально используя для этого надводные корабли, авиацию и подводные лодки, и что каждый прорвавшийся конвой следует рассматривать как серьезную неудачу Средиземноморского флота.

На основании указаний директивы морские и воздушные силы Средиземноморского флота развернули активные действия на итальянских сообщениях. На рассвете 16 апреля эсминцы «Джервис», «Дженес», «Ньюбиен» и «Мохок» из состава 14-й флотилии, получив разведанные из своей базы (о. Мальта), атаковали у побережья Туниса конвой из 5 транспортов и 3 итальянских эсминцев и полностью разгромили его. Англичане потеряли эсминец.

Переброска немецко-фашистской авиации на советские морские театры и на Балканы положила конец господству итало-немецкой авиации в центральной части Средиземного моря, и в связи с этим резко возросли потери итало-немецких судов на переходе в порты Северной Африки. Так, с начала войны до 6 апреля 1941 г. итальянцы перевезли в Ливию около 530 тыс. т грузов, потеряв не более 4% от общего числа их, а в мае потери от ударов главным образом английской авиации, действовавшей с аэродромов о. Мальта, возросли до 30–32 тыс. т в месяц, т. е. до 20%. Английская авиация атаковала конвои противника небольшими группами бомбардировщиков [177] и торпедоносцев на рассвете или после захода солнца, когда над ними не было истребителей прикрытия.

Действия английских подводных лодок

К началу войны на Средиземном море у англичан находилась 1-я флотилия в составе 12 подводных лодок, которые в различное время частично или полностью базировались на Александрию, о. Крит и о. Мальта. Действовали английские лодки преимущественно позиционным методом и методом крейсерства в ограниченных районах, нарезанных непосредственно у баз и портов материковой Италии и у берегов Сицилии. Поскольку здесь итальянцы еще в предвоенный период поставили противоторпедные сети и минные заграждения, а с началом войны выставили дозоры и осуществляли поиск, английские подводные лодки несли значительные потери. В первом же походе к базам Италии 14–27 июня 1940 г. погибли подводные лодки «Грэмпис», «Один» и «Орфейс», до конца года еще 6 лодок [\[221\]](#). Не вернулась с боевого задания и французская лодка «Нарваль», действовавшая в составе английского флота. В связи с этим в 1940 г. и в начале 1941 г. англичане сформировали на Средиземном море еще 8-ю и 10-ю флотилии лодок за счет новых пополнений от промышленности, а также перевода с других театров. Новые флотилии лодок базировались на Ла-Валетту и Гибралтар.

Из-за постоянного воздействия итало-немецкой авиации и отсутствия укрытий базирование английских лодок в Ла-Валетте было затруднено, поэтому в центральном районе моря они стали действовать из Александрии. Расширив базирование лодок и на Гибралтар, англичане решили распространить их действия на весь театр, где в 1941 г. находилось 20–22 лодки, в том числе несколько французских и греческих. К концу года число их было доведено до 28. Это были большие и средние лодки с дальностью плавания от 7 тыс. до 12 тыс. миль. Однако в начале войны подводные лодки не считались

основными силами в борьбе на коммуникациях. Английское командование широко использовало их для оперативной разведки, в качестве сил ПЛО и оперативного прикрытия конвоев, а также в роли транспортных средств при эвакуации, высадке диверсионных групп, перевозке на о. Мальта бензина, боеприпасов и т. п. {222}. Поэтому и результаты их действий в 1940 г. были ничтожными. По итальянским данным, за первые полгода войны подводные силы Англии уничтожили 11 судов общим тоннажем 48,4 тыс. т.

В начале 1941 г. английское командование направило свои подводные лодки к ливийскому побережью, где итальянцы в [178] связи с усиленными перевозками в Северную Африку успели создать противолодочную оборону. Действия в этом мелководном прибрежном районе были затруднены; возрастала минная опасность. 3 мая итальянцы потопили здесь подводную лодку «Аск», а 13 мая — «Андонтед». Всего за год войны на Средиземном море англичане потеряли 11 лодок, т. е. почти 92% от первоначального состава.

В поисках транспортов английские лодки заходили иногда в узкости и слабо охраняемые порты. 19 марта 1941 г. «Труант», действовавшая в зал. Сидра (близ Триполи), атаковала на рейде Буэрат-Эль-Хсун стоявший на якоре пустой танкер. Торпеды прошли под днищем танкера и повредили пристань. Вдали от итальянских баз английские лодки уничтожили артиллерией 8 малых промысловых судов. Всего за первый год войны на Средиземном море английские подводные лодки уничтожили 52 судна (около 150 тыс. брт), что составляло 38,5% от общих потерь тоннажа противника.

Нападение на Триполи 21 апреля 1941 г.

В начале апреля 1941 г. почти одновременно с вторжением немецко-фашистских войск в Югославию и Грецию итало-немецкий корпус перешел в наступление в Ливии из района Эль-Агейла. За две недели этого наступления английские войска были отброшены к границам Египта, в тылу немецких войск остался прижатый к морю гарнизон Тобрука. Гитлеровцы намеревались захватить Египет и Суэцкий канал. Чтобы ослабить наступательную силу противника, англичане напали на Триполи — основной порт питания корпуса Роммеля в Ливии и Киренаике. Объектами удара были избраны транспорты, боевые корабли, портовые сооружения, нефтехранилища, товарные склады и электростанции.

К нападению на Триполи англичане привлекли основные силы Средиземноморского флота, разделив их на два отряда. Задачей первого отряда (3 линкора, легкий крейсер, 9 эсминцев) являлся артиллерийский обстрел намеченных объектов, задачей второго (авианосец «Формидебл», 3 крейсера, 4 эсминца) — обеспечение действий первого отряда. На подводную лодку возлагалось навигационное обеспечение. С началом тактического развертывания флота авиация берегового базирования должна была нанести удар по Триполи, чтобы, с одной стороны, отвлечь внимание противника и тем маскировать развертывание флота, а с другой, — вызвав пожары на берегу, создать дополнительные ориентиры для кораблей к моменту открытия огня артиллерийского огня. Первая группа из двух эскадрилий тяжелых и средних бомбардировщиков, начав нанесение удара раньше запланированного времени, закончила его за 3,5 часа до артиллерийского обстрела порта, а вторая группа завершила бомбометание за полчаса до открытия огня линкорами. [179]

Освещение объектов и корректировка огня кораблей возлагалась на самолеты с авианосца «Формидебл», однако из-за облаков пыли, поднявшейся после разрывов бомб, и

задымления объектов итальянцами корректировать огонь не удалось; стрельба велась по заранее намеченным площадям, что также предусматривалось планом операции. Вместо предусмотренных 50–60 минут артиллерийский обстрел продолжался на двух галсах около 40 минут. Корабли выпустили около 480 15-дюймовых снарядов и более 1500 снарядов меньших калибров, что составляло около четверти корабельного боекомплекта. Против кораблей и портовых сооружений использовались фугасные снаряды, против подземных нефтехранилищ — бронебойные, с взрывателем замедленного действия. [180]

Разведка в интересах операции, начавшаяся за 4 дня до ее проведения, не насторожила итало-германское командование. Показательно, что, как и в операция против итальянского флота в Таранто, англичане под прикрытием развернутых сил, а также для маскировки операции проводили два конвоя. Один из них (транспорт, груженный горючим и боезапасом, и корабли охранения) шел на о. Мальта, другой (4 транспорта и корабли охранения) — в Александрию.

Забываясь о защите эскадры от ударов авиации противника, английское командование решило атаковать Триполи ночью. Кроме того, предусматривалось маневрирование авианосца с кораблями охранения примерно в 30 милях к северу от ударных сил, чтобы на рассвете прикрыть истребителями отходившую от Триполи эскадру. ПВО соединения обеспечивалась постоянным барражированием небольших групп авианосных истребителей и готовностью основной части самолетов к немедленному вылету. При появлении в районе соединения даже одиночных самолетов противника англичане поднимали до эскадрильи истребителей.

Серьезную опасность представляли также мины противника, поэтому в голове эскадры шли эсминцы с тралами. Такой ордер наиболее полно отвечал требованиям противоминной обороны.

Во время обстрела Триполи англичане не встретили противодействия, кроме кратковременной и неэффективной стрельбы одной 6-дюймовой двухорудийной батареи. Однако стрельба по площадям с неточными исходными данными, вызванными ошибками в определении начальной позиции, не могла обеспечить поражение намеченных объектов, хотя дистанции стрельбы для линкоров были минимальными и колебались в пределах 58–74 каб. В гавани было потоплено 3 транспорта и повреждено несколько судов. В городе возникли пожары и было разрушено несколько зданий.

Таким образом, операция английского флота против Триполи проводилась с целью содействия своей оборонявшейся армии. В отличие от предыдущих ударов артиллерийских кораблей по береговым объектам противника развертывание сил, нанесение удара и отход осуществлялись в темное время суток, что потребовало значительного обеспечения артиллерийской стрельбы силами береговой и авианосной авиации. Отсутствие опыта взаимодействия флота и авиации в условиях темного времени суток не позволило эффективно использовать крупные силы, привлеченные к операции. Корректировка огня оказалась практически невозможной, так как самолеты-корректировщики не могли наблюдать объектов атаки из-за дыма и пыли. Они не смогли бы результативно корректировать огонь и по причине близкого расположения площадей стрельбы, намеченных различным кораблям, из-за невозможности отличить падения снарядов соседних кораблей. Стрельба же по [181] площади без корректировки была малоэффективной, а ее результаты не оправдывали риска, которому подвергались крупные силы флота. Они не понесли потерь только ввиду полной неподготовленности итальянского командования к отражению внезапных атак и его бездеятельности в организации ответных ударов по силам противника при отходе их из района операции.

Выводы по борьбе на коммуникациях

Борьба на коммуникациях явилась основным содержанием боевых действий на Средиземном море в течение всего первого периода войны. Из всех потерь, понесенных сторонами в этот период, свыше 90% приходится на потери, связанные с борьбой за морские коммуникации.

В борьбе на коммуникациях в Средиземном море немцы использовали только свою авиацию. Большой итальянский флот оказался совершенно не подготовленным ни в оперативно-тактическом, ни в моральном отношении к решению серьезных задач по борьбе с перевозками противника и защите своих перевозок.

Характерной особенностью морских перевозок в Средиземном море является то, что обе стороны в ходе войны вели главным образом воинские (оперативные) перевозки. Почти полное прекращение перевозок по Средиземному морю стратегического сырья Италией и Англией болезненно отражалось на экономике обоих государств, особенно на Италии. Для Великобритании, обладающей лучшим стратегическим положением, это означало либо сокращение ввоза сырья, либо резкое возрастание тоннажа, необходимого для перевозок.

Ход борьбы на Средиземном море показал, что боевые действия на территориях слабо развитых в промышленном отношении государств, отделенных от основной базы снабжения морем, в условиях современной войны в огромной степени зависят от обеспеченности морских коммуникаций. Перерыв их даже на короткое время незамедлительно сказывался на боеспособности армии. Интенсивность морских перевозок в значительной степени определяла сроки подготовки наступательных действий армии. В ходе борьбы в Северной Африке для армий 8–10-дивизионного состава эти сроки достигали 4–6 месяцев.

На таком пересеченном, хотя и обширном театре, как Средиземное море, решающим в успешной борьбе за морские сообщения при наличии примерно равного соотношения в надводных силах являлось превосходство в воздухе. Надводные корабли той и другой стороны при потере господства в воздухе сами становились объектами сокрушительных ударов авиации противника и оказывались не в состоянии обеспечивать морские перевозки. Но одна авиация не могла полноценно решить все задачи в борьбе за морские сообщения, и ошибкой немецкого [182] командования были попытки первоначально решить эту проблему именно так. При этом в связи с подготовкой нападения Германии на СССР борьба против морских перевозок противника с использованием значительных сил авиации велась немцами непродолжительный период (январь — апрель 1941 г.).

Немецко-фашистское командование к началу войны оказалось неподготовленным к боевым действиям на коммуникациях противника в широких масштабах и разнородными силами. Поэтому в наиболее благоприятный период действий подводных лодок, когда в Средиземном море еще не была введена система конвоев, английские торговые суда не имели артиллерии, не хватало судов-конвоиров, немцы допустили ошибку, не послав на этот театр свои подводные лодки. Это дало возможность англичанам отозвать значительную часть сил в метрополию, усилив ПЛО на подходах к берегам Англии.

Крупнейший недостаток в использовании морских и воздушных сил Германии и Италии на Средиземном море состоял в том, что они не имели единых планов стратегического использования сил, а поэтому боевые действия на море велись при отсутствии серьезного планирования вообще и без организации должного взаимодействия между немецкими и

итальянскими силами. Это произошло потому, что гитлеровская верхушка считала Средиземноморский театр для себя второстепенным, а итальянцы оказались неспособными решать задачи силами своего флота и авиации. Безусловно, хорошие планы не изменили бы общего результата войны, но согласованные действия позволили бы более рационально использовать имеющиеся силы.

Опыт борьбы за коммуникации в Средиземном море показал, что наиболее эффективные действия морских сил против перевозок противника были в периоды, когда нападающая сторона широко использовала разнородные силы флота (авиацию, подводные лодки, надводные корабли). В этом случае даже при отсутствии спланированного взаимодействия между силами они, ведя борьбу в различных районах театра, воздействовали на всю глубину коммуникаций противника, добиваясь распыления его сил по всему театру и ослабления сил при охране каждого отдельного объекта. Грубая ошибка итальянского командования состояла в том, что оно не создавало боеспособного резерва, а поэтому и в периоды проведения англичанами операций по защите своих морских сообщений продолжало вести борьбу с его перевозками в порядке повседневной оперативной деятельности. В результате этого усилия итальянского флота распылялись, в то время как англичане концентрировали свои силы для решения важной задачи на короткий период. Безусловно, при более грамотном и решительном использовании сил итальянцами морские сообщения англичан в Средиземном море могли быть полностью прерваны. [183]

Наряду с пассивной обороной перевозок в системе конвоев немцы успешно защищали свои морские коммуникации активным воздействием по силам противника в районе перехода своих конвоев, и в частности массированными ударами авиации по о. Мальта, чтобы не допустить базирования здесь морских и воздушных сил противника.

Наличие у англичан о. Мальта, расположенного в центре базирования итальянских сил и на их путях из Италии в Ливию, давало им большие оперативные преимущества не только для борьбы на итало-немецких морских сообщениях, но и для обеспечения своих коммуникаций в Средиземном море. Без этого англичанам было бы невозможно обеспечивать перевозки по Тунисскому проливу.

В обстановке возрастания роли авиации преимущество англичан в борьбе за коммуникации в Средиземном море было обусловлено наличием в составе их флота авианосцев, которые значительно улучшали условия использования морских сил.

Захват о. Крит и противодесантные действия англичан (май 1941 г.)
Обстановка перед операцией

Зимой 1941 г. гитлеровская Германия в полном соответствии с планом стратегического развертывания против Советского Союза ^[223] приняла решение о перенесении военных действий на Балканы. К весне она подтянула сюда 24 дивизии и перебазировала на аэродромы стран-сателлитов свой 4-й воздушный флот. Кроме того, против Югославии и Греции было развернуто 28 итальянских дивизий и 10 венгерских бригад. Перед вооруженными силами фашистского блока была поставлена задача захватить Балканский полуостров до начала нападения на СССР. Мощной группировке германских вооруженных сил на Балканах противостояли плохо вооруженные армии Греции и Югославии.

Прорыв немецко-фашистских сил в Восточной Македонии, а несколько позже и в Южной Сербии создал прямую угрозу изоляции греческих войск во Фракии и захода гитлеровцев

в тыл греческой армии в Эпире, сдерживавшей наступление итальянцев с территории Албании. Все это привело к повсеместному отступлению греков. Английский экспедиционный корпус численностью около 58 тыс. солдат и офицеров, прикрываясь [184] греческой армией и выгодными позициями у горы Олимп, а затем у Фермопил, стал отходить к портам Аттики и на п-ов Пелопоннес для эвакуации, которая началась 23 апреля из Рафино, Мегард, Навплион, Маневмассии, Каламе и с отдельных островов, расположенных вблизи побережья Греции. Войска эвакуировались главным образом на боевых кораблях (крейсерах, эсминцах) в обстановке безраздельного господства немецкой авиации в воздухе. Всего на о. Крит и в Египет было вывезено 50 тыс. человек {224}. Потери при отступлении и эвакуации составили около 14 тыс. человек. Как и у Дюнкерка, на побережье осталась вся боевая техника. Англичане потеряли также 5 транспортов, 3 эсминца и несколько малых судов. С 6 апреля по 1 мая Германия, потеряв убитыми и пропавшими без вести около 1750 человек {225}, захватила в плен основную часть югославской и греческой армий (более 500 тыс. солдат и офицеров).

После завершения боевых действий в Греции и захвата ряда островов Эгейского моря, в том числе Лемноса, Самофраки и Тасоса, немецко-фашистское командование начало сосредоточивать силы для овладения о. Крит. Этот остров, занимающий выгодное положение у входа в Эгейское море, гитлеровцы рассматривали как трамплин для дальнейших действий на Малоазиатском побережье и в Северной Африке. С занятием Крита Суэцкий канал и Александрия оказывались в радиусе действия немецкой авиации, тогда как нефтеносные районы Румынии остались бы за пределами досягаемости английской авиации. Обеспечение безопасности этого нефтеносного района и удержание морских коммуникаций, связывающих Италию и Грецию с Болгарией и Румынией, и являлось ближайшей целью фашистской Германии при захвате о. Крит.

Не имея на Средиземном море морских сил и не рассчитывая на боеспособность итальянского флота, гитлеровцы, планируя Критскую операцию, предусматривали использование больших масс боевой и транспортной авиации для высадки воздушнодесантных войск в количестве, достаточном для захвата и удержания острова. Абсолютное превосходство немецких ВВС в районе действий к началу операции благоприятствовало осуществлению такого решения. Расстояние от основных немецких аэродромов на Додеканезских островах и в Греции до Крита составляло 100–250 км, а от английских аэродромов в Египте и с о. Мальта — 500–1000 км. Гитлеровцы стремились ошеломить противника методами и темпами выполнения операции.

Англичане также высоко оценивали стратегическое значение о. Крит прежде всего для обороны своих владений и коммуникаций [185] в восточной части Средиземного моря. Еще до начала военных действий на Средиземном море Черчилль дал указание морскому министру обеспечить оборону острова в случае итальянской агрессии в Греции, а 29 октября 1940 г. он телеграфировал военному министру: «Представляется крайне важным получить превосходный аэродром и военно-морскую заправочную базу в б. Суда. Успешная оборона Крита окажет неоценимую помощь в защите Египта. Захват Крита итальянцами неизмеримо усугубил бы все трудности на Средиземном море. Ради такого важного объекта стоит пойти на риск...» {226}

После эвакуации из Греции англичане начали готовиться к отражению высадки десанта на о. Крит. Поэтому действия немецко-фашистского командования против этого острова не были для них неожиданными. Оказались неожиданными средства и метод проведения операции.

Подготовка Критской операции

Операцию по захвату о. Крит (операция «Меркурий») немецко-фашистское командование готовило около месяца, начиная с 25 апреля 1941 г. Итальянское командование узнало о намерениях своего союзника только 16 мая, т. е. за 4 дня до начала операции, когда немецкий командующий военно-воздушными силами сообщил ему, что итальянский флот в зависимости от обстоятельств может вмешаться, если английский флот примет участие в обороне о. Крит. Иначе говоря, итальянским вооруженным силам в процессе подготовки операции задачи поставлены не были, и, хотя английский флот принял деятельное участие в обороне острова, итальянский флот почти не был использован [\[227\]](#).

Руководство операцией возлагалось на командование 4-го воздушного флота. Для захвата о. Крит были подготовлены 7-я парашютная дивизия и 5-я дивизия горных стрелков (всего около 16 тыс. человек). Выброску и доставку их обеспечивал 11-й авиакорпус, который располагал для этой цели 530 тяжелыми транспортными самолетами типа Ю-52, 80 многоместными планерами и 40 разведывательными самолетами. Кроме того, на территории Греции был подготовлен морской десант в количестве около 7 тыс. человек. Его предполагалось перебросить ночью с о. Мелос на малых транспортных средствах под прикрытием нескольких торпедных катеров. К прикрытию высадки воздушных и морских десантов привлекался 8-й авиакорпус (430 бомбардировщиков, в том числе 150 пикирующих и 180 истребителей). [186]

Высадка десанта намечалась в северных районах о. Крит: Канин — Суда (главный удар), Ретимнон и Гераклион. Ближайшей задачей десантных войск являлся захват аэродромов для обеспечения посадки транспортных самолетов с тяжелой боевой техникой и войсками. Немецко-фашистское командование намеревалось сбрасывать парашютистов и сажать планеры сразу после нанесения ударов бомбардировщиками, пока противник будет находиться в подавленном состоянии в укрытиях и еще не успеет восстановить свою боеспособность.

Противодесантная оборона о. Крит

Англичане начали укреплять о. Крит уже с первых чисел ноября 1940 г. Они перебросили сюда войска, боевую технику, установили зенитную артиллерию, расширили и приспособили для действий всех родов авиации небольшой греческий аэродром в районе Гераклиона, создали возле Малеме аэродром для истребительной авиации, а в районе Ретимнон — посадочную площадку. В большой степени готовности находился и аэродром в районе Педиада-Кастелли. Все эти аэродромы были связаны единственной хорошей дорогой в северной части острова.

Несмотря на то что разведка установила большую концентрацию немецкой авиации на греческих аэродромах и подготовку воздушного десанта, английское командование считало, что такой большой остров, как Крит, может быть занят только морским десантом. 5 мая 1941 г., получив названные выше разведданные, командующий войсками на о. Крит генерал-майор Фрейберг писал Черчиллю: «Я нисколько не тревожусь насчет авиадесанта. Я принял свои меры и считаю, что смогу справиться с положением силами, которые имеются в моем распоряжении» [\[228\]](#).

На участках побережья, доступных для высадки десанта, спешно создавалась противодесантная оборона, в которую включалось большое количество береговых батарей. Средиземноморский флот, развернутый пятью отрядами на ближних подходах к острову, должен был разгромить десант в море, не допустив его высадки ни в одном из пунктов побережья. Ночью крейсерским отрядам предписывалось производить поиск к северу от о. Крит.

Английское командование на острове приняло некоторые меры к отражению воздушных десантов. Из-за недостатка транспортных средств весь гарнизон Крита был разделен на 4 группы, каждая из которых защищала важные стратегические пункты. Наиболее крупные части были развернуты в районах Малеме, Кания, Ретимнон и Гераклион и предусмотрено создание завалов на взлетно-посадочных полосах. Однако ближние подступы к аэродромам охранялись слабо, чем и [188] воспользовался противник, сбросивший в этих районах парашютистов и посадивший планеры с войсками.

Единый план и единое командование в противодесантных действиях у англичан отсутствовали. Было лишь обусловлено, что за разгром десанта на переходе морем целиком отвечает флот, а за отражение высадки десанта — армия. Взаимодействие между ними не отрабатывалось. Всего на острове англичане имели около 27,5 тыс. своих и новозеландских солдат и офицеров и 11 отдельных греческих батальонов (около 15 тыс. человек). В связи с потерей всей боевой техники в Греции на острове к началу вторжения находилось 6 танков. Не хватало транспортных средств. Часть боевой техники и боеприпасов погибла в б. Суда при налетах немецкой авиации.

Высадка десанта на остров

Первые удары по английским аэродромам на о. Крит германская авиация нанесла в конце апреля, но особенно сильные налеты начались 10 мая. В ходе этой борьбы за господство в воздухе над о. Крит не имевшая пополнений английская истребительная авиация резко сократилась. Из 36 самолетов в строю за день до вторжения осталось 7, но и они по просьбе командующего гарнизоном острова были отозваны в Египет во избежание дальнейших потерь. В результате в первый же день высадки немцы добились безраздельного господства в воздухе, что предопределило исход всей операции.

С рассветом 20 мая все четыре района высадки десантов подверглись ожесточенной бомбардировке. Сразу же после ухода бомбардировщиков появились транспортные самолеты, которые с малой высоты начали сбрасывать парашютистов и отцеплять буксируемые планеры. Те батальоны парашютистов, которые приземлялись на участках, занятых английскими войсками, понесли тяжелые потери еще в воздухе. До 50 тяжелых планеров со штурмовыми отрядами сели на высохшее русло реки. Несмотря на большие потери, немцам удалось закрепиться и удержать позиции в районе Кании и Малеме до следующего дня, когда, высадив подкрепления, они захватили Малеме и аэродром, что и решило исход борьбы за этот район: на аэродром была переброшена транспортными самолетами 5-я горнострелковая дивизия. Всего в первый день немцы высадили на остров около 8 тыс. солдат и офицеров, из них 5 тыс. (8 батальонов) — в Малеме. Парашютисты у Гераклиона сбрасывались значительно позже ударов авиации, поэтому англичане успели подготовиться к обороне и борьба за этот район затянулась до подхода частей 5-й горнострелковой дивизии, захватившей к 27 мая всю западную часть острова.

Попытка немецко-фашистского командования высадить морской десант не увенчалась успехом, так как английский флот не допустил первый и второй отряды морского десанта к о. Крит. Однако это лишь на один-два дня отодвинуло захват [189] основных позиций на острове. Доставленные по воздуху германские войска уже на пятые сутки решили исход борьбы в свою пользу. Всего по воздуху на остров было переброшено до 35 тыс. солдат и офицеров и большое количество боевой техники.

Действия английских сил

Как уже отмечалось, англичане готовились в основном к отражению морского десанта. Английский флот выполнил свою задачу, однако (и это вполне закономерно) сорвать операцию противника он не смог.

В ночь на 21 мая немцы отправили с о. Мелос слабо охраняемый тихоходный десантный отряд. В его состав входили 2 парохода, паровая яхта и около 10 малых рыболовных судов (каиков) в охранении 2 итальянских миноносцев. Английская воздушная разведка обнаружила отряд. В море вышли 3 крейсера и 4 эсминца и вскоре после полуночи разгромили его на подходах к о. Крит. Кроме легких танков и автомашин немцы потеряли более 1500 солдат и офицеров.

Около 8 час. 22 мая английский отряд крейсеров атаковал другой десантный отряд (38 судов, на которых перевозилось около 4 тыс. десантников). Два судна с войсками были потоплены, остальные, прикрываясь дымзавесами, вернулись в греческие базы. Только энергичная поддержка авиации спасла этот немецкий десант от полного разгрома. Подвергшиеся в течение дня 22 мая мощным ударам германских пикирующих бомбардировщиков английские крейсера и подошедшие им на помощь линкоры вынуждены были отказаться от преследования и начать отход на юг. 2 крейсера и 3 эсминца погибли, 2 линкора и ряд других кораблей получили серьезные повреждения. Только вытеснив английский флот из района севернее о. Крит, немцы смогли наладить морские перевозки на остров. Крупные силы английского флота, развернутые на южных и западных подходах, не могли предотвратить захват о. Крит.

Без поддержки береговой авиации самолеты единственного английского авианосца «Формидебл» оказались бессильными состязаться с многочисленной авиацией противника. В результате потерь на авианосце к концу операции осталось всего 4 истребителя, вследствие чего английский флот сам стал объектом сокрушительных ударов немецких пикирующих бомбардировщиков и нес от них тяжелые потери. Казалось бы, что в создавшейся обстановке, когда главная угроза исходила от авиации противника, английскому командованию следовало обратить особое внимание на расход и подачу зенитного боезапаса. Однако пополнение его в ходе операции предусмотрено не было, а расход велся почти без всякого учета. Больше того, когда возникла необходимость отвести часть флота из-под удара немецкой авиации, по недоразумению были выведены корабли западных отрядов с почти неизрасходованным [190] зенитным боезапасом, а для содействия обороне острова остались корабли, имевшие 20–30% зенитного боезапаса. Израсходовав его, они оказались совершенно беззащитными при налетах вражеской авиации.

Только в ночь на 26 мая на южных подходах к о. Крит вновь появились авианосец «Формидебл», линкоры «Бархэм» и «Куин Элизабет» в охранении 8 эсминцев. На рассвете авианосная авиация нанесла удар по аэродрому на о. Скарпанто, уничтожив там несколько не успевших подняться в воздух бомбардировщиков. В ходе ответных ударов немецкой авиации «Формидебл» — единственный авианосец Александрийской эскадры, линкор «Бархэм» и эсминец «Ньюбиен» получили повреждения.

Эвакуация английских войск

26 мая немецкие войска захватили все важнейшие позиции на острове. Англичане оставили б. Суда, через которую доставляли подкрепления на остров. На следующий день командующий английскими силами на Ближнем Востоке сообщил в Лондон: «...следует признать, что Крит удержать не удастся и что войска нужно отвести»^{229}. В соответствии с полученным немедленно приказом 28 мая началась эвакуация английских

войск на кораблях Александрийской эскадры. В восточной части острова, в районе Сития, не встречая сопротивления, высадились итальянские войска. Немцы противодействовали эвакуации только своей авиацией. Поскольку «Формидебл» был поврежден, а все аэродромы на о. Крит потеряны, английский флот к началу эвакуации полностью лишился истребительного прикрытия. Несмотря на риск тяжелых потерь, английское морское командование решило вывозить оставшиеся на о. Крит войска на боевых кораблях (крейсерах и эсминцах).

После напряженных боев капитулировал английский гарнизон в районе Ретимнона. В остальных пунктах войска начали продвижение к Гераклиону, Сфакии и Тимбаки. Основной метод эвакуации оставался таким же, как и при оставлении Греции: приход кораблей ночью в пункты погрузки, кратковременная посадка войск и выход с расчетом уйти на максимально возможное расстояние от острова до начала рассвета. Первыми в ночь на 29 мая на крейсерах «Дидо», «Орион» и 6 эсминцах эвакуировались войска из Гераклиона. При отходе из-за повреждения рулевого управления пришлось затопить эсминец «Импириал», передав его команду и эвакуируемых солдат на другой эсминец. На рассвете отряд был атакован авиацией, которая потопила эсминец «Хируорд», серьезно повредила оба крейсера и эсминец.

С 29 по 31 мая крейсера и эсминцы эвакуировали войска из районов Тимбаки и Сфакии. Погрузка войск проходила без [191] всякого плана; в отдельных случаях корабли, приняв лишь 30–40% возможного числа солдат и офицеров, уходили в море, не дожидаясь подхода подлежащих эвакуации частей. Всего с о. Крит к 1 июня 1941 г. было вывезено 17 тыс. человек. На острове была брошена вся боевая техника.

Итоги и выводы

В ходе борьбы за о. Крит английский Средиземноморский флот понес тяжелые потери от авиации противника. Он лишился 3 крейсеров, 7 эсминцев и 29 малых кораблей; были повреждены авианосец, 3 линкора, 6 крейсеров и 7 эсминцев. Немецко-фашистская авиация уничтожила старый броненосец «Килкис», 12 эсминцев и 10 катеров греческого флота. Торговый флот Греции потерял до 75% своего состава^[230]. Англичане, по их данным, потеряли в борьбе за остров более 10 тыс. человек, греки — 15 тыс. человек. Гитлеровская Германия в этой операции лишилась наиболее боеспособной части своих парашютных войск. Общие потери немцев составили 6553 солдата и офицера^[231], а также 220 самолетов, в том числе 119 транспортных.

В операции по захвату о. Крит главную задачу решала господствовавшая в воздухе немецкая авиация. При слабой ПВО острова она справилась с переброской крупного контингента войск, необходимых для захвата важнейших позиций на Крите.

В действиях немецких сил можно обнаружить следующие четыре фазы: борьба за господство в воздухе, захват плацдармов, накапливание сил и, наконец, действия по ликвидации сил обороны противника. Господство немецкой авиации в воздухе было решающим условием в достижении победы.

В ходе подготовки отражения высадки на о. Крит английское командование допустило ряд серьезных ошибок. Имея в своем распоряжении достоверные данные о концентрации на греческих аэродромах значительной авиации противника, в том числе транспортной, оно продолжало готовиться к отражению только морского десанта. Знаменательно признание самих англичан в том, что 10 эскадрилий истребителей могли бы решить исход

операции в их пользу, но потенциальные возможности ВВС противника не были оценены ими по достоинству.

Следует считать ошибкой немецкого командования полное игнорирование даже попыток организовать взаимодействие с итальянским флотом и стремление решить задачу силами одной авиации. В обстановке безраздельного господства последней в воздухе и тяжелых потерь, понесенных английскими силами, участие итальянского флота в операции могло бы [192] полностью сорвать эвакуацию. В создавшихся же условиях немцы не могли контролировать действия английских сил в темное время суток.

Авиация внесла существенные изменения в методы проведения эвакуации, равно как и других видов боевых действий. Даже при наличии огромного превосходства в морских силах эвакуируемые войска несли большие потери из-за утраты англичанами господства в воздухе. Вместе с тем одна немецкая авиация, используемая в больших масштабах, но без взаимодействия с силами флота, оказалась не в состоянии полностью сорвать эвакуацию. Подтверждением сказанного является эвакуация английских войск из Норвегии, Дюнкерка, Греции и с о. Крит. С потерей господства в воздухе эвакуации стали отличаться бесплановостью и стихийностью, в результате чего войска несли большие потери, на берегу бросалась подавляющая часть техники.

Захват о. Крит был последней операцией гитлеровцев перед вероломным нападением на Советский Союз.

Военно-политические итоги военных действий в 1939–1941 гг. и оперативно-тактические выводы

Первый период второй мировой войны ознаменовался полным провалом планов реакционных кругов США, Англии и Франции в отношении Советского Союза.

Проводя политику умиротворения агрессора и предательства интересов других народов, Англия и Франция облегчили гитлеровской Германии порабощение народов Европы.

Период после падения Франции до 22 июня 1941 г. гитлеровская Германия использовала для подготовки к войне против Советского Союза. Ведя ограниченные по масштабам действия против английских владений в Средиземном море, она стремилась вывести Великобританию из войны и накопить максимальное количество сил для молниеносного разгрома Советских Вооруженных Сил.

Однако, говоря об общей стратегии этого периода, нельзя не отметить повторения немцами, только в новом варианте, старой ошибки — глубокого разрыва в планах использования сухопутных и морских сил. Этот разрыв, характерный для всего первого периода второй мировой войны, состоял в том, что, начиная войну на суше, фашистская Германия была слабо подготовлена к военным действиям на море. Развязывая в 1939 г. войну, фашистское командование знало, что большая кораблестроительная программа находится в начальной стадии выполнения и что флот не подготовлен к решению поставленных ему задач. В этом еще одно проявление авантюризма [193] германской стратегии, особенно ярко проявившегося в директиве № 21 (план «Барбаросса») верховного командования гитлеровской Германии. Эта директива выделяла для ведения войны против СССР основные силы армии и ВВС; что касается флота, то в ней указывалось: «...использование военно-морского флота даже во время восточной кампании должно быть четко направлено против Англии». Таким образом, армия и флот были ориентированы для действий на различных стратегических направлениях.

В области морского оперативного искусства первый период второй мировой войны характерен окончательным оформлением основных видов операций. Развитие сил и боевых средств создало условия для подготовки и проведения морской операции как одной из форм военных действий на море. И именно из-за резкого возрастания уровня развития сил и боевых средств, дифференциации их создавалась объективная необходимость проведения операций. То, что в прошлом флоты могли выполнять в порядке повседневной оперативной деятельности, теперь стало не всегда возможным. Так, при проводке важных конвоев по Средиземному морю в условиях возможного противодействия разнородных сил противника возникала прямая необходимость организации специальной разведки на театре в интересах данного конвоя, проведения маскировочных мероприятий по сосредоточению, выходу и переходу конвоя, нанесения предварительных ударов по силам противника с целью ослабления возможного воздействия их по судам конвоя. Наряду с этим подтвердилась необходимость организации всех видов обороны конвоя на переходе морем (ПВО, ПЛО, ПМО, ПКО), а также выделения специальных сил для борьбы с надводными кораблями противника (оперативное прикрытие). Без проведения всех этих мероприятий успешное решение задач было немыслимо.

Наибольшее развитие в этот период получили операции по защите коммуникаций, особенно на опыте действий в Средиземном море, так как из-за сложившихся объективных условий и соотношения сил здесь необходимо было строить защиту коммуникаций в обстановке возможного массированного использования противником взаимодействующих сил.

Этот период характерен также становлением на более прочную основу, чем это было в предвоенных теоретических разработках, десантных операций и операций по уничтожению морских сил противника в море и в базах. Наряду с этим появляются первые признаки противодесантных операций (Норвегия, Крит) и операций по нарушению коммуникаций противника с использованием разнородных сил (выход «Бисмарка»).

Огромное значение в развитии военно-морского искусства уже в этот период приобретает авиация. В результате бурного [194] роста авиации, усиления ее ударной мощи и способности решать разнообразные задачи роль ее в боевых действиях на море неизмеримо выросла по сравнению с войной 1914–1918 гг. Авиация стала широко использоваться для высадки десантов, удара по морским силам противника в море и в базах, постановки мин и т. п., т. е. для решения задач, которые в предыдущей войне выполнялись почти исключительно корабельными силами. Вместе с этим уже в первый период войны появилась новая характерная черта в проведении операции. Старый коломбовский принцип, гласивший, что «до тех пор, пока тот или другой флот не одержал победы, война не может вступить ни в какую другую фазу», оказался полностью отвергнутым жизнью. Те, кто еще продолжали цепляться за этот принцип, терпели тяжелые поражения, как это было в Норвежской и Критской операциях и в борьбе за морские сообщения в Атлантике и Средиземном море. В этих операциях немцы ни в одном случае не добивались решительной победы на море и тем не менее выполняли большинство своих задач.

Главной задачей флотов в этот период была борьба за морские и океанские коммуникации. Оперативное использование сил в этой борьбе выявило порочность метода одиночных действий немецких надводных кораблей, так как им приходилось преодолевать противодействие разнородных взаимодействующих сил флота противника.

В области тактики флота этот период в значительной мере характерен теми же приемами боя, которые были присущи боям первой мировой войны, когда на артиллерию крупных кораблей возлагалась задача нанесения главного удара. Поэтому большинство боев этого периода представляло собой по-прежнему артиллерийское состязание противников. Однако последний этап рассматриваемого периода выдвигает на видное место авиацию, используемую для нанесения мощных ударов по силам противника (Таранто, Крит, операция против линкора «Бисмарк»). Авиация оказывала решающее влияние на исход операции.

Уже в этот период крупную роль в изменении тактики начинает играть радиолокация, с помощью которой обеспечивалось тактическое развертывание и проведение ночного боя.

В рассматриваемый период произошли крупные изменения в тактике авиации. Точнее будет сказать, что в ходе боевых действий впервые складывается самостоятельная тактика морской авиации. Наряду с действиями однородных групп авиации против морских объектов, с усилением ПВО выявляется необходимость организации взаимодействия разнородной авиации, а также использование ее совместно с другими родами сил флота.

В соответствии с развитием новых средств борьбы, и особенно авиации, произошли существенные изменения в походных [195] порядках, которые характеризовались возросшей глубиной и максимальным приближением к боевым.

Методы использования подводных лодок в борьбе на морских коммуникациях претерпели серьезные изменения. От позиционного метода в начале войны немцы перешли к крейсерству одиночных лодок в ограниченных и обширных районах, а вслед за тем к принципиально новому методу — использованию лодок в подвижных завесах.

Тактика подводных лодок начала войны не имела принципиальных отличий от тактики их в конце первой мировой войны. Она характеризовалась дневными атаками под перископом, прицельной стрельбой по транспортам одиночными прямоидущими торпедами и залповой стрельбой двумя-тремя торпедами по особо ценным объектам (лайнеры и крупные боевые корабли).

Развитие тактики подводных лодок шло по пути перехода от дневных атак к ночным в надводном положении и от стрельбы одиночными торпедами к стрельбе залповой с временными интервалами (в немецком флоте с ноября 1940 г.).

Таким образом, в целом начало первого периода второй мировой войны с точки зрения методов и приемов в действиях сил в большой степени повторяет опыт первой мировой войны, и только в ходе этого периода появляются новые элементы в тактике и оперативном искусстве военно-морских флотов. [196]

Глава 5.

Военные действия на Атлантическом и Средиземноморском театрах (22 июня 1941 г. — ноябрь 1942 г.)

Нападение фашистской Германии на Советский Союз. Изменение обстановки в Атлантике и на Средиземном море

На рассвете 22 июня 1941 г. вооруженные силы фашистской Германии вероломно вторглись в пределы нашей Родины. Все предшествовавшие этому экономические, политические и военные действия гитлеровцев в Европе после разгрома Франции были направлены главным образом на укрепление их тыла и мобилизацию экономических ресурсов оккупированных стран Западной и Юго-Восточной Европы. Руководители фашистской Германии полагали, что, захватив богатейшие ресурсы нашей страны, разгромив Советские Вооруженные Силы и поработив советский народ, они откроют себе путь к мировому господству. За день до нападения уверенный в успехе Гитлер писал Муссолини, что война Германии против СССР окажет решающее влияние на весь ход исторических событий, что вступление в войну Америки уже не будет иметь никакого значения и что поражение России значительно улучшит положение Японии и создаст с ее стороны серьезную угрозу для США {232}.

План «Барбаросса» (директива № 21) ориентировал вооруженные силы фашистской Германии на «молниеносную войну». «Немецкие вооруженные силы должны быть готовы к тому, — говорилось в плане, — чтобы еще до окончания войны с Англией *победить путем быстротечной военной операции Советскую Россию*» {233}. Гитлер ни на минуту не [197] сомневался в победе, хотя и допускал возможность потери на советско-германском фронте 70–80 своих дивизий {234}. Подготовка к нападению велась особенно тщательно. Путем провокаций и интриг, шантажа и угроз, подкупов и посулов гитлеровское руководство усиленно вовлекало в войну против СССР государства, возглавляемые реакционными правительствами. Союзниками фашистской Германии кроме Италии стали Финляндия, Венгрия, Румыния и Болгария. На протяжении всей войны прогерманской политики придерживались правительства франкистской Испании, Швеции и Турции, оказывавшие гитлеровцам солидную экономическую помощь. Кроме того, Франко помогал Германии в военном отношении, а турецкое правительство провокациями и концентрацией войск на южных границах СССР создавало постоянную угрозу нашим закавказским республикам. Союзник фашистской Германии — империалистическая Япония сосредоточила в Маньчжоу-Го огромную Квантунскую армию, вынуждая тем самым Советское правительство держать на восточных границах страны крупные силы.

Таким образом, Советский Союз оказался лицом к лицу с блоком фашистских государств. Гитлеровская Германия сконцентрировала на западных границах нашей страны 181 дивизию и 18 бригад, включая войска своих сателлитов, 4950 самолетов (в том числе до 1000 самолетов Румынии и Финляндии), около 2800 танков и штурмовых орудий, 48 тыс. орудий и минометов {235}. Такой концентрации сил на одном фронте еще не знала военная история.

Переброска больших контингентов войск к границам Советского Союза не осталась незамеченной английской разведкой, и начиная с марта 1941 г. комитет начальников штабов довольно определенно информировал свое правительство о возможности нападения Германии на Советский Союз. Англия правильно оценила возможное влияние этого нападения на события в Европе, Атлантике и Средиземном море. Британские правящие круги опасались лишь того, что СССР согласится на ультимативные требования

гитлеровцев или сопротивление его окажется слишком слабым и тогда успешное завершение кампании в России предоставит Германии «возможность сконцентрировать свои усилия на ведении войны на Западе»^{236}. Чтобы не допустить этого, они готовы были пойти на любые провокации в отношении Советского Союза. В частности, как отмечает английский историк Батлер, «в конце мая в Лондоне [198] сложилось мнение, что, создав угрозу кавказской нефти, можно будет наилучшим образом оказать давление на Россию с тем, чтобы она не уступала немецким требованиям. 12 июня комитет начальников штабов решил принять меры, которые позволили бы без промедления нанести из Мосула силами средних бомбардировщиков удар по нефтеочистительным заводам Баку»^{237}.

Большинство английских военных экспертов были склонны считать, что Германии потребуется всего 6–8 недель для решения всех важнейших стратегических задач в войне против Советского Союза. Героическая борьба советского народа превзошла все даже самые оптимальные прогнозы буржуазных военных специалистов. После войны буржуазные историки вынуждены были признать, что вступление в войну Советского Союза знаменовало собой коренные изменения в ходе ее. «С момента немецкого вторжения в Россию начался новый период войны. Хотя значение этого события вначале не было до конца ясно, оно поистине явилось поворотным пунктом в войне. С 22 июня 1941 г. и до тех пор, когда русские войска прошли по руинам Вильгельмштрассе, Германия непрерывно вела военные действия на восточном фронте, выхода из которых для нее не было»^{238}.

Вступили в новую фазу и боевые действия на атлантических и средиземноморских коммуникациях. Положение английских конвоев в Атлантике значительно улучшилось в связи с переброской 2-го воздушного флота немцев на советско-германский фронт. На Средиземном море ослабленная в военном отношении Италия оказалась один на один с Англией, так как фашистская Германия не только сняла с этого театра основную часть своих воздушных сил, но и потребовала от Италии активного участия в войне против СССР. Лишь когда итальянцы терпели серьезные поражения, Германия пыталась помочь им, но ее возможности из-за огромных потерь и ухудшения положения на советско-германском фронте непрерывно сокращались.

Действия в Атлантике во второй половине 1941 г.
Изменения в составе сил сторон в Атлантике

После нападения на Советский Союз гитлеровская Германия сосредоточила на советском фронте не только основные силы армии, но и до 70% своей авиации. За первые 22 месяца войны состав надводного флота Германии по некоторым классам кораблей сократился, а подводный флот [199] значительно вырос. К концу июня 1941 г. Германия имела 146 подводных лодок, к январю 1942 г. — 266. Общий состав флотов отдельных капиталистических государств в конце июня 1941 г. был таков.

Государства	Линкоры	Авианосцы	Крейсера, в том числе легкие и ПВО	Эсминцы и миноносцы	Подводные лодки
Германия	3	—	8	29	146
Италия	6	—	16	105	93
Англия	14	11	66	175	42
США (Атлантика)	7	4	12	103	56

Перед нападением на СССР и особенно после провала плана «молниеносной войны» Германия начала перебрасывать корабли на советские морские театры. Из Северного моря

в Балтийское были переведены все минные заградители, значительная часть противолодочных и тральных сил. В южных и восточных базах Балтики (Клайпеде, Пиллау, Кенигсберге, Гдыне и др.) в июне — июле 1941 г. базировалось 60 подводных лодок, часть из них предполагалось использовать для постановки минных заграждений в устье Финского залива и борьбы на советских коммуникациях у восточных берегов Балтики. Всего в базах Северной Норвегии и на Балтийском море фашистская Германия имела для действий против Советского Союза следующие силы: подводных лодок — 16, эсминцев и миноносцев — 23, сторожевых кораблей, тральщиков, надводных минных заградителей — 118, торпедных и сторожевых катеров и катеров-тральщиков — 26. Для борьбы на внешних коммуникациях СССР на аэродромах Северной Норвегии сосредоточилась авиагруппа до 300 самолетов, включая пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы. Осенью и зимой 1941/42 г. в базы Северной Норвегии стали прибывать германские крупные надводные корабли. Несколько позже гитлеровцы перебросили на Черное море 6 подводных лодок, 30 торпедных катеров, 23 тральщика, 50 самоходных барж и другие корабли и катера специального назначения — всего около 430 единиц^{239}.

Таким образом, начало Великой Отечественной войны существенно сказалось на возможности использования Германией морских и воздушных сил для борьбы на атлантических и средиземноморских коммуникациях. Во второй половине 1941 г. после создания в Лондоне американской военной миссии (так называемой «группы наблюдателей») стала быстро расти помощь Англии со стороны США. В июле 1941 г. американцы [200] сформировали 19-е оперативное соединение кораблей специально для обороны англо-американских конвоев, тогда же они сменили оккупационные английские войска в Исландии, начав переброску сюда своих морских и воздушных сил. 18 июля 1941 г. морской министр США утвердил план постройки для Англии 100 эсминцев, 20 тральщиков и 14 спасательных буксирных судов, после чего сразу же началась его реализация^{240}. В этом же месяце англичане получили право ремонтировать свои военные корабли на американских верфях.

4 сентября 1941 г. немецкая подводная лодка «U-652» безуспешно атаковала в Северной Атлантике американский эсминец «Грир». Это серьезно осложнило взаимоотношения между США и Германией. 15 сентября американское командование отдало приказ своим кораблям не ждать атак фашистских лодок, а самим атаковать их. 15 октября «U-568» торпедировала к юго-западу от Исландии американский миноносец «Кёрни», находившийся в охране транспортов. 31 октября «U-552» потопила к востоку от Ньюфаундленда американский эсминец «Рубен Джеймс»^{241}. В ответ на это Конгресс США 13 ноября внес изменения в закон о нейтралитете, запрещающий вооружение торговых судов и заход их в опасные зоны. Американцы приняли на себя эскортирование конвоев в западных районах Атлантики. Таким образом, США были втянуты в военные действия в Атлантике значительно раньше объявления ими войны Германии.

В связи с переброской германской авиации на советско-германский фронт уже в конце мая 1941 г. почти полностью прекратились налеты немецких самолетов на города и порты Англии. Разрушения и жертвы среди гражданского населения в августе сократились в 40 раз по сравнению с апрелем того же года. К этому же времени почти восстановили довоенный грузооборот порты Лондон, Саутгемптон, Бристоль, Плимут, Ливерпуль, Глазго и другие. Для борьбы с минами англичане создали большой тральный флот. Уже к концу 1941 г. в Англии насчитывалось около 1000 тральщиков, 3/4 из которых действовали в прибрежных водах метрополии. Восстановление авиазаводов позволило значительно увеличить выпуск самолетов. Все это способствовало улучшению организации обороны английских коммуникаций в Атлантике.

Во второй половине 1941 г. значительно возросли перевозки в Англию из США. В отдельные недели количество доставленных сюда грузов превышало миллионы тонн. Со снятием угрозы [201] германского вторжения англичане приступили к массовой переброске своих войск на восточные театры военных действий и в Северную Африку. До конца 1941 г. на Индийский и Тихоокеанский театры было переброшено 336296 человек (на 211 судах в 51 конвое) ^[242].

21 августа 1941 г. из Англии в СССР вышел первый конвой, в охранении и прикрытии которого находились авианосец, 2 крейсера, 5 эсминцев и 3 тральщика. До конца года по этой новой внешней коммуникации Советского Союза прошло в обоих направлениях 13 конвоев, в том числе 9 конвоев с запада на восток (63 транспорта). Из их состава фашистской подводной лодкой был потоплен только 1 транспорт.

Действия подводных лодок и борьба с ними

Летом и осенью 1941 г. германские подводные лодки действовали главным образом в Центральном районе Северной Атлантики к югу от Гренландии, доходя иногда до берегов Канады. Поэтому англичане продолжали наращивать свои силы в базах Исландии. В южном направлении подводные лодки особую активность проявляли в районе Азорских островов и у Фритауна. В отдельных случаях они заходили в Южную Атлантику вплоть до о. Святой Елены и берегов Бразилии. В этих районах действовали обычно новые большие (IX серия) лодки, вошедшие в строй уже после начала войны и входившие в состав 2-й флотилии. Основной их базой был Лориан в Бискайском заливе. 500-тонные лодки 7-й флотилии базировались на Сен-Назер. Большая удаленность районов действия от баз вынуждала лодки тратить много времени на переходы. Это заставило немцев направлять в море специальные суда снабжения, но англичане организовывали за ними охоту силами крейсеров.

Большую роль в борьбе с немецкими подводными лодками в западной части Атлантического океана играла база Сент-Джонс, созданная и укрепленная канадскими силами на о. Ньюфаундленд.

В удаленных районах подводные лодки продолжали действовать одиночно против неохранных судов или слабо охраняемых конвоев. На дальних подходах к Англии, где суда охранялись сильнее, лодки действовали группами. Летом и осенью 1941 г. гитлеровцам удавалось сосредоточить для атаки отдельных конвоев от 7 до 12 лодок. Групповые действия лодок, особенно когда они наводились самолетами ФВ-200, были наиболее эффективными. В августе 1941 г. английский конвой, направлявшийся из Англии в Гибралтар, в течение четырех суток (от выхода из Бристольского канала и до параллели Лиссабона) преследовала и атаковывала одна из групп лодок, уничтожившая 8 транспортов и 2 корабля охранения. [202]

В связи с тем что английское адмиралтейство постоянно меняло маршруты конвоев, лодкам стало трудно находить объекты для атаки. В этих условиях большую роль в наведении их на неприятельские конвои стал играть командный пункт командующего подводными силами Германии, который, пользуясь надежной связью с лодками, сосредоточивал их в районе движения обнаруженного конвоя. В результате наведения отдельные группы лодок добились крупных результатов. Так, с 9 по 11 сентября на тихоходный конвой (5 узл.) «SC-42» (65 транспортов, эсминец и 3 корвета), следовавший из США в Англию, была наведена завеса из 12 лодок. В течение трех ночей гитлеровцы уничтожили 15 транспортов и танкеров, потеряв 2 лодки («U-207» и «U-501»).

В октябре 700-тонная «U-124» вела поиск судов противника в 500 милях юго-западнее Ирландии. Однажды утром, находясь в надводном положении, она обнаружила 5 судов и 2 корабля охранения. Преследуя конвой днем на предельно меняющейся видимости, лодка несколько раз теряла и вновь находила его. С наступлением темноты лодка атаковала конвой из надводного положения, уничтожив 2 танкера и транспорт. Корабли охранения не смогли обнаружить лодку, но, уклоняясь от них, она потеряла конвой. Однако, опираясь на предыдущие донесения «U-124», штаб командующего подводными силами навел на оставшиеся корабли находившуюся поблизости другую лодку. На основании данных последней, «U-124» на следующий день была вновь навведена на конвой. Около 23 час. она начала сближение для атаки, но прежде чем успела выполнить маневр, 3 судна были уничтожены второй лодкой.

На следующий день «U-124» получила новые разведданные о движении в Англию из Гибралтара 27 транспортов в охранении крейсера и 6 других кораблей. Лодка вышла на курс этого конвоя и двумя торпедами безрезультатно атаковала шедший в голове конвоя крейсер, а затем, проникнув в центр конвоя, уничтожила тремя торпедами танкер. Всего за поход «U-124» потопила 6 судов общим тоннажем свыше 40 тыс. брт.

С 20 по 23 октября группа из 5 лодок атаковала на западных подходах к Англии быстроходный конвой «SZ-89» (20 транспортов и 5 кораблей охранения). Наведение группы обеспечивал самолет ФВ-200. Однако действия лодок затруднила английская авиация, загонявшая их под воду при попытке выйти в надводном положении в голову конвоя. Лодкам удалось уничтожить только 2 транспорта.

В ноябре 1941 г. подводные лодки уничтожили в Атлантике только 1 транспорт (9908 т) [\[243\]](#). Это был самый низкий результат за все 27 месяцев войны. Причинами его явились [\[204\]](#) успешный поиск и уничтожение в Атлантике немецких судов снабжения, что вынудило многие лодки раньше времени вернуться в базы, и изменение района действия уже развернутых в Атлантике подводных лодок после переноса их усилий на Средиземное море и в район Гибралтара [\[244\]](#).

Массовый перевод лодок из Атлантики в Средиземное море имел и другие серьезные последствия. Когда США официально вступили в войну с Германией, у немецко-фашистского командования не оказалось лодок для действий у берегов Америки, где не была налажена оборона коммуникаций. Первая группа из 6 лодок начала действовать у американских берегов лишь с 12 января 1942 г.

В декабре положение в Атлантике не изменилось. Действовавшим здесь одиночным «волчьим стаям» приходилось выдерживать серьезные бои с силами охранения транспортов. 14 декабря 1941 г. конвой «HG-76» (32 транспорта, 2 эсминца, 3 шлюпа, 7 корветов и эскортный авианосец «Одесити») вышел из Гибралтара в Англию. Через несколько часов английские самолеты из Гибралтара обнаружили и атаковали лодки, развернутые на пути конвоя. Из различных районов театра сюда были стянуты подводные лодки «U-131», «U-434», «U-567» и «U-574», действия которых обеспечивали несколько ФВ-200 с французских аэродромов. 17 декабря самолеты с авианосца обнаружили в 220 каб. по курсу конвоя «U-131» в надводном положении. В момент погружения лодку атаковал самолет, который повредил ее прочный корпус. Вынужденная всплыть, «U-131» сбила самолет, но в 13 час. 30 мин. сама была потоплена подошедшими 5 кораблями из состава эскорта. На следующий день 2 эсминца уничтожили «U-434», навведенную на конвой самолетами, а самолеты с авианосца сбили один ФВ-200. 19 декабря «U-574» потопила эсминец «Стенли» из охранения конвоя, после чего всплыла в 1 каб. от корвета «Сторк», который таранил ее и забросал глубинными бомбами. Таким образом, за 2 дня

были потоплены 3 лодки. Только одной лодке из этой группы — «U-567» — удалось прорваться к конвою и уничтожить транспорт, но и она получила повреждения. В последующие 2 дня ФВ-200 наблюдали за конвоем, обеспечивая наведение на него второй группы лодок.

20 декабря авианосные самолеты сбили еще 2 самолета-разведчика, однако на следующий день вторая группа лодок уничтожила эскортный авианосец «Одесити» и транспорт. Положение конвоя было критическим, когда на помощь ему 22 декабря начали прилетать самолеты типа «Либереитор». Хотя они действовали на пределе своего радиуса (800 миль) с аэродрома в Ирландии, но оказали большую помощь конвою, загоняя лодки под воду в момент их сближения. Атаки второй [205] группы лодок прекратились только 23 декабря по прибытии из Англии 4 эсминцев. Эти боевые действия еще раз показали огромное значение разведки для обеих сторон. Немецкие лодки могли столь длительно преследовать конвой только благодаря воздушной разведке. Успешность действий кораблей охранения в свою очередь в огромной степени зависела от поиска лодок в районе конвоя силами авианосной и береговой авиации.

В организации борьбы с подводными лодками наряду с расширением зоны конвоирования и усиления состава сил охранения большое значение имело усовершенствование тактики и оружия сил ПЛО.

С августа англичане начали устанавливать на своих транспортах специальные легкие стальные сети («адмиралтейские сети») для защиты от торпед подводных лодок. Сети вывешивались на удалении одного метра от борта судна на специальных выстрелах и, хотя прикрывали всего лишь 60–70% площади бортов, все же оказались неплохой защитой для судов. По английским данным, до конца войны сетями было вооружено до 700 транспортов, которые шли обычно во внешних колоннах конвоев. Из 21 атакованного транспорта от торпед погибли только 6 [\[245\]](#).

Большое значение в разработке тактики ПЛО сыграл захват англичанами новой, почти неповрежденной немецкой подводной лодки «U-570». Совместно с «U-568» эта лодка 24 августа вышла из Норвегии в свой первый боевой поход. В 8 час. 30 мин. 27 августа в 80 милях к югу от Исландии ее обнаружил самолет ПЛО и сбросил в районе ее погружения дымовые шашки. Через 2 часа второй самолет сброшенными глубинными бомбами незначительно повредил прочный корпус «U-570». Опасаясь отравления выделяющимися из аккумуляторов газами хлора, команда не погрузилась и выкинула белый флаг. После ремонта лодка вошла в состав английского флота под названием «Граф». Англичане основательно изучили эту лодку: замеры шумов всех ее механизмов, определили ее ходовые элементы и, что особенно важно, установили, что лодки этой серии имеют значительно большую глубину погружения, нежели они считали ранее. Это вынудило их сконструировать глубинные бомбы с установкой взрыва до 210 м [\[246\]](#).

С сентября 1941 г. в связи с нехваткой кораблей ПЛО с большими радиусами действия англичане начали снабжать свои корабли-конвоиры топливом в море, что позволило отодвинуть зону конвоирования далеко на запад. Вооружение кораблей и самолетов радиолокацией лишило лодки возможности безнаказанно действовать ночью. В результате всех этих мер потери подводных лодок в конце 1941 г. значительно возросли. [206]

В августе гитлеровцы потеряли 4 подводные лодки, в сентябре — 2, в октябре — 2, в ноябре — 5, а в декабре — 10 [\[247\]](#). Однако если учесть, что в этот период в среднем в месяц вступала в строй 21 лодка, а за второе полугодие 1941 г. было построено 128 лодок,

потеря 23 лодок еще не была катастрофической для Германии. Всего в 1941 г. Германия построила 219 лодок против 56 за предыдущие 16 месяцев войны [\[248\]](#).

Действия вспомогательных крейсеров и борьба с ними

С началом Великой Отечественной войны на удаленных коммуникациях Англии продолжали действовать лишь 4 вспомогательных крейсера Германии. Условия их действий ухудшились вследствие уменьшения количества нейтральных и одиночно следовавших судов, а также усиления активности крейсеров противника на удаленных коммуникациях.

22 ноября 1941 г. вспомогательный крейсер «Атлантис» (судно №16) во время передачи продовольствия на свою подводную лодку в Южной Атлантике был обнаружен и после кратковременного боя уничтожен английским крейсером. Команда «Атлантиса» была принята на борт плавбазы снабжения лодок «Питон», но вскоре и она была потоплена английским крейсером. В течение нескольких дней шлюпки с командами обоих судов буксировали подводные лодки и только по прибытии других лодок они были приняты на борт и доставлены в германские базы.

Второй немецкий вспомогательный крейсер — «Корморан» (судно № 46) — водоизмещением 8700 т мог развивать скорость до 17 узл. я имел на вооружении 6 150-мм орудий, 6 торпедных аппаратов, 2 гидросамолета и 360 мин. За время крейсерства в Атлантическом и Индийском океанах, начавшегося в декабре 1940 г., он потопил 11 судов. 17 ноября 1941 г. в 200 милях к западу от Фримантла (Австралия) «Корморан», замаскированный под нейтральное судно, встретился с крейсером противника «Сидней» (восемь 150-мм орудий). Между ними произошел бой, в ходе которого «Сидней» получил много попаданий артиллерийских снарядов и 1 торпеды, в результате чего погиб со всей командой. Повреждения, полученные в этом бою, привели к гибели и фашистский рейдер.

По возвращении в Германию двух других вспомогательных крейсеров деятельность этого класса кораблей на удаленных коммуникациях Англии временно прекратилась. Всего во второй половине 1941 г. они уничтожили и захватили 6 судов [207] (35904 брт). Германия потеряла 2 вспомогательных крейсера и несколько судов снабжения.

В 1942 г. на коммуникациях действовало всего 3 вспомогательных крейсера. Один из них — «Тор» (судно № 10) — за 9 месяцев потопил в Южной Атлантике и Индийском океане 10 судов (56 тыс. брт). 30 ноября 1942 г., находясь на ремонте в Йокогаме, «Тор» погиб во время пожара и взрыва на рядом стоявшем судне. Непродолжительным и малоуспешным было крейсерство в Центральной и Южной Атлантике «Штира» (судно № 23). За 4 месяца этот вспомогательный крейсер уничтожил 3 судна и 27 сентября погиб в бою с американским вооруженным транспортом «Стефан Гопкинс». Не увенчалась успехом попытка немцев вывести через Ла-Манш во второй рейс вспомогательный крейсер «Комет» (судно № 45), который, несмотря на сильное охранение, был потоплен в районе Шербура английскими торпедными катерами. Вспомогательный крейсер «Михель» (судно № 28) с марта 1942 г. по март 1943 г. уничтожил в Атлантике и Индийском океане 16 судов. С марта по май 1943 г. находился на ремонте в Японии, а с мая по сентябрь 1943 г. потопил в восточной части Индийского океана 4 транспорта. При возвращении в Японию «Михель» был уничтожен американской подводной лодкой в 600 милях от японского побережья. Это был последний вспомогательный крейсер Германии, действовавший на коммуникациях противника.

Последнюю попытку вывести на атлантические коммуникации вспомогательный крейсер из европейских вод немцы сделали в феврале 1943 г. Однако в районе Булони этот десятый по счету вспомогательный крейсер — «Того» (судно № 14) — был тяжело поврежден английской авиацией и вернулся в базу. Таким образом, после начала Великой Отечественной войны действия вспомогательных крейсеров Германии были значительно менее успешными, так как в связи с переброской основных немецко-фашистских сил на советско-германский фронт англичане получили возможность выделить значительные силы для обороны удаленных коммуникаций. Общие потери от действий вспомогательных крейсеров с июня 1941 г. до сентября 1943 г., т. е. за 26 месяцев, составили всего 34 судна (253 тыс. брт), в то время как за 15 месяцев крейсерства в первом периоде войны они потопили и захватили 92 судна (557 тыс. брт). С июня 1941 г. по сентябрь 1943 г. Германия потеряла 6 вспомогательных крейсеров, т. е. основной состав кораблей этого класса.

Общие результаты за полгода войны

С июля 1941 г. по январь 1942 г. через Атлантический океан прошло 157 конвоев (6853 судна); средний состав конвоев составлял 43, а самый большой из них насчитывал 83 судна. В прибрежных водах Англии по маршрутам Ферт-оф-Форт — [208] Лондон, Клайд — Метил, Милфорд-Хевен — Хомхэд и Бристольский канал — Портсмут прошло 849 конвоев (23394 судна). В среднем в этих конвоях объединялось по 28 судов, а в самом большом — 116 судов. На прибрежных коммуникациях действовали в этот период почти исключительно немецкие торпедные катера, которые уничтожили 14 судов (31215 брт). За это же время германские и итальянские лодки уничтожили в Атлантике 126 судов (527,2 тыс. т), т. е. меньше 2% всех судов, пересекавших океан. Потери тоннажа союзных и нейтральных стран от подводных лодок противника за вторую половину 1941 г. оказались в 2,5 раза ниже, чем в первом полугодии. Заметно снизились результаты действий германской авиации, потопившей на коммуникациях всего 205 039 брт, или в 4 раза меньше, чем в первом полугодии 1941 г. Главная причина этого состояла в том, что после нападения на Советский Союз Атлантический театр, несмотря на всю важность решаемых на нем задач, отошел для гитлеровцев на второй план. До конца войны гитлеровская ставка сосредоточила основное внимание на главном, советско-германском фронте, интересам которого подчинялась и экономика фашистской Германии. Вместе с этим почти полное прекращение бомбардировок городов, восстановление военной промышленности и все возрастающая помощь США позволили англичанам развернуть более эффективные действия по обороне своего судоходства.

11 декабря 1941 г., через 4 дня после нападения Японии на Пёрл-Харбор и начала войны на Тихом океане, Германия и Италия объявили войну США. Однако существенных изменений на коммуникациях в Атлантике не произошло: германские подводные лодки, развернутые в Атлантике, продолжали действовать в своих районах. Значительная часть из 280 американских кораблей ПЛО задолго до этих событий уже принимала участие в обороне атлантических коммуникаций. Только в январе 1942 г. первые германские лодки появились у американского побережья и нанесли там тяжелый урон транспортному флоту.

Военные действия на Средиземном море во второй половине 1941 г. Изменения обстановки в восточной части моря

В связи с крупными победами фашистской Германии на Балканах, Крите и в Северной Африке в апреле — мае 1941 г. положение Англии в восточной части Средиземного моря стало критическим. Не рассчитывая на свои силы, англичане планировали в случае продолжения наступления войск Роммеля в Египте эвакуировать свои войска из района

Суэцкого канала [209] и попытаться удержать за собой Ближний и Средний Восток. Но Гитлер предполагал вторгнуться в эти районы с территории Кавказа после успешного завершения войны с СССР. Поэтому, когда в Ираке в апреле 1941 г. к власти пришел германский ставленник Рашид Али, Гитлер оказал ему лишь моральную поддержку, послав несколько самолетов, так как не хотел и в малой степени ослабить силы Восточного фронта. Придавая большое значение этому району, англичане бросили к Хаббани против сил Рашида Али свои сухопутные войска, авиацию, авианосец «Гермес», крейсера «Энтерпрайз», «Эмералд» и «Линдер». Слабые вооруженные силы Ирака были разгромлены.

В июне 1941 г. совместно с войсками Сражающейся Франции англичане начали наступление из района Палестины вдоль сирийского побережья с целью занять Сирию, обороняемую войсками правительства Виши. Наступление поддерживал сильный отряд из крейсеров «Карлейл», «Ковентри», «Перт», «Феб», «Эйджекс» и эсминцев. Противник имел всего 2 эсминца и несколько малых кораблей. Войска Виши потерпели в Сирии поражение, и 11 июля 1941 г. военные действия на Ближнем Востоке прекратились.

В связи с отсутствием у Роммеля резервов и накапливанием английских сил в Египте стороны вплоть до ноября 1941 г. не предпринимали в этом районе наступления, ограничиваясь незначительными боевыми действиями на коммуникациях. Англичанам стало легче осуществлять перевозки в связи с переброской немецко-фашистской авиации на советские морские пути на Балтике и Черном море. 10-й корпус пикирующих бомбардировщиков был расформирован и по частям направлен на другие театры. Во второй половине 1941 г. на Средиземном море остались только отдельные подразделения этого корпуса.

Действия итало-германских сил

В связи с тяжелыми потерями в январе 1941 г. англичане вынуждены были максимально ограничить свои перевозки по продольной коммуникации в Средиземном море. За вторую половину 1941 г. они провели на Мальту лишь 2 конвоя — в июле и сентябре. Январская операция 1941 г. показала англичанам, что отныне главная опасность для их конвоев и сил оперативного прикрытия исходит от авиации противника. И если ради спасения о. Мальта англичане еще могли рисковать своими транспортом и грузами, то они всячески оберегали от ударов авиации свои тяжелые корабли. Поэтому силы, непосредственно прикрывавшие конвой между Гибралтаром и Мальтой, теперь развертывались только из Гибралтара и усиливались за счет основного ядра флота, базировавшегося на атлантические базы Англии. Александрийская эскадра проводила только демонстрации в восточной части моря, на большом удалении от авиационных баз противника, и не принимала непосредственного [210] участия в прикрытии конвоя. Гибралтарский отряд оперативного прикрытия на подходах к опасной зоне включался в общий ордер конвоя. Этим самым не исключалась возможность отражения атаки надводных кораблей и значительно усиливалась ПВО конвоя не только истребителями с авианосца, но и многочисленной зенитной артиллерией линкоров, крейсеров и эсминцев.

Время перехода конвоя определялось с расчетом подхода к меридиану м. Бон в вечерние сумерки, после чего отряд оперативного прикрытия возвращался в Гибралтар, а конвой большую часть пути Тунисским проливом проходил ночью. На рассвете над конвоем появлялись истребители с о. Мальта.

Июльский конвой на Мальту имел в своем составе 7 транспортов и 25 кораблей охранения и прикрытия. В отряд оперативного прикрытия входили авианосец «Арк Ройял», линкор

«Нельсон», линейный крейсер «Ринаун» и 5 эсминцев. Непосредственное охранение состояло из крейсеров «Эдинбург», «Манчестер», «Аретьюза», «Гермайони», минного заградителя «Мэнксмен» и 12 эсминцев. Утром 23 июля на подходах к о. Сардиния итальянские самолеты потопили эсминец «Фирлес» и серьезно повредили крейсер «Манчестер» и эсминец «Файрдрейк». С наступлением темноты отряд оперативного прикрытия, достигший меридиана Бизерты, повернул в Гибралтар, а транспорты с силами охранения последовали на Мальту. Перед рассветом 24 июля конвой в Тунисском проливе атаковали итальянские торпедные катера с о. Пантеллерия, а после рассвета — авиация, повредившая транспорт «Сидней Стар».

Не добившись уничтожения конвоя в море, итальянцы решили уничтожить его в Ла-Валетте. В 23 часа 30 мин. 25 июля 2 катера-охотника за подводными лодками доставили на буксире на расстояние 3 миль от входа в базу 2 управляемые торпеды, а быстроходный транспорт «Диана» спустил на воду несколько мористее 6 катеров, наполненных взрывчатыми веществами. Одна из управляемых торпед должна была взорвать боковое заграждение, а моторные катера — через образовавшийся проход ворваться в Ла-Валетту и уничтожить намеченные объекты. Вторая управляемая торпеда предназначалась для атаки английских подводных лодок в б. Марса-Мушет. Ввиду некоторой задержки прорыва бонового заграждения управляемой торпедой командир отряда катеров, находившихся в районе ожидания в 0,5 каб. от бонов, приказал двум катерам подорвать боновое заграждение. Взрывом катеров, который произошел одновременно с взрывом торпеды, был сорван и висячий мост, загородивший вход в базу. При попытке прорваться через образовавшийся в бонах проход команды катеров были ослеплены прожекторами, а береговая артиллерия открыла по ним ураганный огонь. Катера-охотники за [211] подводными лодками были атакованы английскими самолетами-истребителями. Все итальянские силы были уничтожены, не решив поставленной задачи.

Сентябрьский конвой вышел из Гибралтара на Мальту в составе 9 транспортов. В оперативном прикрытии находились линкоры «Нельсон», «Принс оф Уэлс» и «Родней» и 9 эсминцев, в охранении — крейсера «Кения», «Эдинбург», «Шеффилд», «Гермайони», «Юриалес» и 9 эсминцев. Задолго до подхода к Тунисскому проливу конвой обнаружила итальянская разведка, и для его перехвата из различных баз вышли линкоры «Литторио» и «Витторио Венето», 5 крейсеров и группа эсминцев. К полудню эта эскадра достигла южной оконечности Сардинии, где ожидала приказ атаковать конвой. Однако итальянское командование переоценило силы англичан, и приказа на бой не последовало. Еще одна возможность нанести удар по морским силам противника в своей операционной зоне, где создавались благоприятные условия для взаимодействия с авиацией, была упущена. «В английском флоте удивлялись... осторожности, граничащей почти с трусостью, проявляемой в командных кругах военно-морского флота Италии» [\[249\]](#).

Всего в трех конвоях 1941 г. англичане провели через Тунисский пролив в обоих направлениях 29 транспортов (20 на о. Мальта и 9 обратно), потеряв при этом крейсер, эсминец и транспорт; кроме того, несколько кораблей, в том числе линкор и авианосец, получили повреждения. Для обеспечения перехода этих конвоев привлекались основные силы Средиземноморского флота, усиливаемые на время операции кораблями из баз Великобритании. В прикрытии и непосредственном охранении на переходе этих трех конвоев участвовало 9 линкоров, 3 авианосца, 12 крейсеров, 54 эсминца, большое количество подводных лодок и авиации; в центральную часть моря трижды выходила Александрийская эскадра.

С сентября 1941 г. немецко-фашистское командование начало сосредоточивать в Средиземном море подводные лодки, против чего возражал Редер, считавший, что это

нанесет ущерб борьбе на коммуникациях в Атлантике. В сентябре через Гибралтар в Средиземное море прошла первая группа из 6 лодок, в последующие месяцы — еще 19. В октябре по р. Рона сюда были переведены немецкие минные заградители и торпедные катера, а в начале декабря временно переброшен с советско-германского фронта 2-й воздушный флот (до 500 самолетов), не подготовленный к действиям в условиях суровой русской зимы.

Директивой Гитлера № 38 от 2 декабря 1941 г. немецким силам в Средиземном море была поставлена задача: «Достигнуть господства на море и в воздухе в районе между Южной [212] Италией и Северной Африкой и таким образом обеспечить безопасность коммуникаций с Ливией и Киренаикой...

...Парализовать коммуникации противника и приостановить поступление английских грузов в Тобрук и на Мальту; это должно быть достигнуто посредством тесного взаимодействия немецких и итальянских военно-морских сил»^[250]. В директиве особое внимание обращалось на необходимость подавления Мальты, этой единственной базы англичан в зоне движения итало-немецких конвоев.

В результате мер, принятых немцами, к началу 1942 г. соотношение сил на Средиземном море изменилось. Действия немецких подводных лодок против английского судоходства начались здесь только с конца октября 1941 г., т. е. почти через 26 месяцев после начала войны в Европе. Лодки базировались на Специю, Палермо, Мадалену и Саламис. Используя слабые стороны ПЛО англичан на театре в целом и соединений на переходе в частности, немецкие лодки в течение первого месяца боевых действий потопили 3 крупных корабля.

13 ноября 1941 г. в 90 милях к востоку от Гибралтара «U-81» тяжело повредила единственный авианосец Гибралтарского отряда «Арк Ройял», который во время буксировки затонул в 25 милях от берега. 25 ноября «U-331» обнаружила у ливийского побережья линкоры «Куин Элизабет», «Бархэм» и «Вэлиант» из состава Александрийской эскадры, шедшие зигзагом в охранении 9 эсминцев, проникла под кораблями охранения внутрь строя и с дистанции 4 каб. четырьмя торпедами потопила линкор «Бархэм». С кораблем погибло 860 человек. «U-331» благополучно ушла от преследования. Подводная лодка «U-557» в ночь на 15 декабря потопила в районе Александрии крейсер «Галатеа».

18 декабря специально подготовленная итальянская подводная лодка «Шире» доставила с о. Лерос в район Александрии 3 управляемые торпеды с экипажем в 2 человека на каждой. В 21 час эти торпеды направились к базе. Входные ворота бокового заграждения оказались открытыми для прохода 3 английских эсминцев. Весь переход торпед и подвеска специальных зарядов под линкоры «Куин Элизабет» и «Вэлиант» и танкер водоизмещением 16 тыс. т заняли 5–6 час.^[251] Заряды крепились за боковые кили при помощи троса и электромагнитов и подвешивались точно под килем корабля. Линкоры в результате подрыва на несколько месяцев вышли из строя, танкер погиб, получил повреждение эсминцев «Джервис»^[252].

Ночью 21 декабря 1941 г. английский отряд кораблей «К» в составе крейсеров «Орора», «Нептьюн», «Пинелопи» и эсминцев [213] «Кэндахар», «Лэнс», «Лайвли» и «Хэвок», осуществлявший поиск конвоя противника в 20 милях к северу от Триполи, попал на минное поле, поставленное на глубине более 500 м, считавшейся безопасной. Подорвались «Нептьюн» и шедшие ему в кильватер «Орора» и «Пинелопи». Последние два с тяжелыми повреждениями вышли с минного поля. Направившийся на помощь «Нептьюну» «Кэндахар» также подорвался на mine. Вскоре «Нептьюн» подорвался еще

на 2 минах и затонул с большей частью команды. Тонущий «Кэндахар» через сутки был вынесен волнами с минного поля, и часть его команды спас другой эсминец.

Таким образом, за одну ночь англичане потеряли крейсер и эсминец, 2 крейсера получили тяжелые повреждения. В результате всех этих событий к началу 1942 г. от большого Средиземноморского флота осталось только 3 крейсера и несколько эсминцев.

Английские морские коммуникации в этом районе защищать стало нечем, равно как и поддерживать фланг египетской армии. Оценивая положение на Средиземном море, Черчилль на секретном заседании в палате общин в апреле 1942 г. указывал, что в тот период противник мог почти беспрепятственно захватить Ливию, Египет и Палестину. Однако разгром под Москвой, Тихвином, Ростовом и на Керченском полуострове заставил немецко-фашистское командование бросить свои стратегические резервы на советско-германский фронт и отказаться от решительных действий на Средиземном море.

Активные действия английских морских сил

Летом и осенью 1941 г., воспользовавшись ослаблением немецкой авиации на Средиземном море, англичане наряду с защитой своих коммуникаций развернули активные действия по пресечению ливийской коммуникации противника. На Мальту вновь стали базироваться подводные лодки, надводные корабли и ударная авиация, основное назначение которых состояло в срыве снабжения итало-германской группировки в Ливии.

За первые 8 месяцев 1941 г. в перевозках боевой техники и продовольствия ^[253] на ливийский фронт участвовали 69 немецких и итальянских судов (391512 брт). За это же время англичанами было потоплено 25 судов (132 198 брт). В сентябре 1941 г. потери фашистов начали катастрофически расти: из судов общим водоизмещением 163 тыс. т, занятых перевозкой военных грузов в Северную Африку, погибло 63 тыс. т, т. е. 38,5%. В октябре потери и повреждения транспортного тоннажа, обеспечивавшего питание армии Роммеля, достигли ^[214] 63% ^[254]. В связи с намеченным на 18 ноября вторым наступлением 8-й армии в Северной Африке активность всех сил на итальянских коммуникациях возросла. Для этой цели английское командование решило использовать сформированные ранее на Средиземном море 3 крейсерских отряда: первый (отряд «К») — крейсера «Орора», «Пинелопи» и 2 эсминца — базировался на Мальту; второй (крейсера «Эйджекс», «Нептьюн» и 2 эсминца) и третий (крейсера «Найяд», «Юриалес», «Дидо» и «Галатеа»), базировавшиеся в Александрию, должны были действовать в восточной части моря и у побережья Ливии. Значительного успеха добился первый отряд, чему в немалой степени способствовала систематическая воздушная разведка с Мальты итальянских коммуникаций.

Так, по данным самолета-разведчика отряд «К» в ночь на 9 ноября 1941 г. вел поиск кораблей противника между о. Сицилия и Пелопонесским полуостровом. В 00 час. 45 мин. англичане обнаружили конвой (7 транспортов и 6 эсминцев), доставлявший боевую технику из Неаполя в Триполи. Конвой прикрывал отряд кораблей в составе крейсеров «Тренто», «Триест» и 4 эсминцев, шедший на значительном расстоянии позади него. Это было явной ошибкой итальянцев, и ею воспользовался командир отряда «К». Английские корабли заняли позицию в темной части горизонта для атаки с одного борта, имея конвой на освещенном луной фоне. Маневр для занятия позиции, проводившийся с использованием радиолокации, занял у англичан 15 минут и остался незамеченным итальянцами. В 01 час с дистанции 16 каб. корабли отряда «К» одновременно открыли огонь по ближайшему эминцу «Фульмине» и потопили его. Были повреждены и два других итальянских эсминца. Затем, распределив цели, английские корабли атаковали

транспорты конвоя и, пока итальянские крейсера успели прийти им на помощь, потопили все 7 транспортов. После этого отряд «К» на большой скорости скрылся. Утром подводная лодка «Апхолдер» уничтожила в этом районе эсминец «Либеччо», который подбирал с воды уцелевших людей с погибших транспортов и эсминца.

В это время итальянская армия в Ливии вела оборонительные бои с перешедшими в наступление превосходящими силами англичан, поэтому верховное командование приказало срочно сформировать и 20 ноября отправить из Мессины в Триполи новый конвой из 3 транспортов и танкера под охраной 4 крейсеров и нескольких эсминцев. При помощи радиоперехвата итальянцы после выхода конвоя установили, что на их коммуникации находится отряд «К». Крейсера и эсминцы заняли места: в обороне транспортов. В 23 часа крейсер «Триест» в результате атаки подводной лодки противника получил торпедное [215] попадание. Вслед за тем самолеты-торпедоносцы с о. Мальта атаковали и тяжело повредили крейсер «Абруцци». Опасаясь полного разгрома, итальянское командование вернуло конвой в Таранто.

Спустя трое суток отряд «К» в Тунисском проливе напал на конвой из транспортов «Марина» и «Просида», шедших в охранении 2 миноносцев. С воздуха конвой прикрывали 2 немецких самолета). Оба транспорта были потоплены. 1 декабря на пути к Бенгази отряд уничтожил транспорт «Венера» с боезапасом и танкер «Волторно», а в районе Триполи — эсминец «Дамосто».

Наряду с надводными кораблями англичане широко использовали для ударов по конвоям противника авиацию с о. Мальта и с аэродромов Египта. 3 июля 1941 г. группа самолетов атаковала сильно охраняемый, но без истребительного прикрытия конвой. Транспорты «Беатриче» и «Монтелло» были потоплены.

Осенью 1941 г. англичане установили радиолокаторы на самолетах командиров эскадрилий, и это позволило атаковать конвои в любое время суток. Ночью ведущий по обнаружению транспортов противника сбрасывал на парашютах осветительные бомбы, а ведомые самолеты — торпеды.

Неся большие потери, итальянцы стремились отодвинуть пути своих конвоев как можно дальше от Мальты, используя даже Коринфский канал, и обходили Мальту далеко на запад, прижимаясь к тунисскому берегу. С наступлением темноты транспорты рассеивались, чтобы не попадать одновременно под удар группы самолетов, а с рассветом, опасаясь ударов подводных лодок, вновь собирались в конвои.

Слабая ПЛО на театре в целом, и итало-германских конвоев в частности, обеспечила в этот период успешные действия английских подводных лодок. Во второй половине 1941 г. англичане имели на Средиземном море 1-ю и 10-ю флотилии, насчитывавшие 20–22 преимущественно большие лодки. Основным методом их действий продолжало оставаться одиночное крейсерство, но в отличие от первого периода войны в более обширных районах, которые нарезались главным образом к северу от Сицилии, в проливе между Сицилией и Сардинией, к югу от Таранто, к северу от Триполи и Крита. В сентябре 1941 г. англичане сделали первую попытку группового использования подводных лодок для удара по важному конвою.

15 сентября по получении данных о выходе в Ливию конвоя противника, в составе которого находились быстроходные лайнеры «Вулкания» (24 тыс. т), «Нептуния» и «Океания» (по 20 тыс. т), началось срочное оперативное развертывание лодок. Предполагая, что конвой пройдет Тунисским проливом, английское командование

развернуло в линию в 150 милях к северу от Триполи лодки «Апхолдер», «Апрайт», «Эрсула» и [216] «Анбите». Днем они вели наблюдение, находясь на перископной глубине, а ночью всплывали в надводное положение. В 3 часа 18 сентября «Апхолдер» обнаружила конвой, в котором все лайнеры шли в кильватерной колонне. Заняв позицию для атаки, лодка выпустила с временным интервалом 6 торпед. Торпеды достигли цели: «Нептуния» затонула, «Океания» получила тяжелые повреждения. Перезарядив торпедные аппараты, лодка потопила «Океанию». До Триполи дошла только «Вулкания». Со значительным опозданием в район атаки подошла еще одна лодка из этой группы {255}. Эти действия показывают, что развертывание первой группы лодок осуществлялось с единственной целью — перекрыть определенный район судоходства и не предполагало использования лодок в управляемой тактической группе.

Во второй половине 1941 г. англичане потеряли на Средиземном море подводные лодки «Унион» (22 июля), «Кэшелот» (4 августа), «Р-33» (20 августа), «Р-32» (23 августа), «Тетрарк» (2 ноября) и «Персеус» (1 декабря) {256}.

Активным использованием разнородных сил англичанам удалось в наиболее ответственный период подготовки и ведения наступательных действий их войск прервать коммуникацию Италия — Ливия. В ноябре 1941 г. потери грузов на этой коммуникации составили 77 % {257}. Значительные потери тоннажа здесь были не восполнимы, так как судостроительные верфи Италии могли построить в год 221 тыс. т {258}, а немцы верфей в Средиземном море не имели. Итало-немецкие войска в Северной Африке могли полностью лишиться снабжения. Это обстоятельство, а также тяжелое положение итало-германской армии в Северной Африке заставило итальянское командование использовать в качестве транспортных средств боевые корабли.

В ночь на 13 декабря крейсера «Барбиано» и «Джуссано» вышли из Палермо в Триполи с грузом газа для ливийской армии. Ночью в Тунисском проливе, вблизи африканского берега, их обнаружили 4 эсминца. 2 из них — «Сик» и «Маори», используя темный фон берега, подошли к крейсерам на дистанцию 5 каб. и потопили торпедами «Барбиано». Едва успевший открыть огонь крейсер «Джуссано» был торпедирован эсминцем «Лиджен», а затем добит артиллерией всех английских кораблей.

После этой очередной неудачи итальянское командование решило рискнуть и обеспечить переброску снабжения своей армии главными силами флота, сосредоточив их предварительно в Таранто. 14 декабря сюда из Неаполя вышли линкоры «Литторио» и «Витторио Венето»; при выходе из Мессинского пролива [217] последний настигла торпеда английской лодки, и он прибыл в базу с тяжелыми повреждениями. Через 2 дня из Таранто отправился конвой из 4 транспортов. В их непосредственном охранении находились линкор «Дулио», 3 крейсера и 10 эсминцев, а в оперативном прикрытии — линкоры «Литторио», «Дория» и «Чезаре», крейсера «Герация» и «Тренто», а также 10 эсминцев. В это же время по случайному совпадению из Александрии на Мальту следовал транспорт «Бреконшир» с важным военным грузом. В его охранении находились 3 легких крейсера и эсминцы. На полпути к Мальте охрану «Бреконшира» должен был взять на себя отряд «К» в составе 4 легких крейсеров и нескольких эсминцев.

17 декабря немецкие самолеты обнаружили английскую восточную группу и ошибочно донесли, что она состоит из линкора, 2 крейсеров и эсминцев. Многократно, но безуспешно эту группу атаковывала авиация. Итальянский адмирал Якино решил нанести удар по английским кораблям силами своего отряда оперативного прикрытия. Увеличив скорость хода до 24 узл., он подошел на видимость только что соединившихся отряда «К» и Александрийской группы, место которых было определено еще в 17 час. 23 мин. по

разрывам зенитных снарядов. Значительное превосходство было на стороне итальянцев. С дистанции 175 каб. «Литторио» открыл огонь. Английский командующий направил «Бреконшир» под охраной 2 эсминцев на юг и предпринял попытку отвлечь огонь противника на себя, прикрываясь завесой, и атаковать своими эсминцами итальянские корабли. Но последние вели огонь в течение 10 минут до наступления темноты, а затем, боясь ночного столкновения, отошли на север. Во время боя итальянский конвой повернул на обратный курс, а затем снова на юг. Ночью противники были связаны проводкой своих конвоев и доставили их без потерь в пункты назначения. Это боевое столкновение, громко названное «первым боем у Сирта», прошло без малейших потерь с обеих сторон, но, как докладывал о нем Муссолини Гитлеру, для защиты торговых судов общей вместимостью 20 тыс. т потребовался флот водоизмещением в 100 тыс. т и что цена снабжения войск в Африке становится недопустимой. Потери итало-немецкого тоннажа в Средиземном море за вторую половину 1941 г. действительно достигли внушительной цифры — 114 судов (более 300 тыс. т).

Англичане, совершая перевозки вокруг Африки, продолжали накапливать силы в Египте. 18 ноября 1941 г., когда основные силы немецко-фашистской авиации были скованы на советско-германском фронте, и в частности в битве под Москвой, англичане перешли в наступление в Киренаике и к 5 января 1942 г. отбросили не имевшую регулярного снабжения группировку итало-немецких войск к Эль-Эгейла. Это вынудило Гитлера начать переброску на Средиземное море [218] части своих сил для обеспечения перевозок в Ливию, однако возможности фашистской Германии в связи с поражениями на советско-германском фронте были весьма ограниченными. Временной стабилизации и некоторых успехов на Средиземноморском театре гитлеровцам удалось добиться за счет сокращения боевых действий в Атлантике и переброски оттуда части подводных лодок, авиации и торпедных катеров.

Прорыв германских кораблей из Бреста (февраль 1942 г.)
Подготовка сторон

23 марта 1941 г. после успешного крейсерства в Северной Атлантике германские линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» прибыли в Брест. В начале июня того же года, к ним присоединился крейсер «Принц Ойген» после бесславного похода в Атлантику вместе с линкором «Бисмарк». Пребывание этих кораблей в Бресте вызывало большое беспокойство в английском адмиралтействе, опасавшемся повторного выхода их в Атлантику, поэтому авиация начала наносить по ним систематические удары. Вскоре британское командование получило первые сигналы о подготовке германских кораблей к прорыву через Ла-Манш. На побережье Канала сосредоточивалась германская истребительная авиация, в районе Бреста — легкие силы. Англичане предполагали, что «Шарнхорст» и «Гнейзенау» попытаются в период с 30 апреля по 4 мая пройти кратчайшим путем в какой-нибудь германский порт [\[259\]](#). Не исключалась и вероятность попыток прорыва линкоров в Атлантику, в Средиземное море и в германские базы в обход Англии с запада.

Английское командование разработало ряд мер, исключавших внезапность действий противника. Оно установило постоянную разведку Бреста, авиационный поиск морских сил противника в Ла-Манше и радиолокационное наблюдение за полетами его авиации у французского побережья, чтобы по обнаружении повышенной ее активности повысить готовность своей авиации. Оценивая обстановку, министерство авиации настойчиво навязывало мысль, что наиболее опасный участок пути — Дуврский пролив — германские корабли будут проходить в темное время суток, чтобы исключить вероятность

атак английской авиации. Эта идея и легла в основу всех последующих расчетов на перехват и уничтожение сил противника.

В начале мая немецкие корабли, получившие повреждения при налетах на Брест английской авиации, не предпринимали попыток выйти из базы. Это дало возможность англичанам [219] лучше подготовиться к операции «Фуллер» — уничтожению сил противника в море после выхода их из Бреста. Однако отсутствие серьезных признаков подготовки немецких кораблей к выходу, преувеличенные в донесениях английских летчиков данные о тяжелых повреждениях кораблей в Бресте, устранение непосредственной угрозы вторжения гитлеровцев в Англию создали в английских морских и авиационных кругах атмосферу благодушия, а соответственно и благоприятную обстановку для прорыва кораблей из Бреста.

Немецкое командование понимало трудности, с которыми встретятся корабли в Ла-Манше и особенно в Дуврском проливе. Его наиболее узкая часть (около 22 миль), перекрывавшаяся мощными 406-мм батареями, была сильно засорена минами и охранялась крупными соединениями авиации и легкими силами, развернутыми в базах, непосредственно прилегающих к проливу. Рискую потерять половину своего надводного флота, гитлеровцы все же стремились вывести свои корабли из-под удара, чтобы «по возможности скорее перейти в порты Германии и оттуда в Норвегию для последующих действий у Нордкапа»[\[260\]](#).

Вопрос о прорыве из Бреста был решен гитлеровской ставкой в конце декабря 1941 г. Фашистская верхушка намеревалась усилить этими кораблями нажим на советские морские коммуникации в Баренцевом море. Кроме того, она опасалась начала крупного норвежско-русского наступления [\[261\]](#). 12 января 1942 г. гитлеровская ставка обсудила план прорыва (условное наименование «Церберус»). В основу его были положены следующие важнейшие условия: все подготовительные мероприятия на трассе прорыва вести только по ночам; сами корабли готовить к прорыву в строжайшем секрете, не выходя в море, чтобы не насторожить противника; на все светлое время суток в период прорыва обеспечить мощное воздушное прикрытие, сочетая его с отвлекающими ударами авиации по силам противника; для достижения внезапности выход из базы осуществить ночью с расчетом форсировать днем наиболее узкую часть Дуврского пролива. Кроме того, план предусматривал использование благоприятствующих прорыву метеорологических условий. Проход Дуврским проливом намечался в полную воду для снижения минной опасности. На французском побережье помимо авиации для обеспечения прорыва предполагалось сосредоточить значительное количество легких сил. Тяжелые батареи, расположенные на территории Франции, должны были подавить во время перехода английские батареи Дувра и непосредственно прикрыть корабли. Гитлеровцы [220] при этом учитывали, что ввиду значительного удаления английских тяжелых кораблей от района операции возможности использования их против прорывающихся кораблей ограничены. Германское командование считало также, что при сохранении в тайне подготовки к прорыву минная опасность на переходе будет незначительной.

В процессе подготовки к прорыву немцы сосредоточили на аэродромах вдоль Ла-Манша и в районе Бреста 476 самолетов, из них 176 истребителей. Это позволяло при прорыве постоянно держать в воздухе в светлое время суток не менее 17 истребителей со сменой их через 30 минут. Управление авиацией предусматривалось с берегового командного пункта командующего ВВС группой «Вест», а в районе перехода — с выносного командного пункта авиации на флагманском линкоре «Шарнхорст». С конца января в

базах вдоль трассы прорыва начались концентрация легких сил, а в малую видимость и темное время суток траление мин на пути предстоящего перехода кораблей.

Ко времени выхода из Бреста было обезврежено около 30 магнитных мин. Но в начале февраля в районе Сюр-Мер обнаружили новое минное поле, которое до выхода кораблей вытралить не представлялось возможным. Поэтому решили в этом районе корабли провести за тральщиками. На палубах тяжелых кораблей установили новые зенитные орудия, для навигационного обеспечения прорыва в Ла-Манше были подготовлены специальные корабли-ориентиры. Трудности перехода в Северном море в условиях малой видимости и минной опасности в достаточной степени учтены не были.

За 10 дней до прорыва английское адмиралтейство, оценивая донесения агентуры и войсковой разведки о сосредоточении гитлеровцами легких сил вдоль побережья от Гавра до Холланда, пришло к выводу, что немецкие корабли снова готовятся к прорыву через Ла-Манш. В основу операции по противодействию ему оно, несмотря на изменившуюся обстановку, положило план, составленный еще в апреле 1941 г. 3 февраля этот план был введен в действие. Однако, оценивая обстановку накануне операции, английское командование утвердилось в мысли, что германские корабли будут прорываться Дуврским проливом только ночью, а следовательно, выйдут из Бреста в светлое время. Для покрытия 360 миль до Дувра им потребуется при 24-узловой скорости 15 часов, в течение которых их можно будет обнаружить воздушной разведкой.

С 3 по 12 февраля англичане закончили развертывание сил в западных базах и в Канале. Главным объектом удара они избрали «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Расходовать силы на другие корабли запрещалось. Для решения задачи только на южных аэродромах Англии к началу прорыва было сосредоточено около 150 бомбардировщиков и торпедоносцев и 250 истребителей. [221] Из кораблей в операцию выделялся лишь дивизион старых миноносцев, находившийся в Дувре. Для большей надежности оперативной разведки к двум старым лодкам, развернутым западнее Бреста, была выслана третья. С 3 по 9 февраля между Брестом и Булонью 2 надводных минных заградителя выставили 6 минных полей (около тысячи контактных и магнитных мин), самолеты-бомбардировщики в пяти районах у Фризских островов — 98 магнитных мин. В проливе Ла-Манш, на участке от Бреста до Булони, было установлено три ночных воздушных дозора из самолетов, оборудованных радиолокационными приборами «ASV», которые позволяли обнаруживать крупные надводные корабли на дистанции до 300 каб. Далее на восток, в зоне Канала, систематически летали истребители, снабженные радиолокаторами.

Прорыв и противодействие ему

Вопреки ожиданиям англичан германские корабли вышли из Бреста не утром, а около 23 час. 11 февраля 1942 г. Дуврский пролив немцы решили форсировать днем, пользуясь малой видимостью и низкой облачностью, образуемой движением теплых воздушных масс с Атлантического океана, которое было обнаружено авиационной метеоразведкой. О движении теплых воздушных масс было известно и англичанам. Английские лодки находились слишком далеко от входа в базу и не обнаружили выхода кораблей. Пропустили их из-за неисправности радиолокаторов и воздушные дозоры у Бреста и на участке о. Уэссан — о. Де-Бреха.

На рассвете 12 февраля в районе Шербура над германскими кораблями появилась первая группа истребителей и бомбардировщиков воздушного прикрытия, и соединение построилось в дневной походный ордер. По мере продвижения состав кораблей охранения увеличивался. Утром англичане обнаружили в море несколько групп торпедных катеров и

самолеты над Ла-Маншем. Зафиксировали они и усиление помех в работе английских радиолокационных станций. Но не придали всему этому должного значения. Первое донесение об обнаружении германских кораблей поступило около 11 час. 30 мин., когда они уже находились в районе Булони, т. е. проходили наиболее опасный район. Около 13 час. головные германские корабли миновали Канал и вошли в Северное море, и только тогда англичане начали первые атаки, которые продолжались до вечера. Однако они опоздали с тактическим развертыванием своих сил, и их дальнейшие действия по уничтожению кораблей противника вылились в малоэффективные, разрозненные атаки отдельных групп самолетов и кораблей.

В 13 час. 15 мин. по германским кораблям открыли огонь дуврские батареи. Не имея своих радиолокаторов и самолетов-корректировщиков, они стреляли по показаниям других радиолокационных станций, поэтому огонь их оказался неэффективным. [222] В район встречи 6 самолетов-торпедоносцев, которые должны были первыми атаковать корабли, прибыла 1 эскадрилья истребителей в составе 10 самолетов вместо предусмотренных 5 эскадрилий. Из-за слабого прикрытия все торпедоносцы были сбиты, не добившись попаданий в корабли. По случайному совпадению 5 торпедных катеров, вышедших из Дувра, почти одновременно с торпедоносцами атаковали линкоры. Но без поддержки других сил они не смогли прорвать даже внешнюю завесу сил охранения, и выпущенные ими с дистанции 25–30 каб. торпеды цели не достигли. Другая группа из 3 торпедных катеров, вышедшая из Рамсгэта, вообще не обнаружила германские корабли. С 15 до 18 час. линкоры разрозненно атаковала вторая группа торпедоносцев. Одна торпеда попала в «Шарнхорст», и он вышел из линии и резко снизил ход.

В 16 час. 48 мин. германские корабли при видимости от 40 до 70 каб. атаковали 6 эсминцев, обнаружившие противника радиолокацией с расстояния 100 каб. Выпущенные с 15–25 каб. торпеды цели не достигли. В период 16 час. 30 мин. — 18 час. 15 мин. против кораблей действовала бомбардировочная группа. Однако в условиях сплошной низкой облачности (высота [223] облаков 250–600 м) из 242 самолетов только 39 нашли корабли противника и атаковали их малыми группами, добившись лишь одного попадания.

С наступлением темноты германские корабли оказались перед опасностью встречи с магнитными минами, поставленными авиацией. Не имея надежного навигационного обеспечения, они часто в темноте теряли фарватеры и шли по непротраленным районам. В 20 час. 45 мин. в районе Тершелинга подорвался «Гнейзенау», который, однако, не потерял ход. Через 2 часа на mine подорвался «Шарнхорст», принявший более 1 тыс. т воды и на время потерявший ход, но затем он сумел восстановить его и дойти до своей базы.

В результате операции англичане потеряли 42 самолета, немцы — сторожевой катар и 7 самолетов. Крупные немецкие корабли, хотя и с тяжелыми повреждениями, прорвались в свои базы ^[262]. Английская операция по уничтожению сил противника в море провалилась. И конечно, не в результате «неблагоприятного стечения обстоятельств» или по вине ее отдельных исполнителей (так комиссия по расследованию обстоятельств прорыва германских кораблей пыталась восстановить пошатнувшийся авторитет английского адмиралтейства и министерства авиации). Основная причина провала операции крылась в беспечности англичан, которые длительное время считали, что германские корабли не в состоянии совершить рискованный выход после нанесенных им в базе повреждений. В результате неправильной оценки обстановки и попытки решать за противника англичане допустили крупный оперативный просчет в определении места нанесения главного удара, а это, в свою очередь, привело к ошибочному развертыванию сил и низкой оперативной готовности их. Вследствие этого вместо нанесения мощного

сосредоточенного удара по германским кораблям операция вылилась в ряд слабых, несогласованных по месту и времени атак.

Крупнейший недостаток замысла английского командования состоял в отсутствии вариантов решения задачи на случай нелетной или ограниченной летной погоды. Возможности разведывательной и ударной авиации были переоценены.

Отсутствовало единое командование операцией. Привлеченные к ней силы подчинялись двум министерствам (адмиралтейству и министерству авиации), больше конкурировавшим между собой, чем взаимодействовавшим. В результате принятый первоначально план — иметь в двухчасовой готовности 240 бомбардировщиков — за 6 дней до операции был изменен без ведома адмиралтейства штабом бомбардировочной авиации, [224] который оставил в четырехчасовой готовности только 100 самолетов.

Отсутствием единого командования и низким уровнем управления силами объясняется и отсутствие взаимодействия внутри самих корабельных и авиационных соединений.

Провал этой операции был серьезным ударом по престижу высшего военного руководства Англии.

Успех рискованного прорыва германских кораблей через Дуврский пролив, наряду с ошибками англичан, обеспечила правильная оценка немцами опыта прошлого и обстановки в ходе подготовки операции. В частности, правильный учет состава и дислокации сил противника позволил им сосредоточить все внимание на том, чтобы парализовать главную ударную силу противника. Мощное воздушное прикрытие кораблей на всем переходе обеспечило надежную оборону кораблей от ударов авиации. Однако немцы недооценили минную опасность. Навигационное обеспечение в Северном море оказалось слабым. В результате в условиях малой видимости строй распался, и корабли получили тяжелые повреждения на минах, что почти на нет свело успех дневного прорыва.

В операции большое значение имела внезапность, которую обеспечил правильный выбор времени выхода и учет метеобстановки в период прорыва через наиболее опасный район. Неудовлетворительно поставленная разведка англичан помогла немцам решить задачу прорыва. Как позже отмечала газета «Таймс», «ничего более унижительного не случилось для гордости морской державы в отечественных водах с 17 века» [\[263\]](#).

Действия германских подводных лодок у побережья США Силы сторон

Война между США и Германией началась 11 декабря, но немецкие подводные лодки развернулись у американского побережья только через месяц. Поначалу германское командование недооценило значения прибрежной коммуникации у восточного побережья США. Если в Средиземное море оно решило послать 50 лодок и постоянно поддерживать их количество здесь в пределах 25, в Баренцевом море — до 20, то к берегам США было послано лишь 12 лодок. Из них в первом эшелоне в декабре вышли 6 500-тонных лодок VII серии с автономностью 40–42 суток. На переход океаном туда и обратно затрачивалось в среднем 4 недели, поэтому без пополнения лодки могли находиться в районе боевых действий не более 2 недель. В первые месяцы войны этого срока оказывалось вполне достаточно, чтобы израсходовать [225] все 14 торпед. Отдельные лодки возвращались задолго до окончания их автономности. Ввиду длительности перехода к берегам США командиры лодок бережно относились к торпедам, атакуя, как

правило, с коротких дистанций одной-двумя торпедами. Поврежденное судно добивалось артиллерией. Такие действия были возможны только в условиях слабой ПЛО.

Оценив после первых докладов командиров лодок благоприятные условия для действий у американского побережья, германское морское командование почти полностью отказалось от использования лодок в Атлантике и в первой половине 1942 г. сосредоточило большие океанские лодки IX серии в районе между Норфолком и п-вом Флорида, а позже в Карибском море. Лодки VII серии действовали к северо-востоку от Галифакса. По американским и английским данным, в конце января 1942 г. в Западной Атлантике действовало 19, в феврале — апреле — в среднем до 28, в мае — до 35, в июне — до 40 подводных лодок [\[264\]](#).

Весь район от о. Ньюфаундленд до побережья Бразилии (около 6 тыс. миль), где в 1942 г. действовали германские лодки, обороняли морские пограничные зоны. Таких зон здесь было 4: Восточная морская пограничная зона Атлантического океана (от канадского побережья до Джексонвиля на п-ве Флорида), Морская пограничная зона Мексиканского залива (п-ов Флорида и весь Мексиканский залив до Юкатанского пролива), Морская пограничная зона Карибского моря (обширный район от о. Ямайка до Джорджтауна — у северной бразильской границы) и Морская пограничная зона Панамского канала (районы Карибского моря и Тихого океана, прилегающие к Панамскому каналу). Все зоны к началу войны располагали несколькими катерами и самолетами, малопригодными для поиска подводных лодок. Даже в феврале 1942 г. в Восточной морской пограничной зоне Атлантического океана насчитывалось всего 28 кораблей, которые должны были обеспечить оборону подходов к многочисленным портам; ежедневно в этой зоне проходило 120–130 судов. Поэтому в первые 4 месяца войны из-за отсутствия необходимых сил ввести систему конвоев было невозможно [\[265\]](#). Только в результате мобилизации всего, что «могло плавать и летать», к началу апреля в этой зоне для организации ПЛО было собрано 94 катера и корабля и 170 самолетов армейской и морской авиации.

В Морской пограничной зоне Мексиканского залива, по своей акватории значительно превосходящей Черное море, для [\[227\]](#) целей ПЛО использовались 3 катера, переоборудованная яхта и 35 самолетов, большая часть которых не имела никакого вооружения и могла вести непродолжительное визуальное наблюдение за водной поверхностью. В морских пограничных зонах Карибского моря и Панамского канала силы оказались значительно слабее, чем в двух названных выше. Команды американских кораблей и экипажи самолетов не имели никакого опыта борьбы с подводными лодками. Техническое оборудование и оружие для поиска и уничтожения лодок либо отсутствовало, либо было непригодно для этой цели. Однако медленное наращивание немцами сил в западной части Атлантики дало возможность американцам осуществить некоторые мероприятия по оборудованию театра: установить противолодочные сети и боновые заграждения у основных портов и оборонительное минное заграждение из 365 мин у входа в Чесапикский залив, создать в Ки-Уэсте один из пунктов формирования конвоев и оградить здесь большой район стоянки транспортов минным полем из 3460 мин.

«Рай» для подводных лодок

12 января 1942 г. к востоку от Нью-Йорка подводная лодка «U-123» потопила английский пассажирский пароход «Циклоп», положив этим начало боевым действиям у берегов США. С 12 по 31 января в весьма оживленном прибрежном районе между Нью-Йорком и м. Хаттерас первые 6 лодок уничтожили 14 судов (95,7 тыс. т), 70% из них составляли

танкеры. Из 46 судов, потопленных лодками в Северной Атлантике за январь 1942 г., в районе Бермудских островов, в прибрежной зоне Канады и США было уничтожено 35. Неохраняемых транспортов и танкеров, следовавших вдоль берегов США, было так много, что лодки выбирали из них для атаки наиболее ценные.

В феврале 1942 г. лодки в Карибском море, на коммуникации, проходившей у островов Кюрасао, Аруба и Тринидад, потопили 19 судов (88 679 т), преимущественно танкеров с нефтью. В марте число потопленных здесь танкеров с нефтью и нефтепродуктами достигло 23^{266}. Это была наиболее уязвимая часть коммуникации, так как на первых двух островах добывалось и обрабатывалось около 80 тыс. т нефти и нефтепродуктов в сутки, для вывоза которых требовалось ежедневно 10–15 танкеров. Через Тринидад проходила основная магистраль, связывавшая атлантические порты США с портами Южной Америки. 19 февраля «U-186», проникшая в паре с другой лодкой с разведывательными целями в Мексиканский залив, потопила у м. Канаверал танкер «Пан Массачузетс», а 21–22 февраля обе лодки уничтожили еще 3 судна. [228]

В начале немецкие лодки действовали у американских берегов поодиночке, а затем группами из 2–3 лодок. Тактика их была несложной. Переоценивая противолодочную авиацию американцев, они днем ложились в прибрежной зоне на грунт, выбирая большие глубины, и лишь периодически всплывали под перископ для наблюдения за движением судов. С наступлением темноты лодки всплывали и в надводном положении вели поиск на прибрежной коммуникации. Успеху поиска способствовали открытые переговоры транспортов по радио, а их атаке — освещение прибрежных населенных пунктов. Крупные суда уничтожались торпедами, мелкие — артиллерией. Частные фирмы длительное время отказывались от затемнения, которое могло привести «к срыву туристского сезона». Только 18 мая командование обороны восточного побережья США получило приказ обеспечить обязательное затемнение^{267}.

С. Э. Морисон приводит данные о снабжении в Карибском море и Мексиканском заливе германских лодок топливом и продовольствием испанскими кораблями и судами других государств. «В некоторых случаях, — сообщает далее автор, — имелись доказательства потопления судов по тайному сговору. Судно «Хоусит», шедшее под канадским флагом, было потоплено 9 марта вблизи пр. Наветренный. Команда покинула судно по предложению командира подводной лодки еще до начала атаки. Германские офицеры привезли членов команды на борт подводной лодки и получили от них секретные сведения. Впоследствии члены команды признались, что это судно было третьим по счету, на котором они служили и которое было потоплено таким же образом»^{268}. Пользуясь полной безнаказанностью, немецкие лодки подходили к побережью, дежурили у выхода из портов, высаживали на берег шпионов и диверсионные группы.

16 февраля немецкая лодка обстреляла нефтеочистительный завод на о. Аруба. В эту ночь у входа в зал. Маракайбо было торпедировано 7 танкеров. Спустя два дня другая подводная лодка вошла в светлое время суток в зал. Пария (о. Тринидад) и легла на грунт. С наступлением темноты она всплыла, торпедировала 2 американских транспорта, стоявших в Порт-оф-Спейне, после чего «совершила неслыханную дерзость, пройдя в надводном положении с ходовыми огнями через пролив Бокас»^{269}. В феврале и марте только в Карибском море было торпедировано 23 танкера с нефтью и нефтепродуктами^{270}. Реализация мероприятий по борьбе с лодками проводилась [229] крайне медленно. Так, подходы к Порт-оф-Спейну были заминированы американцами только спустя 2 месяца после этих событий, а в пр. Бокас, соединяющем зал. Пария с Карибским морем, мины были поставлены только в июне 1943 г.

10 марта немецкая лодка вошла в порт Кастрис (о. Санта-Лючия) и уничтожила там 2 судна, которые стояли незатемненными. С 9 по 11 июня «U-159», проникшая в Панамскую зону, потопила в районе о. Косумель, Олд-Провиденс и Андрос 7 судов, а 13 июня — еще 2 транспорта у самого входа в Панамский канал. Оборона этого обширного района была возложена всего на 4 эсминца, не имевших гидролокаторов, и небольшую группу самолетов. До конца июня действовавшие в этой зоне 3 лодки уничтожили 13 судов (более 63 тыс. брт).

Только после этих событий американское командование приняло меры к созданию более серьезной обороны Панамской зоны. Наиболее ответственные пункты (Пуэрто-Кастилья, порт Лимон и др.) стали ограждаться противолодочными сетями. На аэродром Коко-Соло прибыли самолеты противолодочной авиации с радарными установками. С 10 июля между зоной Панамского канала и Гуантанамо ввели систему конвоирования. 13 июля совместными действиями кораблей и самолетов ПЛО здесь была потоплена «U-153». Учитывая возросшую активность сил ПЛО, остальные лодки почти полностью прекратили действия в Панамской зоне.

До июля высокую активность немецкие лодки проявляли еще в Восточной морской пограничной зоне Атлантического океана и в зоне Мексиканского залива, до ноября — в зоне Карибского моря. Отсутствие какого-либо противодействия, благоприятные метеорологические условия в сравнении с Северной Атлантикой создали у немецких подводников представление об американском побережье, как о «рае для подводных лодок»^[271]. Стремясь продлить пребывание здесь лодок, немцы с марта 1942 г. начали посылать сюда подводные транспортные лодки-танкеры (XIV серии), которые могли доставить действующим лодкам 432 т топлива. Это «позволяло на четыре недели обеспечить увеличение автономности каждой из 12 подводных лодок VII серии или на восемь недель пяти лодкам IX серии (подчеркнуто нами. — Авт.)». В результате подводные лодки VII серии могли действовать в зоне Антильских островов, в водах Южной Африки и вплоть до Карибского моря, а для действий лодок IX серии в Атлантике практически не существовало никаких пределов»^[272]. *Снабжение подводных [230] лодок в море позволило в полтора раза увеличить их число в зонах боевых действий, при том же количестве лодок в составе германского флота.* Действуя у американского побережья, лодки, руководствуясь директивой Деница, стремились уничтожить максимальное количество тоннажа, превышающее судостроительные возможности англичан и американцев. Поэтому, обнаружив усиление обороны данной коммуникации, они меняли районы крейсерства.

Как в свое время при действиях у берегов Англии, с усилением ПЛО в прибрежной американской зоне немецкие лодки сменили торпедное оружие на мину. Первые постановки они провели в мае в районе Ньюфаундленда. В последующие месяцы мины были выставлены в Восточной Атлантической, Мексиканской и Карибской зонах, но из-за отсутствия непосредственно наблюдаемых результатов немецкое морское командование и сами командиры лодок недооценивали мины как средство воздействия на судоходство противника. Однако внезапное применение мин и слабая противоминная оборона на театре привели к тяжелым потерям. Так, на выставленной 12 июня «U-701» минной банке из 15 мин в короткое время на фарватере у Чесапикского залива погибли танкер, угольная баржа и вооруженный траулер, подорвались 2 танкера и эсминец. Конечно, далеко не все постановки были так удачны. Из 11 минных банок, поставленных немцами в 1942 г. у побережья США, о четырех американцы узнали только после войны. Эти незначительные постановки не только причинили непосредственный ущерб, но и вызвали огромное напряжение тральных сил и сокращение оборачиваемости тоннажа в результате закрытия фарватеров.

Борьба с подводными лодками

ПЛО у американского побережья начала создаваться после вступления США в войну. Прежде всего при штабе главнокомандующего флотом США был создан отдел ПЛО с функцией подготовки кадров ПЛО, обобщения опыта и разработки мероприятий и указаний по организации ПЛО на театре в целом и в отдельных зонах, а также материальное обеспечение сил ПЛО. В мае 1942 г. отдел конвоев и маршрутов, уже существовавший в американском флоте, вошел в непосредственное подчинение начальника главного морского штаба. На него возложили разработку маршрутов движения конвоев, их формирование, обеспечение необходимого режима плавания в американской зоне и согласование всех вопросов организации судоходства на театре с английским адмиралтейством. С началом войны промышленность получила большие заказы на постройку специальных кораблей и катеров ПЛО. У баз и портов, хотя и с большим опозданием, была введена система дозоров и поиска подводных лодок самолетами. [231]

Из всех мероприятий организационного порядка наиболее важное значение имело введение системы конвоирования. Впервые под большим нажимом англичан она была введена в Восточной морской пограничной зоне Атлантического океана 1 апреля 1942 г. Поначалу суда проводились методом частичного конвоирования по этапам, силами данного морского округа в светлое время суток от порта до следующего порта, в котором суда отстаивались в темное время, т. е. в период наибольшей активности лодок. Однако введение системы конвоев только в одной зоне, слабое охранение судов и неполный охват их системой конвоев не обеспечивали надежной обороны судоходства. В апреле только в Восточной морской пограничной зоне было потеряно 23 судна (132,2 тыс. брт). Все это заставило американцев разработать единую систему конвоев для всего побережья США от Гуантанамо до Галифакса, которая и начала функционировать со второй половины мая — частично, а с октября 1942 г. — в полной мере. Эта система предусматривала формирование и переход конвоев в прибрежных зонах с периодичностью один средний конвой (45 судов) раз в трое суток. Для обеспечения перехода транспортов только в Восточной морской пограничной зоне было сформировано 6 эскортных отрядов по 7 кораблей в каждом. Конвои формировались в Ки-Уэсте, Хемптоне, Нью-Йорке и Галифаксе. Литеры конвоям присваивались по начальным буквам порта отправления и порта назначения. С 14 мая 1942 г. конвои начали регулярное движение, что крайне затруднило действия подводных лодок, осложнило поиск судов и уменьшило потери тоннажа. В июле в этой зоне погибло всего 3 судна, после чего потери полностью прекратились.

Первые потери подводных лодок приходится именно на Восточную морскую пограничную зону. 1 марта в районе о. Ньюфаундленд еще до введения системы конвоев была потоплена «U-656». После введения конвоев и усиления ПЛО удары по лодкам в этой зоне усилились, что вынудило их перенести действия из Восточной морской пограничной зоны в Мексиканский залив, Карибское море и район Антильских островов. Здесь лодки IX серии только в мае и июне уничтожили 149 судов (727798 т) [\[273\]](#). Тяжелые потери тоннажа заставили американцев форсировать введение системы конвоев и в этих районах. В июле здесь создаются конвойные линии о. Тринидад — Аруба — Ки-Уэст, Панамский канал — Гуантанамо и от о. Тринидад на восток. На последней конвоирование первоначально осуществлялось в пределах 200 миль от о. Тринидад. Воспользовавшись этим, немецкие лодки стали уничтожать транспорты после оставления их кораблями охранения. [232]

За 60 дней существования маршрута Тринидад — Аруба — Ки-Уэст (затем он был изменен) по нему прошли 34 конвоя (746 судов). Несмотря на увеличение количества действующих в этом районе лодок, потери составили 15 судов, т. е. 2% от общего числа проходивших судов, тогда как до введения системы конвоев процент потерь был равен 3,5.

В сентябре 1942 г. американцы несли ощутимые потери только в Карибском море, в остальных зонах действия лодок почти полностью прекратились. В ноябре немецкие лодки потопили в Карибском море 25 судов (150132 брт), но с началом высадки англичан и американцев в Северной Африке они были отозваны в район Гибралтара.

С первых месяцев 1943 г. на линии Кюрасао — Аруба — Великобритания стали регулярно ходить сквозные быстроходные конвои танкеров. Действия подводных лодок против них почти не имели успеха.

За 6,5 месяцев 1942 г. немцы потопили у берегов США 360 судов общим тоннажем 2,25 млн. т, потеряв при этом 8 подводных лодок. Это был самый высокий результат их действий на протяжении всей второй мировой войны. Победа в конечном счете осталась за системой конвоев и силами ПЛО, но, по признанию самих американцев, это была «одна из самых дорогостоящих побед, известных в истории»[\[274\]](#).

Действия в Северной и Восточной Атлантике Конвоя в Северной Атлантике

После вступления США в войну основная магистраль атлантических конвоев была сдвинута на север, к берегам Гренландии, т. е. в район, прикрываемый авиацией с аэродромов Исландии и Ньюфаундленда. Вначале эту задачу решали одиночные самолеты, появлявшиеся над конвоем один-два раза, но с весны 1942 г. количество их значительно возросло. В январе 1942 г. из 249 немецких подводных лодок (списочного состава) 158 проходили испытания и только 91 находилась в строю[\[275\]](#). Поскольку большая часть их находилась в Средиземном и Баренцевом морях и у берегов США, в Северной Атлантике периодически действовали малочисленные группы лодок. За первые четыре месяца участия США в войне только один конвой «ON-67» (35 судов в охранении 4 эсминцев) потерял в Северной Атлантике от ударов немецких лодок 4 транспорта, хотя гитлеровцы считали, что потопили [233] в этом конвое 9 судов[\[276\]](#). Конвой «ON-68» в марте потерял лишь 2 транспорта. В апреле основная часть немецких лодок была направлена к берегам США и только во второй половине 1942 г. их действия вновь развернулись в открытой части океана.

В центральной части Атлантики лодки действовали группами в завесах. Большие завесы формировались сразу по выходе из баз. После сосредоточения лодок на западных подходах к Англии развернутая завеса начинала медленно двигаться к берегам США, проводя поиск на основных маршрутах движения конвоев. Иногда в зоне движения отдельных конвоев обнаруживалось до 10 лодок. В отдельных случаях немцам удавалось вывести в Северную Атлантику одновременно две завесы подводных лодок. Состояла завеса из 10–25 лодок.

Тактика «волчьих стай» в связи с усилением охранения конвоев претерпела некоторые изменения. Из-за большого удаления района действий подводных лодок от авиационных баз Германии разведку конвоев для «волчьих стай» вели специально выделенные одиночные лодки. Обнаружив конвой, лодка-разведчик не атаковывала его, а, преследуя, доносила по радио об элементах его движения. После установления контакта с конвоем

отдельные лодки данной завесы также преследовали конвой в ожидании общего сигнала об атаке с берегового командного пункта. С приближением конвоя к основным силам завесы из ее состава иногда отделялась одиночная лодка и своими радиопередачами отвлекала часть сил охраны противника, облегчая тем самым атаки остальной «волчьей стаи».

Во второй половине 1942 г. завесы германских подводных лодок разворачивались преимущественно к югу от Гренландии и в районе Азорских островов, т. е. в зонах «белых пятен», до которых не доставала авиация ПЛО берегового базирования, хотя этот радиус действия отдельных типов самолетов вырос до 600 миль.

Произошли некоторые изменения и в обороне атлантических коммуникаций. Промышленность стала поставлять значительное количество кораблей и самолетов ПЛО, что соответственно расширило систему конвоирования в Атлантике. В целях упорядочения системы обороны конвоев вся Северная Атлантика была разделена на три зоны: западную — район от м. Код (США) до 52° з. д., центральную — район Атлантики между 52 и 22° з. д. и восточную — район от меридиана 22° з. д. до Британских островов. Каждая зона обслуживалась несколькими отрядами эскортных кораблей, базировавшихся на американские, канадские и английские базы. Смена конвоиров проходила на границах зон в заранее определенных [234] точках («вестомп» и «истомп»)^[277]. В конце 1942 г. англо-американцы стали проводить «челночные» полеты через Атлантический океан вдоль основных маршрутов движения конвоев одиночных самолетов типа «Веллингтон» с подвесными баками. Наличие в этот период уже значительного количества кораблей и самолетов ПЛО позволяло при ударах по «волчьим стаям» выделять от конвоя несколько кораблей для поиска и преследования вражеских лодок. При атаках конвоев в небольшом удалении от берега из ближайших баз иногда выходили небольшие поисково-ударные группы, формировавшиеся пока еще для разового действия.

Подводные лодки Германии достигли больших результатов в уничтожении тоннажа союзников, но в августе 1942 г. потери тоннажа сравнялись с его восстановлением, так как в США и Англии развернулась массовая постройка судов. Только США построили за 1942 г. транспортные суда общим водоизмещением свыше 5 млн. т^[278]. С ноября этого года до конца войны восстановление тоннажа значительно превосходило его потери.

Результаты действий подводных лодок в Атлантике в 1942 г. характеризуются следующей таблицей^[279].

Месяцы 1942 г.	Среднее количество ежедневно действующих лодок	Количество потопленных судов	Тоннаж потопленных судов	Потеряно лодок	Построено лодок
Январь	—	48	276 795	3	20
Февраль	—	74	432 648	2	18
Март	47,7	89	513 484	6	19
Апрель	48,8	66	390 466	3	23
Май	61,1	121	586 449	4	20
Июнь	59,2	118	623 402	3	23
Июль	69,6	84	425 880	11	18
Август	86,4	102	526 329	9	20
Сентябрь	99,7	89	454 587	10	17
Октябрь	105,4	89	590 623	16	23
Ноябрь	94,9	106	658 907	13	17
Декабрь	—	52	274 674	5	26
Всего	84	1038	5754244	85	244 [235]

Итак, в самом результативном, 1942 г. только подводные лодки потопили в Атлантике 1038 судов тоннажем 5,574 млн. т. Общие же потери союзного и нейтрального тоннажа от различных родов сил на всех морских и океанских театрах в отдельные месяцы этого года достигали рекордной цифры — 800 тыс. т и более. Однако приведенная выше таблица характеризует и другое весьма важное явление, состоящее в том, что значительное увеличение состава одновременно действующих лодок Германии во второй половине 1942 г. (в 2 раза по сравнению с мартом и апрелем) не привело к такому же пропорциональному увеличению потерь тоннажа. Количество уничтоженных судов вдвое возросшим составом действующих лодок в Атлантике осталось на прежнем уровне. Иначе говоря, 100 одновременно действовавших лодок во второй половине 1942 г. сумели лишь удержать уровень потерь тоннажа, достигнутый 50 действующими лодками в марте — апреле 1942 г. Наряду с этим потери самих подводных лодок во второй половине 1942 г. выросли в 3 раза. За первое полугодие 1942 г. немцы потеряли 21 лодку, а за второе — 64. Это явилось результатом возрастания мощи сил ПЛО, совершенствования методов их использования, дальнейшего развития системы конвоирования, начала эффективной борьбы с лодками не только в районах судоходства, но и на выходах лодок из их баз, а также результатом снижения морального духа и уровня боевой подготовки немецких подводников, вызванных потерями наиболее опытных экипажей лодок и вступлением в строй новых, еще «необстрелянных» экипажей. Среднемесячные потери лодок во 2-й половине 1942 г. — 10,66 единиц, даже при повысившихся темпах их строительства — 20,3 в месяц, были первым серьезным сигналом к ухудшающимся условиям их боевых действий.

Вторая половина 1942 г. ознаменовалась еще одним важным обстоятельством в действиях подводных лодок: оттеснением их из прибрежной зоны западной части Атлантического океана. В результате лодки вынуждены были целиком перенести свои действия в центральный и южный районы Атлантики. Действия 8 больших лодок IX серии на подходах к Кейптауну и в других районах юго-западной части Африки привели к уничтожению здесь около 300 тыс. брт и потере всего лишь одной подводной лодки. Но даже большие лодки при действиях в этих удаленных районах требовали регулярного обеспечения топливом и боеприпасами, без этого действия их здесь были не рентабельными, а специальных лодок снабжения немцам не доставало.

Начало борьбы с лодками в Бискайском заливе

В 1940 г. немцы перенесли базирование своих подводных лодок в Бискайский залив, что приблизило их к основным коммуникациям Англии и способствовало увеличению времени пребывания в районах боевых действий. В Бискайском заливе [236] базировалось более 100 лодок. Это заставило англичан развернуть систематические действия против немецких лодок на выходе их из баз залива. Осенью 1940 г. английская авиация поставила у Бреста и Лориана магнитные мины. Здесь же заняли позиции блокирующие английские лодки. Первоначально они должны были затруднить использование этих баз противником, не пропускать в них блокадопрорыватели. С весны 1941 г. блокада была целеустремлена главным образом против линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау», а после прорыва их через пролив Па-де-Кале — против немецких подводных лодок.

Вначале блокада баз Бискайского залива была малоэффективной, только 20 августа 1940 г. английской лодке у Лориана удалось уничтожить «U-51». В последующие месяцы ПЛО немцев в районе бискайских баз непрерывно усиливалась, и их лодки беспрепятственно выходили в Атлантику. Поэтому с весны 1941 г. блокада этих баз была усилена постоянным воздушным патрулем на линиях «А» и «В», отстоящих одна от другой в среднем на 140 миль, т. е. примерно на дальность перехода сил противника за темное

время суток. Это гарантировало, как казалось англичанам, безусловное обнаружение сил, проходящих через эту зону, в том числе и подводных лодок в надводном положении. В промежутке между линиями воздушного патруля на наиболее вероятных путях перехода сил противника располагался район постоянного воздушного поиска (на схеме район «С»). В июле 1941 г. на этих рубежах англичанам удалось обнаружить 8 подводных лодок, однако последним, как правило, удавалось уходить под воду до выхода самолета в атаку.

В связи с многочисленными полетами и атаками английских самолетов немецкие подводные лодки уже в 1941 г. изменили тактику прорыва через Бискайский залив. Стала надежнее противоминная и противолодочная оборона базовыми силами до выхода лодки на большие глубины и погружения ее. Во второй половине 1941 г. в условиях хорошей видимости выход лодок обеспечивало истребительное прикрытие. Большую часть пути через Бискайский залив подводные лодки проходили в надводном положении, погружаясь лишь при обнаружении самолетов. А так как полосы поиска были относительно узкими, то лодки «подныривали» под них и вновь оказывались вне зоны наблюдения английской авиации. С апреля по 31 декабря 1941 г. авиация 49 раз обнаружила немецкие лодки и 30 раз атаковала их. 4 лодки были повреждены, а 30 ноября самолет типа «Уитли V» потопил первую в Бискайском заливе лодку — «U-206».

Для патрулирования и поиска немецких подводных лодок в заливе англичане использовали самолеты типа «Хадсон», «Уитли», «Сандерленд» и «Веллингтон», а после вступления в [237] войну США — самолеты типа «Каталина». Самолеты этих типов отличались большой дальностью полета (3 тыс. — 5 тыс. км), скоростью 285–400 км/час и бомбовой нагрузкой от 1 до 3 т, были вооружены радиолокационными приборами, позволявшими вести поиск в ночное время. Самолеты типа «Веллингтон» имели радиолокаторы метрового диапазона, синхронно соединенные со специальными прожекторами Лейга, позволявшими не только обнаруживать лодку ночью, но и атаковать ее.

Во второй половине 1941 г. англичане в течение 10 дней провели 3 специальные поисковые операции («Кроссоувер»), в ходе которых ширина полосы поиска в Бискайском заливе достигала 300 миль. Однако кратковременность этих действий, малая плотность поиска и проведение его главным образом в светлое время суток не дали желаемых результатов. С весны 1942 г. английская авиация начала вести поиск расходящимися курсами — веером; сектор поиска на подходах к заливу [238] при этом охватывал район глубиной до 500 миль. Поиск подводных лодок проводился круглосуточно. За 2 летних месяца 1942 г. английская 19-я авиагруппа, блокировавшая Бискайский залив, 58 раз обнаруживала лодки и только 3 из 28 атак их увенчались успехом: были потоплены «U-502», «U-578» и «U-705». В сентябре 1942 г. немцам удалось создать радиолокационный приемник типа «FuMB» («Метокс»), позволявший в радиусе до 40 миль обнаруживать работу английских радиолокаторов до обнаружения ими лодки. Последние теперь успевали погрузиться до того, как входили в зону действия радара самолета. Это значительно снизило результаты поиска лодок, хотя в нем принимали участие до 9 эскадрилий. За 3 последних месяца 1942 г. самолеты в этом районе не потопили ни одной лодки. Приемник «Метокс» обеспечивал лодкам и уклонение от обнаружения радиолокацией кораблей ЛЛО.

Только после создания радиолокаторов сантиметрового диапазона преимущества немецких радиолокационных приемников были ликвидированы. Уже в ноябре 1942 г. американцы отправили в Англию 16 самолетов типа «Либереитор», оснащенных такими радиолокаторами. Немецко-фашистское командование обнаружило это нововведение только в феврале 1943 г. Усилила англо-американская авиация и минные постановки на

выходах из баз Бискайского залива. Все эти и другие меры по усилению ПЛО привели в последующем к высоким результатам поиска и уничтожения немецких лодок в Бискайском заливе.

Набег на Сен-Назер 28 марта 1942 г.

В марте 1942 г. англичане предприняли попытку разрушить вход в бассейн, где стояли лодки, портовые сооружения и ботопорт сухого дока в Сен-Назере — базе немецких подводных лодок в Бискайском заливе. Диверсионный набег на Сен-Назер, равно как и высадка в Дьепп в августе того же года, относятся к тем действиям, которые английская пресса в течение 3 лет на все лады усердно выдавала за активную борьбу союзников с германским фашизмом в Европе.

В отряд для набега вошли: старый эсминец в качестве брандера, для чего в его носовой части было заложено 5 т взрывчатки; 11 посыльных катеров из состава «прибрежных сил» для перевозки диверсионных партий «коммандос» (на катерах поставили дополнительные топливные баки); 4 посыльных катера, вооруженных торпедами; торпедный катер с торпедами замедленного действия для уничтожения ворот в бассейне подводных лодок и подрыва эсминца и ботопорта, если его механизмы самозатопления не сработают; малая канонерская лодка для артиллерийской поддержки десанта и 2 миноносца для охраны кораблей отряда на переходе.

Поскольку исход действий зависел от их внезапности, подход к Сен-Назеру, выполнение диверсии и отрыв от противника намечались на темное время суток. [239]

На переходе к Сен-Назеру из Фальмута отряд встретил немецкую подводную лодку, которая, видимо, приняла его за свои силы. Лодка была повреждена раньше, чем успела донести о встрече. Немцы обнаружили отряд за 5–6 минут до подхода к месту высадки, но и этого времени им оказалось достаточно, чтобы наполовину сорвать замысел англичан: артиллерия с берега уничтожила и сильно повредила значительную часть катеров. Только эсминец смог, как это предусматривалось планом, таранить ботопорт и затонуть возле него. Через несколько часов он взорвался. Часть диверсионной партии, высадившейся на берег, была почти полностью уничтожена или захвачена в плен. Примерно через час остатки английского отряда в составе 8 кораблей из 18 прорывавшихся в базу, начали отходить к своим миноносцам, стоявшим у входа в устье Луары. На рассвете они были атакованы немецкими кораблями и потеряли еще 2 катера. Опасаясь преследования, англичане пересадили остатки команд на миноносцы, а катера и канонерскую лодку уничтожили. Кроме миноносцев, в Фальмут возвратились 3 катера, вышедшие из Сен-Назера самостоятельно.

Набег показал, что хотя внезапность и является обязательным условием проведения диверсий, но не подкрепленная силой она не обеспечивает успеха. Если бы немцы имели более четко организованную оборону, то и тех 5 минут, которыми они располагали, было бы достаточно для уничтожения всего английского отряда.

Борьба на коммуникациях в Средиземном море в 1942 г.
Защита англичанами перевозок

Крупные потери итало-немецкого тоннажа в конце 1941 г. заставили германское командование принять меры к нейтрализации о. Мальта, с которого наносились удары по их коммуникации. К началу 1942 г., используя географические условия театра и выгодные позиции в центральной части моря, итало-немецкое командование приступило к

решительной блокаде о. Мальта разнородными силами. В западном и восточном районах моря действовали подводные лодки, причем если итальянские подводники предпочитали позиционный метод, то немецкие — крейсерство с проведением атак, преимущественно ночных. Центральная часть моря предназначалась для авиации и надводных кораблей. В Тунисском проливе, где должны были действовать легкие силы из сицилийских баз и с о. Пантеллерия, были усилены минные заграждения. В результате принятых мер немцам к началу 1942 г. удалось достичь временного [240] превосходства сил в центральной части моря. Мальта подвергалась многочисленным ударам авиации. Позже был разработан план захвата острова.

Для проводки конвоя на Мальту англичане сосредоточили в Гибралтаре значительные силы из баз Англии. В январе 1942 г. небольшому конвою удалось прорваться к острову. Конвой, вышедший из Александрии в феврале, был разгромлен авиацией с о. Крит, уничтожившей все 3 его транспорта. Корабли охраны вернулись в Александрию. На Мальте не хватало продовольствия и горючего. Несколько транспортных самолетов, прорвавшихся сюда 7 марта, естественно, не могли облегчить положение гарнизона острова. Поэтому в марте была предпринята еще одна попытка провести на Мальту конвой из Александрии.

В 7 час. 20 марта конвой из 4 транспортов под охраной 6 эсминцев и крейсера «Карлейл» вышел в море. Оперативное прикрытие конвоя обеспечивали крейсера «Дидо», «Клеопатра», «Юриалес» и 4 эсминца. В пути его усилил крейсер «Пинелопи» и несколько эсминцев с о. Мальта. Английская авиация нанесла ряд ударов по аэродромам противника в Северной Африке, на о. Крит и в Греции. Египетская армия предприняла наступление для отвлечения на себя авиации противника. В районе Тобрука конвой обнаружили подводные лодки, и в ночь на 22 марта из итальянских баз вышла эскадра. Она следовала в двух группах: передовой отряд (крейсера «Банде Нере», «Гориция», «Тренто» и 4 эсминца) и главные силы (линкор «Литторио» и 6 эсминцев). Английская подводная лодка обнаружила выход эскадры и донесла об этом командиру отряда кораблей. С рассветом 22 марта итало-немецкая авиация несколько раз безуспешно атаковала конвой. В 14 час. итальянский передовой отряд с большой дистанции завязал бой с английскими силами прикрытия. Вскоре показались и главные силы итальянского флота. Конвой повернул на юг, прикрытый дымзавесой с эсминцев. Вслед за тем англичане предприняли ряд торпедных атак, препятствуя прорыву вражеских кораблей к конвою. Несмотря на явно превосходящие силы, итальянцы действовали крайне осторожно, непрерывно уклоняясь от атакующих их кораблей, и не предпринимали решительного маневра для прорыва к конвою. В 19 час. после длительного и безуспешного маневрирования и двухчасового нерешительного боя итальянская эскадра начала отходить в свои базы, потеряв во время шторма миноносец «Широкко». Однако из-за боя и шторма транспорты не успели прибыть на Мальту в темное время. С рассветом 23 марта немецкая авиация потопила 2 транспорта, нанесла тяжелые повреждения эсминцу «Лиджен», который выбросился на берег. Другой эсминец подорвался на mine. Пришедшие в Ла-Валетту 2 транспорта авиация уничтожила в гавани. [241]

В результате многочисленных ударов, достигших максимума в апреле, когда на остров было сброшено 6728 т бомб, авиация полностью разрушила верфь на о. Мальта, подошли к концу запасы горючего и боеприпасов. Морские силы англичан оказались вынужденными уйти в Александрию и Гибралтар. Боезапас и горючее стали доставляться отдельными прорывающимися кораблями. Для снабжения Мальты были использованы, в частности, подводные лодки «Кэшелот», «Порпёс», «Паршиэн», «Риджент» и «Роркуол». Прекращение базирования крейсерских отрядов и ударной авиации на Мальту, значительные потери в корабельных силах, использование подводных лодок для

транспортных целей ослабили давление англичан на ливийскую коммуникацию противника. Англичане вынуждены были перейти к обороне.

В этих условиях существенную помощь осажденной Мальте могло оказать пополнение ее авиации самолетами-истребителями. С этой целью из Глазго 14 апреля вышел американский авианосец «Уосп» в сопровождении линейного крейсера «Ринаун» и 6 эсминцев. В 4 часа 20 мин. 20 апреля в 50 милях к северу от Алжира с его палубы поднялись в воздух 11 самолетов-истребителей типа «Вилдкэт» для разведки и прикрытия, а затем с подвесными бачками 47 самолетов типа «Спитфайер» для Мальты. Пилотировали последние английские летчики. Подъем 58 самолетов занял 41 минуту. Приняв на борт свои самолеты, «Уосп» повернул на обратный курс. Смешанный англо-американский отряд кораблей 26 апреля вернулся в Скапа-Флоу.

В мае 1942 г. «Уосп» и английский авианосец «Игл» в сопровождении английских и американских эсминцев доставили на Мальту очередную партию самолетов-истребителей, первый — 47, второй — 17. В 6 час. 38 мин. 9 мая на меридиане 03°06' в. д., т. е. в 580 милях от о. Мальта, они подняли самолеты с подвесными бачками в течение 53 минут. Почти все самолеты благополучно достигли аэродромов Мальты. Эти и последующие партии самолетов, доставленные авианосцами, сыграли крупную роль в борьбе за Мальту. Однако отсутствие регулярного снабжения, слабое обеспечение боезапасом и бензином для самолетов ставило гарнизон острова в тяжелое положение. Поэтому к доставке этих грузов с мая 1942 г. были привлечены 5 подводных лодок.

Наряду с ударами по Мальте и блокадой ее итальянцы в этот период предприняли попытки нанести удары по конечным пунктам английских коммуникаций. В мае 1942 г. они вновь хотели атаковать управляемыми торпедами корабли в Александрии, но две торпеды не нашли входа в базу, а третья, проникшая туда, была повреждена одной из глубинных бомб, сброшенных английскими силами ПЛО в порядке профилактики. Вскоре в районе Хайфа эсминец потопил специально оборудованную [242] для диверсионных действий итальянскую подводную лодку «Шире».

В июне того же года англичане вновь послали конвои на Мальту, на этот раз с двух направлений: из Гибралтара и Александрии, рассчитывая этим приемом застать противника врасплох, разделить его силы и ослабить удары по конвоям. В ночь на 12 июня из Гибралтара вышли 6 быстроходных транспортов под прикрытием отряда «Н», состоявшего из линкора «Малайя», авианосцев «Игл» и «Аргус». Кроме того, в составе сил охранения и прикрытия находились 4 крейсера и 17 эсминцев. Вечерняя воздушная разведка обнаружила конвой, и итальянское командование решило атаковать его авиацией, подводными лодками и торпедными катерами. В море вышла также 7-я дивизия крейсеров (крейсера «Савойя», «Монтекукколи» и 5 эсминцев). Первые атаки итало-немецкой авиации вечером 13 июня отбили самолеты с авианосцев и зенитная артиллерия. Утром 14 июня с небольшим разрывом во времени удар по конвою под прикрытием истребителей наносили до 50 немецких пикирующих бомбардировщиков и итальянских торпедоносцев, которым в конечном счете удалось потопить американский транспорт и тяжело повредить английский крейсер «Ливерпуль». Последний в сопровождении эсминцев отправился обратно в Гибралтар. С наступлением темноты 5 транспортов в охранении крейсера «Каир» и 9 эсминцев продолжили путь на Мальту, а отряд оперативного прикрытия вернулся в Гибралтар.

Вечером 12 июня итальянская воздушная разведка обнаружила и второй конвой, состоявший из 10 транспортов, 7 крейсеров и 31 эсминца. Против него были направлены главные силы флота: линкоры «Витторио Венето», «Литторио», крейсера «Гарибальди»,

«Горация», «Дюк д'Аоста» и «Тренто», 8 эсминцев. 14 и 15 июня конвой атаковали самолеты и торпедные катера (главным образом с о. Крит), которые потопили транспорт и повредили 2 крейсера и транспорт. Одна из нескольких подводных лодок, оказавшихся на пути конвоя, уничтожила эсминец «Хейсти». Вскоре после этого стало известно о появлении на курсе конвоя (между ним и о. Мальта) главных сил итальянского флота. В связи с этим конвой начал временно отходить на восток, а для удара по флоту противника была вызвана авиация с мальтийских и египетских аэродромов, которая в период 2 часа 40 мин. — 3 часа 50 мин. 15 июня повредила «Литторио» и крейсер «Тренто». Линкор остался в строю, а крейсер «Тренто» утром потопила английская подводная лодка «Р-35». В ходе ответных атак итало-немецкой авиации англичане потеряли еще 2 эсминца, а торпедные катера совместно с авиацией повредили 2 крейсера. Зенитный боезапас в значительной степени подходил к концу. Вместе с тем воздушная разведка доносила, что итальянская эскадра маневрирует [243] на пути конвоя, в 100 милях от него. Как видно, впервые за войну итальянское командование набралось решимости дать бой английским силам, связанным обороной транспортов. Пройдя две трети пути, восточный конвой отказался от дальнейшего прорыва на Мальту и вернулся в Александрию. На обратном пути немецкая авиация повредила несколько английских кораблей из состава охранения. 16 июня германская подводная лодка «U-205» потопила крейсер «Гермайони».

Другая часть итало-германских сил продолжала атаки гибралтарского конвоя. На рассвете 15 июня конвой из Гибралтара в районе о. Пантеллерия атаковали итальянские крейсера «Монтекуколи» и «Савойя» и 4 эсминца. Транспорты под прикрытием дымзавес 4 эсминцев начали отходить на юго-запад, а крейсер «Каир» и 5 эсминцев на дистанции 87 каб., сократившейся в дальнейшем до 22 каб., завязали бой с противником. Бой продолжался более полутора часов и закончился из-за того, что на итальянских кораблях израсходовали весь боезапас. Имея поврежденными крейсер и эсминец, итальянцы начали отходить в базу. У англичан в результате боя были повреждены крейсер «Каир» и 2 эсминца, один из них затем потопила авиация противника. Кроме того, немецкая авиация потопила из состава конвоя транспорт, а другой транспорт и танкер получили настолько серьезные повреждения, что их пришлось затопить. Ночью на подходах к о. Мальта конвой попал на минное поле, на котором погиб эсминец; подорвавшиеся на минах еще 2 эсминца и тральщик дошли до базы. Таким образом, из двух конвоев на Мальту прибыло только 2 поврежденных транспорта.

Положение о. Мальта в этот период было наиболее критическим. Блокировав остров с моря, итало-немецкое командование готовило операцию по его захвату (операция «Геркулес»). Выполнение ее запланировали на июнь, а затем на 18 июля. Предусматривались предварительный захват небольшого о. Гоцо к северо-западу от о. Мальта, после чего высадка на остров крупных сил парашютнодесантных войск и вслед за ними морского десанта в залив Марса-Широко (на южном берегу острова). Однако подготовка операции совпала с тяжелыми летними боями на южном участке советско-германского фронта, что вынудило немцев отложить захват Мальты, как и большинство других операций на Средиземном море, «до завершения восточной кампании».

В августе 1942 г. англичане решили провести еще один крупный конвой на Мальту. Этому предшествовала длительная подготовка и сосредоточение сил в Гибралтаре. Уже 5 августа итало-германское командование на основании радиоперехватов поняло, что противник готовит в западной части Средиземного моря крупную операцию, и начало подготовку к развертыванию своих сил. 9 и 10 августа поступили достоверные [244] данные о движении несколькими группами крупного английского конвоя из Гибралтара на восток. Это был самый крупный конвой с начала военных действий на Средиземном море. Он состоял из 14 больших транспортов и танкеров (140 тыс. т). В их непосредственном

охранении и прикрытии находились авианосцы «Викториес», «Индомитебл», «Игл» и «Фюриес», линкоры «Нельсон» и «Родней», 7 крейсеров, 25 эсминцев. Длительное время конвой сопровождала обеспечивающая группа судов из 2 танкеров и 2 буксиров в охранении 4 корветов.

Отсутствие топлива вынудило итальянское командование отказаться от использования своих линкоров, но зато оно выделило крупные силы подводных лодок (21 лодка, в том числе 5 немецких), крейсеров, миноносцев, торпедных катеров и авиации. Эти силы развертывались несколькими группами на пути движения конвоя и находились в оперативном взаимодействии.

В 13 час. 15 мин. 11 августа, когда конвой проходил через завесу из 5 итальянских и 2 немецких лодок, развернутых на линии Балеарские острова — Тунис, «U-73» тремя торпедами потопила в 80 милях к северу от Алжира авианосец «Игл». Вскоре после этого с «Фюриес» поднялись 37 самолетов для самостоятельного перелета на Мальту, а сам авианосец вернулся в Гибралтар. Эскортировавший его эсминец «Вульверин» таранил и уничтожил итальянскую лодку «Дагабур». 11 и 12 августа конвой и силы прикрытия многократно атаковали немецкие и итальянские самолеты. Им удалось тяжело повредить «Индомитебл» и несколько судов, потопить эсминец. В 19 час. 12 августа основные силы оперативного прикрытия повернули в Гибралтар, а транспорты в охранении 4 крейсеров и 10 эсминцев продолжали движение к Мальте. В районе м. Бон завеса из 6 итальянских лодок потопила крейсер «Каир», 4 транспорта и тяжело повредила крейсер «Нигерия»^[280]. В районе о. Пантеллерия итальянские эсминцы и торпедные катера уничтожили последний из оставшихся крейсеров «Манчестер», танкер и 2 транспорта; 2 транспорта были повреждены. На рассвете 13 августа итало-немецкая авиация уничтожила 2 судна с боеприпасами и нанесла повреждения другим кораблям и судам. Только прибывшие с Мальты истребители предотвратили уничтожение остатков конвоя.

В итоге операции англичане понесли тяжелые потери. Из состава конвоя и его прикрытия погибли авианосец, 3 крейсера, 9 транспортов (из 14). Многие суда получили повреждения и некоторые из них были приведены на Мальту буксирами. Это была самая крупная и последняя победа итальянского флота в борьбе на английских коммуникациях за всю [245] войну. Итало-немецкие силы потеряли в этой операции около 60 самолетов и 2 подводные лодки.

В сентябре — октябре 1942 г. борьба на средиземноморских коммуникациях пошла на спад, германские и итальянские армии завязли у Сталинграда и бросили туда все, что могли снять на Западе, в том числе значительную часть ударной авиации с итальянских аэродромов. Роммелю, готовившемуся к захвату Суэцкого канала, было отказано в крупных резервах, а незначительные подкрепления, посылаемые морем в обстановке все ухудшающегося соотношения сил в воздухе, несли большие потери. Деморализация в итальянских вооруженных силах продолжала нарастать. Поэтому при высадке в Северной Африке в ноябре 1942 г. англо-американцы встретили лишь незначительное противодействие авиации и подводных лодок противника.

Нарушение итальянских коммуникаций

В 1942 г. английские морские силы в Средиземном море сосредоточили усилия против коммуникации, по которой шло питание африканской группировки итало-немецких войск. Действия англичан здесь в течение года были неравномерными, успех их в огромной степени зависел от обстановки на о. Мальта и от обладания господством в воздухе в центральной части моря. Как уже отмечалось, в первой половине 1942 г. из-за

систематических и массированных ударов авиации противника по о. Мальта англичанам пришлось снять с острова свою ударную авиацию и отвести подводные лодки в восточные районы моря. Поэтому в этот период потери итальянцев на ливийской коммуникации были ничтожными. Во второй половине года действия английской авиации и 10-й флотилии подводных лодок, возвратившейся на Мальту, заметно активизируются, потери итальянцев на ливийской коммуникации достигают 30–40% перевозимых грузов (в октябре — 66%). Положение итало-германской группировки в Северной Африке ухудшается.

Подводные лодки 10-й флотилии действовали главным образом западнее о. Сицилия, у о. Мареттимо, 1-й флотилии — из Александрии — в районе африканского побережья, преимущественно у Тобрука. 15 лодок сформированной 8-й флотилии разворачивались в западной части моря. Всего к концу 1942 г. в Средиземном море действовало около 60 английских подводных лодок. Англичане начали применять для ударов по итальянским базам управляемые торпеды, перевозимые подводными лодками. Но первая такая атака оказалась неудачной: подводная лодка «Р-311» с управляемыми торпедами на борту, направлявшаяся к порту Мадалена на о. Сардиния, в конце декабря 1942 г. или в начале января 1943 г. погибла предположительно на минном поле противника.

В конце декабря 1942 г. к Палермо (о. Сицилия) вышли подводные лодки «Анрафилд», «Тандерболт» и «Трупер». [246]

Последние две несли на себе 5 управляемых торпед с экипажем по два человека на каждой. Подойдя 3 января 1943 г. к базе, они в специальных контейнерах спустили на воду управляемые торпеды. Одна из них из-за неисправности механизмов затонула на пути в базу, вторая по этой же причине вернулась, экипаж третьей попал в плен при форсировании сетевых заграждений базы. Только две торпеды проникли в базу, и ими был уничтожен легкий крейсер «Ульпио Траяно» и тяжело поврежден транспорт. Прикрепленные к корпусам 3 эсминцев присасывающиеся мины итальянцы своевременно обнаружили и обезвредили. Большие потери экипажей управляемых торпед и отсутствие данных о результатах их действий заставили англичан прекратить использование этого оружия в Средиземном море.

Накопление опыта борьбы на коммуникациях, значительное увеличение состава сил, распространение действий на весь театр выдвинули подводные лодки на первое место среди родов английских сил, действовавших на средиземноморских коммуникациях противника в 1942 г. Из общих потерь, в этом году составлявших 200 судов (518 684 т), английскими лодками было уничтожено 98 судов (294681 т), или 56,8% потопленного итало-немецкого тоннажа^[281]. Сами англичане в 1942 г. потеряли 18 подводных лодок, в том числе 14 на Средиземном море. Из этих 14 лодок 3 уничтожила немецкая авиация^[282].

Военно-политические итоги боевых действий в 1941–1942 гг. и оперативно-тактические выводы

Период от начала Великой Отечественной войны и до ноября 1942 г. характеризуется ожесточенными боями на советско-германском фронте и огромными потерями здесь немецко-фашистских войск. Провал планов фашистской Германии в войне против Советского Союза вынуждал фашистское руководство не только к непрерывной переброске из Западной Европы на Восток сухопутных войск, но и к пересмотру первоначальной дислокации своих морских сил с целью перевода части их на советские морские театры. Ослабление авиации и морских сил Германии на западных театрах

оказало непосредственное влияние на ход военных действий на море. Советско-германский фронт поглощал все резервы фашистской Германии, поэтому выделить необходимые силы для решения важных стратегических задач на Ближнем Востоке и в Северной [247] Африке она не могла. Это дало англичанам и американцам возможность планомерно и длительно накапливать силы на театрах военных действий.

Военные действия на море в рассматриваемый период характеризовались однообразием. Основные свои силы фашистская Германия направила против СССР, крупные наступательные действия ее на других театрах по этой причине исключались. В свою очередь англичане и американцы не торопились с активизацией своих сил, ожидая перелома в войне на советско-германском фронте. Военные действия на море свелись, в основном, к борьбе на коммуникациях, при этом союзники осуществляли пассивную оборону. Лишь в конце 1942 г. появляются первые признаки активных наступательных действий против итало-немецких сил на коммуникациях.

Провал планов «крейсерской войны» и переброска наиболее боеспособной части ударных сил германской авиации на советско-германский фронт привели к тому, что подводные лодки остались у немцев почти единственным родом сил в борьбе на океанских сообщениях. Германия осуществляла массовую серийную постройку подводных лодок, максимально сократив сроки строительства и ввода их в строй. Однако нарастание числа действующих лодок сильно тормозилось из-за переключения промышленных ресурсов на удовлетворение потребностей восточного фронта.

Угроза коммуникациям со стороны только подводных лодок, в свою очередь, определила сосредоточение усилий западных противников Германии на строительстве сил и средств ПЛО и укреплении системы конвоев как главного метода борьбы с подводными лодками. В условиях длительного соревнования такая борьба гарантировала победу стороне с более мощным военно-экономическим потенциалом.

Крупные результаты, достигнутые в уничтожении тоннажа в 1942 г., явились следствием значительного увеличения количества действующих лодок на коммуникациях. В конце этого года на различных театрах действовало одновременно до 100 и более немецких лодок. Успех их обусловил также накапливаемый опыт и совершенствование методов использования и тактики, в первую очередь тактики действия лодок в подвижных завесах.

Вместе с тем период характеризовался начавшимся массовым строительством сил и средств ПЛО, а также развертыванием крупного строительства торговых судов.

Во второй половине 1942 г. впервые за войну было достигнуто положение, когда количество построенного тоннажа превысило его потери от различных родов сил. Это явилось серьезной и многообещающей победой экономики США и Англии, развертывавшейся в обстановке слабого противодействия со стороны противника. [248]

Глава 6.

Военные действия в Западной Европе и Атлантике (ноябрь 1942 г. — декабрь 1943 г.)

Военно-политическая обстановка

В течение первого и зимней кампании второго периода Великой Отечественной войны советские войска нанесли противнику тяжелый урон, вследствие чего военно-политическое положение фашистской Германии и ее союзников значительно ухудшилось. Провал «молниеносной войны» против Советского Союза, поражение гитлеровских войск под Москвой, разгром армии Паулюса под Сталинградом, неуклонный рост мощи Советских Вооруженных Сил и военно-экономического потенциала Советского Союза предопределили неминуемое поражение гитлеровской Германии во второй мировой войне.

Огромные потери в личном составе войск вынудили фашистскую Германию призывать в армию тех, кто раньше признавался негодным к военной службе. Тотальные мобилизации подрывали экономику страны, увеличивая недостаток в рабочей силе на производстве. Этот недостаток гитлеровцы пытались восполнить применением рабского труда населения, угнанного в Германию с оккупированных территорий. Потери вооружения пополнялись промышленностью Рура, Силезии, Саара и других районов Германии, а также за счет использования промышленных предприятий и сырьевых ресурсов оккупированных стран; немаловажное значение имела доставка руды из Швеции.

В 1943 г. стратегическая инициатива уже полностью находилась в руках Советских Вооруженных Сил, и их успехи оказывали решающее влияние на военные действия на других театрах и фронтах второй мировой войны. Союзникам удалось изгнать фашистские войска из Северной Африки, занять Сицилию, Сардинию, Корсику и начать военные действия на Апеннинском полуострове. Союзная авиация бомбардировала промышленные объекты Германии, и хотя эти бомбардировки не [249] могли подорвать экономику Германии в той мере, в какой это было необходимо, чтобы заставить ее сложить оружие, все же они приносили некоторый ущерб производству. Ослабла борьба на морских коммуникациях Англии. Изменилось соотношение сил в пользу антифашистской коалиции. Материальные и моральные силы Германии были надломлены, тыл едва справлялся с удовлетворением нужд фронта, боеспособность фашистских войск стала падать. 1943 год стал годом коренного перелома во второй мировой войне.

«Не под Эль-Аламейном и не на Африканском театре военных действий, имевшем второстепенное значение, произошел перелом в ходе войны, а на советско-германском фронте, и прежде всего в битве под Сталинградом, где была уничтожена одна из главных стратегических группировок гитлеровской армии» [\[283\]](#).

Гитлеровская военная машина представляла, однако, еще большую силу. Немецко-фашистское командование сосредоточило все свое внимание на советско-германском фронте, держало там наиболее боеспособные войска, направляло лучшие части с Запада. На 1 января 1943 г. 70,8% сухопутных войск фашистской Германии были сосредоточены на советско-германском фронте, 27,2% находились на оккупированных территориях и только 2 % — на других фронтах [\[284\]](#). Все это ослабляло силы в Западной Европе, в бассейне Средиземного моря и в Атлантическом океане. Германия все еще оккупировала обширные пространства в Европе, эксплуатировала их население, природные богатства и экономику. Она мало зависела от морских коммуникаций.

Для ускорения общей победы над фашизмом надо было лишить Германию крупных экономических районов — Рура, Саара, Силезии, Северо-Восточной Франции, затруднить доставку руды из Швеции. Для этого требовалось открыть второй фронт в Европе. Однако правящие круги США и Великобритании продолжали затягивать открытие второго фронта.

По мере постепенного отхода борьбы в Атлантике на второй план и ввиду экономических затруднений руководство фашистской Германии сократило выделение для нужд флота стали, цветных металлов, механизмов, приборов, топлива, личного состава.

В поисках ресурсов Гитлер на заседании в ставке 6 января 1943 г. заявил о бесцельности существования больших надводных кораблей, которые, по его мнению, не сыграли никакой роли в австро-итальянской войне 1864–1866 гг., во франко-прусской войне 1870–1871 гг., в первой мировой войне из-за [250] отсутствия достаточно энергичных людей, полных решимости сражаться. Большие корабли, утверждал далее Гитлер, в условиях, когда армия на восточном фронте истекает кровью, месяцами бездействуют на якорных стоянках, требуя прикрытия их большим количеством истребителей, которых не хватает сухопутным войскам на Востоке. Считая надводный флот обузой, он предписал в определенной им очередности разоружить и сдать на слом большие корабли, а их артиллерию передать береговым батареям, прекратить достройку кораблей, в том числе и авианосцев, на освободившихся стапелях строить подводные лодки, а высококачественную сталь разобранных кораблей передать для постройки танков [\[285\]](#). Конфликт между Гитлером и Редером — инициатором строительства большого флота, возникший раньше, достиг своей кульминации. После безуспешной атаки 31 декабря 1942 г. тяжелыми крейсерами «Лютцов» и «Хиппер» и 6 эсминцами шедшего в Мурманск конвоя, о чем в германской ставке узнали месяц спустя из сообщения английского радиовещания [\[286\]](#), Редер был смещен с поста главнокомандующего военно-морскими силами. Назначенный на его место адмирал Дениц был ярким сторонником «неограниченной подводной войны».

Однако через три недели Дениц, получивший задачу не допускать перевозки в северных водах СССР, доложил, что решение такой задачи обязательно требует применения разнородных сил и средств, в том числе и больших надводных кораблей, что большие конвои, направляющиеся в Архангельск и Кольский залив и в обратном направлении, представляют прекрасный объект для атак больших надводных кораблей и потому в воды Северной Норвегии, где находятся «Тирпиц» и «Лютцов», следует послать «Шарнгорст». В конечном счете Гитлер вынужден был согласиться с мнением Деница [\[287\]](#).

Действия на коммуникациях в Атлантическом океане
Подводные силы Германии к началу 1943 г.

Как уже отмечалось, германские лодки добились в 1942 г. наибольших успехов за все время войны. К началу 1943 г. немцы имели 210 боеспособных лодок и 126 — в ближайшем резерве; в океане одновременно могли действовать до 100 и больше лодок, т. е. в 5 раз больше, чем в начале войны, когда у Британских островов находились всего 22 лодки. [251]

Количество верфей, строивших лодки, увеличилось с 3 до 16, но ускорение темпов строительства лодок началось лишь в середине 1943 г., когда был утвержден план их расширенного строительства. На основных заводах лодки в 500 т строились 36–40 недель, а в 740 т — 40–44 недели, не считая сроков испытаний. На менее крупных верфях ороки строительства возрастали на 12–16 недель [\[288\]](#). Ежемесячно выпускалось до 23–24 новых

лодок {289}, но этого хватало главным образом для восполнения потерь. Принятая ранее программа постройки 300 лодок в 1942 г. и более 900 к концу 1943 г. выполнена не была. В качественном отношении лодки мало отличались от существовавших в первый год войны. Более же совершенные лодки XXI и XXIII серий, спроектированные в конце 1942 г., появились значительно позже (приложение 5).

Силы и средства англо-американской ПЛО

Англичане и американцы вели военные действия на суше в весьма ограниченных масштабах в Северной Африке и несколько активнее в Юго-Восточной Азии. Наряду с этим наращивались усилия по защите атлантических коммуникаций. «Это было жизненно важно, так как поток войск и военных грузов из Соединенных Штатов на Британские острова резко увеличился. Если в течение 1942 г. в Англию пришло 38 конвоев, которые доставили 226 723 человека, то в 1943 г. число конвоев возросло до 66, а численность войск, доставленных в Англию, составила 681 231 человека» {290}. Перевозилось также большое количество вооружения, техники и снабжения. Располагая крупными производственными возможностями и почти неограниченными запасами стратегического сырья, англичане могли быстро увеличивать и развивать свои противолодочные силы и средства. К началу войны они имели 80 эскортных кораблей, в середине июня 1941 г. — 280, после вступления в войну США (к началу 1943 г.) — 770, а в середине 1943 г. — 1254. Количество противолодочных кораблей прибрежного действия возрастало еще быстрее. Так, количество кораблей вспомогательного патруля Атлантического побережья США достигало 678, из которых одновременно в море находились 359 {291}.

Противолодочная авиация выросла в 15 раз. В феврале 1943 г. только на путях переходов конвоев действовали 1120 самолетов [252] {292}. В целом против 100–120 германских лодок в море англичане и американцы имели в марте 1943 г. около 3000 надводных кораблей различных классов, 2700 самолетов и 17 дирижаблей. При этом 99% времени корабли и самолеты тратили на поиски лодок {293}. Возросло и качество противолодочных сил и средств, особенно авиации. Появились эскортные авианосцы, в прибрежных водах использовалась береговая и гражданская авиация, на самолетах нашли применение радиолокаторы и прожекторы для действий против лодок в темное время суток и использования глубинных бомб. Создание специальных эскортных кораблей, катеров для прибрежного патрулирования, использование рыболовных судов для радиолокационных дозоров — все это обеспечивало борьбу с лодками на поверхности моря. Сравнение количественного и качественного состояния германских подводных сил с англо-американскими силами и средствами ПЛО предвещало перелом в борьбе за морские сообщения в пользу союзников.

Воспроизводство тоннажа

На ход борьбы влиял и масштаб воспроизводства торгового тоннажа по сравнению с потерями. К началу 1943 г. союзные государства располагали общим тоннажем в 42 421 тыс. брт. К началу 1944 г. он должен был возрасти с учетом вероятных потерь до 51 505 тыс. брт. За 1942 г. США на верфях, контролируемых государственными органами, построили 727 судов, общим тоннажем 5 402 181 брт, и частными фирмами — 89 судов, общим тоннажем 732 796 брт. В 1943 г. цифровые показатели судостроения продолжали возрастать, причем срок постройки судов типа «Либерти» к концу года был доведен в среднем до 42 дней {294}. Как это видно из приводимого графика, кривая постройки нового тоннажа начала резко подниматься, а кривая потерь — спадать. К концу 1942 г. прирост тоннажа наконец превзошел потери {295}, а во втором квартале 1943 г. потери германских подводных лодок превзошли по количеству их новое строительство.

Базирование германских подводных лодок

К началу 1943 г. германские подводные лодки базировались в пяти зонах — Норвежской, Балтийской, Северного моря, Атлантической и Средиземноморской.

Основными базами Норвежской зоны являлись: Берген, где размещался штаб командующего подводными силами Норвегии, Тронхейм, Нарвик, Тромсё и до десяти необорудованных [254] опорных пунктов в фьордах. В 1943 г. в этой зоне базировалось 5–6, а к концу войны до 10 флотилий подводных лодок. Их лодки действовали в северной части Атлантического океана и до пролива Вилькицкого в советской Арктике, имея главной задачей препятствовать перевозкам между портами Англии и Советского Союза.

В Балтийской зоне лодки базировались на Киль — главную базу германского флота в Балтийском море, Гдыню, Пиллау, Данциг, Мемель, Хельсинки и на большое количество опорных пунктов на оккупированных территориях Дании и советской Прибалтики. Лодки этой зоны действовали главным образом в Балтийском море, частично в Атлантическом океане. Балтийская зона служила прежде всего в качестве тыловой; здесь производились испытания, боевая подготовка, капитальный ремонт и строительство лодок.

В зону Северного моря входили базы Вильгельмсхафен, о. Гельголанд, Гамбург, Варнемюнде и ряд опорных пунктов на побережьях Бельгии и Голландии. Отсюда лодки направлялись к восточным и северным подходам Англии и частично на пути к северным портам СССР. Здесь же базировалась и значительная часть учебных лодок.

В зоне Атлантического океана — в Бордо, Сен-Назере, Лориане, Бресте, Гавре, Ла-Паллисе и ряде опорных пунктов базировались 9–10 флотилий подводных лодок, которые действовали на южных и западных подходах к Англии и в центральной части Атлантики вплоть до берегов США.

Средиземноморская зона включала базы Пола, Каттаро, Бриндизи, порты северо-западного побережья Италии и оккупированных территорий Южной Франции и Греции. Лодки этой зоны действовали преимущественно в пределах моря.

Таким образом, в результате захвата гитлеровскими войсками территорий Норвегии, Дании, Голландии, Бельгии и Франции немецкие подводные лодки имели развернутую систему базирования от северных районов Скандинавского полуострова до франко-испанской границы на протяжении около 3 тыс. миль. Это облегчало развертывание лодок на любом направлении, затрудняло воздействие по их базам. Такие условия базирования решительно отличались от условий базирования германских лодок в годы первой и в начальный период второй мировых войн, когда на переход из Гельголандской бухты к Атлантическому побережью Англии через Фареро-Исландский порог и обратно требовалось около 20 суток, т. е. поглощалось около 50% автономности лодок. Теперь, базирясь на порты Бискайского залива, лодки тратили на переход 4–8 суток.

Базирование англо-американских сил ПЛО к началу 1943 г. значительно расширилось. Их базы располагались на материке [255] и в Гренландия, Вест-Индии, Ньюфаундленде, Исландии, на Азорских, Бермудских и других островах Атлантики. В середине 1943 г. почти весь Атлантический океан перекрывался береговой авиацией, а важнейшая его северная коммуникация была прикрыта в дневное время благодаря челночным действиям самолетов типа «Либерейтор», поднимавшихся с аэродромов Гренландии, Исландии и Канады.

Искало пути приближения базирования лодок к океанским коммуникациям и гитлеровское командование. Еще в 1941 г. оно предполагало захватить Гибралтар, Азорские и Канарские острова, но отложило это намерение до «молниеносных побед» на советско-германском фронте. 14 мая 1943 г. Дениц вновь предложил захватить Атлантическое побережье Испании, включая Гибралтар, но эта мысль была решительно отвергнута из-за отсутствия необходимых для этого войск ^[296]. Как отмечалось, большое значение для обеспечения деятельности подводных лодок имело их снабжение топливом и торпедами в океане с транспортов и с подводных лодок снабжения (так называемых «дойных коров»). Всего было построено 10 лодок-танкеров (серии XIV) и 4 лодки-торпедовоза (серии VIIF). С декабря 1941 г. до конца мая 1943 г. подводные танкеры снабдили в районе Азорских островов около 400 боевых подводных лодок ^[297]. Однако этого количества транспортных лодок не хватало, чтобы восполнить недостатки системы базирования. Кроме того, они подвергались ударам сил ПЛО и несли тяжелые потери. 11 июня 1944 г. в Северной Атлантике был уничтожен последний подводный танкер. Из-за нехватки авиации, связанной в основной своей массе действиями на советско-германском фронте, отсутствовало в необходимой мере истребительное прикрытие выхода лодок из баз и их возвращения, а также воздушная разведка на удаленных коммуникациях.

Борьба на коммуникациях и ее результаты

Таковы были основные предпосылки, определявшие характер борьбы на морских коммуникациях в 1943 г. и ее результаты. В январе 1943 г. на всех театрах лодки потопили 37 судов, в том числе в Атлантике 30 (181,8 тыс. брт). Такое снижение результатов по сравнению с предыдущими месяцами объясняется отчасти крайне неблагоприятными условиями зимы в Атлантическом океане, заставившими переразвернуть лодки в южную часть океана, где на путях между Байей и Тринидадом ходили конвои из 9–10 транспортов, эскортируемые эсминцем и 3 корветами. Так, в январе конвой из 9 танкеров был атакован в 1100 милях северо-восточнее о. Тринидад вне дальности воздушного прикрытия. Одно судно было уничтожено. ^[256] Через 6 суток в 600 милях к западу от Канарских островов группа лодок потопила 5, а на следующий день еще 1 судно этого конвоя. Из других конвоев в январе только 1 потерял 4 транспорта из 12 у берегов Бразилии, где также отсутствовало воздушное прикрытие. Так как в этих районах океана проходили не основные трассы путей, то в конечном счете результаты действий лодок были сравнительно невелики, несмотря на слабое охранение конвоев. Поэтому в феврале лодки вновь были сосредоточены на путях Северной Атлантики.

Здесь в течение трех суток они атаковывали конвой, шедший из Сиднея к Кап-Бретон, и потопили 10 судов. В 400 милях к юго-западу от о. Мадейра другой конвой потерял 5 судов. В течение четырех суток из состава третьего конвоя было уничтожено 14 транспортов. Всего в феврале германские подводные лодки потопили на всех театрах 63 судна общей вместимостью 359,3 тыс. брт, в том числе в Атлантике 50 судов (312 тыс. брт). Эскортные корабли уничтожили за это время здесь 12 лодок. Всего в этом месяце немцы потеряли 19 лодок.

В марте подводные лодки достигли наивысших результатов на океанских путях. Из 110 лодок половина действовала в Атлантике, остальные — к северо-востоку от Гренландии и на восточном направлении вплоть до Индийского океана, поэтому их обнаруживали то у берегов Португалии, то у побережья Гвианы ^[298]. За первые 20 дней они уничтожили свыше 500 тыс. т торгового тоннажа, а до конца месяца — 627 ^[299] тыс. брт, в том числе в Атлантике — 567,4 тыс. брт. Около 80% потопленных судов шли в составе конвоев.

Состоявшееся в марте в Вашингтоне совещание представителей Англии, США и Канады {300} приняло решение объединить усилия авиации в тех районах океана, где конвои больше всего подвергались атакам лодок. Действия сверхдальних самолетов распространялись на неконтролируемый район примерно в 600 милях к юго-востоку от Гренландии. Эта задача решалась путем взаимодействия английской и американской авиации, челночной службы самолетов сверхдальнего действия и участием эскортных авианосцев в составе конвоев. Англия и Канада брали на себя проводку конвоев по главному североатлантическому пути в Англию, для чего в Ливерпуле и Галифаксе были сформированы военно-морские и военно-воздушные штабы. США продолжали обеспечивать конвои, шедшие в Средиземное море, свои войсковые перевозки и прибрежные коммуникации. [257]

Увеличение сил и средств ПЛО

К этому времени значительно увеличилось количество сверхдальних самолетов, часть которых стала базироваться на Ньюфаундленд. Вооружение самолетов типа «Веллингтон» прожекторами и радиолокаторами облегчило обнаружение подводных лодок ночью. Возрастало и количество эскортных кораблей, в частности эскортных авианосцев. Число групп поддержки в Атлантике вследствие этого достигло пяти. Первый эскортный авианосец вышел с конвоем в марте, а в мае был готов «авианосец торгового флота», представлявший транспорт с взлетной палубой, оборудованный для размещения нескольких самолетов помимо своего обычного груза. Таких судов было 19. 2 из них действовали под голландским флагом в северной части океана. Вместе с торговыми судами, снабженными катапультами для выбрасывания самолетов, «авианосцы торгового флота» стерли грань между боевыми и небоевыми кораблями, и без того уже не резкую со времен первой мировой войны. Разница заключалась лишь в том, что теперь торговое судно не только защищалось от атак противника, но и само вело наступательные действия.

Эскортные авианосцы и «авианосцы торгового флота» стали постоянно входить в состав конвоев и оказали немалое влияние на их защиту {301}. Самолеты с этих кораблей обеспечивали воздушное прикрытие транспортов, а во время атак подводных лодок действовали вместе с эскортными кораблями. Они производили поиски лодок, наводили на них корабли ПЛО, мешали лодкам занимать позиции для атаки конвоев и отставших от них судов. Они дополняли всю систему противолодочной обороны, тем более что самолеты береговой авиации не могли прикрыть все главные коммуникации. Естественно, однако, что взлет самолетов с этих небольших авианосцев и особенно их обратная посадка были делом нелегким даже в тихую погоду, а в условиях Атлантики не всегда возможным.

Снижение потерь в тоннаже

В результате этих мероприятий уже в апреле потери в тоннаже снизились на всех театрах до 56 судов (327,9 тыс. брт), а в мае — до 50 судов (264,9 тыс. брт), причем только в Атлантике было уничтожено 27 германских лодок, из них более половины — в результате атак с воздуха. Всего в мае из 120 лодок, находившихся в море, 70 действовали в северной части Атлантического океана, а остальные группами у африканского побережья, в Арктике и Средиземном море. В этом месяце немцы потеряли на всех театрах 41 лодку.

В июне потери в тоннаже на всех театрах снизились до 20 судов (95,8 тыс. брт). Силами ПЛО было уничтожено 17 лодок; [258] гитлеровское командование направило свои подводные корабли к африканскому, американскому и бразильскому побережьям.

В первой половине 1943 г. из Англии в Северную Америку прошло 2401 судно в 54 конвоях, а обратно — 2274 судна в 48 конвоях. В стесненных водах конвои почти не несли потерь. Между устьем Темзы и Ферт-оф-Фортом в обоих направлениях прошло 9751 судно в 304 конвоях; 1626 судов в 88 конвоях совершили рейсы между Портсмутом и Саутэндом; 2266 судов в 150 конвоях прошли между устьем р. Клайд и Ферт-оф-Фортом; 2889 судов в 174 конвоях — между Портсмутом и Бристольским заливом, причем было потоплено 5 судов {302}.

Активизация действий подводных лодок

Уже в конце апреля уверенность гитлеровского командования в скорой победе в Атлантике была поколеблена. Правда, фашистское радио трубило о растущей силе Германии в ведении «подводной войны» и ожидаемом росте потерь противника в тоннаже. Гитлеровцы рассчитывали ввести в строй более усовершенствованные типы подводных лодок и внедрить прибор «шнорхель» {303}. Но эти новшества вряд ли могли изменить обстановку в Атлантике. 11 апреля 1943 г. {304} Дениц докладывал ставке, что «подводная война» окончится провалом, если общие потери противника в тоннаже не превзойдут цифры 200 тыс. брт в месяц. Только такие потери в тоннаже в течение длительного срока могли, по мнению Деница, превысить возможное восполнение тоннажа англичанами и американцами. Гитлеровский гросс-адмирал повторял порочную формулировку цели «подводной войны», определенной еще в 1914–1918 гг. Между тем успех подводной блокады Англии обуславливался не числом потопленных судов, хотя и это имело известное значение, а прежде всего количеством и характером уничтоженных на них грузов, особенно импортных. Что же касается тоннажа, то уже в этот период союзники не испытывали в нем острого недостатка. Дениц далее признал, что не связанные военными действиями в Европе англичане и американцы непрерывно развивают силы и средства ПЛО и что это развитие идет быстрее количественного роста германских подводных сил. Дениц сетовал также на слабость воздушного прикрытия лодок у баз, недостаточную воздушную разведку в интересах лодок и отсутствие у флота самолетов с большим радиусом действия, способных вдали от берегов наводить лодки на противника [259] и наносить совместно с ними удары по конвоям {305}. Все авиационные заводы Германии работали на нужды армии, и генеральный штаб возражал против перевода хотя бы одного завода на нужды флота. Не хватало квалифицированных подводников, лимиты на «стратегическое сырье были крайне ограничены. Для кораблестроительной промышленности требовалось 60 тыс. человек, а для пополнения кадров подводников надо было увеличить ежегодный призыв во флот на 25 тыс. человек {306}. Разоружение устаревших надводных кораблей позволяло освободить лишь 250 офицеров и 10 тыс. старшин и матросов. При ежемесячной потребности в 180 тыс. т железа флоту выделялось лишь 45 тыс. т. Между тем гитлеровское руководство могло найти необходимое количество стали для строительства подводных лодок, но для этого ему бы пришлось сократить производство необходимых армии танков, противотанковых и зенитных орудий и самолетов, чего в условиях напряженных боев и тяжелейших потерь на советско-германском фронте оно сделать не имело возможности. В конечном счете была утверждена программа ежемесячного выпуска 22 лодок XXI серии и 10 лодок XXIII серии. Лодки XVI серии (Вальтера) должны были строиться серийно по 12 в месяц лишь с осени 1945 г. Проблема увеличения рабочей силы для кораблестроительной промышленности и контингента призывников во флот осталась нерешенной. Наоборот, Кейтель представил проект приказа о сокращении вдвое административного аппарата флота и о направлении освободившихся в армию.

За 3,5 года войны немцы построили большое количество подводных лодок, но потеряли вместе с основными кадрами около 200. Для пополнения офицерского состава подводных

сил были созданы трехмесячные курсы, где обучались не только морские офицеры, но и офицеры других видов вооруженных сил. Квалификация офицеров-подводников стала падать. И если в 1940 г. на одну лодку, находившуюся в море ежедневно, приходилось в среднем 1000 т потопленного тоннажа, то в 1943 г. эта цифра не превышала 200 т [\[307\]](#). Одной из причин такого снижения была деградация командных кадров.

Продолжение борьбы на коммуникациях

В начале июня 1943 г. германские лодки фактически были вытеснены с основных путей Атлантики. Неконтролируемыми оставались лишь районы в 500–700 милях к западу от Азорских островов, у берегов Бразилии, Гвианы и западного побережья Африки, поэтому лодки были направлены именно в эти районы, а также к Рио-де-Жанейро, Фритауну, в Мозамбикский пролив. Но действия лодок затруднялись кораблями [\[260\]](#) ПЛО и прежде всего конвойными авианосцами. В июле в море находились 90 лодок; они потопили на всех театрах 46 судов (252,1 тыс. брт), из них в Атлантике — 26 судов (143,8 тыс. брт). Сами немцы потеряли 37 лодок, из них 32 — в результате ударов с воздуха [\[308\]](#). В августе лодки потопили на всех театрах 16 судов (86,6 тыс. брт), в том числе в Атлантике — 5 судов (27,96 тыс. брт). В этом месяце немцы потеряли 25 лодок. Ударам подверглись и лодки снабжения, что сказалось на действиях боевых лодок.

За вторую половину 1943 г. из Англии через Атлантический океан было проведено 3201 судно в 62 конвоях, причем наибольший конвой состоял из 85 судов. За это время из Северной и Южной Америки прошли 2485 судов в 50 конвоях, причем один из конвоев состоял из 89 судов. Кроме того, 161 судно в 14 конвоях доставили в Средиземное море войска в количестве 370048 человек, а 75 судов в 31 конвое — 165 627 человек на Ближний, Средний и Дальний Восток [\[309\]](#).

Как уже говорилось, во второй половине 1942 г. вследствие введения у берегов США системы сквозных конвоев и одновременного роста противолодочной обороны прибрежного действия германские подводные лодки отошли в океан, где действовали большими группами. Одновременно одиночные и пары лодок действовали методом крейсерства в обширных районах Южной Атлантики и в Индийском океане. В 1943 г. зона действий лодок значительно расширилась по сравнению с предыдущими годами войны, охватив не только северную, но и южную часть Атлантики и Индийский океан. Этим немецко-фашистское командование рассчитывало, в частности, распылить силы ПЛО противника. Но действовавшие в отдаленных районах эпизодически одиночные лодки не могли оттянуть на себя значительные силы ПЛО, которые остались сосредоточенными в тех районах, где действовала основная масса лодок.

Кризис тактики «волчьих стай»

Постепенно выход лодок из баз и их воз вращение, включая плавание в Бискайском заливе, становились все труднее. Тактика «волчьих стай», применявшаяся немцами в 1941–1942 гг., переживала кризис. С усилением ПЛО конвоев, особенно к концу 1943 г., с введением свободно маневрирующих ударных групп поддержки, осуществлявших поиски и уничтожение развернутых в океане лодок, с усилением береговой авиации ПЛО, челночными трансатлантическими полетами самолетов дальнего действия, оснащенных радаром, лодки были [\[261\]](#) почти полностью лишены возможности маневрировать для выхода на курс конвоя в надводном положении, а подводные скорости лодок оказались для этого недостаточными.

В поисках выхода из создавшегося положения гитлеровское командование в июле 1943 г. вернуло в базы из Северной Атлантики лодки, чтобы усилить их зенитное вооружение 8–10 спаренными и счетверенными 20-мм автоматами для обеспечения прорыва лодок через линию воздушных дозоров в Бискайском заливе^[310]. Оно рассчитывало, что в этом случае лодки и при отсутствии истребительного прикрытия смогут самостоятельно отражать атаки самолетов ПЛО, а также прорываться в надводном положении к конвоям, отбивая атаки самолетов. Вторым мероприятием явилось вооружение лодок акустическими самонаводящимися торпедами, которые, как предполагалось, позволят при прорыве к транспортам бороться с многочисленными эскортными кораблями. Однако поначалу эти торпеды не реагировали на шумы кораблей, шедших либо очень малым ходом, либо со скоростью свыше 12 узл. Только после усовершенствования они стали идти на шум кораблей, двигавшихся со скоростью до 18 узл. В свою очередь англичане применили буксируемый судами аппарат, шум которого мешал акустическим приборам торпед. В связи с перевооружением лодок были выработаны и новые тактические приемы. При приближении конвоя к завесе все лодки всплывали и, идя полным ходом в надводном положении, атаковывали конвой. Самолеты с эскортных авианосцев предполагалось отражать зенитным огнем, а от кораблей ПЛО рекомендовалось не уклоняться, а атаковывать их акустическими торпедами, которые в количестве 3–4 штук выдавались на каждую лодку.

В конце сентября 1943 г. «волчья стая» из 20 лодок вновь появилась у северо-западных подходов к Англии. В течение пяти суток она атаковала 2 конвоя, потопив 6 из 65 судов. Но этот небольшой успех оказался кратковременным. Всего в сентябре на всех театрах немецкие лодки потопили 20 союзных и нейтральных торговых судов общим тоннажем 119,8 тыс. брт, из них в Атлантике — 8 (46,9 тыс. брт), потеряв здесь 9 лодок. В начале октября группа лодок сосредоточилась к юго-западу от Исландии, но береговая авиация вынудила их рассредоточиться; 9 лодок ею были уничтожены. Другую попытку групповой атаки конвоя 15 лодками предотвратили воздушный эскорт с авианосцев и группа поддержки, потопившие несколько лодок. Всего в октябре лодки потопили на всех театрах 20 судов общим тоннажем 97,4 тыс. брт, из которых в [262] Атлантике — 11 судов в 53,9 тыс. брт; немцы потеряли 27 лодок.

Неустойчивая платформа на океанской зыби, которую представляла собой лодка, снижала действенность зенитного огня, и потому лодки вновь стали нести большие потери от атак самолетов. Применение акустических торпед действительно повлекло за собой увеличение потерь эскортных кораблей, но ввиду огромного их воспроизводства и это мероприятие в конечном счете не дало существенных результатов. Перевооруженная лодка не могла заменить собой одновременно самолет-истребитель, бомбардировщик и надводный корабль, действующие с ней совместно.

Противолодочный барраж в Бискайском заливе

Среди мероприятий по борьбе с подводными лодками в описываемый период большое место занимал барраж в Бискайском заливе, который осуществлялся главным образом авиацией, подводными лодками, противолодочными надводными кораблями и систематической постановкой мин. Методы воздушного патрулирования неоднократно менялись. Большой расход самолетов заставлял англичан прибегать к системе периодических поисков германских лодок вместо непрерывного патрулирования. В расчете ширины патрулируемой зоны исходной величиной была предельная продолжительность движения лодки в подводном положении. Всплывшие для зарядки аккумуляторов лодки подвергались атакам с воздуха как днем, так и ночью. Немцы пытались сначала скрытно форсировать барраж, затем перешли к прорыву блокады в

надводном положении одиночными лодками и группами из 3–5 лодок, отражая при этом атаки самолетов зенитным огнем. Применялась также авиация для обеспечения прорыва лодок, которая противодействовала английским самолетам и противолодочным кораблям. В опасных районах лодки проводились за минными прорывателями. Наконец, делались попытки обходить барраж, прижимаясь к испанскому побережью. Большое значение приобрела новая радиолокационная аппаратура английских самолетов, работу которой не могли перехватывать радиолокационные приемники германских лодок. Только к концу 1943 г. на немецких лодках появились приемники нового образца. Общее количество потопленных в Бискайском заливе лодок было не столь велико, всего 32 из прошедших 942, но немцы испытывали большие затруднения при форсировании залива, что серьезно сказывалось на сроках развертывания лодок, сокращая время их пребывания в районах боевых действий. В этих новых условиях блокады на форсирование залива только в одном направлении средние лодки тратили иногда до 10 суток, расходуя, следовательно, до 1/4 своей автономности. В условиях Бискайского залива, несмотря на значительные силы англичан, лодки все же оказались трудноблокируемыми. [264]

Другие способы борьбы с лодками

В Дуврском проливе был установлен барраж из большого количества мин и сетей, охраняемых самолетами, кораблями ПЛО и береговыми батареями; для подводных лодок этот барраж оказался непреодолимым. Постановка большого минного заграждения между Шотландией и Исландией подходила к концу. Лодкам, выходившим из баз Северного моря, приходилось преодолевать противолодочный рубеж, отчего потери их непрерывно возрастали. Помимо усиления ПЛО противника причиной тому была и устарелость типов лодок, обладавших ограниченными подводными скоростями и дальностью плавания под водой, что вынуждало их рано или поздно всплывать в пределах районов действий сил и средств ПЛО.

9 октября по соглашению с португальским правительством на Азорские острова прибыл конвой, доставивший оборудование для авиабазы. Таким образом ликвидировалось «узкое место» в океане, которое не перекрывалось англо-американской авиацией. Теперь конвой в плохую погоду могли следовать более южными путями, где они также получали воздушное прикрытие. 9 ноября самолеты с новой базы потопили первую лодку.

В конце 1943 г. и к началу 1944 г. весь Атлантический океан был разбит на ряд зон противолодочной обороны, которые обслуживались соответствующими силами. Наряду с этим велись разведка и поиски лодок по всему океану, а конвои следовали с усиленным охранением.

Американские морские пограничные зоны уже к 26 февраля 1943 г. располагали следующим количеством самолетов: зона восточного побережья США — 124 самолета армейской авиации, 174 самолета и 17 дирижаблей, принадлежавших флоту, действовали с 20 авиабаз; зона Мексиканского залива — 62 армейских и 96 флотских самолетов, действовали с 7 авиабаз; зона Карибского моря — 134 армейских, 87 флотских и 33 самолета корпуса морской пехоты действовали с 17 авиабаз [\[311\]](#).

Дирижабли, оборудованные радиолокацией, вооруженные глубинными бомбами и пулеметами, патрулировали со скоростью 45–50 узл. (83–92 км/час), максимальная скорость их достигала 65 узл. (120 км/час). При относительно малых по сравнению с самолетами скоростях они легче обнаруживали подводную лодку, а также действовали в тумане и ночью. Для атаки лодки они вызывали корабль или самолет. Однако ночью лодка легко обнаруживала дирижабль, и в конечном счете дирижабли оказывали скорее

моральное влияние на личный состав торговых судов, чем имели боевое значение [\[312\]](#) [\[265\]](#)

В ноябре конвой из 67 судов, шедший четырнадцатью колоннами из Гибралтара в Англию, в течение четырех дней и трех ночей подвергался атакам 25 подводных лодок, но не потерял ни одного судна. Всего в ноябре на всех театрах было уничтожено 14 судов в 66,6 тыс. брт, из них в Атлантике — 7 судов в 29,96 тыс. брт; немцы рассредоточили свои лодки, и тем из них, которые действовали в Индийском океане, в Аденском заливе, у западного побережья Африки и в районе Карибское море — Флорида, удалось потопить несколько судов. Общие потери в тоннаже в декабре на всех театрах составили 13 судов (87 тыс. брт), в том числе в Атлантике — 7 судов (47,8 тыс. брт). За это время германский флот лишился 8 лодок.

Система конвоев и ПЛО в прибрежных водах требовала огромного количества малых кораблей. До создания эскортных миноносцев эсминцы являлись лучшими кораблями ПЛО, и поэтому против них в первую очередь были направлены атаки противника. В 1941–1943 гг. американцы потеряли 13 эсминцев — сравнительно ничтожное количество, если принять во внимание, что с 1 июля 1942 г. до конца 1943 г. вошли в строй 125 новых эсминцев типа «Флетчер» (водоизмещение 2050 т, скорость хода 35,5 узл., пять 533-мм торпедных аппаратов, 127-мм орудия главного калибра, 20-мм орудия «Эрликон» и 40-мм зенитные установки «Бофорс») [\[313\]](#).

В 1943 г. в результате блистательных побед Советских Вооруженных Сил произошел коренной перелом в ходе второй мировой войны. Наступил кризис и в борьбе за морские сообщения в Атлантике [\[314\]](#). Постепенно англичанам и американцам удалось создать достаточно мощную систему ПЛО на театре, состоявшую из совокупности следующих оперативных и тактических усилий: организации сильного противолодочного охранения конвоев на переходе морем, в частности путем включения в состав эскротов авианосцев; поиска и уничтожения подводных лодок противника в океане и в прибрежных зонах прежде всего силами авиации; защиты баз, портов, крепостей и других важных районов побережья от проникновения в них подводных лодок; создания противолодочных барражей в Бискайском заливе и в Дуврском проливе; воздушно-морской блокады баз подводных лодок противника.

Непосредственными причинами наступившего кризиса с германской стороны были: качественное превосходство англо-американских сил и средств ПЛО над германскими подводными лодками старой конструкции; безуспешность поиска новых методов действий лодок старой конструкции путем их перевооружения [\[266\]](#) и усиления зенитной артиллерии; запоздалые заказы на подводные лодки более совершенных типов; отсутствие дальней авиации или каких-либо других сил, которые способствовали бы лодкам в прорыве обороны конвоев; слабое обеспечение выходов лодок из баз и переходов их морем из-за недостатка сил обеспечения, в результате чего лодки на переходе к районам боевых действий несли тяжелые потери (до 70% от общего числа потерь).

Боевые действия в арктических водах [\[315\]](#)
Нападение на «Тирпица» в Альтен-фьорде

В январе — марте 1943 г. из Англии в северные советские порты вышли два конвоя — из 42 и 6 судов, из которых 40 прибыли по назначению. За то же время 36 судов благополучно прошли в обратном направлении, а 5 судов были потоплены. Угроза конвоям со стороны германской авиации, базировавшейся на северных норвежских аэродромах, подводных лодок и больших надводных кораблей послужила англичанам

поводом для прекращения проводки северных конвоев. В действительности перерыв англо-американских поставок в Советский Союз был вызван разгромом немецко-фашистских войск под Сталинградом, так как англо-американские монополии, заинтересованные в затягивании войны для извлечения из нее сверхприбылей, рассчитывали на ослабление СССР и искали повода для прекращения военно-экономической помощи нашей стране. Поставки морем через северные советские порты возобновились лишь в ноябре 1943 г. по настоянию Советского правительства^{316}.

В сентябре 1943 г., т. е. еще до выхода по назначению первого осеннего конвоя, в Альтен-фьорд для атаки немецкого линкора «Тирпиц» отправились на буксирах больших лодок 6 английских подводных лодок типа «Х» («Миджет»). Эти дизель-электрические малые лодки имели длину 14,6 м, диаметр прочного корпуса 1,8 м, вооружение — 2 контейнерных заряда, экипаж — 4 человека, дальность плавания надводным экономическим ходом 200 миль. По пути две лодки типа «Х» погибли в 15 милях от норвежского побережья. Остальные лодки типа «Х» продолжали движение. К этому времени поступили данные советской разведки о нахождении «Тирпица» в южной части Альтен-фьорда — в Ко-фьорде, за двумя хорошо охраняемыми [267] линиями сетевых заграждений, а «Шарнхорста» и «Лютцова» — несколько восточнее стоянки «Тирпица». План атаки предусматривал проход в темноте 20 сентября через заминированный район к западу от Сорой, на следующий день — движение в подводном положении по Стиерсунду с расчетом с наступлением сумерек достичь Альтен-фьорда. В течение второй ночи предполагалось подзарядить аккумуляторы вблизи островов Братхольм, в 4 милях от Ко-фьорда. Атака намечалась не ранее 1 часа 22 сентября.

Из четырех лодок только «Х-6» и «Х-7» удалось выполнить задание. Они проникли за сетевое заграждение, когда через него пропусклась шлюпка. При форсировании заграждений «Х-6» села на мель, затем запуталась в сетях, но, всплыв, оказалась у борта «Тирпица». После сбрасывания зарядов лодка была замечена, обстреляна с линкора и затоплена своим экипажем. «Х-7» при проходе тоже запуталась в сетях, но, освободившись, сбросила у борта линкора оба заряда. При отходе она вновь запуталась в сетях и была уничтожена кораблями ПЛО. «Х-5», не доходя до цели, была потоплена огнем с «Тирпица», а командир «Х-10» отказался от атаки из-за повреждения в дизель-моторе. Только 23 сентября эту единственную лодку взяла на буксир большая лодка, но на пути в Англию из-за неисправности механизмов «Х-10» была уничтожена.

Обнаружив «Х-6», а затем «Х-7» и поняв, что в атаке участвуют несколько лодок, командир «Тирпица» решил переменить место, подтянув якорьцепи и потравив кормовые швартовы. Однако в 8 час. 12 мин. почти одновременно раздалось два взрыва. К 9 час. 52 мин. линкор принял 500 т воды преимущественно в среднее и левое турбинные отделения. Все три главные турбины вышли из строя, было повреждено почти все электрическое оборудование^{317}. «Тирпиц» вернулся в состав действующего флота только через 6 месяцев.

Гибель «Шарнхорста»

После выхода из строя «Тирпица» угрозу конвоям на северных путях кроме подводных лодок и авиации представлял еще линкор «Шарнхорст», находившийся в северных норвежских шхерах с марта 1943 г. Временами там появлялись и другие германские большие корабли. Поэтому кроме усиленного эскорта конвои прикрывала эскадра. Ноябрьский конвой из 72 транспортов прибыл по назначению без потерь, так же как и конвой, шедший в обратном направлении.

В конце декабря в море снова должны были выйти два конвоя: один из 19 транспортов, 14 эсминцев, 2 шлюпов и тральщика [268] из Лох-Ю в Мурманск, другой из 22 транспортов, 8 эсминцев и 6 других кораблей охранения из северных советских портов в Англию. В качестве общего их эскорта в северных водах находилась эскадра в составе крейсеров «Белфаст» (флагм.), «Шеффилд», «Норфолк» и 14 эсминцев. Эскадра прикрытия состояла из линкора «Дьюк оф Йорк» (флагм.), крейсера «Ямайка» и 4 эсминцев. Германское командование не имело сведений о конвое, следовавшем из советских портов, но знало о выходе конвоя из Англии в Советский Союз. Выполняя требования Гитлера об оказании помощи восточному фронту путем уничтожения конвоев, идущих из Англии в Советский Союз, Дениц отдал приказ «Шарнхорсту» и 5 эсминцам атаковать этот конвой при уверенности в успехе {318}, а также увеличить число подводных лодок, действующих в северных водах.

Германские самолеты обнаружили конвой в районе Фарерских островов, после чего днем 23 декабря его безрезультатно атаковали 5 бомбардировщиков. В 9 час. 25 декабря подводная лодка «U-601», находившаяся к югу от о. Медвежий, тоже обнаружила конвой и в течение 5 часов безрезультатно преследовала его, пока корабли охранения не загнали ее на глубину. «U-601» навела на конвой «U-716», но и последняя также была отогнана. Ожидая новых нападений противника, командующий эскадрой прикрытия адмирал Фрезер приказал второму конвою следовать севернее о. Медвежий. Преодолев там ледовый покров, этот конвой благополучно прибыл в английские порты.

В 22 часа 25 декабря «Шарнхорст» с 5 эсминцами типа «Нарвик» вышел в море {319}. К 4 час. следующих суток конвой находился в 50 милях к югу от о. Медвежий; крейсера общего эскорта шли в 150 милях к востоку от него юго-западным курсом со скоростью 18 узл.; эскадра прикрытия — в 350 милях юго-западнее конвоя {320}. О выходе «Шарнхорста» англичане знали. Для уточнения обстановки Фрезер нарушил установленное радиомолчание и запросил общий эскорт и конвой об их местонахождении. Получив ответ, он в 6 час. 28 мин. приказал конвою повернуть на северо-восток, а эскадре крейсеров — сблизиться с конвоем и усилить его охранение. В 7 час. 12 мин. крейсера повернули на запад и в 8 час. 15 мин. легли на курс 300°, чтобы сблизиться с конвоем (схема 25). [270]

В 8 час. 40 мин. по пеленгу 295° радиолокаторы «Белфаста» обнаружили на расстоянии около 175 каб. «Шарнхорст», находившийся в это время приблизительно в 30 милях от конвоя. Линкор шел один, так как эсминцы, посланные на поиск конвоя, не нашли его и в 13 час. были отправлены в базу. Установив радиолокационный контакт с противником, эскадра крейсеров увеличила скорость хода до 18 узл. В 9 час. 21 мин., когда «Шарнхорст» был обнаружен на дистанции около 65 каб. курсом на юго-восток, «Норфолк» выпустил осветительный снаряд, а потом открыл огонь по противнику. Остальные корабли и «Шарнхорст» огня не открывали. Линкор увеличил скорость и в 9 час. 55 мин. повернул на северо-восток. К этому времени он имел два попадания 203-мм снаряда в надстройки. Германский корабль мог дать 31,5 узла; английские крейсера из-за волнения моря — не больше 24 узл. Опасаясь, что «Шарнхорст» окажется между крейсерами и конвоем, командующий эскадрой крейсеров контр-адмирал Бернетт в 10 час. изменил курс на 305°, а через 24 минуты — на 325°. К этому времени он оторвался от противника и потерял с ним радиолокационный контакт. 4 эсминца, отозванные ранее от конвоя, присоединились к крейсерам. Около 11 час. «Белфаст» установил радиолокационный контакт с конвоем и эскадра Бернетта заняла места в 10 милях впереди транспортов. В 12 час. 04 мин. радиолокаторы английских крейсеров обнаружили на дистанции 140 каб. «Шарнхорст», шедший прямо на конвой. Заняв позицию на правых носовых курсовых углах крейсеров, эсминцы приготовились выйти в торпедную атаку. В

12 час. 21 мин., когда с «Шеффилда» увидели линкор, крейсера открыли по нему огонь, а эсминцы вышли в атаку. Конвой отвернул на юго-восток. Бой на дистанциях 45–80 каб. продолжался около 20 минут. В результате боя германский корабль получил пять-шесть попаданий; торпедная атака не удалась. Несколько попаданий получили и английские крейсера.

Видимо, на «Шарнхорсте» не знали о присутствии в море эскадры Фрезера, так как линкор шел на сближение с нею. Английские крейсера, кроме «Шеффилда», отставшего из-за повреждения гребного вала, следовали за противником до полной темноты, поддерживая с ним радиолокационный контакт.

В 16 час. 17 мин. «Дьюк оф Йорк» на дистанции около 20 миль обнаружил по пеленгу 20° радиолокатором линкор, шедший на юго-восток. Дистанция быстро уменьшалась, и в 16 час. 48 мин., осветив «Шарнхорст», англичане с дистанции 60 каб. открыли по нему огонь. Стремясь выйти из боя, линкор изменил курс на восток и стал отходить самым полным ходом. Временами он поворачивал на юг, чтобы дать залп из всех орудий. В линкор попало 4–5 снарядов. Были попадания и в [271] английские корабли, но серьезных повреждений они не причинили. «Шарнхорст» сумел увеличить дистанцию до 110–115 каб., но в 18 час. 20 мин. в результате попаданий он сбавил ход, перестала действовать и его артиллерия главного калибра. Около 19 час. эсминцы с 10–11 каб. выпустили 16, а затем с 5 каб. — еще 12 торпед, из которых в линкор, отражавший атаку артиллерией среднего калибра, попали только 3 {321}. Через 28 минут, когда «Дьюк оф Йорк» прекратил огонь, «Ямайка», «Белфаст» и эсминцы выпустили по «Шарнхорсту» 55 торпед. В 19 час. 37 мин. 3 торпеды с «Ямайки», выпущенные с дистанции 20 каб., достигли «Шарнхорста», и он потерял ход. 8 минут спустя раздался сильный взрыв, и фашистский корабль затонул. Предположительно в него попало 14–15 торпед. Из 2 тыс. человек экипажа было спасено 36.

Германским надводным кораблям, находившимся в северных норвежских фьордах, ни разу не удалось напасть на конвои, но факт их пребывания на фланге трассы вынуждал принимать меры для обеспечения конвоев, что отвлекало английские силы от решения других задач. После гибели «Шарнхорста» и тяжелого повреждения «Тирпица» необходимость в эскадре прикрытия отпала, и вскоре английские линкоры «Куин Элизабет», «Вэлиант», линейный крейсер «Ринаун» и авианосец «Илластриес» были направлены на Тихий океан для совместных действий с американским флотом.

В бою с «Шарнхорстом» англичане применили радиолокацию для обнаружения противника и управления артиллерийским огнем. Немцы имели радиолокаторы не на всех кораблях, и потому в условиях полярной ночи выход «Шарнхорста» для атаки конвоя вряд ли мог быть оправдан. По своему содержанию этот бой включал элементы прошлого, так как происходил только между надводными кораблями, не взаимодействовавшими с другими родами военно-морских сил. С оперативной точки зрения нельзя не отметить большую угрозу морским перевозкам, которую даже в условиях второй мировой войны создавали большие надводные корабли, способные уничтожить конвой, что требовало специальных мер по прикрытию транспортов и своевременному обезвреживанию этих кораблей авиацией или подводными лодками, как было сделано в отношении «Тирпица». После этого боя германское морское командование пришло к выводу о необходимости вооружить все крупные надводные корабли радиолокационными приборами, а также приняло решение направить в северные порты Норвегии крейсер «Принц Ойген» {322}. [272]

Действия англо-американской авиации против военно-экономических объектов и баз флота Германии в 1943 г.

В середине января 1943 г. на конференции глав правительств США и Великобритании в Касабланке, где определялась англо-американская политика и стратегия на этот год, был, в частности, рассмотрен вопрос о воздушном наступлении на гитлеровскую Германию. Последовавшей затем директивой от 4 февраля были сформулированы задачи базировавшейся на Англию английской и американской бомбардировочной авиации. Ее общей целью являлось ослабление военно-экономического потенциала и морального состояния гражданского населения фашистской Германии, а важнейшей частной целью — срыв строительства подводных лодок. В этом смысле «воздушное наступление» на Германию находилось в неразрывной связи с борьбой за сообщения в Атлантическом океане. К началу 1943 г. численность английской авиации значительно возросла; в Англию прибыло также соединение американских тяжелых бомбардировщиков. Если в начале 1942 г. средняя бомбовая нагрузка самолета составляла 1100 кг, то в конце 1942 г. — 1700–1800 кг, а в течение 1943 г. она выросла до 3000 кг. Разумеется, полностью подорвать экономическое и моральное состояние Германии, равно как и сломить ее сопротивление, союзная стратегическая авиация не могла в силу технического уровня воздушных сил периода второй мировой войны. Что касается ослабления военно-экономического потенциала и морального состояния гражданского населения третьего рейха, то и эта задача не была решена вследствие рассредоточения германской военной промышленности и необходимости отвлекать воздушные силы для решения других задач. Однако по отдельным объектам были нанесены внушительные удары. Воздушные налеты на Германию с августа 1942 г. значительно усилились по сравнению с предшествующими годами и продолжали нарастать до конца года, т. е. до начала действий в Северной Африке. Гитлеровская авиация в 1942 г. в связи с крупными операциями на советско-германском фронте значительно сократила налеты на Англию по сравнению с предыдущим годом {323}.

В 1943 г. англо-американская авиация неоднократно совершала налеты на Кельн, где находились заводы, изготавливавшие оборудование для подводных лодок, на верфи и машиностроительные заводы Копенгагена, ремонтные мастерские Дюссельдорфа, на заводы в Нюрнберге, производившие дизельмоторы. С 24 февраля по 6 марта, а также 21 мая и 11 июня [273] круглосуточно подвергался ударам с воздуха Вильгельмсхафен. 4 апреля, 19 мая, 13 июня и 29 июля ударам подвергся Киль. Днем 18 марта были сброшены бомбы на сборочно-ремонтные мастерские Вегезака, близ Бремена. Аэрофотосъемка показала, что 7 из 15 находившихся на стапелях подводных лодок были серьезно повреждены {324}. Совершались налеты на верфи Блом и Фосс в Гамбурге и Дацимаг в Бремене.

23 января, 13 февраля, 6 марта, 2 и 16 апреля многократным ударам с воздуха подвергся Лориан, где бомбы были сброшены на большие бетонные укрытия, вмещавшие до 30 подводных лодок, и электросиловую станцию. Англичане признают малую вероятность разрушения бетонных укрытий, но, поскольку немцы решили эвакуировать этот район, делают предположение, что основное оборудование базы было выведено из строя {325}. Интенсивным бомбардировкам подвергся и Сен-Назер. «Летающие крепости» наносили по нему многочисленные удары в январе, феврале, марте, апреле, мае и июне, вследствие чего, как предполагали союзники, оборудование базы было повреждено и обслуживание лодок ухудшилось {326}. Неоднократные налеты совершались на порты Брест, Шербур, Ла-Паллис, Дюнкерк, Роттердам и другие.

По германским данным, воздушные налеты на базы подводных лодок и на промышленные объекты, их производившие, не оказали решающего влияния на строительство подводных лодок {327}.

В связи с развернувшимися операциями на Сицилии и на континенте Италии, с одной стороны, и с переломом борьбы за океанские сообщения в Атлантике в пользу англичан и американцев — с другой, «воздушное наступление» на базы подводных лодок и на промышленные объекты, занятые их строительством, во второй половине года значительно ослабло. Оно теперь было направлено главным образом на промышленные, военно-промышленные объекты Рурской области, Западной Германии, Берлина, Гамбурга и других крупных городов. С января 1943 г. англо-американская авиация наносила удары по 15 из 50 основных германских экономических центров. Поначалу бомбардировки производились часто, но сравнительно небольшого масштаба. Сила ударов с воздуха резко возрастает в марте. 5 марта более 400 тяжелых бомбардировщиков наносят значительные повреждения району Эссена. 12 марта 1000 т бомб сбрасываются снова на заводы Круппа, в этот же период подвергаются бомбардировкам заводы в Кельне, Дюссельдорфе [274] и других пунктах {328}. В течение первых трех месяцев 1943 г. англо-американские самолеты появлялись над германской и оккупированными гитлеровцами территориями каждые сутки. Кроме Эссена, Берлина, Мюнхена, Штутгарта, Нюрнберга и других городов удары с воздуха наносились по железнодорожным сооружениям, поездам, авиабазам, аэродромам. По данным Мак-Инниса {329}, за первые 3 месяца 1943 г. было повреждено 2 тыс. германских промышленных предприятий, производство германской стальной продукции снизилось на 1 250 тыс. т в год, добыча угля в Саарской и Рурской областях сократилась на 80 тыс. т в день. Возникли серьезные затруднения с жильем и транспортными средствами.

В Рурско-Рейнском районе находилось 20% всей германской промышленности, но здесь сосредоточилось 3/4 добычи угля, 2/3 выплавки чугуна и стали, производство значительной части тяжелого вооружения. К 22 июня на этот район было совершено 550 налетов, в том числе на Кельн — 116, на Дуйсбург — 60, на Эссен — 56, на Дюссельдорф — 53 {330}. Бомбардировкам подвергался методически один город за другим до тех пор, пока во всем районе не осталось ни единого центра, не подвергшегося хотя бы одному удару. Повторные налеты осуществлялись по истечении времени, необходимого для того, чтобы город или центр оправился от предшествовавшего удара. Хотя временами из-за погоды или по другим причинам паузы между налетами достигали двух недель, все же в апреле на промышленные объекты Германии было сброшено 11 тыс. т бомб, в мае — 12,5 тыс. т, в июне — до 15 тыс. т. Увеличение бомбовой нагрузки на новейших типах самолетов привело к росту количества сбрасываемых бомб. Так, на Дортмунд 12 мая было сброшено 2 тыс. т, на Мюнстер 11 июня — свыше 2 тыс. т.

16 января 1943 г. состоялся первый большой налет на Берлин, захвативший столицу врасплох; англичане потеряли только один самолет. После этого ПВО Берлина усилилась и налет, произведенный на следующую ночь, стоил англичанам 22 самолетов. 1 марта на город было сброшено 900 т бомб, пожары продолжались трое суток, и 20 тыс. человек оказались лишенными жилища. Столь же мощный налет на Берлин повторился 27 марта. Бомбардировки столицы в смысле разрушения промышленных объектов давали меньшие результаты, чем удары по Рурско-Рейнской области, но зато они оказывали большое влияние на моральное состояние населения. В ночь [275] на 25 июля начались налеты на Гамбург. В результате их город был разрушен на 55–60%.

В июне 1943 г. англо-американская стратегическая авиация стала наносить удары по авиационной промышленности Германии. За несколько налетов было сброшено 12 тыс. т

бомб на заводы шарикоподшипников в Швейнфурте. Но и авиация несла большие потери из-за того, что истребители не могли сопровождать бомбардировщики на такое расстояние. Так, при налете на Швейнфурт 14 октября из 228 американских бомбардировщиков было сбито 62 и повреждено 138^{331}. Дальнейшие налеты союзники отложили на четыре месяца, пока не прибыли истребители типа «Мустанг» с большим радиусом действия. Тем не менее в 1944 г. германская авиация получила 39 807 самолетов, тогда как в 1942 г. их было произведено 15596^{332}.

Обобщая результаты действий авиации в 1943 г. и частично в 1944 г., можно отметить следующее.

Налеты на базы подводных лодок и на заводы, их производившие, не играли решающей роли в борьбе за Атлантику, эта борьба была выиграна союзниками по другим причинам. Бомбардировки авиационных заводов не смогли сорвать производство самолетов.

Вопреки стремлениям буржуазных фальсификаторов истории второй мировой войны изобразить налеты на Германию англо-американской стратегической авиации как действия, сыгравшие решающую роль в разгроме фашистской Германии, даже некоторые американские авторы вынуждены признать, что «стратегические бомбардировки совершенно не оправдали себя как средство для достижения победы»^{333}, что уровень военного производства в Германии «продолжал повышаться на всем протяжении 1944 г. Снижение уровня военного производства было вызвано в основном вторжением в Германию вражеских войск»^{334}. «Воздушные бомбардировки во время второй мировой войны не дали решающих результатов в Европе»^{335}.

Значительное ослабление военной промышленности Германии, рассредоточенной на большой территории, могло быть достигнуто лишь в течение нескольких лет при систематических налетах на объекты с расходом огромного количества самолетов.

Эффективнее воздействовать на военную экономику Германии можно было, нанося удары по топливным источникам, т. е. по районам добычи угля и нефти. [276]

Глава 7.

Военные действия на Средиземноморском театре (ноябрь 1942 г. — декабрь 1943 г.)

Североафриканская десантная операция

Цели операции

Операция «Торч» («Факел») по высадке стратегического десанта в Северной Африке была первой в ходе войны комбинированной операцией, проведенной совместно вооруженными силами Англии и США. Она проводилась в то время, когда гитлеровская Германия оказалась вынужденной бросить основные силы на советско-германский фронт,

чтобы удержать за собой инициативу хотя бы на одном из его участков — в районе Южной Волги и Северного Кавказа.

Летом и осенью 1942 г. тяжелая обстановка сложилась на советско-германском фронте, где гитлеровцам удалось захватить Донбасс, вторгнуться на Северный Кавказ и подойти к Главному Кавказскому хребту, где они были остановлены советскими войсками. На основании предварительных соглашений правительства США и Англии дали обещание открыть второй фронт в Европе уже в 1942 г. [{336}](#). Однако на самом деле правящие круги этих стран не спешили с открытием второго фронта, рассчитывая на истощение Германии и СССР в ходе войны. Спустя месяц после опубликования коммюнике о договоренности по поводу открытия второго фронта, правительства Англии и США решили осуществить высадку войск не в Европе, а в Северной Африке, чтобы занять все южное побережье Средиземного моря. Это, по их же признанию, необходимо было сделать на тот случай, «если бы германское наступление на юге России закончилось разгромом Советской Армии» [{337}](#). [277]

Занятием Северной Африки англичане и американцы рассчитывали обеспечить перевозку стратегического сырья и военных грузов по продольной коммуникации в Средиземном море, а также ликвидировать угрозу захвата Суэцкого канала противником. Таким образом, высадка в Северной Африке ни в какой степени не предполагала оказание помощи Советскому Союзу. Рекламой масштабов этой операции англичане и американцы стремились отвлечь внимание прогрессивной общественности мира, требовавшей от союзников действенной военной помощи СССР в его единоборстве с силами фашистского блока на огромном советско-германском фронте.

Накануне этой высадки и в ходе ее англичане и американцы вели военные действия в двух районах земного шара: американцы — на Соломоновых островах, англичане — на территории Египта, где боями было связано в общей сложности до 14,5 дивизий противника. Пользуясь бездеятельностью англо-американцев, немцы за счет переброски резервов из Западной Европы непрерывно наращивали свои силы на советско-германском фронте. Если к маю 1942 г. здесь было 227 дивизий Германии и ее сателлитов, то к августу — 242 [{338}](#). К ноябрю 1942 г. противник имел на советско-германском фронте 258 дивизий и 16 бригад.

Возможности противника

В районах, где планировалось высадить десанты, не было ни одного немецкого или итальянского солдата. На территории Марокко и Алжира в зоне проведения операции находилось до 6 полков французской пехоты, несколько береговых батарей открытого типа, а в базах — крейсер, 5 эсминцев и 6 подводных лодок. Англо-американское командование не ожидало какого-либо сопротивления. Поэтому за две недели до операции американцы высадили в районе Орана с подводной лодки группу высших офицеров для переговоров и связи с французским командованием. Последнее дало согласие не сопротивляться высадке, но потребовало, чтобы количество высаженных войск гарантировало их от вторжения в эти районы немецких вооруженных сил. Задолго до высадки главнокомандующий французскими вооруженными силами в Северной Африке генерал Вейган заявил: «Если они (англо-американцы. — *Авт.*) высадутся в Северной Африке с 4 дивизиями, то я открою по ним огонь, если они высадутся с 20 дивизиями, то я встречу их с распростертыми объятиями» [{339}](#).

Прекращение поставок румынской нефти и израсходование всех топливных ресурсов, а также опыт предыдущих боев давали полное основание считать, что итальянский флот не

может быть помехой в операции. В связи с тяжелыми боями на [278] южном крыле советско-германского фронта значительная часть авиации была снята с побережья Средиземного моря и брошена на это направление [\[340\]](#). Кроме того, все районы высадки оказались за пределами радиуса действия итало-немецких истребителей.

Известную угрозу десанту могли представлять немецкие подводные лодки. Но из 386 списочного состава лодок гитлеровцы могли держать в море лишь около 100. Из этого количества в отражении высадки потенциально могли принять участие только 19, из которых 5 находились на позициях в Средиземном море и 14 — в районе Гибралтара и Азорских островов. В течение 10 дней после начала высадки немцы смогли увеличить количество своих лодок в Центральной Атлантике только для срыва питания высаженных войск до 25 лодок [\[341\]](#). Таким образом, риск в операции практически отсутствовал.

Подготовка операции. Организация сил

Планирование началось в июле 1942 г. и велось отдельно: одна часть операции (высадка на Атлантическом побережье) планировалась в США, другая (высадка в Средиземном море) — в Англии. Для ускорения подготовки сил десанта в состав соединений были включены все наличные американские отряды морской пехоты («рейнджер») и английские отряды («коммандос»). Американское оперативное соединение было создано на базе «амфибийного соединения Атлантического флота», существовавшего более полутора лет. Поэтому планирование высадки американских сил осуществлялось уже сработавшимся штабом, а англичане имели некоторый боевой опыт (Норвегия, Сен-Назер, Дьепп и др.). Тем не менее планирование заняло около двух месяцев и в основном было завершено к 9 сентября. На подготовку соединений осталось полтора месяца, и этого оказалось недостаточно.

Замысел Североафриканской операции состоял в том, чтобы, используя успех наступления 8-й английской армии, начавшегося 23 октября 1942 г. из района Эль-Аламейна (Египет), внезапно высадить десанты в Северо-Западной Африке, поставить итало-немецкую группировку Роммеля в Ливии под двойной удар, а затем полностью ликвидировать ее и занять все южное побережье Средиземного моря.

Десанты планировалось высадить в трех районах, соответствовавших трем направлениям в операции: западном — с центром в Касабланке, центральном — с портом Оран и восточном — с портом Алжир. В этих районах намечалось соответственно высадить 35 тыс., 39 тыс. и 33 тыс. солдат и офицеров. Таким образом, высадка десанта готовилась на 900-мильном [280] фронте, но общая протяженность всех участков высадки составляла не более 10 миль. Чтобы исключить сильное противодействие авиации противника с аэродромов Сицилии, в зону операции не был включен Тунис.

К операции были привлечены крупные силы флота США и Англии — до 350 боевых кораблей и 800 самолетов и транспортный флот тоннажем 1,3 млн. брт. Десант (без последующих пополнений) имел в своем составе 107 тыс. солдат и офицеров.

Высадка одновременно во всех районах намечалась на 8 ноября, при этом высадка передовых отрядов предусматривалась в темное время суток для нейтрализации береговых батарей и обеспечения беспрепятственной высадки главных сил десанта в светлое время.

Организация сил была громоздкой. По числу районов сформировали три оперативных соединения: Западное, Центральное и Восточное. Их командующие подчинялись во всех

отношениях непосредственно главнокомандующему силами в операции американскому генералу Эйзенхауэру, а по использованию различных родов сил — его заместителям, представителям английской армии, авиации и флота. Каждое оперативное соединение имело десантные войска, силы флота и авиации, проводило высадку самостоятельно и независимо от других соединений. Взаимодействие между соединениями не планировалось, поэтому высадка в различных районах, удаленных один от другого на 200–350 миль, превратилась практически в самостоятельные операции (схема 26).

Организация всех соединений строилась по одному принципу. Представление о нем дает Западно» соединение, перед которым стояла задача обеспечить высадку десанта на трех участках: Сафи, Федала, Порт-Лиоте. В соответствии с этим соединение имело три десантные группы: Северную (Лиоте), Центральную (Федала) и Южную (Сафи). Их должен был прикрывать отряд оперативного прикрытия в составе линкора, 2 крейсеров и 4 эсминцев. Десантные группы, в свою очередь, делились на 4 отряда: отряд транспортов с десантом, отряд ПВО, отряд артиллерийской поддержки и отряд особого назначения, на который возлагалось траление, навигационное обеспечение десанта и снабжение десантной группы.

Готовя силы к операции, англичане и американцы провели большое количество тренировок по высадке десанта, но все они проходили в спокойных защищенных водах, тогда как действительная высадка производилась на открытом океанском и морском побережьях, на большой волне. Однако уже в процессе учений вскрылись серьезные пробелы в подготовке операции. Но, как заявил командующий английским Средиземноморским флотом адмирал Кеннингхэм, откладывать операцию было нельзя, чтобы не упустить благоприятного момента, так [281] как в этот период «господство в воздухе в России достигалось немцами за счет отказа в подкреплениях Роммелю, в которых он испытывал острую необходимость»^[342]. Достижение тактической внезапности составляло существенную часть замысла, поэтому передовые отряды должны были начать высадку за два часа до рассвета.

Оперативное развертывание сил началось задолго до начала высадки. Оно состояло, в частности, для Западного соединения в перебазировании авианосной группы в район Бермудских островов, в посылке подводных лодок к африканскому побережью с целью разведки и т. д.

Высадка десантов на Атлантическом побережье Африки

Западное оперативное соединение, обеспечивавшее высадку на Атлантическое побережье Марокко, формировалось в портах США, остальные соединения — в портах Англии. Выходили соединения из баз разновременно. Поскольку Западному оперативному соединению надо было пройти самое большее расстояние (4500 миль), в его состав были включены только быстроходные транспорты. В целях маскировки оперативного развертывания отдельные десантные группы до начала операции были рассредоточены по многочисленным базам и соединялись только в открытом океане.

28 октября после соединения всех групп Западное оперативное соединение построилось в сложный, растянувшийся на 55 миль в длину и 25 миль в ширину, походный порядок, объединявший 102 корабля и транспорта. Соединение занимало в океане площадь около 1500 кв. миль. Управление им в случае встречи с противником было бы очень трудным (схема 27).

Походный порядок был построен с учетом главной опасности — от подводных лодок; отсюда компактное построение транспортов с войсками в многокильватерной колонне с усиленным охранением флангов двойной завесой эсминцев. На случай появления одиночных надводных рейдеров противника транспорты располагались в центре, имея на обоих флангах и впереди по курсу на пределе видимости оперативное прикрытие из линкоров. Авианосная группа замыкала походный порядок. В море курсы менялись (показывали движение либо в Англию, либо в Дакар) с расчетом ввести противника в заблуждение при обнаружении им соединения (схема 27).

Главным участком высадки для Западного оперативного соединения был участок Федала, расположенный в 12 милях к северу от Касабланки, через которую затем предполагалось обеспечить питание всей Североафриканской группы союзных войск. Фланговые удары по Касабланке должны были нанести войска, высаженные в Сафи (140 миль к югу от Касабланки) и Порт-Лиоте (60 миль к северу от Касабланки). Сам район [282] Федала имел семь десантно-доступных пунктов, но все они простреливались тремя стационарными французскими батареями. Основным высадочным средством явились 12-метровые моторные катера из специальной многослойной фанеры, вмещавшие 36 пехотинцев с легким вооружением. Но таких катеров для переброски всех десантных войск за один прием не хватало, поэтому для высадки передовых отрядов пришлось собирать катера со всех транспортов, в том числе и с тех, которые перевозили войска первого и последующих эшелонов.

Первыми к пунктам высадки в районе Федала подошли катера, которые фонарями направленного действия показывали высадочным средствам их пункты высадки. На исходную линию в 3–4 милях от берега группы катеров выводили эсминцы, после чего они самостоятельно следовали к берегу. Однако только единичные катера подошли к назначенным им пунктам, а большая их часть выбросилась на скалистые берега, из-за чего десант понес значительные потери в личном составе, вооружении и высадочных средствах. К рассвету 8 ноября американцам в районе Касабланки удалось высадить 3500 солдат и офицеров. Утром корабли у побережья Федала были обстреляны французскими батареями. Американские корабли открыли ответный огонь, но эффективность его была крайне низкой. Так, крейсер «Бруклин», обстреливавший самую сильную, 138-мм батарею с расстояния 60–70 каб., выпустил за полтора часа 757 шестидюймовых снарядов и не добился ни одного попадания. Интересно, что эта батарея на огонь не отвечала, так как на ней велись переговоры об условиях капитуляции с американским представителем, высадившимся с десантом.

После рассвета по береговым батареям Касабланки и стоявшему здесь французскому линкору «Жан Бар» открыли огонь корабли отряда оперативного прикрытия. Его линкор «Массачусетс» и крейсера встретили противодействие только двух французских береговых батарей, расположенных у входа в Касабланку (IV — 194-мм и IV — 138-мм орудий), и одной 4-орудийной 380-мм башни «Жан Бара». Не желая рисковать, американский линкор вел огонь по данным самолета-корректировщика с дистанции 130–175 каб. Дистанция стрельбы крейсеров колебалась в пределах 110–125 каб.

Воспользовавшись тем, что внимание американского отряда оперативного прикрытия было отвлечено боем с батареями Касабланки, французские эсминцы вышли из базы и сделали попытку атаковать американские транспорты в районе Федала, но были отогнаны огнем кораблей отрядов артиллерийской поддержки в самый критический момент, когда расстояние до транспортов, стоявших на якоре, осталось всего 40 каб. В полдень французские эсминцы повторили атаку. Встретив отпор со стороны самолетов с авианосца

«Рейнджер» и кораблей отрядов оперативного прикрытия и артиллерийской поддержки, [283] они отошли, потеряв 4 эсминца. Был выведен из строя и легкий крейсер французов.

В 11 час. утра гарнизон Федала в количестве 200 человек капитулировал перед 6-тысячным десантным отрядом американцев.

Американская авианосная авиация Западного оперативного соединения почти не встретила противодействия, так как французские летчики отказались оказывать сопротивление высадке. Тем не менее авианосная авиация потеряла 44 самолета, в том числе боевые потери составили 2 самолета, а остальные разбились при взлете и посадке.

Высадка в Сафи проводилась в двух пунктах и встретила ничтожное противодействие двух старых береговых батарей открытого типа, которые были довольно быстро подавлены отрядом артиллерийской поддержки (линкор «Нью-Йорк», крейсер «Филадельфия» и эсминцы). Захват гавани десантным отрядом с эсминца обеспечил быструю разгрузку средних танков.

Высадка северной десантной группы для захвата Порта Лиоте проходила в пяти отдельных пунктах на необорудованное побережье по обе стороны р. Себу. Трудность проникновения непосредственно в порт, расположенный в 10 милях от устья реки, состояла в том, что вход в устье защищала шестиорудийная [284] 138-мм береговая батарея. Поэтому, как и во всех других случаях, высадка десантов проводилась на фланге батареи для нейтрализации ее ударом с суши.

До начала высадки отряд артиллерийской поддержки (линкор «Техас» и крейсер «Гавана»), выполнявший одновременно и роль отряда оперативного прикрытия на этом участке высадки, занял позиции на флангах района стоянки транспортов. План американского командования предусматривал внезапной высадкой десантных войск в темное время суток и последующим обходным маневром захват батареи и аэродрома Кенитра, затем вход в Лиоте и разгрузку войск непосредственно в порту. Однако десантная группа, опоздавшая с высадкой на полтора часа, подошла к берегу за полчаса до рассвета. Из всех десантных отрядов только один батальон попал на свой пункт высадки, остальные в спешке, вызванной нарушением общего графика, высаживались где попало, в ряде случаев в недоступных для этого местах побережья в 4–5 милях от намеченного участка. Части, высаженные не в своих пунктах, не знали, что им делать, так как были связаны определенным планом наступления.

Береговая батарея, молчавшая в течение первого часа высадки, с рассветом открыла огонь по десантным отрядам и транспортам. Ответный огонь линкора «Техас», крейсера и 4 эсминцев оказался не эффективным, и батарея, находившаяся на открытой позиции в течение 48 часов, препятствовала высадке.

Управление беспорядочно разбросанными на берегу войсками было утрачено. Из-за больших потерь высадочных средств (из 347 катеров погибло 160, из них 2 составляли боевые потери) не на чем было доставить на берег пополнение, поэтому высаженные артиллерийские подразделения остались без пушек, а транспортные части — без автомашин. «Высаженные подразделения бродили вокруг в поисках своих частей... Команды десантных судов, севших на мель, бесцельно слонялись по берегу или безуспешно возились с севшими на мель судами. На берегу очень сложно было найти не только солдат, но и какую-нибудь часть» {343} — так охарактеризовал обстановку на берегу командовавший десантными войсками американский генерал Траскот. Только на

третьи сутки после атаки с суши была захвачена французская батарея. Суда вошли в порт и начали разгрузку техники.

На всех трех участках в Марокко американцы высадили 35 тыс. человек, выгрузили 252 танка и много другой военной техники. Однако в первые два дня положение американских войск было критическим. Сами американцы признают, что при наличии на берегу боеспособного противника операция могла [285] бы закончиться полным поражением. Вместе с тем, как отмечает немецкий историк, «высадка в Северной Африке явилась для немецкого командования полной неожиданностью» [344]. Только 11 ноября, т. е. на четвертый день высадки, в район Касабланки прибыли 2 подводные лодки, которые, пользуясь слабостью противолодочной обороны в районе стоянки транспортов, уничтожили 4 больших транспорта с грузом, повредили танкер, эсминец, потопили в районе Федала английскую плавбазу.

Высадка десантов в Средиземном море

Восточное и Центральное оперативные соединения совершали переход из портов Англии раздельно. Соединившись на подходах к Гибралтару и пройдя его совместно, они далее самостоятельно направились к своим районам высадки. Чтобы ввести в заблуждение разведку противника, соединения шли своими обычными маршрутами на о. Мальта и только на подходах к Орону и Алжиру резко повернули на юг. Высадка у Орона и Алжира встретила значительно меньшее противодействие, чем в Марокко, что объяснялось большей осведомленностью здесь французского командования о предстоящей высадке. Французские генералы приняли меры (вплоть до отвода войск) для ослабления своей обороны в местах высадки.

Учитывая относительную близость к районам высадки главной базы французского флота — Тулона и итальянских баз, англичане в качестве сил оперативного прикрытия на этом направлении выделили значительно более мощное соединение надводных кораблей, чем американцы в Атлантике. Оно состояло из 2 авианосцев, 3 линкоров, 4 крейсеров и 17 эсминцев. В каждом районе высадки были сформированы также отряды ПВО, артиллерийской поддержки и пр., в составе которых находились линкоры, авианосцы, крейсера, эсминцы и другие корабли.

По количеству участков высадки силы Восточного соединения также разделялись на три группы и должны были высадить десанты на флангах порта Алжир в 12–20 милях от самой базы. Иными словами, осуществлялась та же идея, что и при высадке в Марокко. Главным объектом захвата одной из групп был аэродром Мезон Бланш. Двум другим группам надлежало перерезать дороги, ведущие в Алжир, и соединиться с первой группой для полного окружения города. Но этот план не был реализован полностью, так как до начала высадки главных сил десанта французы выразили желание вести переговоры о перемирии, и транспорты с десантом вошли в порт Алжир для разгрузки. [286]

Французы не противодействовали высадке, за исключением отдельных батарей, обстрелявших корабли артиллерийской поддержки, однако передовые отряды понесли значительные потери в людях и боевой технике. Из 104 единиц высадочных средств было потеряно 98, т. е. около 95%, из них ни одной единицы в бою. Если бы французы оказывали сопротивление, то во второй половине дня перевозить войска первого эшелона было бы не на чем.

В этом районе, так же как и в других, отмечались многочисленные случаи, когда машины доставлялись на один пляж, а их шоферы — на другой, медицинское оборудование и

медикаменты выгружались в одном пункте, а медицинский персонал — в другом. Личный состав одного батальона — на одном пляже, его командование — на другом.

В решении на высадку десанта Центральным оперативным соединением ничего нового по сравнению с Западным и Восточным соединениями не содержалось. Высадка проводилась также на флангах Орана в 12–25 милях от него, т. е. за пределами стационарных средств обороны базы. Главный удар наносился по аэродромам и дорогам для изоляции базы с суши.

Следует, наконец, отметить, что на каждом из трех направлений планировалась и осуществлялась попытка захвата баз ударом в лоб, чтобы занять ее жизненные центры, не допустить разрушений и затопления судов. Однако эти попытки делались нерешительно, ничтожными силами, и там, где оказывалось даже слабое противодействие, они заканчивались провалом. Действия эсминца в Сафи отмечены выше. В Алжире боновое заграждение прорвали 2 эсминца. Один из них вошел под огнем батареи в гавань, высадил отряд морской пехоты на берег и при отходе был уничтожен; второй отошел, не высаживая десанта. Американские десантники, оказавшись на берегу без поддержки танков и самолетов, поспешили сдать французам. В Ороне такая же попытка закончилась гибелью обоих прорвавшихся кораблей.

Капитуляция французских войск в Алжире и Ороне позволила англо-американскому командованию уже во второй половине дня 8 ноября выгружать войска и технику непосредственно в портах. Только на следующий день начались налеты небольших групп немецких самолетов, в результате чего в море и базах было потеряно несколько транспортов и кораблей.

Запоздали и действия немецких и итальянских подводных лодок. Немецкая разведка обнаружила сосредоточение в Гибралтаре большого количества транспортов и боевых кораблей в начале ноября, во этот факт был расценен как подготовка к прорыву очередного конвоя на о. Мальта. В западную часть Средиземного моря вышли 27 итальянских и 8 немецких подводных лодок, которые действительно перехватили конвой [287] «SC-125» и уничтожили из его состава 12 кораблей и судов ^[345]. Конвой, перевозившие десант, потеряли до прихода в районы высадки только 1 транспорт. Атаки немецких и итальянских подводных лодок по силам десанта в Средиземном море начались только с 11 ноября. Им удалось уничтожить в районе Орана, Алжира и Бужи 5 транспортов.

Итоги и выводы

Проводя высадку в Северной Африке, англичане и американцы осуществляли свои империалистические замыслы, ни в какой степени не сообразуясь с фактическими потребностями обстановки, с необходимостью решительной борьбы с агрессором.

События в Северной Африке не оказали того влияния на ход войны, которое приписывает им буржуазная историография, они не отразились на главном фронте второй мировой войны — советско-германском фронте. Наоборот, успешное завершение операции в Северной Африке стало возможным только в результате тяжелого положения Германии на советско-германском фронте. Именно поэтому англо-американские войска и флот встретили ничтожное противодействие французов, не желавших воевать на стороне Гитлера. Оценивая эту операцию, газета «Нью-Йорк таймс» 12 мая 1943 г. писала: «Если бы мы встретили немцев вместо французских войск, сердца которых оставались равнодушными в борьбе, мы были бы отброшены с тяжелыми для нас потерями».

В результате высадки в Северной Африке англо-американские войска заняли важные позиции, обеспечившие им в последующем захват всей южной части побережья Средиземного моря. После капитуляции французов в Алжире и Ороне англо-американцы высадились восточнее Алжира и овладели рядом небольших портов на подходах к Тунису. 23 ноября они без борьбы вошли в Дакар — крупнейший порт в центральной части Западной Африки.

Однако чрезмерная медлительность и осторожность в действиях союзников привела к серьезным последствиям. Воспользовавшись нерешительностью противника, гитлеровцы начали 11 ноября высадку воздушных десантов и заняли Тунис, находившийся до этого тоже под властью французов. В переброске немецко-фашистских войск в Тунис приняли участие немецкие ВВС и итальянские легкие силы, доставившие сюда 52 тыс. солдат и офицеров. В результате этого борьба за Северную Африку затянулась еще на полгода. Одновременно с захватом Туниса итальянцы высадились на о. Корсика, а гитлеровцы ввели свои войска в южную часть Франции, ранее находившуюся под управлением вишистских марионеток. 27 ноября, когда немецко-фашистские захватчики [288] вошли в Тулон, французские патриоты, не имевшие возможности вывести корабли из базы, потопили остатки своего флота, в том числе 3 линкора, авиатранспорт, 7 крейсеров, 25 эсминцев, 25 подводных лодок и другие суда. Только 4 подводным лодкам удалось прорваться из Тулона. Французский флот практически прекратил свое существование.

Всего до середины ноября в водах Северной Африки немецкие подводные лодки и авиация уничтожили 16 транспортов, конвойный авианосец, корабль ПВО, 3 эсминца и 6 малых судов союзников. Потери в людях, преимущественно не боевые, составили около 1,5 тыс. человек. Французы потеряли 490 человек убитыми, включая и жертвы из гражданского населения.

Решение англо-американского командования на операцию не отвечало ни обстановке, ни соотношению сил. Отказавшись от высадки в Тунисе, союзники оставили его территорию на произвол судьбы, захват немцами Туниса привел к затягиванию борьбы за Северную Африку до мая 1943 г. Сами союзники оценивают это свое решение, как «роковую ошибку, стоившую нескольких тысяч жизней»[\[346\]](#).

План проведения высадки в различных районах носил печать шаблона. Отказавшись от решительного проведения операции, союзники осуществляли высадку на флангах подлежащих захватам объектов за пределами их стационарной обороны и, как правило, за пределами радиуса действия их береговой артиллерии для накопления значительных сил, осады и захвата баз с суши. Такая форма высадки десантов в последующем стала для англичан и американцев традиционной, хотя и далеко не всегда отвечала складывавшейся обстановке и соотношению сил.

Первая во второй мировой войне операция союзников по высадке десанта в Северной Африке была и последней без применения специальных десантно-высадочных средств. Большие потери катеров, не приспособленных для высадки на необорудованное побережье, поставили под угрозу срыва всю операцию. Поэтому Североафриканская операция дала толчок массовому строительству специальных десантных судов.

В операции отмечаются крайне низкие результаты стрельбы надводных кораблей по береговым батареям. Это объясняется не только неудовлетворительными стрельбами по площади, но и неправильным подбором боезапаса. Боезапас главного калибра американских и английских линкоров предназначался только для боя с кораблями противника, поэтому линкоры были снабжены лишь бронебойными снарядами,

эффективность которых при стрельбе по береговым батареям открытого типа оказалась ничтожной. [289]

Военные действия на Средиземноморском театре в первой половине 1943 г.
Конференция в Касабланке и планы на 1943 г.

Основным на конференции в Касабланке был вопрос о выборе стратегического направления после успешного завершения операций в Северной Африке. Участники конференции приняли решение в июле 1943 г. высадить десант в Сицилии, а затем перейти в наступление на Апеннинском полуострове, с тем чтобы вывести Италию из войны и создать условия для последующего продвижения в Центральную и Юго-Восточную Европу. Негласно планируемое вторжение имело главной целью подчинить англо-американскому влиянию балканские государства и государства Центральной Европы раньше, чем они могли быть освобождены от фашистской оккупации и реакционных правительств советскими войсками и народами своих стран {347}. Активные операции на Средиземноморском театре союзники намеревались пропагандировать как помощь Советской Армии, а также мотивировать ими новую оттяжку открытия второго фронта в Европе. Наконец, наступление на Италию сулило союзникам полный контроль на Средиземном море и, как следствие, — возобновление здесь морских перевозок. Иными словами, наступление на Средиземноморском театре позволяло в перспективе поддержать реакционные правительства на Балканском полуострове, в Италии и Южной Франции, оттянуть открытие второго фронта в Европе. Оно отвечало английской концепции нанесения решающего удара по слабому звену враждебной коалиции. Таким образом, открытие второго фронта в Европе оттягивалось по крайней мере на полтора года {348}.

Результатом конференции в Касабланке явилась реорганизация командования, объявленная 11 февраля. Средневосточное командование было отделено от Средиземноморского. Разгранлиния между этими театрами проходила от Туниса к Сирии. Севернее данной линии распространялся Средиземноморский театр, захватывавший часть Атлантики, включая острова Азорские и Зеленого Мыса, юго-восточнее — Средневосточный театр. Командующие видами сил на театрах не объединялись общим главным командованием, и их совместные действия осуществлялись на принципе договоренности и взаимопомощи. С вступлением союзных войск в Тунис Средневосточный театр приобрел второстепенное значение.

Разгранлиния, установленная между театрами на море, не мешала командующему военноморскими силами Средиземноморского [290] театра адмиралу Эндрью Кеннингхэму и его однофамильцу и коллеге адмиралу Джону Кеннингхэму действовать согласованно, особенно в средней части Средиземного моря, и даже обмениваться кораблями.

Продвижение союзных войск в Северной Африке

К началу 1943 г. английская 8-я армия, преследовавшая войска Роммеля, находилась в районе Буерат Эль Хсун, в 375 км к западу от Эль-Агайла, где она приостановила наступление для подтягивания растянувшихся войск и тылов. 15 января 8-я армия прорвала оборону итало-немецких войск у Вади Земзем и заставила их с боями отступать. Через пять дней англичане заняли Тархуна с портом Хомс, а 23 января — г. Триполи. Теперь британское командование располагало портом на северном побережье Африки, что облегчило подвоз подкреплений и питания 8-й армии. Однако, ввиду разрушений, причиненных этому порту бомбардировками англо-американской авиации, а также германскими самолетами после оставления порта, его использование оказалось

возможным только в начале февраля и то для судов небольшого тоннажа. Тем не менее затруднения с перевозками войск и техники из-за большой протяженности пути от порта Бенгази до линии фронта, теперь несколько уменьшились.

8-я армия продолжала наступление при поддержке авиации, наносившей удары по неприятельским войскам и пунктам их снабжения на территории Туниса. Легкие силы английского флота обстреливали порт Зуара с целью противодействовать выводу из него судов противника с запасами снабжения войск. При движении к Тунису к английским войскам присоединились части Сражающейся Франции, пробившиеся из района оз. Чад и в дальнейшем соединившиеся на территории Туниса с французскими войсками генерала Жиро.

Чтобы помешать подвозу подкреплений и питания войскам Роммеля из Италии морем, тяжелые бомбардировщики союзников наносили удары по портам Сицилии, а подводные лодки действовали на морских сообщениях между Италией и Тунисом [\[349\]](#).

В первых числах февраля Ливия была полностью очищена от фашистских войск и главные силы англичан вступили на территорию Туниса. Пограничные с Ливией прибрежные позиции Роммеля быстро пали, поэтому он отвел свои войска к укрепленной линии Марет, на которой предполагал оказать упорное сопротивление подобно тому, как это было у Эль-Аламейна, где ценою потери почти половины пехоты и бронетанковых сил позиции удерживались в течение 10 суток. За четыре месяца после начала боев у Эль-Аламейна английская [\[291\]](#) 8-я армия прошла свыше 2 тыс. км со средним темпом наступления около 20 км в сутки, возраставшим временами до 60 км. Различные виды снабжения войск (до 2400 и более тонн в сутки), доставлялись через Александрию морем и по вновь построенной железной дороге до Тобрука, а затем — автотранспортом. С занятием Бенгази подача снабжения значительно облегчилась и достигла 3 тыс. т грузов в сутки [\[350\]](#). Особым видом снабжения была вода, требовавшаяся в больших количествах в условиях пустыни.

Операция «Вулкан»

В боевых действиях по занятию Туниса (операция «Вулкан») англо-американское командование встретилось с немалыми трудностями. В ноябре 1942 г. высаженные ранее в западной части Туниса английские и американские войска и французские части генерала Жиро потерпели неудачу под Тебурбой. Намерение овладеть одним ударом городами Тунис и Бизерта отпало. Встал вопрос и об организации питания войск: порт Бон находился в 200 км от фронта, Алжир в 800 км, из-за слабой пропускной способности прибрежной железной дороги приходилось возить грузы автотранспортом по плохим дорогам. В этом отношении итало-германские войска находились в значительно лучшем положении. Оккупированные ими порты Тунис и Бизерта отстояли от Сицилии приблизительно на 120 миль, т. е. на расстояние, покрываемое транспортом за 10–12 часов — практически в течение темного времени суток, а транспортными самолетами — за час. По своему географическому положению Сицилийский пролив позволял надежно прикрыть перевозки с моря и воздуха, но итало-германское командование не смогло этого сделать, так как союзники располагали здесь превосходством в силах.

На юго-восточных подходах к Тунису итало-германские войска занимали позиции несколько восточнее линии Марет. После ряда неудач английские войска 26 марта обошли фланг противника, и на следующий день фашисты были вынуждены оставить линию Марет. 5 мая англо-американские войска вошли в Тунис [\[351\]](#). Итало-германские войска в южной части плацдарма оказались в безвыходном положении, а находившиеся в северной

его части — отошли на п-ов Бон, чтобы попытаться отступить морем. Через два дня американцы заняли Бизерту, а 8 мая англичане прорвали оборону противника на п-ве Бон. 12 мая кампания в Северной Африке была закончена.

Действия союзных войск в Северной Африке поддерживал флот. В это время он был подразделен на оперативные группы «Н», «Q» и «К». Первая объединяла главные силы флота [292] и базировалась на Гибралтар и на Мерс-эль-Кебир. В ее задачу входил контроль над западной частью моря и противодействие итальянскому флоту в случае его выхода в море (за ним постоянно наблюдали английские подводные лодки 8-й и 10-й флотилий и воздушные разведчики). Базировавшаяся на Алжир группа «Q» (она состояла из крейсеров и эсминцев) должна была действовать на морских сообщениях противника в Сицилийском проливе и прикрывать свои перевозки у африканского побережья. В группу «К» входило большое количество тральщиков, эскортных кораблей, торпедных катеров и малых кораблей ПЛО. С занятием порта Бон они перебазировались туда из алжирских, ливийских и тунисских портов с задачей действовать на морских коммуникациях. Поначалу корабли, базировавшиеся на этот порт, не были в должной мере прикрыты с воздуха, но англичане шли на известный риск, учитывая выгодное положение Бона. Все оперативные группы принадлежали англичанам, военно-воздушные силы — преимущественно американцам. Последние доставили на Средиземное море и свою 15-ю дивизию торпедных катеров. Англо-американская авиация занимала все аэродромы, и, по сути дела, ей отводилась ведущая роль в боевых действиях на море [352].

В ходе борьбы за Северную Африку на смену боевым столкновениям больших кораблей, характерным для Средиземного моря в предыдущие годы войны, пришли многочисленные мелкие стычки, связанные с проводкой конвоев, постановки мин у берегов, траление, налеты авиации на базы, аэродромы и конвои в море. Отход главных сил итальянского флота в Специю и Маддалену после налета англо-американской авиации 4 декабря 1942 г. на Неаполь затруднил их дальнейшее использование в средней части моря. Итальянское командование явно стремилось сохранить свои надводные силы. В боевых действиях их стали заменять легкие силы, подводные лодки и авиация.

Кроме оперативно-стратегических соображений итальянские линкоры в данное время нельзя было использовать еще и потому, что они находились в ремонте или испытывали недостаток в топливе, которое приберегалось для эскортных и малых кораблей. Из 8 крейсеров в строю фактически был только 1, а у союзников в боевой готовности всегда находились не менее 4 линкоров и 12 крейсеров. Значительный перевес они имели в эсминцах и авиации. В этих условиях итальянцы могли в лучшем случае выполнять набеговые действия в средней части моря, пользуясь военно-географическим преимуществом своего расположения. Англо-американские дозоры постоянно находились на возможных путях движения неприятельских [293] транспортов в Сицилийском проливе, базируясь при этом на Мальту и порт Бон и охватывая коммуникации противника с двух направлений. Бомбардировщики, торпедоносцы и истребители с аэродромов Мальты и Алжира патрулировали в Сицилийском проливе, уничтожали транспорты, бомбардировали военно-морские базы и аэродромы, содействовали поискам надводных кораблей и подводных лодок. К началу 1943 г. фашисты теряли в море до 1/3 перевозимых в Африку грузов.

Однако, несмотря на эффективность всех этих действий, англо-американское командование решало лишь задачу нарушения неприятельских морских перевозок, прервать которые было невозможно из-за выгодного положения противника в Сицилийском проливе. Командованию держав оси удавалось усиливать свои войска в Тунисе и доставлять им питание [353].

Действия союзной авиации стали нарастать по мере приближения английской 8-й армии к Тунису. Помимо аэродромов Мальты и Алжира союзная авиация использовала авиабазы на занятой территории. Стремясь уменьшить потери транспортов от ударов с воздуха, фашистское командование рассредоточило погрузку и разгрузку их по всем возможным портам, в том числе в Неаполе, Таранто, Реджо, Палермо, Мессине, Кальяри, Трапани, Марсале, Бизерте, Тунисе, Сусе. Поэтому кроме объектов на фронте усиленным ударам союзной авиации стали подвергаться наиболее крупные из этих портов и аэродромы фашистской авиации. Так, днем 31 марта 1943 г. американские самолеты уничтожили и повредили в Кальяри 28 транспортов в гавани и на близлежащих трех аэродромах 71 самолет. Военно-воздушные силы союзников, действовавшие на Средиземноморском театре и насчитывавшие до 3 тыс. самолетов, полностью господствовали в воздухе. Итало-германская авиация могла делать лишь 60 самолето-вылетов в день [\[354\]](#).

В апреле самолеты союзников потопили 54 корабля и судна и среди них итальянский крейсер «Триест», 3 миноносца, 2 подводные лодки, 22 транспорта. Около 100 судов получили повреждения, в том числе итальянский тяжелый крейсер и миноносец. Наконец, в результате налетов на порты Тунис и Трапани было уничтожено 27 судов, а в Палермо потоплено и повреждено 20 судов и малых боевых кораблей. Всего за этот месяц страны оси лишились 70% находившегося в их распоряжении торгового флота.

В начале января англо-американская авиация настолько разрушила порты Тунис и Ла-Гулетт, что использовать их стало невозможно. Серьезные повреждения получило портовое оборудование Неаполя, Таранто, Ливорно, Реджо и других [\[294\]](#) портов. Главным пунктом, через который направлялось пополнение и снабжение фашистских войск, оставалась сильно укрепленная и имевшая большую акваторию военно-морская база Бизерта. Потери в транспортах заставили германо-итальянское командование прибегать к перевозкам по воздуху [\[355\]](#). Однако англо-американские истребители, систематически патрулировавшие над Сицилийским проливом, нарушали и эти перевозки. Так, между 5 и 19 апреля было сбито 147 [\[356\]](#), а за весь апрель около 200 фашистских транспортных самолетов [\[357\]](#).

Таким образом, действия на неприятельских морских сообщениях стали приобретать форму блокады занятых противником портов Туниса. Блокадные действия развертывались по всей глубине расположения неприятеля — в его портах, базах и на аэродромах, в море и в воздухе. Блокада велась взаимодействующими надводными кораблями, подводными лодками и авиацией, в результате чего итало-германская коммуникация была полностью прервана.

Операция «Ретрибюшн»

С отходом северной группировки фашистских войск на п-ов Бон организованная ранее блокада портов Туниса свелась теперь к блокаде этого небольшого участка побережья с целью не допустить эвакуации войск противника и разгромить их остатки на п-ве Бон (операция «Ретрибюшн»). На п-ве Бон (длиной 70 км, шириной 40 км) портов и оборудованных аэродромов не было. К началу блокады англо-американские войска заняли порты Тунис, Хамамет и подходили к Бизерте. Их корабли и авиация могли базироваться в непосредственной близости к полуострову и впервые за несколько десятилетий военной истории [\[358\]](#), используя безраздельное господство на море и в воздухе, осуществить ближнюю закрытую блокаду, охватив блокируемое побережье полукольцом. Две группы кораблей (эсминцев, сторожевых кораблей и торпедных катеров) располагались в две-три линии к северу, северо-западу и к востоку от блокируемого полуострова. Над морем патрулировали бомбардировщики и истребители, взаимодействовавшие с кораблями и

также имевшие задачу не допустить эвакуации неприятельских войск на транспортных самолетах.

7 мая противник сделал попытку эвакуировать войска на судах, подготовленных для этой цели еще до потери Туниса. Союзная авиация уничтожила в Сицилийском заливе 14 судов [295] и повредила эскортировавший их миноносец и несколько судов. 8–11 мая блокада настолько усилилась, что прорыв ее стал для противника невозможен. Корабли союзников вели артиллерийский огонь по сосредоточению неприятельских войск на берегу; авиация, чтобы противник не мог противодействовать блокаде, бомбардировала порты и аэродромы Сицилии и Пантеллерии. Таким образом, морская блокада — старая форма ведения военных действий на море — в новых условиях превратилась в комбинированную воздушно-морскую блокаду, развернутую по глубине вплоть до неприятельских военно-морских баз, аэродромов и портов. Однако ни итальянский флот, ни итало-германская авиация не сделали никаких попыток ударами с моря и воздуха снять блокаду и содействовать спасению остатков своих войск. По ночам на малых судах и главным образом на транспортных самолетах фашистам все же удалось вывезти небольшую часть своих войск, из них 897 человек были захвачены в море и сдались в плен {359}, а 653 удалось бежать.

Защита союзных перевозок

Англо-американские морские перевозки в порты Северной Африки обеспечивались главным образом системой конвоев, потери которых в тоннаже не превышали 2,5% от общего количества транспортов, занятых в перевозках. Овладев большей частью побережья Северной Африки, союзники получили возможность осуществлять морские перевозки вблизи берегов, так как сеть портов и аэродромов позволяла им организовать ПЛО и воздушное прикрытие конвоев и одиночных транспортов. К тому же удаленность коммуникаций от северного побережья моря, занятого державами оси, несколько уменьшала преимущества флангового расположения их морских и воздушных сил. Итальянский флот продолжал оставаться пассивным, что, как уже говорилось, отчасти объяснялось недостатком топлива. Германская авиация на Средиземноморском театре не могла быть усилена в связи с огромными потребностями в воздушных силах на советско-германском фронте, где гитлеровцы терпели одно поражение за другим. Наконец, к этому времени у союзников значительно увеличилось количество малых кораблей для борьбы с подводными лодками, действия которых вблизи побережья и без того были затруднены. 30 апреля Муссолини послал Гитлеру телеграмму, в которой убеждал его для спасения положения в Африке усилить германскую авиацию в Италии. Ответ, полученный 2 мая, гласил, что находящийся в Италии 2-й воздушный флот дополнительно к 1012 самолетам получил в марте 1943 г. еще 574, а в апреле — 669 самолетов и что на большее усиление авиации рассчитывать не приходится. Этот [296] категорический отказ в пополнении авиации был обусловлен тем, что, стремясь поправить тяжелое положение своих армий на советско-германском фронте, гитлеровское командование в это время закончило составление плана крупнейшей операции «Цитадель», целью которой было окружить и уничтожить советские войска в районе Курской дуги. Только для проведения этой операции гитлеровцы наряду с концентрацией огромного количества войск и боевой техники сосредоточили на узком участке фронта свыше 2 тыс. самолетов {360}.

Итоги и выводы

За время военных действий в Тунисе германские и итальянские войска потеряли 252415 человек пленными (из них около 150 тыс. — немцы), около 50 тыс. убитыми и 26 400 человек тяжелоранеными. Потери англичан и американцев составляли около 70 тыс.

человек. Англо-американские подводные лодки потопили за это время 47 транспортов, надводные корабли — 42 судна, авиация — 48. Всего было потоплено 137 судов общим тоннажем 433400, т. е. 32% тоннажа, которым располагали страны оси к началу операции в Тунисе. Кроме того, корабли и самолеты союзников потопили 21 корабль (эсминцы, эскортные корабли, торпедные катера) и много небольших судов; около 35% неприятельских грузовых и транспортных судов не достигли берегов Туниса.

Всего итальянцы за три года боевых действий в Северной Африке потеряли 243 боевых и торговых корабля потопленными и 242 — поврежденными. Из боевых кораблей они лишились крейсера («Триест»), 14 эсминцев, 14 миноносцев; получили повреждения 6 крейсеров, 24 эсминца, 38 миноносцев. Из 485 потопленных и поврежденных кораблей 324, или 67%, были жертвами авиации [\[361\]](#).

Рассмотрение последней фазы боевых действий в Северной Африке позволяет сделать некоторые выводы и обобщения.

Операции в Северной Африке, которые предполагалось закончить в феврале 1943 г., фактически были завершены лишь в мае. Это объясняется отчасти местными условиями, к которым следует отнести плохое состояние путей сообщения, усугублявшееся дождливым временем года, удаленность расположения войск от портов, трудность вследствие этих причин организации боевого снабжения войск. Однако нельзя не отметить низкие темпы боевых действий, стремление англо-американского командования решать оперативные задачи при столь значительном превосходстве в силах и в такой оперативной обстановке, когда цели можно было бы достичь с наименьшими [297] потерями, невзирая на то, что такое промедление скажется на общем ходе войны.

Замедленное наступление англо-американских войск в Северной Африке позволило гитлеровскому командованию перебросить несколько дивизий, в том числе танковых, на советско-германский фронт из Франции, Бельгии и Голландии. Таким образом, операции в Северной Африке никоим образом не отвлекали на себя немецко-фашистские войска с главного театра военных действий. Из обстановки в Северной Африке гитлеровское командование извлекало даже известные выгоды: оно было уверено в том, что, пока не закончатся боевые действия в Северной Африке, союзники не предпримут наступательных операций на других стратегических направлениях, т. е. не приступят к вторжению в Северную Францию.

Боевые действия в Северной Африке происходили на прилегающей к морю территории, где было мало путей сообщения, а имевшиеся находились в плохом состоянии. В этих условиях успех операции сухопутных войск в значительной мере зависел от степени обеспеченности морских коммуникаций и использования воздушного транспорта. Англо-американское командование не без успеха использовало все свои возможности, тогда как державы оси не смогли обеспечить ни морские, ни воздушные коммуникации своих сухопутных войск. Успех союзников обуславливался прежде всего их преимуществом в силах как на море, так и в воздухе. Большая часть гитлеровской авиации была связана операциями на советско-германском фронте, а итальянский флот бездействовал. Без этого подвоз подкреплений и питания англо-американским войскам был бы, несомненно, затруднен и операции в Северной Африке могли бы затянуться.

Глубокая блокада портов Туниса англо-американскими комбинированными силами сыграла значительную роль в окончательном разгроме фашистских войск на тунисском плацдарме. Она, правда, как и всякая блокада, не была абсолютной, и гитлеровцам все же удавалось снабжать свои войска по воздуху, хотя и в весьма ограниченных масштабах.

Итало-германскому командованию не удалось эвакуировать остатки своих войск, отрезанных на п-ве Бон. Важнейшими причинами этого были: неподготовленность морского транспорта, недостаток в транспортных самолетах, разложение войск, начавшееся в связи с поражением, отсутствие управления ими со стороны командования, недостаток времени на организацию эвбаркации. Большое значение в пресечении попыток эвакуации с м. Бон имела также англо-американская морская и воздушная блокада.

В ходе операций в Северной Африке итало-германское командование пользовалось Бизертой только как конечным пунктом морской коммуникации, но не как военно-морской базой. [298]

Между тем, опираясь на нее, оно могло бы создавать значительные помехи англо-американским морским перевозкам и тем самым влиять на ход сухопутных операций. Однако использование Бизерты как военно-морской базы потребовало бы прикрытия ее с воздуха, что гитлеровцы, как известно, сделать не могли.

Таким образом, не операции в Северной Африке оттягивали немецко-фашистские войска с советско-германского фронта, а, наоборот, успехи советских войск способствовали окончательному поражению противника на тунисском плацдарме.

Сицилийская десантная операция (июль 1943 г.)
«Очищение» Сицилийского пролива перед операцией

После завершения операций в Северной Африке союзники перенесли свои усилия на захват Пеллагских островов, в первую очередь о. Пантеллерия (операция «Хогоблин»). Цель этих действий состояла в том, чтобы расчистить путь для десантных отрядов к о. Сицилия и получить дополнительные аэродромы истребительной авиации. Остров Пантеллерия оборонял гарнизон в 12 тыс. человек и 45 батарей разных калибров (вплоть до 382 мм). В десант была назначена 1-я английская пехотная дивизия с 19 танками. В течение 33 дней начиная с 8 мая остров подвергался систематическим атакам с воздуха. За день до высадки на него было сброшено 1571 т бомб. За все время появились только 250 фашистских самолетов, из которых 57 были сбиты [\[362\]](#). Обстрелы с моря также начались в мае.

В ночь на 11 июня десант тремя отрядами вышел из портов Сфакс и Сус в сопровождении отряда артиллерийской корабельной поддержки в составе крейсеров «Ньюфаундленд», «Орора», «Пинелопи» и 8 эсминцев. С рассветом над о. Пантеллерия патрулировало большое количество англо-американских самолетов. В 11 час. крейсера открыли огонь по берегу. Батареи отвечали слабо. Началась высадка, которая не встретила противодействия. В 12 час. 45 мин. гарнизон капитулировал, сославшись на недостаток в пресной воде. На следующий день без боя сложил оружие гарнизон о. Лампедуза, 13 июня — гарнизоны островов Линоза и Лампоне.

Подготовка и планирование операции

После занятия Пеллагских островов и установления в Сицилийском проливе благоприятного и достаточно устойчивого оперативного режима англо-американское командование решило высадить десант на Сицилию (операция «Хаски»). Общая подготовка к этой операции началась еще [299] в феврале 1943 г., непосредственная — с 12 мая, по окончании боевых действий в Тунисе. Столь длительная подготовка к операции объяснялась необходимостью технической подготовки значительных сил и средств,

переброски морем двух армий, сосредоточения большого количества десантных кораблей, строившихся главным образом в США, согласования английских и американских расчетов и планов. Момент высадки десанта выбирался с учетом обстановки, при которой противник мог оказать наименьшее сопротивление, что в свою очередь зависело от обстановки на советско-германском фронте {363}. Летом 1943 г. немецко-фашистские войска потерпели грандиозное поражение под Курском, Советские Вооруженные Силы наносили врагу мощные удары и на других направлениях советско-германского фронта. Военно-экономические объекты фашистской Германии подвергались воздействию советской и англоамериканской авиации.

В июне — августе 1943 г. гитлеровцы перебросили в Италию 6 пехотных, 4 танковые, 2 моторизованные и 2 парашютные дивизии и пополнение в личном составе и боевой технике для танковой и двух моторизованных дивизий. Однако этих сил было крайне недостаточно для оказания помощи итальянцам. Обстановка благоприятствовала высадке десанта на Сицилию.

Десантные средства были сосредоточены во всех портах северо-африканского побережья, причем порты от Орана до Сус предоставлялись американцам, от Сус до Хайфы — англичанам. Соответственно были сформированы Западное и Восточное оперативные соединения. Самая близкая к Сицилии военно-морская база на Мальте использовалась для предварительного развертывания десантных средств и боевых кораблей, для снабжения боезапасом, топливом и продовольствием.

Американские войска готовились к операции в базах Северной Африки (в районе Арзо-Мостаганем на западном побережье Алжира и в Бизерте) и частично в США. Англичане готовили десантные войска в лагере на одном из озер близ Суэцкого канала, канадцы — в Англии. Как и в Североафриканской операции, главное командование оставалось за представителем США (генерал Эйзенхауэр), командование видами вооруженных сил — за англичанами. Было установлено, что морское командование руководит боевыми действиями до тех пор, пока войска не завершат высадку на берег и не закрепятся на нем. Руководство дальнейшими действиями переходило к сухопутному командованию, на флот же возлагались вспомогательные задачи. В управлении воздушными силами такой четкой организации установлено не было, только истребительной [300] авиацией управляли с флагманского корабля. Силы авиационной поддержки подчинялись командующему воздушными силами. Заявки на тактическую поддержку войск или на атаки специальных объектов надо было передавать в штаб воздушных сил, и даже при положительном решении неминуемо возникали задержки во времени {364}. Как сухопутное и морское, главное командование авиации также не учло важности совместного планирования операции. В частности, планы военно-воздушных сил в отношении тактической поддержки были сообщены командующему Западным оперативным соединением, когда последнее уже находилось в море, и притом в условиях радиомолчания. Были допущены полеты транспортных самолетов с воздушным десантом над кораблями и десантными судами, на что морское командование ни в коем случае не дало бы согласия {365}.

К началу операции штабы главнокомандующего силами и командующего союзным флотом находились на Мальте, командующего десантными войсками — в Ла-Марсе, около м. Карбеж, командующего союзной авиацией — в Бизерте.

Состав и соотношение сил

В состав десантных войск входили: 8-я английская армия (3 английские и 1 канадская пехотные дивизии, пехотная и 2 танковые бригады, 3 отряда «коммандос»), 7-я

американская армия (3 пехотные и танковая дивизии и 2 батальона «рейнджеры»), 2 воздушнодесантные дивизии (английская и американская), резерв в Северной Африке (3 пехотные дивизии). Всего — 13 дивизий и 3 бригады численностью 478 тыс. человек {366}. Помимо этих сил в США, Англии и Египте были подготовлены дополнительные части, в дальнейшем переброшенные морем на Сицилию. Всего же на остров было высажено около 700 тыс. человек.

В обороне Сицилии находились: 4 итальянские пехотные дивизии и 5 дивизий береговой обороны. Последние были расположены на побережье, каждая на участке протяженностью в среднем около 100 км, и вооружены лишь легким оружием. У берега были построены проволочные заграждения и несколько дотов. Береговая артиллерия находилась в удалении от побережья. В центральной части острова находились германская моторизованная дивизия «СС», не имевшая достаточного количества автотранспортных средств, и танковая дивизия «Герман Геринг» с одним батальоном танков. В ходе операции через Мессинский пролив была доставлена еще одна танковая [301] дивизия. Мессинский пролив прикрывала сильная зенитная артиллерия {367}.

Если сравнивать силы обеих сторон лишь по численности сухопутных войск, то следует признать, что наступающие не имели большого преимущества в силах. Однако итальянские войска не представляли качественно большей силы, и, по сути дела, оборона острова осуществлялась двумя германскими дивизиями.

К перевозке войск, их высадке на берег и обеспечению операции было привлечено около 3200 кораблей и судов, в том числе 280 боевых кораблей различных классов, из них 6 линкоров, 4 авианосца, 10 крейсеров, 900 больших и 1225 малых десантных судов, большое количество транспортов и кораблей охранения {368}. Учитывая не только состояние итальянского флота, о чем уже говорилось выше, но и сложность высадки десанта крупного масштаба, следует признать соотношение сил на море в пользу союзников.

Союзные воздушные силы насчитывали 3680 бомбардировщиков, торпедоносцев и истребителей и 219 самолетов морской авиации, находившихся на авианосцах и береговых авиационных базах {369}. Фашистские воздушные силы состояли из 820 германских и 1095 итальянских самолетов, из которых лишь около половины были пригодны для боевых действий. Непосредственно на о. Сицилия находилось 160 германских и 80 итальянских самолетов. Таким образом, и в воздухе союзники имели огромный перевес в силах.

В ходе борьбы за Сицилию обе стороны были заинтересованы в обеспеченных морских коммуникациях: союзники — для обеспечения высадки и дальнейших перевозок подкреплений и питания десанта, фашисты — для подвоза снабжения своим войскам. Подсчеты гитлеровцев показывали, что ежемесячно на Сицилию необходимо было доставлять 200 тыс. т, на Сардинию — 80 тыс. т грузов. Для перевозки их намечалось использовать германские и итальянские пароходы, десантные баржи, германские суда снабжения, мелкие суда и лихтеры из Франции {370}.

Замысел операции

Замысел операции предусматривал высадку морского десанта на юго-восточном побережье Сицилии от Сиракуз до Ликата, на фронте шириной около 125 км после высадки двух воздушных десантов. В первом эшелоне предполагалось посадить 4,5 английские и канадские и 4 американские (в том числе 1 танковую) дивизии, [302] в

первых бросках — отряды «коммандос» и «рейнджеры». Ближайшая задача войск — занять плацдарм и аэродромы на юге Сицилии, с тем чтобы перебазировать на них авиацию и под ее прикрытием вести наступление двумя группами войск на север, в направлении на Палермо и Мессину. Дальнейшая их задача — расчленив и окружить германо-итальянские войска и принудить их к капитуляции. Конечная цель — оккупация Сицилии и использование ее аэродромов и портов для ведения дальнейших военных действий против Италии.

На участке побережья от Сиракуз до м. Пассеро предстояло высаживаться англичанам, от Папполо до Ликата — американцам, а между ними — канадцам. В задачу английских войск входило занятие Сиракуз, Аугусты и Катаньи с их аэродромами; в задачу американских — занятие порта и аэродромов Ликата и защита левого фланга англичан (схема 28). Воздушные десанты должны были, подавляя береговую оборону противника и захватывая ближайшие аэродромы, содействовать высадке морского десанта. Для высадки английского воздушного десанта предусматривались 133 планера, американского — 400 транспортных самолетов. Местом посадки их был избран Каируан (Тунис).

Операция строилась на принципе оперативной внезапности, которую предполагалось достигнуть рассредоточением десантных средств и транспортов в тринадцати пунктах посадки и маскировкой переходов десантных отрядов морем. Встречное движение отрядов Западного и Восточного оперативных соединений должно было создать впечатление обычной проводки конвоев, осуществлявшейся с мая 1943 г. Высадка воздушных десантов и ночная высадка морского десанта отвечали замыслу оперативной внезапности.

Английский сектор высадки (в том числе и канадской дивизии) разделялся на три района: между Сиракузами и Авола, близ Авола и юго-западнее ее. Канадская дивизия прибыла на театр непосредственно из английских портов на транспортных средствах, которыми она была доставлена из Канады. Остальные английские десантные отряды формировались в местах нахождения десантных войск — в портах восточной части Средиземного моря и Северной Африки.

Восточное оперативное соединение состояло из 3 десантных отрядов и отряда поддержки. Первый десантный отряд, перевозивший 2 пехотные дивизии из портов восточной части Средиземного моря, состоял из 60 транспортов, 13 пехотнодесантных судов, 18 высадочных десантных барж, 2 кораблей ПВО, монитора, 16 эсминцев, 3 сторожевых кораблей, 3 корветов, 6 эскортных кораблей, 5 канонерских лодок, 11 тральщиков и минного заградителя. Второй, перевозивший танковую бригаду из портов Северной Африки, — из 30 танконосцев, 28 танкодесантных судов, 31 пехотнодесантного судна, корабля [304] ПВО, 10 эсминцев и 8 тральщиков. Доставлявший пехотную дивизию из портов Триполитании третий десантный отряд включал в себя 49 транспортов, 15 десантных танконосцев, 6 пехотнодесантных судов, 10 высадочных десантных барж, 2 корабля ПВО, монитор, 31 эсминец, 6 сторожевых кораблей, 6 фрегатов, 12 корветов, 2 тендера и 7 тральщиков. Отряд корабельной артиллерийской поддержки был сформирован из крейсеров «Орион», «Югенда», монитора «Робертс» и 6 эсминцев.

Первый десантный отряд Западного оперативного соединения (флаг на штабном корабле «Энкон» ^[371]), доставлявший в район высадки 45-ю пехотную дивизию, вышел из Хэмптон-Рода 6 июня и прибыл в район Оран — Мерс-эль-Кебир за несколько дней до начала операции. Он состоял из 18 транспортов, 13 танконосцев, 6 пехотнодесантных судов, 6 танкодесантных барж, 6 пассажирских судов. Группа охраны состояла из 12 эскадренных миноносцев, 4 минных заградителей, 10 тральщиков, подводной лодки и 2

буксиров. Высадка дивизий в районе Сколитти (правый фланг американского сектора) предусматривалась с тех же судов, на которых она следовала через Атлантический океан. Ближайшей задачей дивизии являлось овладение аэродромами Комизо и Бискари, расширение плацдарма в глубь территории и соединение с канадскими и английскими войсками, действовавшими справа.

Второй десантный отряд (флаг на штабном корабле «Монровия»), перевозивший 1-го пехотную дивизию (без одного полка), 2 батальона «рейнджера» и 2 химических батальона из Алжира, состоял из 12 транспортов, 14 танконосцев, 33 пехотнодесантных судов и 2 английских пехотнодесантных судов из числа теплоходов, курсировавших в Канале. Группа охранения состояла из 10 эскадренных миноносцев, 18 тральщиков, группа управления — из 9 пассажирских судов, группа спасательных судов — из 3 буксиров и спасательного судна. Дивизии предстояло высадиться в центре американского сектора с ближайшей задачей захватить аэродром в Понте Оливо, расширить плацдарм в глубь территории и соединиться с соседями справа и слева.

Третий десантный отряд (флаг на бывшей плавучей базе «Бискэйн»), перевозивший 3-ю пехотную дивизию, группу танковой дивизии, батальон «рейнджера» и два инженерных полка из Бизерты, состоял из 30 танконосцев, 58 танкодесантных барж, 33 больших пехотнодесантных судов, 7 больших десантных катеров ПВО, 5 пехотнодесантных катеров, 15 десантно-артиллерийских катеров, 19 малых десантных судов, 7 пассажирских судов. Группа охранения состояла из 6 эскадренных [305] миноносцев, подводной лодки и 2 тральщиков, группа спасательных судов — 2 буксира, резервная группа — из 43 различных десантных судов и 6 тральщиков. Для удобства высадки боевой техники эти суда были дополнительно оборудованы понтонными настилами наподобие сходен-мостов, шлюпбалками для спуска быстроходных десантных катеров и взлетными палубами для небольших самолетов-разведчиков. Местом высадки дивизий был определен район Ликата, задачей — соединение с 1-й дивизией и оборона фланга высаженных войск [\[372\]](#).

1-я и 45-я американские дивизии объединялись во 2-й армейский корпус.

Отряд управления состоял из командования и штаба 7-й американской армии и западного оперативного соединения, группы флагманского корабля «Монровия» и эскадренного миноносца «Мак-Ленехен», эскортной группы из 9 эскадренных миноносцев, группы охранения из эскадренного миноносца и 17 торпедных катеров, демонстративной группы из 8 спасательных судов и торпедных катеров, группы из 3 минных заградителей и плавучего резерва в составе одного усиленного пехотного полка, группы танковой дивизии, 6 танкодесантных барж, 27 пехотнодесантных судов и 6 транспортных судов [\[373\]](#).

В состав Западного оперативного соединения были включены 8-я («Филадельфия», «Саванна» и «Бойз») и 13-я («Бирмингем» и «Бруклин») дивизии крейсеров, монитор «Аберкромби». Во время движения десантных отрядов вдоль африканского побережья крейсерам предстояло действовать в качестве сил прикрытия, а перед высадкой и в ходе ее — выполнять задачи корабельной артиллерийской поддержки, при этом «Филадельфия» — 45-й дивизии, «Саванна» и «Бойз» — 1-й дивизии, «Бирмингем» и «Бруклин» — 3-й дивизии. По окончании высадки крейсера по мере надобности должны были поддержать огнем высаженные войска. Минные заградители предназначались для постановки минного заграждения вокруг района якорной стоянки транспортов в б. Гела.

Поскольку 13 пунктов посадки десанта находились на различном удалении от района высадки (200–2000 миль), а высадка войск на всех участках должна была произойти

одновременно, всем десантным отрядам надлежало подходить к контрольному району с небольшими интервалами в определенные сроки. Для англичан таким районом был избран район вблизи о. Мальта, для американцев — у о. Гоцо. Ввиду разнородности десантных кораблей по водоизмещению и скорости хода десантные отряды были подразделены на несколько конвоев, следовавших [306] самостоятельно с расчетом одновременного прихода к своим участкам высадки.

Определенное время начала высадки морских десантов — 2 часа 45 мин. 10 июля — не вполне отвечало интересам морской части операции: 9 июля солнце заходило в 21 час 33 мин., а луна восходила в 0 час. 21 мин. 10 июля, следовательно, транспорты подходили к своим участкам и приступали к пересадке людей на высадочные средства при лунном свете. Но выбор этого времени определялся интересами воздушных десантов, назначенных на 0 час. 10 июля. При этом считалось, что от подавления ими сопротивления береговых батарей и аэродромов зависел успех всей операции. Кроме того, союзникам, переоценившим воздушные силы противника, не хватало истребителей для достаточно сильного прикрытия высадки в светлое время. Что же касается авианосной авиации, то ее намечалось использовать только для прикрытия действий на море. По этим причинам занять пляжи для высадки главных сил десанта предполагалось до рассвета.

Днем десантные отряды следовали в 40-мильной полосе вдоль африканского берега, где ПВО их осуществляли истребители, развернутые на многочисленных аэродромах. Однако наибольшее количество истребителей было сосредоточено на аэродромах Мальты, Пантеллерии и Лампедузы. Они прикрывали десантные отряды в средней части Средиземного моря, а также высадку десанта.

Противолодочная оборона десантных отрядов в море являлась задачей береговой авиации и многочисленных кораблей охранения, входивших в состав отрядов.

Обеспечение операции

Оперативная разведка на театре велась систематически, и обстановка на суше и море была достаточно хорошо известна англо-американскому командованию. Кроме того, на подходах к неприятельским военно-морским базам постоянно находились английские подводные лодки с главной задачей доносить о выходе в море итальянских больших надводных кораблей. Поскольку основная угроза морской части операции усматривалась в авиации и подводных лодках противника, в ходе подготовки операции были нанесены удары с воздуха по итальянским аэродромам и военно-морским базам и портам Специя, Неаполь, Ливорно, Мессина и др. Эти удары особенно усилились с 29 июня, когда бомбардировщики типа «Веллингтон» произвели массированный валет на Мессину. 4 июля такой же налет на аэродромы Сицилии и Сардинии осуществила авиация, базировавшаяся в северо-западной части Африки. 7 июля бомбардировке подверглись Катанья и Мессина. В следующую ночь — Палермо. Результаты воздушных ударов, которые наносились систематически в течение последних 5–6 суток до высадки, были значительны. Нарушилась связь между о. Сицилия и материком, [307] временно прекратилось движение судов в Мессинском проливе, важнейшие итальянские военно-морские базы и аэродромы получили значительные повреждения. Работа портов, через которые с материка на Сицилию могли следовать подкрепления, была в значительной мере нарушена, ухудшилось снабжение войск и населения на острове, тем более что часть запасов была уничтожена. Германская авиация оказалась вынужденной перебазироваться на материковые аэродромы Италии {374}.

Чтобы не допустить нападения на десантные отряды в море итальянских больших надводных кораблей и прикрыть от них высадку десанта, в Ионическом море была развернута эскадра в составе линкоров «Кинг Джордж V», «Хоу», «Родней» и «Нельсон», авианосцев «Илластриес» и «Формидебл», крейсеров «Орора», «Пинелопи», «Сириус», «Дидо» и 18 эсминцев, а к западу от Сицилии — эскадра, состоявшая из 2 линкоров типа «Куин Элизабет», крейсеров «Сцилла» и «Карибдис», 6 эсминцев. Первая из этих английских эскадр прикрывала десантные отряды со стороны военно-морской базы Таранто и Мессинского пролива, вторая (одновременно она защищала северный фланг 8-й армии) — со стороны Специи.

Все эти мероприятия обеспечивали выполнение операции в целом. Кроме того, на подходах ко всем участкам высадки разворачивались в качестве ориентиров 7 английских подводных лодок. Высадка морского десанта обеспечивалась также двумя воздушными десантами и, наконец, всеми мероприятиями, направленными на создание оперативной внезапности высадки.

В целях маскировки района высадки и времени начала операции подготовка десанта и посадка войск на суда проводилась с многочисленных пунктов. Встречное движение отрядов Восточного и Западного оперативных соединений должно было создать у противника впечатление обычных перевозок, а поворот на север — иллюзию движения в сторону Сардинии. Наконец, налеты авиации на многочисленные порты и аэродромы противника отвлекали его внимание от действительного района высадки.

Ход операции

Переход десантных отрядов был выполнен в соответствии с планом. В полдень накануне дня высадки, когда десантные отряды шли в направлении к контрольному району, метеорологические условия начали ухудшаться, и в 16 час. 30 мин. западный ветер достиг 6–7 баллов. Это обстоятельство могло задержать движение отрядов и стать помехой для высадки войск, особенно американских, высаживавшихся на наветренном побережье. Эйзенхауэр и командующий союзным флотом Кеннингхэм были [308] склонны отменить высадку. Однако с наступлением темноты ветер стих, и отряды, потерявшие время, наверстали его за счет некоторого сокращения маршрутов.

Однако сильный ветер сказался на воздушных десантах. Англичане рано отцепили планеры от буксировавших их самолетов, вследствие чего из 137 планеров 69 упали в море, 56 приземлились далеко от намеченных районов и только 12 сели в заданном районе {375}. Американские транспортные самолеты, появившиеся во время отражения вражеских бомбардировщиков, пролетели через расположение своих десантных отрядов, попали в зону зенитного огня кораблей, и многие из них были сбиты. Некоторые транспортные самолеты уничтожила береговая зенитная артиллерия противника. Парашютный десант оказался разбросанным по побережью и большого содействия высадке морского десанта не оказал. Таким образом, оба воздушных десанта, на которые возлагались столь ответственные задачи, оказались неудачными. Американский автор Д. Гейвин в поисках оправдания неудачных действий союзных войск приводит утверждение плененного на Сицилии гитлеровского генерала Штудента, будто воздушный десант отрезал от берега германскую танковую дивизию, которая в противном случае сбросила бы морской десант союзников в море {376}. Но известно, что Штудент, будучи генералом парашютных войск и энтузиастом своего дела, сам искал объяснения причин поражения фашистских войск на Сицилии.

Высадка морского десанта началась точно по плану, кроме участка 45-й американской дивизии, где она запоздала на час. В 2 часа 55 мин. в темноте столкнулись и получили повреждения американские миноносцы поддержки «Суонсон» и «Роу». Воздушные атаки противника начались в 4 часа 30 мин. и продолжались с большой интенсивностью в течение всего дня. Бомбардировщики подходили на небольшой высоте со стороны гор, поэтому их подход было трудно установить радаром. Истребительное прикрытие появилось только около 5 час. 15 мин. К этому времени союзники лишились американского миноносца «Мэддокс» и тральщика.

С рассветом корабли артиллерийской поддержки открыли огонь по береговым батареям противника и другим заранее намеченным целям. Итальянские войска оказали весьма слабое сопротивление, и части 8-й армии высадились почти беспрепятственно. В американском секторе высадка вначале не встречала большого сопротивления, но около 10 час. в район Джела подошли германские танковые части и итальянская моторизованная дивизия, и обстановка здесь сложилась настолько [310] неблагоприятной для десанта, что в отдельных пунктах высаженные части были вынуждены вернуться на корабли. Тогда крейсера перенесли огонь по танкам, многих уничтожили прямыми попаданиями, а часть вывели из строя. Огонь крейсеров корректировали самолеты ближней разведки и отряды корректировщиков, высаженные с первыми бросками десанта. Немало самолетов-корректировщиков было сбито противником.

Не добившись успеха в этом секторе, германские танки направились на восток, на участок 8-й армии. В наиболее напряженный период на участке Джела с берега потребовали высадки плавающего резерва. Командующий 7-й американской армией генерал Паттон, находившийся на флагманском корабле Западного-оперативного соединения, отдал соответствующие приказания, минуя командира соединения. Игнорирование прав адмирала, отвечающего за высадку, и последовавшее выяснение ошибки в управлении силами привело к тому, что резервные войска были высажены с запозданием на час.

Несмотря на потери в десантных кораблях и транспортах от атак авиации противника, союзники в течение двух суток высадили 80 тыс. человек и 300 танков. В первый же день были заняты Сиракузы, Джела, Ликата и прилегающие к ним аэродромы, с которых через два дня после высадки начала действовать истребительная авиация, перебазируемая с Мальты и Пантеллерии.

В первый день высадки якорные стоянки кораблей в американском секторе были прикрыты минными заграждениями, а в английском — патрулированием двух рядов кораблей ПЛО (последние ходили по дуге радиусом 7 миль ночью и 12 миль днем). Попытки подводных лодок противника проникнуть к местам стоянок транспортов окончились неудачей.

Судьба Сицилии была решена. Командование войск оси упустило возможность решительных контратак, а захват союзниками в плен 6 тыс. солдат свидетельствовал о полной небоеспособности итальянских войск. В этой обстановке фашистское командование, чтобы выиграть время, решило вести лишь оборонительные бои на двух рубежах в северо-восточной части острова — на путях к Мессине.

Части 8-й армии продолжали наступление на Аугусту, поддерживаемые авиацией и огнем корабельной артиллерии. 12 июля крейсера и монитор «Эребес» обстреляли Аугусту, линкоры «Хоу» и «Кинг Джордж V» — Трапани, крейсера «Сириус» и «Дидо» — порт Марсала. Через два дня англичане заняли Аугусту и начали развивать наступление на Катанью. 17 июля этот порт обстрелял линкор «Уорспайт». Из мониторов, канонерских

лодок и малых кораблей был сформирован отряд сопровождения, систематически поддерживавший наступление войск. В огневом содействии сухопутным частям принимали также участие крейсера и эсминцы. Части 8-й [311] армии, наступавшие в глубь острова, дошли до Лентини и при содействии парашютного десанта {377} начали продвигаться дальше.

Первые серьезные контрудары немецко-фашистские части нанесли между Аугустой и Катаньей. Их танкам удалось ворваться в Аугусту, откуда их выбили. К этому времени фашистские войска были усилены доставленными из Италии через Мессинский пролив одной моторизованной дивизией и двумя бригадами парашютистов. Медленное продвижение английских войск на обоих направлениях 20 июля было приостановлено. Поскольку фашистское командование сосредоточило свои силы здесь, американцы могли без особых препятствий развивать наступление. 16 июля при поддержке крейсеров «Филадельфия», «Бирмингем» и английского монитора «Аберкромби» они заняли Агридженто. Одновременно главные силы 7-й армии наступали в северном направлении, сближаясь с канадцами, находившимися на левом фланге 8-й армии. 20 июля, заняв Энну, союзники стали контролировать важнейшие пути в центральной части острова. Через два дня американская танковая колонна заняла Палермо, а затем и другие пункты северо-западной части Сицилии. Продвижение американцев поддерживали крейсера и эсминцы 8-й дивизии, а при наступлении на Палермо — авиация, подвергшая порт нескольким бомбардировкам. С захватом этой военно-морской базы союзники получили возможность ремонтировать свои корабли. Овладение несколькими аэродромами в районе Палермо, которые располагались в 175 милях от Неаполя и в 295 милях от Рима, значительно облегчало дальнейшие действия союзников против итальянского континента {378}.

Немалую роль в продвижении войск по прибрежным путям сыграли десантные суда. Охраняемые боевыми кораблями, они пользовались для перевозки войск, артиллерии, автотранспорта и другой тяжелой техники в обход взорванных противником туннелей и мостов. Они подвозили войскам боезапасы, горючее и продовольствие, освобождая от этой задачи сухопутный транспорт. Наконец, с них высаживались небольшие десанты в тыл неприятельским войскам.

После усиления 8-й армии пехотной дивизией, доставленной из Туниса. 7-я и 8-я армии возобновили наступление, обошли с двух сторон гору Этна и создали угрозу Мессине. Германские танковые и моторизованные части отошли к Мессинскому проливу и, противодействуя англо-американской авиации, переправились на континент. Переправа продолжалась 10 суток, с моря гитлеровцам никто не противодействовал. [312]

17 августа, когда была занята Мессина, англо-американские войска овладели и всеми сицилийскими аэродромами. Операции на Сицилии закончились на 39-е сутки после их начала. Англичане и канадцы потеряли убитыми около 12 тыс., американцы — около 7,5 тыс. человек. Общий тоннаж уничтоженных в море судов достиг примерно 85 тыс. т. Фашистские войска потеряли убитыми и ранеными около 30 тыс., пленными — 134 тыс. человек (главным образом итальянцев), 260 танков, 500 орудий и несколько сот самолетов.

Занятие Сицилии открывало союзникам путь на континент, что не могло не понимать командование стран оси, тем более что еще после поражения в Тунисе в руки германской разведки попали маскировочные «документальные» сведения о предполагавшейся высадке англо-американского десанта на Сардинию или Пелопоннес {379}. В то время Кессельринг и Дениц считали более вероятным вторжение на Сицилию и требовали от итальянского командования срочного усиления обороны Сицилии и Сардинии.

Итальянский флот был до известной степени обеспечен топливом, однако главное командование 10 июля одобрило предложение командующего флотом об отказе от использования линкоров, поскольку на 25-часовом переходе от Специи до района Сицилии нельзя было обеспечить им достаточно сильное истребительное прикрытие. Вместе с тем относительная слабость фашистских ВВС, связанных к тому же с решением задач на суше, предопределила небольшие результаты их действий по морским объектам. Не имели успеха и итальянские подводные лодки, из которых 7 были потоплены силами ПЛО союзников. Единственный выход в море 7 августа 2 крейсеров типа «Гарибальди» в охранении миноносцев в район Палермо не дал результатов, так как, обнаружив шедшие навстречу крейсера «Филадельфия» и «Саванна» с эсминцами, они отошли без боя. Следует также отметить, что фашистская оперативная разведка не заметила развертывания в море англо-американских десантных отрядов.

Выводы

Сицилийская десантная операция была первой десантной операцией крупного масштаба, выполненной с массовым применением новых специальных десантных судов различных размеров и назначений, позволявших перевозить десант без перегрузки «от берега до берега». Организационными особенностями этой операции являлись: посадка десанта во многих удаленных один от другого пунктах, перевозка части войск из США и Англии; движение десантных отрядов в нескольких направлениях, согласованное по маршрутам и времени, контролируемое в определенном районе моря (о. Гоцо). Англо-американское командование при [313] разработке операции учло опыт высадки войск в Северной Африке.

Сама десантная операция и действия высаженных войск на суше закончились успешно, и притом сравнительно с небольшими потерями. Однако такой результат был достигнут не только и не столько благодаря высокому искусству союзников, сколько вследствие огромного их преимущества по всем видам вооруженных сил. Англо-американские войска имели подавляющее превосходство в количественном отношении над немцами и в качественном над итальянцами. Тем не менее решение задач на суше потребовало продолжительного времени (39 суток), что следует отнести за счет недостаточно энергичных действий союзных войск, которые не столько уничтожали силы противника, сколько оттесняли их в северо-восточную часть острова и в конечном счете не сумели воспрепятствовать переброске германских частей на континент. Энергичные действия в Мессинском проливе могли бы создать угрозу окружения и изоляции фашистских войск на острове, ускорить захват Сицилии и ликвидацию сил противника.

Англо-американская авиация господствовала в воздухе. Это господство прежде всего обуславливалось невозможностью для стран оси усилить свою авиацию в связи с резко ухудшившимся положением немецко-фашистских войск на советско-германском фронте, наличием развернутой системы аэродромного базирования на Мальте, Пантеллерии и в Северной Африке, подавлением неприятельской авиации на аэродромах и захватом ряда сицилийских авиабаз в первые дни операции.

Союзники имели преимущество и на море. Оно определялось превосходством английского флота над итальянским и было достигнуто (при полной пассивности итальянского флота) развертыванием эскадр прикрытия, организацией противолодочной обороны десантных отрядов в море и якорных стоянок транспортов.

Развертывание англо-американских сил на море и высадка десанта протекали сравнительно легко. Несомненно, итальянский флот мог короткими ударами помешать

развертыванию десантных отрядов, нанести им потери, сорвать сроки развертывания, а следовательно, и дезорганизовать высадку. Итальянские корабли, а в некоторых случаях и авиация могли мешать подвозу морем пополнений и снабжения высаженным войскам; совместно они могли также осуществить глубокую противодесантную оборону. Но ничего этого сделано не было, Кроме неудачных попыток действий подводных лодок.

Сицилийская операция продемонстрировала большую роль огневого содействия кораблей при высадке десанта и при его продвижении в глубь территории. Однако поддержка с моря была возможна ввиду того, что у противника отсутствовала дальнобойная береговая артиллерия, а господство в воздухе [314] было на стороне нападающих. После потопления японскими пикирующими бомбардировщиками в 1941 г. у берегов Малайи английского линкора «Принс оф Уэлс» и линейного крейсера «Рипалс» сложилось мнение, что большим боевым кораблям рискованно находиться в пределах действия береговой авиации без надежного истребительного прикрытия. Итальянские корабли не решались появляться в тех районах, где действовала англо-американская авиация, в то время как корабли союзников безнаказанно подходили к берегам противника. Они продолжали оказывать поддержку сухопутным войскам, обстреливая порты и пути на направлениях продвижения своих войск, обеспечивали высадки десантов в ближайшие тылы противника.

Главные силы итальянского флота еще в первой мировой войне вели себя довольно пассивно, имея в пределах Адриатического моря более слабого противника — австро-венгерский флот. Они уклонялись от боевых столкновений с англичанами и в ходе второй мировой войны. Принцип сохранения главных сил полностью противоречил необходимости их использования для решения важных текущих задач. Так было и в Сицилийской операции.

Ночная высадка десанта, обеспечиваемая у берега ориентирами, в данном случае английскими подводными лодками, нашла применение и в Сицилийской операции. Имея значительные выгоды в смысле внезапности, ночная высадка в этом случае определялась интересами воздушных десантов, так как последние должны были подавить сопротивление обороны противника, которую англо-американское командование явно переоценивало. Как показали события, неудача воздушных десантов существенно не повлияла на ход высадки морского десанта.

Принципиально правильная организация объединения военно-воздушных сил под единым командованием приводила в некоторых случаях к неблагоприятным результатам вследствие недоработанного взаимодействия с другими видами вооруженных сил.

В целом опыт Сицилийской десантной операции, несмотря на то что отдельные ее элементы заслуживают внимания, все же весьма условен, учитывая крайне слабое сопротивление противника.

В 1943 г. внутреннее положение в Италии было очень тяжелым. Армия терпела одно поражение за другим и несла огромные потери. Не имел никаких успехов и флот. Большая часть торгового флота была потоплена. Предприятия тяжелой промышленности с осени 1942 г. подвергались систематическим налетам англо-американской авиации. Недостаток в зенитной артиллерии не позволял организовать сильную противовоздушную оборону. Порты Южной Италии и железнодорожная [315] сеть были сильно повреждены. Нарушилось снабжение населения. В стране распоряжались гитлеровские ставленники. Вторжение союзников на Сицилию угрожало итальянскому континенту. В стране нарастало недовольство режимом Муссолини. Среди итальянских военных руководителей

появилась тенденция к капитуляции, нежелание нести тяготы войны в интересах Гитлера. Фашистская Германия, терпевшая одно поражение за другим на советско-германском фронте, не могла помочь своему союзнику ни сухопутными войсками, ни авиацией. 25 июля Муссолини был свергнут и заключен в тюрьму, а пришедшее ему на смену правительство Бадольо заявило, что Италия будет продолжать войну на стороне гитлеровской Германии.

К этому времени итальянская армия состояла из 82 дивизий, в том числе 3 бронетанковых и моторизованных, и 8 бригад. Большая часть их находилась за пределами страны. Снабжение армии оружием и боеприпасами, обученность ее личного состава находились на низком уровне. Флот насчитывал 6 линкоров, 10 крейсеров, 71 эсминец и миноносец и около 100 подводных лодок. Периодически он испытывал недостаток в топливе. Воздушные силы в июле 1943 г. насчитывали около 1000 самолетов, из которых около 700 находились в Италии (часть была потеряна в Сицилийской операции), а остальные на Балканском полуострове и островах Эгейского моря. В Италии находились 17 германских дивизий, в том числе 7 бронетанковых или моторизованных, 600 самолетов (из них 240 бомбардировщиков и 220 истребителей); в Средиземном море немцы имели около 20 подводных лодок, торпедные катера и малые корабли.

Высадка англо-американских войск в Италии Тайное перемирие с Италией

В августе 1943 г. конференция глав правительств и начальников генеральных штабов США и Англии в Квебеке приняла решение осуществить вторжение на континент Италии (операция «Аваланш»), а также начать подготовку к высадке десанта в Южной Франции (операция «Энвил») для захвата плацдарма в районе Тулона и Марселя.

Заявление правительства Бадольо о продолжении Италией войны на стороне фашистской Германии явилось отчасти маневром с целью пресечь попытки гитлеровских войск занять всю страну в связи с возможной ее капитуляцией. С первых дней прихода к власти Бадольо искал пути для заключения перемирия с США и Англией. В результате тайных от гитлеровцев переговоров в Лиссабоне 3 августа оно было подписано. [316]

По взаимному соглашению обеих сторон заявление о перемирии в печати не публиковалось. Италия обязывалась предоставить в распоряжение союзников Корсику, Сардинию и всю территорию континентальной части страны для создания баз, которые будут использованы в последующих военных действиях против Германии. Флот (в том числе и торговый) и авиация подлежали передаче союзникам. Кроме того, итальянцы обязывались обеспечить доступ англо-американских войск во все порты и на аэродромы, в том числе и занятые немцами, причем итальянские войска должны были охранять их до подхода союзных частей.

Несмотря на принятые меры скрытности, гитлеровская верхушка в середине августа узнала из перехваченных радиogramм о связи Бадольо с англо-американскими властями и приняла решение в случае вторжения союзных войск в Италию вести борьбу с ними даже при капитуляции последней. Затянувшиеся боевые действия на Сицилии позволили гитлеровцам выиграть время для развертывания своих сил.

Высадка десанта на юге Италии

План «Аваланш» первоначально предусматривал одновременное вторжение англо-американских войск на юге и в центральной части Италии. Мотивируя тем, что часть

десантных судов была занята на Сицилии, а часть находилась в ремонте, англо-американское командование отказалось от этого решения, остановившись на последовательной высадке десантов. Между тем одновременное вторжение на побережье Калабрии и в центральной части Италии могло изолировать немецко-фашистские войска, находившиеся на юге Апеннинского полуострова, принудить их к капитуляции. Однако быстрое окончание военных действий в Италии не отвечало намерениям союзников, так как в этом случае устранялся бы повод к откладыванию срока открытия второго фронта в Европе. Кроме того, высадка в Северной Италии влекла за собой боевое соприкосновение с гитлеровскими частями, что также не входило в планы союзников. Наконец, американское командование не решалось производить десантную операцию без надежного прикрытия с воздуха, поэтому для высадки было избрано южное побережье, а не район Рима и севернее его.

Со своей стороны верховное германское командование понимало, что устранение от власти Муссолини рано или поздно повлечет за собой выход Италии из войны. Оно отклонило просьбу итальянских властей о введении значительных сил в южную часть Апеннинского полуострова, опасаясь расчленения своих войск, и развернуло их двумя группами: одну — в Северной, другую — в Центральной и Южной Италии. Кроме того, в Италию было спешно переброшено несколько дивизий из Франции и других оккупированных стран Западной Европы. Военно-морская база Специя оставалась в руках итальянцев, [317] которые по требованию англо-американского командования организовали глубокую оборону ее с суши.

3 сентября 4 английские дивизии 8-й армии были перевезены через Мессинский пролив и при поддержке артиллерии, ведшей огонь с побережья Сицилии, и большого количества самолетов высажены севернее Реджо-ди-Калабрия. Высадке предшествовал обстрел неприятельских позиций в Реджо-ди-Калабрия: 31 августа линкорами «Нельсон» и «Родней», 2 сентября — линкорами «Уорспайт» и «Вэлиант». Поддерживали высадку крейсера «Орион» и «Моришиес», мониторы «Аберкромби», «Робертс» и «Эребес», эсминцы и канонерские лодки, прикрываемые истребителями.

Германская разведка, наблюдая сосредоточение большого количества десантных судов в Мессине, понимала, что союзники готовят вторжение. Так как не допустить высадку не представлялось возможным, гитлеровским войскам была поставлена задача всемерно задерживать продвижение англоамериканских войск в глубь страны.

Итальянские войска не оказывали сопротивления союзникам. На следующий день английские части вошли в соприкосновение с германской моторизованной, а потом и с танковой дивизиями. В результате завязавшихся боев, а также неблагоприятных условий местности и сильно поврежденных путей наступление англичан развивалось медленно.

Объявление о перемирии с Италией

Вечером 8 сентября англо-американское командование объявило по радио о заключении перемирия с Италией. Итальянское правительство приказало своим вооруженным силам прекратить боевые действия против англо-американских войск, но «отражать любое нападение независимо от того, с какой стороны оно последует» ^[380]. Иными словами, итальянским частям предписывалось оказывать сопротивление немцам, если они предпримут попытки разоружить их. В ответ на это гитлеровское командование ввело в действие заранее разработанный план «Аксис» по разоружению итальянской армии. В районах, контролируемых гитлеровскими войсками, итальянские части были разоружены в кратчайший срок, но в районе Рима они оказывали сопротивление в течение двух суток.

Король и правительство Бадольо бежали в Бриндизи, и гитлеровцы заняли Рим. 12 сентября при помощи немецко-фашистских парашютистов из заключения был освобожден Муссолини, и 18 сентября на контролируемой немцами территории Италии он объявил о создании итальянского государства фашистско-республиканского типа. В Италии образовалось два правительства. 13 октября правительство Бадольо объявило о состоянии войны с Германией. [318]

Высадка союзников в Таранто и Салерно

Утром 9 сентября английская воздушно-десантная дивизия была высажена в районе Таранто, оборонявшегося, как уже говорилось, только итальянскими войсками. Части германской парашютной дивизии располагались за пределами порта. Итальянский флот к этому времени уже покинул базу, направляясь по условиям перемирия на Мальту. Заняв Таранто, английские войска, несмотря на слабое сопротивление врага, медленно продвигались вперед; 12 сентября они заняли Бриндизи и продолжали наступление на Бари.

9 же сентября части 6-го американского и 10-го английского корпусов с пятью батальонами английской и американской морской пехоты начали высадку в зал. Салерно. Ближайшей целью высадки было занятие Неаполя для организации снабжения через его порт союзных войск в Италии. В последующем совместно с английскими войсками, продвигавшимися из Калабрии, эти части должны были очистить южную и центральную части Италии от гитлеровских войск.

Согласно плану англичанам предстояло высадиться в северной части залива, у Вьет-три Суль Маре, американцам — в южной части, у Майори, главным силам десанта — к югу от Салерно. Общая ширина фронта высадки составляла около 30 км.

В ночь на 8 сентября в море вышли десантные отряды для высадки в зал. Салерно. Посадка частей 10-го английского корпуса и двух батальонов морской пехоты была произведена в Бизерте и в Триполи, откуда десантные отряды, насчитывавшие 282 десантных корабля различных типов, двигались самостоятельно и соединялись приблизительно в 100 милях от района высадки. 6-й американский корпус и три батальона морской пехоты следовали из Орана и Палермо, их десантные отряды, состоявшие из 18 транспортов и 72 десантных кораблей, соединялись приблизительно в 110 милях от района высадки. Всего в операции было занято около 600 кораблей и судов, в том числе 230 боевых кораблей различных классов.

Англо-американским войскам противостояла 10-я германская армия. Немецкая авиация в Италии насчитывала не более 350 самолетов, но английская разведка преувеличивала воздушные силы противника, считая, что он имеет здесь до 555 боевых самолетов [\[381\]](#).

Салерно находился почти на пределе радиуса действия истребителей, базировавшихся на аэродромы Сицилии. Истребители типа «Спитфайр» могли оставаться над районом высадки только 20 минут, типа «Лайтнинг» — час. Так как план [319] предусматривал непрерывное истребительное прикрытие высадки 40 самолетами, решить эту задачу только береговой авиацией не представлялось возможным. Поэтому было сформировано соединение кораблей воздушного прикрытия из английских эскортных авианосцев «Юникорн», «Хантер», «Аттэкер», «Стокер» и «Бэтлер», 3 крейсеров и 10 эсминцев. Отряд из 3 английских и 2 французских крейсеров и отряд из 3 американских крейсеров должны были содействовать артогнем высадке войск и их действиям на берегу. В задачу третьего соединения боевых кораблей (линкоры «Нельсон», «Родней», «Вэлиант», «Хоу»,

«Кинг Джордж V», авианосцы «Илластриес» и «Формидебл» и 23 эсминца) входило прикрытие десантных сил в случае появления итальянского флота. Вскоре корабли этого соединения, за исключением «Нельсона», оставленного для огневой поддержки десанта, были отозваны для сопровождения итальянских кораблей, направлявшихся по условиям перемирия на Мальту, и для поддержания оккупации Таранто.

В ночь на 9 сентября германские самолеты-разведчики обнаружили десантные отряды в Тирренском море на параллели Салерно. Последовавший затем налет бомбардировщиков не причинил союзникам значительных потерь, однако внезапность высадки была утеряна, и это позволило немцам развернуть силы и средства обороны.

Сразу после полуночи англо-американская авиация бомбардировала неприятельские позиции в зал. Салерно, а около 2 час. 9 сентября огонь по береговым батареям открыли корабли артиллерийской поддержки. Первый эшелон американских войск начал высадку в Майори в 3 часа, не встречая сопротивления. У Вьет-три, где располагались береговые батареи, противодействие высадке хотя и было оказано, но она все же прошла успешно. Главные силы десанта начали высадку в 4 часа. Гитлеровцы оказали им сильное сопротивление огнем многочисленных береговых батарей и пулеметных гнезд. Вскоре на берегу появились танки. В течение дня корабли огневой поддержки вели огонь по 132 различным объектам противника, но, хотя десантные войска захватили пляж, занять плацдарм удалось только к вечеру 9 сентября. Высадка закончилась на следующий день. 10 и 11 сентября на берегу продолжались ожесточенные бои; в ночь на 12-е немцы предприняли ряд сильных контратак и 13 сентября едва не сбросили десант в море. Корабли огневой поддержки все эти дни вели огонь по войскам противника, прикрываемые днем истребителями с авианосцев, а ночью самолетами «Бофайтер» с аэродромов Сицилии^[382]. Чтобы облегчить организацию воздушного прикрытия, [320] план операции предусматривал захват близлежащего аэродрома Монте-Корвино, но задержавшееся наступление англо-американских войск не позволило это осуществить.

Положение англо-американских войск оставалось критическим до 16 сентября, когда к Салерно подошли линкоры «Вэлиант» и «Уорспайт» и открыли огонь по берегу. Одновременно начались массированные налеты авиации на позиции немецко-фашистских войск, а в районы узлов путей был высажен американский воздушный десант из двух полков с приданными им двумя ротами^[383]. Прибыли также подкрепления с Сицилии из состава английской армии. В разгар боев у Салерно англо-американская авиация сделала около 2500 самолето-вылетов и сбросила около 1400 т бомб.

17 сентября англо-американские войска заняли Монте-Корвино, лишив тем самым противника этого аэродрома. 27 сентября наступавшие из Калабрии части 8-й армии овладели крупной авиабазой Фоджо, что облегчило действия союзной авиации.

Передовые части 8-й английской армии соединились с войсками, высаженными в Салерно. Однако только 3 октября с помощью итальянских партизан они смогли занять Неаполь и оттеснить немецко-фашистские войска на запад, на линию вдоль р. Вольтурно. В середине октября эта линия была прорвана, и немцы отошли на другие позиции. При отступлении из Неаполя они взорвали портовые сооружения, затопили в порту около 50 различных судов. Потребовалось значительное время для приведения порта в состояние, пригодное для перевозок снабжения англо-американским войскам.

В ходе борьбы за плацдарм у Салерно немецко-фашистская авиация действовала и на морском направлении. Линкор «Уорспайт» получил повреждения от двух радиоуправляемых планирующих бомб, что вывело его из строя на продолжительное

время. Были потоплены несколько небольших кораблей, в том числе госпитальное судно «Ньюфаундленд». На mine подрывался английский монитор «Аберкромби»^[384].

Десантная операция в Салерно по средствам и методам ее выполнения имеет много общих черт с Сицилийской операцией: те же десантные средства, те же приемы поддержки и прикрытия с моря. Отличительной ее чертой является применение авианосной авиации для воздушного прикрытия. Так же как и Сицилийская операция, она выполнялась «классическими» методами. Как и на Сицилии, войска действовали на суше крайне медленно, несмотря на большое преимущество в силах. [321]

И если на Сицилии наблюдалась переоценка средств обороны противника, то здесь — явная их недооценка, что и явилось причиной затруднений при высадке главных сил десанта и при их действиях в первые дня после высадки. Линкоры, которые должны были осуществлять огневое содействие, подошли к району высадки лишь 16 сентября. Запоздалым было и массированное содействие авиации. Крупная ошибка англо-американского командования заключалась в том, что между высадкой на юге Италии и высадкой в Салерно был недостаточный интервал времени, в результате чего войска южной группы не могли своевременно поддержать высадку в Салерно. Поспешность с высадкой в Салерно можно объяснить опасением, что противник сосредоточит войска и усилит оборону.

Что же касается гитлеровского командования, то оно, ставя своей задачей сбросить англо-американский десант в море, было близко к ее осуществлению, недостаток в воздушных силах явился главной причиной поражения немцев. Партизанское движение итальянского народа в это время еще только разворачивалось и потому большого урона немецко-фашистским войскам нанести не могло.

Высадка в Салерно едва не окончилась поражением союзных войск. Решающую роль в обеспечении успеха операции сыграли авиация и огневое содействие кораблей.

Капитуляция итальянского флота

Еще в конце июля 1943 г. немецко-фашистское командование разработало план захвата итальянского флота (в плане «Аксис») при помощи части его личного состава, принадлежавшей к фашистской партии. План предусматривал, что германские подводные лодки, находясь на подходах к итальянским военно-морским базам, будут топить всякий корабль, пытающийся выйти в море без разрешения германского командования. Однако в дальнейшем из Рима поступило сообщение о том, что в связи с падением Муссолини настроения в итальянском флоте явно антифашистские; захват кораблей в этой обстановке потребует значительных сил, а дежурство подводных лодок на подходах к базам может даже помешать выполнению плана. Таким образом, план «Аксис» отпал, так же как и намерения немцев захватить с суши базу Специя.

8 сентября новый командующий флотом адмирал Бергамини объявил руководящему составу о решении следовать на Мальту. Из Специи беспрепятственно вышли линкоры «Италия», «Витторио Венето» и «Рома», 6 крейсеров, 10 эсминцев и 5 миноносцев. В 15 час. 10 мин. западнее Сардинии соединение подверглось атакам германских пикирующих бомбардировщиков, которые безрезультатно сбросили бомбы с высоты 5000–6000 м. Корабли, не имевшие истребительного прикрытия, [322] открыли огонь из зенитных орудий и увеличили ход до 22 узл. Через 20 минут появилось еще около 10 немецких самолетов, каждый из которых нес 2 бомбы. Атакуя поодиночке, они добились попадания в линкоры «Италия» и «Рома», и последний затонул с большей частью экипажа^[385].

Крейсер «Реголо», эсминцы «Фучильере», «Карабиньере» и миноносец «Орса», доставившие в Порт-Маон спасенных людей с «Ромы», интернировали испанцы, а миноносцы «Пегасо» и «Импетьюозо» затопили свои экипажи. Остальные корабли, в том числе поврежденная «Италия», прибыли на Мальту.

Одновременно из Таранто на Мальту вышли линкоры «Андреа Дориа» (флаг контр-адмирала Да-Зара) и «Кайо Дуилио», 2 крейсера и миноносцы. Линкору «Джулио Чезаре» и авиатранспорту «Джузеппе Миралья», вышедшим из Триеста, несмотря на атаки германской авиации, удалось пройти все Адриатическое море; 13 сентября они прибыли на Мальту. Остальные корабли итальянского флота пришли туда же соединениями или поодиночке, причем от ударов береговой артиллерии в пр. Бонифаччо, от подводных лодок, авиации и на минах погибло 14 малых кораблей. Всего на Мальту прибыло: 5 линкоров, 8 крейсеров, 7 эсминцев, 24 миноносца, 40 подводных лодок, 19 корветов, 32 торпедных катера, авиатранспорт, 3 тральщика, вспомогательные корабли и около 100 торговых судов общим тоннажем 170 тыс. т [\[386\]](#).

Занятие Сардинии и Корсики

В связи с выходом Италии из войны гитлеровцы немедленно эвакуировали свои войска с Сардинии, перебросив их на Корсику. 17 сентября в Кальяри высадился американский десант: Сардиния с ее четырьмя аэродромами и двумя базами гидроавиации была оккупирована. Воздушное прикрытие сил, действовавших в Тирренском море и в западной части Средиземного, значительно облегчилось.

На Корсике находилось около 40 тыс. итальянских и 12 тыс. германских войск. В ночь на 14 сентября, а затем и на 17 сентября в Аяччо высадились войска Сражающейся Франции, которые с помощью участников движения Сопротивления («маки») и итальянцев быстро овладели западной частью острова. К концу сентября в руках оккупантов оставалась только Бастия, но и отсюда они начали отходить морем в Ливорно и на о. Эльба; 4 октября Бастия была занята французами. Действия на Корсике поддерживало с моря французское соединение — крейсера «Монкальм» и «Жанна д'Арк», эсминцы «Фантаск» и «Терибль», подводные лодки «Касабьянка», «Перль», «Аретюз» и другие корабли. [\[323\]](#)

Действия на коммуникациях в Средиземном море в 1943 г.

К началу 1943 г. около 70% итальянских подводных лодок были небоеспособны. Для ремонта их не хватало материалов, рабочих рук, топлива. Поэтому, когда после занятия союзниками Туниса возобновились продольные перевозки по Средиземному морю, прикрывать их с освобождением Сицилии стало легче, угроза ударов подводных лодок, и притом германских, осталась лишь в западной части Средиземного моря. Но и их количество сокращалось из-за трудности форсирования противолодочного рубежа в Гибралтарском проливе. Фактически при прорыве рубежа погибали до 50–75% лодок. Иногда лодки на преодоление рубежа были вынуждены тратить до 10 дней [\[387\]](#). Немецко-фашистское командование в связи с большими потерями перестало переводить лодки в Средиземное море из Атлантики. Сократилась также система базирования и ремонтные возможности лодок.

За первую половину 1943 г. потери союзного и нейтрального тоннажа в Средиземном море составили 37 судов в. 129,4 тыс. брт. Немцы потеряли 12 лодок, т. е. 11% от общих потерь за этот период на всех театрах. Итальянцы лишились 9 лодок. Во второй половине 1943 г. немцы в Средиземном море потеряли 8 лодок, итальянцы — 11 [\[388\]](#).

После капитуляции Италии союзники получили 29 боеспособных лодок, в распоряжении немцев осталось 15 своих и 8 итальянских лодок. Из-за потери баз они совершали длинные переходы в районы действий и обратно, находясь при этом под воздействием сил ПЛО. Осложнились и возможности атак судов, так как коммуникация вдоль африканского побережья усиленно охранялась противолодочными кораблями и самолетами. С октября 1943 г. по май 1944 г. германские лодки потопили в Средиземном море всего 20 судов общим тоннажем 110,1 тыс. брт. Что касается итало-германской авиации, то до мая 1943 г. она использовалась преимущественно на североафриканском фронте, где прикрывала отступление войск Роммеля, а затем доставляла снабжение частям, оставшимся на тунисском плацдарме.

После капитуляции Италии немцы продолжали использовать для ударов по англо-американским перевозкам авиацию. Бомбардировщики и торпедоносцы применяли против судов низкое торпедометание. В сентябре 1943 г. на вооружение немецких бомбардировщиков поступили управляемые по радио планирующие бомбы, которые предназначались против кораблей [324] охранения для обеспечения прорыва торпедоносцев к транспортам. Однако применение этих бомб не дало больших результатов. Дневные атаки небольших групп самолетов легко отражались истребителями и зенитной артиллерией кораблей охранения. Последняя успевала затем переносить огонь на торпедоносцы. Тогда немцы применили новый метод действий. Самолеты-разведчики, обнаружив конвой, устанавливали за ним наблюдение. С наступлением вечерних сумерек, когда противодействие истребителей и зенитной артиллерии становилось слабее, группы бомбардировщиков и торпедоносцев атаковывали конвой одновременно. Но и в этом случае результаты действий авиации были невелики из-за нехватки самолетов. Только в апреле 1944 г., когда для борьбы на коммуникациях было специально выделено 140 самолетов, базировавшихся в Южной Франции и в районе Бордо, действия германской авиации стали более эффективными. Атаковывали они только в темноте, так как ПВО конвоев к этому времени еще более усилилась.

Нарушение фашистских коммуникаций в Средиземном море, а затем блокаду тунисского плацдарма англо-американское командование возложило на авиацию, подводные лодки и надводные корабли. После капитуляции Италии авиация действовала в Лигурийском море, между портами Франции и Северной Италии; в Тирренском море, а также в Адриатическом море, между портами Италии и Албании. Английские, подводные лодки действовали только на германских коммуникациях в Тирренском море и в греческих водах против небольших судов. В 1944 г. английские лодки, перебазированные в базы Сицилии и Сардинии, действовали и в северной части Тирренского и в Лигурийском море, а в греческих водах — флотилия подводных лодок, переведенная в феврале 1944 г. из Бейрута на Мальту. С высадкой десанта на южное побережье Франции надобность в действиях лодок на коммуникациях в Средиземном море отпала и большая их часть была переведена в базы метрополии и на Тихий океан.

По германским данным, за всю войну до капитуляции Италии союзные подводные лодки потопили около 776 тыс. брт, авиация — около 774 тыс. брт торговых судов, из которых 396 тыс. брт приходятся на действия в море, а 378 тыс. брт — на удары по портам, гаваням и базам.

Военно-политические итоги военных действий в 1943 г. и оперативно-тактические выводы

Важнейшим военно-политическим итогом военных действий антифашистской коалиции в 1943 г. является коренной перелом в ходе войны, достигнутый благодаря грандиозным победам Советской Армии над немецко-фашистскими войсками. [325]

Фашистская военная машина хотя и продолжала еще оказывать упорное сопротивление, но уже была близка к катастрофе. На всех сухопутных и морских театрах второй мировой войны гитлеровцы испытывали недостаток в живой силе, военной технике, в самолетах, подводных лодках и малых кораблях. В результате германские и итальянские войска потерпели окончательное поражение в Северной Африке; союзники овладели Сицилией и высадили войска в Южной Италии. Недостаток у противника самолетов и его затруднения в строительстве подводных лодок привели к перелому в борьбе за Атлантику. Наконец, значительное улучшение военной обстановки в Европе позволило Англии и США направить силы и средства на Дальний Восток для усиления борьбы с Японией. Таким образом, коренной перелом на советско-германском фронте в 1943 г. стал переломом в ходе всей второй мировой войны.

Вторым военно-политическим итогом военных действий в 1943 г. явилось продолжавшееся затягивание правительствами США и Англии открытия второго фронта в Европе. Его подменяли действиями в Северной Африке и вторжением в Италию, не решавшим важнейшей задачи этого периода войны — решительного отвлечения немецко-фашистских войск с советско-германского фронта для оказания содействия Советской Армии в окончательной победе над врагом. Рассчитывая на то, что продолжительная война всерьез ослабит Советский Союз, англо-американское военно-политическое руководство не опешило с окончанием ее и добивалось решения своих политических целей. Успехи, достигнутые союзниками в Италии, были прежде всего трамплином для дальнейшего вторжения на Балканский полуостров, чтобы упредить приход туда частей Советской Армии.

Немаловажным итогом военных действий 1943 г. являлось сокрушение клики Муссолини и вывод Италии из войны, в результате чего начался распад блока держав оси, открылся доступ к германской территории с юга, стало возможно обеспечить морские сообщения в Средиземном море. Медлительность действий англо-американских войск, обусловленная политическими соображениями, и ряд промахов, допущенных их командованием, ослабили достигнутые результаты, и Северная Италия снова оказалась во власти гитлеровцев.

Высадка на юге Италии означала, что англо-американское командование решило продолжать метод последовательного вытеснения немцев на север Италии. Фронтальное наступление в Италии с ничтожными стратегическими итогами в конечном счете затянулось до конца войны, в результате, по свидетельству генерала Фуллера, даже «инициатива, с трудом захваченная союзниками, была частично растратчена в кампании, которая по своей стратегической бессмысленности и тактической заурядности является уникальной [326] в военной истории» [\[389\]](#) (подчеркнуто нами. — Авт.). Между тем, как отмечают немцы, «оперативный охват крупными силами еще в сентябре 1943 г. привел бы к завоеванию Южной и Центральной Италии» [\[390\]](#).

Перелом в битве за Атлантику вместе с коренным улучшением обстановки на Средиземном море облегчил товарообмен между союзными странами, а также между ними и нейтральными государствами, способствовал улучшению обеспечения воюющих стран, и прежде всего Англии, стратегическим сырьем и продовольствием; привел к уменьшению потребностей в строительстве тоннажа. Так как «битва за Атлантику» не была еще завершена, дальнейшее развитие и совершенствование противолодочной и

противовоздушной обороны (как количественно, так и качественно) продолжалось во все возрастающих масштабах.

В связи с переброской большей части немецко-фашистской авиации на советско-германский фронт действия на морских сообщениях в Атлантическом океане стали вестись главным образом подводными лодками. «Битва за Атлантику» с этого времени превратилась в «подводную войну» со стороны немцев и в развернутую систему мероприятий по противолодочной обороне со стороны союзников. Между тем в предшествующий период авиация в действиях на океанских коммуникациях была более крупным компонентом, чем подводные лодки. Отвлечение гитлеровской авиации на Восток сказалось на количестве потопленных торговых судов, и особенно в болезненных ударах по портам, а еще больше — на обеспечении действий подводных лодок разведкой, на прикрытии их при выходе из баз и при преодолении противолодочных барражей, на ПВО баз.

Вместе с тем уже в 1943 г. в результате экономических затруднений и мобилизации рабочих в армию не был выполнен план строительства подводных лодок. Германские подводные силы стали испытывать также затруднения в снабжении топливом. К тому же личный состав лодок из-за возникшей проблемы пополнения кадров не всегда был достаточно квалифицированным. Все это сказывалось на моральном состоянии фашистских подводников.

К концу 1943 г. союзникам удалось создать на театре мощную систему ПЛО и непосредственного охранения конвоев. Особенно большую роль в этом сыграли береговая авиация, обеспечивавшая разведку районов развертывания подводных лодок противника, и авианосная авиация, включавшаяся в систему охранения конвоев и не допускавшая выхода лодок на курс конвоя и сближения с последним. [327]

Противолодочная оборона на театре включала также воздушно-морскую и минную блокаду баз подводных лодок противника, удары с воздуха по пунктам базирования, ремонта и строительства лодок. Хотя воздушные удары по военно-экономическим объектам гитлеровской Германии и не имели решающего значения в сокрушении ее военно-экономического потенциала, они все же нарушали планомерность создания боевых сил и средств противника. С этой точки зрения налеты на базы лодок и кораблестроительные заводы сыграли свою роль. Иными словами, была достигнута большая глубина воздействия на гитлеровские подводные силы, начиная от районов их боевых действий и кончая их базами и кораблестроительными предприятиями. Все это привело к росту потерь в лодках и к уменьшению результатов их действий. За 1943 г. немцы потеряли 237 лодок против 85 в 1942 г. За это же время их лодками было потоплено 463 судна общим тоннажем 2,5 млн. брт против 1160 судов в 6,25 млн. брт в предыдущем году.

Завершение операций в Северной Африке высвободило англо-американские войска, большое количество боевой техники, тоннажа, боевых кораблей всех классов и авиацию для вторжения на Сицилию, а в дальнейшем на континент Италии. Выполнение этих задач обеспечило союзникам судоходство в Средиземном море с обоих его флангов, т. е. со стороны африканского и итальянского побережий.

Ликвидация враждебного итальянского флота и уничтожение большинства германских больших надводных кораблей позволили британскому адмиралтейству в начале 1944 г. усилить состав своего флота на Дальнем Востоке за счет перевода туда кораблей из отечественных вод.

По мере того как разворачивались военные действия и расширялось участие в них американских вооруженных сил, английское командование стало последовательно вытесняться американцами с ряда ведущих должностей. Так, в последних операциях в Северной Африке и в Сицилийской операции главнокомандующим союзными вооруженными силами был назначен генерал Эйзенхауэр; западным морским оперативным соединением — американский адмирал Хьюитт, хотя количество участвовавших в операциях американских боевых кораблей было ничтожно мало. Хьюитт командовал высадкой десанта и в Салерно. Последовательно возрастала роль американцев и в организации конвоев и в противолодочной обороне в Атлантическом океане. Начало всему этому было положено на конференции в Касабланке. Англичане, признавая «верховное главнокомандование Эйзенхауэра, продолжали придавать всей кампании характер американской операции»[\[391\]](#). [328]

Глава 8.

Военные действия в Западной Европе и Атлантике в 1944 г.

Военно-политическая обстановка к началу 1944 г.

В 1943 г. в результате крупных успехов Советской Армии было положено начало полному поражению фашистской Германии и ее союзников. Гитлеровское командование уже не могло предпринять новое стратегическое наступление и оказалось вынужденным перейти к обороне. Военная экономика Германии находилась на грани краха. Угроза потери оккупированных территорий предвещала дальнейшее сокращение рабочей силы, производства промышленной продукции, недостаток сырья, т. е. последовательное сокращение производства, а следовательно, ухудшение снабжения войск[\[392\]](#).

В Германии не хватало горючего: союзная авиация парализовала судоходство на Дунае, а воздушные бомбардировки нефтяных районов Румынии и Австрии и нефтеперегонных заводов приостановили производство горючего, необходимого для танков, автомашин, авиации, надводных и подводных кораблей. К маю 1944 г. положение с горючим стало настолько катастрофическим, что пришлось использовать неприкосновенный двухмесячный запас. Для восстановления судоходства по Дунаю гитлеровцы направили туда флотилии тральщиков, и к августу 1944 г. транспортировка нефти вверх по Дунаю возобновилась. Судоходство по Дунаю продолжалось, пока придунайские государства — Болгария, Сербия, Венгрия и Словакия — не вышли из войны[\[393\]](#).

Новые тотальные мобилизации угрожали еще большим ослаблением военной экономики и в конечном счете должны были привести к крушению всей военной машины фашистской [329] Германии. Выход Италии из войны явился началом распада фашистского блока. Правящие круги союзников гитлеровской Германии, в частности Финляндии, Румынии и Венгрии, искали возможности сепаратного выхода из войны.

Грандиозные победы Советских Вооруженных Сил способствовали дальнейшему развитию движения Сопротивления во Франции, Италии, на Балканах и в других

оккупированных странах Западной Европы. Усиливались антифашистские настроения среди населения в самой Германии, возникли разногласия в ее правящих кругах.

Однако немецко-фашистская армия еще представляла значительную силу, и для окончательного ее разгрома требовались большие усилия. Война вступила в последний этап.

Советские войска, сохраняя за собой стратегическую инициативу, готовились к новым наступательным операциям в зимней кампании 1944/45 гг. Успешные военные действия Советской Армии были неразрывно связаны с непрерывным ростом военной промышленности Советского Союза, выпускавшей огромное количество высококачественного оружия и боевой техники.

Возросли сила и сплоченность антифашистской коалиции, несмотря на существовавшие разногласия по некоторым вопросам ведения войны. Англо-американская авиация продолжала бомбардировки военных и военно-экономических объектов противника. Со снижением активности немецкого подводного флота облегчились морские перевозки в Атлантике.

На конференции руководителей СССР, США и Великобритании в Тегеране (28 ноября — 1 декабря 1943 г.) было принято решение об открытии второго фронта в Европе путем вторжения англо-американских войск в Северную Францию не позже конца мая — начала июня 1944 г. Советская сторона заверила союзников, что в это же время начнет крупное наступление и на советско-германском фронте. Вторжению в Северную Францию должна была предшествовать высадка англо-американских войск на юге Франции для отвлечения сил противника с севера. Одновременно намечалось усиленное воздействие союзной авиации на военно-экономические объекты Германии и оккупированных гитлеровцами территорий.

Таким образом, наконец было принято окончательное решение об открытии второго фронта в Европе и установлены конкретные сроки. Правящие круги Англии и США, надеявшиеся, как отмечалось выше, что продолжительная и тяжелая война подорвет Советский Союз и ослабит их германского конкурента, теперь уже оттягивать открытие второго фронта не могли. Триумфальные победы Советских Вооруженных Сил убедительно свидетельствовали о том, что СССР «может один покончить с нацистской Германией и освободить народы, поработанные германским фашизмом. Именно это обстоятельство заставило [330] правящие круги США и Англии поторопиться с открытием второго фронта, чтобы не опоздать и не допустить Советскую Армию в страны Западной Европы»^[394]. В книге «Стратегические решения», изданной отделом военной истории армии США, признается, что «если бы западные партнеры занялись Балканами, то русские могли бы пройти весь путь до Ла-Манша, возможно, захватив по пути стратегический Рур»^[395]. С. Морисон отмечает «резко отрицательное отношение многих крупных английских деятелей, начиная с Черчилля, к любой идее проведения операции по форсированию Ла-Манша до тех пор, пока Германия не будет ослаблена настолько, что форсирование превратится в обычную переправу»^[396]. Западногерманский историк Рикер пишет: «Германия проиграла в военном отношении вторую мировую войну еще до вторжения Запада»^[397]. Открытие второго фронта в Европе никоим образом не являлось решающим фактором в победе над фашистским блоком государств, — оно только могло ускорить победу.

Зимой и весной 1944 г. советские войска продолжали наступление на нескольких направлениях. Был деблокирован Ленинград, освобождены Ленинградская область и часть

Калининской. После разгрома группировки противника на Правобережной Украине советские войска вышли на государственную границу с Румынией и к предгорью Карпат. Был освобожден Крым. Враг, понесший огромные потери, был отброшен от Ленинграда и Новгорода на 150–300 км, а на южном крыле фронта — на 600–700 км.

В такой благоприятной для союзников военно-политической обстановке был открыт второй фронт в Европе.

Нормандская десантная операция (июнь 1944 г.)

Состав и задачи экспедиционных войск

Нормандская десантная операция (операция «Оверлорд», морская ее часть — операция «Нептун»), положившая начало второму фронту в Европе, была крупнейшей десантной операцией во второй мировой войне. Важнейшая особенность ее — огромные масштабы, большая численность высаженных войск и введенных в действие сил на море и в воздухе, которые определялись целью операции — создать самостоятельный фронт. [331]

Дальнейшей задачей высаженных войск являлось освобождение Франции и наступление на Германию с запада.

Было бы, однако, неправильно, объективно признавая грандиозность Нормандской операции, не учитывать того, что в результате ряда крупных поражений на Востоке гитлеровское командование уже не верило в возможность победы. Теперь оно считало главной своей задачей не допустить советские войска на территорию Германии, предпочитая капитулировать перед западными державами. Поэтому на советско-германском фронте оставалась большая часть сухопутных войск, большее количество танков и авиации; во Франции же, Бельгии и Голландии находилась всего 61 дивизия с оперативной плотностью 38 км на дивизию, а на побережье — даже 58 км на дивизию. Все это свидетельствовало о весьма относительном сопротивлении вторжению англо-американских войск.

Предварительные расчеты вторжения в Северную Францию производились еще в декабре 1941 г. В середине 1942 г. в Англии был сформирован штаб планирования операции из представителей армии, флота и авиации. На него было возложено составление предварительного плана вторжения как основы для будущего плана операции. Штаб состоял из английской и американской секций, каждая из которых разрабатывала план высадки в своем районе самостоятельно. До 15 ноября 1943 г. действия видов сил планировались раздельно, а затем, приступили к составлению плана операции в целом. Иными словами, обстоятельное и конкретное планирование операции началось лишь в конце 1943 г., когда было окончательно принято решение осуществить вторжение в Северную Францию не позднее весны 1944 г.

24 декабря 1943 г. было сформировано командование экспедиционными силами союзников в Европе во главе с генералом Эйзенхауэром.

Общий замысел операции «Оверлорд» заключался в захвате плацдармов в Нормандии и Бретани и расположенные на побережье портов. После накопления сил экспедиционные войска, наступая в восточном направлении, должны были занять территорию северо-западной Франции. В дальнейшем им предстояло, взаимодействуя с войсками, высаженными на юге Франции, отрезать войска противника в юго-западной Франции, прорвать линию Зигфрида и вторгнуться на территорию Германии. По замыслу англо-американского командования состав экспедиционных войск должен был в полтора раза

превышать силы обороны. Поскольку разведка считала, что в Западной Европе находится 65 немецко-фашистских дивизий, состав экспедиционных войск определялся в 90–100 дивизий. В течение первых трех дней после начала высадки предполагалось сосредоточить на плацдарме не менее 25–30 дивизий, способных оборонять захваченный плацдарм от превосходящего [332] противника, а затем ежедневно высаживать не менее одной дивизии.

Для выполнения этого замысла в Англии к началу операции было сосредоточено 37 английских, канадских и американских дивизий и более 13 тыс. самолетов. 2 дивизии прибыли из США в первые дни операции. В США в готовности к отправке на все театры военных действий, в том числе и в Европу, находилась 41 дивизия. Последовательность наращивания союзных войск во Франции после высадки показана в таблице [\[398\]](#).

Сроки	Американские войска		Английские войска		Всего	
	количество машин	численность личного состава	количество машин	численность личного состава	количество машин	численность личного состава
Через 20 дней	96000	452000	93000	450 000	189000	902 000
Через 60 дней	197 000	903 000	168 000	800000	365000	1 703 000

Важнейшими вопросами при составлении плана операции были: выбор района высадки десанта, наиболее благоприятное время высадки, состав собственно десанта, транспортных средств и боевых сил.

Выбор района высадки

Англо-американское командование еще в середине 1943 г. избрало для высадки десанта Сенскую бухту, между устьями рек Орн и Вир. Высадку было решено произвести на фронте 80 км; общая глубина плацдарма планировалась 40–80 км. Находившиеся на флангах района высадки порты Шербур и Гавр к началу операции оставались в руках противника, но предполагалось Шербур захватить в возможно короткий срок. В целях маскировки действий намечалось осуществить крупные демонстрации вторжения на п-ов Бретань и в районе Кале — Булонь.

Плацдарм, прилегающий к побережью Сенской бухты, на время накопления высаживаемых сил можно было изолировать от воздействия наземных войск противника, расположенных на территории Франции и Германии, разрушая мосты и переправы и устанавливая контроль над многочисленными путями, ведущими к Сенской бухте. Преимущества побережья Сенской бухты состояли и в том, что оно имело более слабую противодесантную оборону, чем район Кале — Булонь, который германское командование считало наиболее вероятным для [333] высадки стратегического десанта. От южного берега Англии побережье Сенской бухты отстояло всего на 100–180 миль, и потому оно находилось в пределах дальности действия англоамериканской истребительной авиации, базировавшейся между Дувром и Плимутом и способной обеспечить господство в воздухе при высадке десанта и дальнейшем накоплении сил на плацдарме. Большое количество военно-морских баз и портов на южном побережье Великобритании, относительная краткость расстояния до побережья Франции наряду с возможностью достижения господства в воздухе обеспечивали посадку войск на транспортные средства и их переход морем в темное время суток. Район Кале — Булонь благодаря еще меньшему расстоянию до Дувра более благоприятствовал организации перехода транспортных средств морем, но в этом районе противодесантная оборона противника, как отмечалось, была сильнее.

Сенская бухта не имела островов, банок, отмелей или рифов у берега, от господствующих западных ветров ее прикрывал п-ов Котантен. Обширные песчаные пляжи позволяли одновременную высадку большого количества войск и боевой техники. Правда, порты Шербур и Гавр могли служить базами для неприятельских торпедных катеров и подводных лодок, но зато отсутствие на побережье других больших городов исключало для противника возможность создать устойчивые плацдармы обороны. Глубина в Сенской бухте не позволяла действовать германским большим и средним подводным лодкам.

Выбор времени высадки

Основываясь на опыте предшествовавших десантных операций, представители сухопутного командования предлагали начать высадку до рассвета, хотя и признавали связанные с этим затруднения, особенно по мере увеличения количества высаженных войск. Представители флота и авиации считали целесообразным начать высадку с рассветом, аргументируя это необходимостью предварительного ослабления противодесантной обороны противника, а также тем, что для осуществления высадки и выполнения ближайших задач на берегу потребуется значительный период светлого времени. В конечном счете было решено начать высадку через 40 минут после рассвета. Успех высадки в дневное время обуславливался прежде всего огромным преимуществом в силах на море и возможностью достижения господства в воздухе.

Большое значение при определении времени начала высадки имел учет прилива. В малую воду оголялись подводные оборонительные сооружения противника, построенные против десантных судов. Кроме того, севшие на мель суда легко могли быть сняты с началом прилива. С другой стороны, в малую воду войска высаживались бы на затопляемый во время прилива берег и, следовательно, в случае задержки при высадке [334] или в движении могли произойти небоевые потери. Высаживаемым войскам приходилось бы преодолевать под огнем более широкую полосу пляжа — от уреза воды до оборонительных сооружений противника. Было решено приступить к высадке в малую воду, через 3 часа после начала отлива. Но так как разница времени между моментами полной воды на восточном и западном берегах Сенской бухты составляла 40 минут, то для каждого сектора было установлено свое время начала высадки; максимальный интервал достигал 85 минут.

Высадка в малую воду в период полнолуния и на рассвете — такова была совокупность условий для выбора даты высадки десанта. Данные условия в Нормандии наблюдаются периодически, а в июне 1944 г. они приходились на 5, 6 и 7 числа. При невозможности начать высадку в эти дни ее пришлось бы отложить на 18, 19, 20 июня. Вот почему вторжение англо-американских войск во Францию было назначено именно на 5 июня [399]. Однако и эта дата была условной, так как высадка десанта на необорудованное побережье зависела еще и от условий погоды — направления и силы ветра, состояния моря, степени облачности.

Состав и задачи десанта

Для вторжения в Нормандию была назначена 21-я группа армии (2-я английская, 1-я канадская и 1-я американская армии), в составе 19 пехотных, 9 бронетанковых и 4 воздушнодесантных дивизий, а также одной парашютной, 8 бронетанковых и 3 пехотных бригад. В первый день операции американцы высаживали свои войска к востоку и северу от устья р. Вир с задачей создать один общий плацдарм около 80 км по фронту и 8–16 км в глубину и соединиться с воздушным десантом. 4-я американская пехотная дивизия высаживалась на участке «Юта» и 1-я пехотная дивизия на участке «Омаха». К северу и

северо-западу от г. Кан на левом фланге американцев, на участке «Голд», «Джюно» и «Суорд», на фронте около 50 км высаживались английские и канадские войска с задачей к исходу дня выйти на рубеж Байё — Кан — Кабур и перерезать дорогу Кан — Вир. Здесь высаживались 50-я и 30-я пехотные дивизии 2-й английской и 3-я пехотная дивизия 1-й канадской армий. Таким образом, каждый участок высадки штурмовала одна дивизия {400}. Противник мог противопоставить им во всем районе высадки три дивизии.

Американские воздушнодесантные дивизии намечалось выбросить в районе Байё (одну юго-западнее, другую юго-восточнее города), английские дивизии — близ г. Кан. Перед ними ставилась задача — задержать продвижение немецко-фашистских [335] войск к побережью и открыть выходы для сухопутных войск из районов высадки {401}.

После закрепления на плацдарме и накопления сил высаженные войска должны были перейти в наступление и прежде всего захватить Кан, Байё, Изиньи, Карантан. Далее американцам предстояло наступать через п-ов Котантен к северу для захвата Шербура. Задачей англичан была защита американских флангов с востока и захват территории к юго-востоку от Кана. Здесь предполагалось создать аэродромы и использовать бронетанковые части. Через три недели союзные войска должны были достигнуть линии Фалез — Авранш, а в дальнейшем прорваться на восток к Парижу, на северо-восток — к р. Сена и на запад — к портам на побережье Бретани.

Задачи флота и организация командования

Союзный флот должен был организовать и обеспечить перевозку войск через Канал, поддержать высадку десанта и дальнейшие действия войск на берегу, организовать и обеспечить своевременную доставку в Нормандию подкреплений и снабжение войск. От быстроты наращивания сил на берегу зависел дальнейший стратегический успех всей операции. Поэтому между обеими воюющими сторонами должна была возникнуть борьба за время и за коммуникации: у союзников — за морские коммуникации, у немцев — за сухопутные, чтобы с наименьшей затратой времени перебрасывать войска.

Командующим союзными военно-морскими силами был назначен английский адмирал Рамсей, которому подчинялись английская и американская оперативные группы, действовавшие каждая в своем секторе района высадки.

Планирование перевозок войск и техники морем

Перевозка морем огромного количества войск требовала наличия необходимых транспортных средств и такой организации этих перевозок, чтобы своевременно и планомерно доставлять войска на берег при нормальной оборачиваемости морских транспортных средств.

Торговый флот мог до известной степени лимитировать сроки вторжения; транспорты были нужны для продолжавшихся перевозок в Англию стратегического сырья и продовольствия, для выполнения десантных операций в Тихом океане и Средиземном море. Немцы все это учитывали, и их подводные лодки продолжали боевые действия на морских коммуникациях в Атлантическом океане, чтобы оттянуть сроки вторжения во Францию. Однако, как уже говорилось, строительство торгового тоннажа в Англии и особенно в США в этот период значительно превышало потери, и вопрос о транспорте не мог иметь влияния на сроки открытия второго фронта в [336] Европе, как это пытались представить некоторые круги в Англии и США. Еще незадолго до Тегеранской конференции (ноябрь 1943 г.) специальная морская комиссия установила, что «в

результате пересмотра заявок на суда вместо предполагаемого общего дефицита в тоннаже по принятому плану получался даже некоторый резерв»^[402]. Не было недостатка и в специальных десантных судах. В 1943 г. в Англии было построено 1456 десантных судов и барж, а за первые шесть месяцев 1944 г. — 770. Судостроительная промышленность США в 1943 г. спустила на воду 17 тыс. десантных кораблей, судов и барж, а в первой половине 1944 г. — 14300. Правда, далеко не все они предназначались для вторжения во Францию. Часть из них прежде всего направлялась в Тихий океан для последовательной высадки десантов на захваченные японцами острова, а часть — в Средиземное море для высадки на итальянское побережье. Поэтому при окончательном планировании операции «Нептун» были приняты меры к переброске из Средиземного моря в Англию всех возможных десантных транспортных средств. Это обстоятельство было одной из причин того, почему одновременно не произошло вторжение во Францию с севера и с юга.

Важным вопросом в подготовке вторжения в Нормандию была доставка в Англию огромного количества боевого снабжения и запасов, распределение их по складам и перевозка на плацдарм. На каждого солдата экспедиционных войск приходилось примерно 10 т различного снаряжения и, кроме того, одна тонна переправляемых грузов на каждые 30 дней операции. Предметы снаряжения составляли около 1 млн. наименований^[403].

Для высадки десанта в Нормандии было использовано 283 больших десантных судна, 835 барж и других десантных судов^[404]. Однако для удовлетворения всех потребностей десанта понадобилось 234 торговых судна и 4012 десантных кораблей, судов и барж. Для дальнейшего накопления сил вторжения постоянно использовались 2000 торговых судов общим водоизмещением 4 млн. т, их обслуживали 70 тыс. офицеров и матросов торгового флота^[405].

Сосредоточение на нормандском побережье 176 тыс. солдат, 20 тыс. автомашин, многих тысяч тонн продовольствия, боезапасов и других видов снабжения в первые два дня требовало большой организационной и административной работы, которую возложили главным образом на военное министерство и [338] министерство железных дорог. При главнокомандующем экспедиционными войсками, находившемся со своим штабом в Портсмуте, была создана специальная организация по координированию морских перевозок; в портах погрузки ей подчинялись соответствующие органы из представителей различных ведомств. Такая же организация контролировала перевозки по воздуху.

Районы сосредоточения войск располагались в 100–150 км от южного побережья Англии. После трехмесячной подготовки, в конце мая — начале июня, войска были переведены в районы сбора — в 20–25 км от пунктов посадки. В лагерях каждый солдат получал соответствующий приказ и после инструктажа не мог покидать лагерь. Около 7 тыс. зенитных орудий и свыше 1 тыс. аэростатов защищали это громадное скопление людей и машин от нападений с воздуха. Отдельные участки ПВО и береговой обороны, а также внутренняя служба безопасности были частично укомплектованы отрядами местной обороны.

В основу расчетов и планирования перевозок были положены следующие основные требования: максимальное напряжение всех средств и ресурсов в первые трое суток десантной операции, чтобы добиться переброски на континент возможно большего количества войск и боевой техники; неослабное наблюдение и контроль после первых трех суток за выполнением графика ежедневных перевозок для осуществления равномерного и быстрого накапливания войск на плацдарме; возможное упрощение всей

системы перевозок (в частности, действуя по установленному графику, танкодесантные суда при погрузке в Англии должны были пользоваться одними и теми же портами, пирсами и подъездными путями для уменьшения случайностей и аварий). В первые четверо суток в район высадки должны были подойти 47 конвоев, затем ежедневно по 15 средних конвоев (около 250 судов), не считая нескольких сот кораблей охранения и малых десантных средств. При такой системе перевозок в районе высадки должны были постоянно находиться 300–400 больших транспортов. Для руководства перевозками были созданы две организации, подчинявшиеся командующему союзными морскими силами: одна руководила приходом и уходом судов в порты и из портов, сбором судов в конвои и быстрейшим отходом их из района высадки по окончании разгрузки, вторая занималась координированием наличия судов с требованиями армейского командования.

Разумеется, не было возможности заготавливать документы на каждый день отдельно для каждого конвоя. Была разработана схема, по которой после окончания первого, трехдневного, периода операции составлялся график движения судов, претерпевавший лишь незначительные изменения в зависимости [339] от конкретной обстановки. Графики перевозки войск предусматривали оборачиваемость транспортов за трое суток, при условии перевозки одинаковых или однородных грузов и при движении одними и теми же маршрутами. Всего по расчетам требовалось иметь 3200 транспортов и десантных судов и свыше 800 кораблей для их охранения и поддержки.

Порты погрузки и разгрузки

Посадка десанта производилась главным образом в портах Южной Англии (схема 30), которые в целом не обладали требуемой пропускной способностью. Поэтому часть конвоев формировалась в портах Средней Англии, что хотя и усложняло организацию перевозок, особенно координирование движения десантных отрядов, выходивших из различных портов, но способствовало скрытности подготовки операции, облегчало маскировку и оборону от авиации противника. Соединения больших боевых кораблей сосредоточивались в Белфасте и в портах р. Клайд, главным образом в Гриноке. Облегчали положение десантные суда с откидывающейся носовой частью, которые подходили к специально проложенным к берегу дорогам и принимали боевую технику или грузы с ходу, без помощи кранов.

Исходя из того, что в районе высадки не было больших портов и что в течение 90 дней после начала высадки ежедневно будет выгружаться около 12 тыс. т различных грузов и около 2500 автомашин, было принято решение о сооружении у захваченного побережья двух искусственных гаваней, получивших название «Малбери», не уступающих по размеру большому торговому порту. Гавань «Малбери» состояла из внешних — плавающих волноломов и внутренних — стационарных и из плавающих пирсов от берега до свайных причалов, у которых могли швартоваться суда [406]. Железобетонные кессоны, образующие стационарные брекватеры, устанавливали на глубине не более 10–11 м, что было достаточно для судов типа «Либерти»; более крупные суда пользовались акваторией, защищенной плавающими волноломами. Многие кессоны имели зенитное вооружение, усиливавшее ПВО района высадки, и кубрики для экипажей. Для порта «Малбери» требовалось 146 кессонов различных размеров, от 1672 до 6044 т, в зависимости от глубины места их затопления.

Одновременно с кессонами строились плавающие пирсы, или, как их иначе называли, «наплывные мосты» общей длиной около 7 миль. Держались они на понтонах. Один конец «наплывного моста» находился на берегу, опускаясь и поднимаясь с отливом и приливом, другой держался на якорях. Пирсы эти все же были слабы, поэтому на концах

их в грунт [340] были забиты специальные свайные причалы {407} для разгрузки судов небольшого и среднего тоннажа. Автомашины с грузами шли по «наплывному мосту», соединявшему свайные причалы с берегом. Поскольку один порт «Малбери» включал в себя 400 компонентов, общим весом до 1,5 млн. т, для оборудования его требовалось совершать по 35 сложных буксирных рейсов в течение 19 дней. Чтобы обеспечить стоянку судов с первых дней высадки и до окончания строительства портов «Малбери», предполагалось создать в сравнительно мелководных районах у Ароманша и Сен-Лорента путем затопления судов пять гаваней «Гузбери». Эти самостоятельные укрытия-гавани одновременно должны были явиться продолжением портов «Малбери». Для затопления было выделено 60 судов (в том числе старые линкоры и крейсера), образовавших волнолом длиной около 7300 м.

Организация перехода десанта морем

Соединениям десанта, боевым кораблям и буксируемым частям искусственных гаваней согласно установленному графику надлежало подходить к точке, расположенной южнее о. Уайт, и отсюда следовать к нормандскому побережью фарватерами, очищенными от мин. Защита перевозок в Канале обеспечивалась рядом предварительных мероприятий и непосредственным охранением десантных отрядов. Так, для усиления блокады баз и портов Бискайского залива до начала вторжения надводными кораблями и самолетами было поставлено около 7 тыс. мин. Чтобы затруднить передислокацию германских подводных лодок, мины выставлялись также в Балтийских проливах и Кильском канале. Предполагалось, что гитлеровцы смогут привлечь в борьбе с вторжением до 300–370 подводных лодок, хотя, разумеется, ограниченное пространство Канала фактически исключало возможность действий такого количества лодок даже посменно. К тому же вряд ли немцы имели возможность ввести в действие столько подводных лодок. Однако игнорировать эту угрозу для такой массы судов не следовало. Союзное командование запланировало также создание подвижного противолодочного барража (глубиной до 180 миль) на западных подходах к Каналу для затруднения подхода лодок к району операции. К западу от полосы движения десанта в зоне шириной около 100 миль круглосуточно патрулировали корабельные дозоры и самолеты береговой авиации. Подводная лодка, начавшая форсирование барража, неминуемо должна была всплыть в патрулируемой зоне для зарядки аккумуляторов. Западнее от этой зоны, приблизительно до меридиана 7° з. д., и вдоль побережья Бискайского залива до параллели 48° с. ш. располагался [342] район дневного патрулирования самолетов. Это расширяло глубину барража до 180 миль. Кроме того, английская авиация ставила мины на выходах из баз подводных лодок в Бискайском заливе (в июле и августе 1943 г. было поставлено 1223 мины), а также нанесла ряд ударов по этим базам и базам подводных лодок в Северном море.

В результате всех этих мер немцы с 6 июня по 1 августа. 1944 г. потеряли в районе операции и на подходах к нему 20 подводных лодок.

Первоначально планировалась замена эскортирования конвоев патрулированием малых кораблей на флангах коммуникации Великобритания — Нормандия. Однако от этой мысли скоро пришлось отказаться. Англо-американскому командованию стало известно, что в период подготовки операции немецко-фашистское командование имело на западных морских театрах 5 эсминцев типа «Нарвик» и около 10 типа «Эльбинг». Кроме того, около 6 эсминцев оно имело возможность перебросить с Балтийского моря, из Норвегии и Гельголандской бухты. Нельзя было не считаться и с возможностью появления в Канале 50–60 германских охотников за подводными лодками, такого же количества сторожевых кораблей, 25–30 тральщиков и около 60 малых кораблей различных типов. В совокупности они могли создать значительные затруднения десантным отрядам в море.

Поэтому никакое патрулирование на флангах коммуникаций не могло заменить непосредственное эскортирование судов в конвоях.

Учитывая превосходство союзной авиации, можно было сделать вывод, что гитлеровские воздушные силы будут проявлять активность лишь в темное время суток и особенно в районах стоянки транспортов. Поэтому было принято решение прикрывать эти районы с воздуха круглосуточно, а также усилить зенитное вооружение как боевых кораблей, так и всех транспортных средств.

Наконец, англо-американское командование предполагало, что противник активизирует применение минного оружия, что вызывало необходимость иметь большое количество тральщиков для поддержания контролируемых фарватеров и для проводки десантных отрядов за тралами.

Подавление сопротивления с берега

Артиллерийская поддержка высадки десанта предусматривалась в три этапа: ослабление неприятельских стационарных батарей и разрушение железобетонных укреплений бронбойными снарядами крупнокалиберной артиллерии кораблей; ослабление мортирных батарей и пулеметных гнезд и отсечение противника огневой завесой орудий меньшего калибра перед началом высадки (огневую завесу планировали устанавливать сначала по прибрежной полосе, а затем по мере высадки десанта переносить в глубь территории); артиллерийская [343] поддержка высаженных войск при их продвижении в глубь территории по фронту и с флангов, которая предполагалась в виде огневой завесы на определенной ограниченной площади, так и обстрелом отдельных укрепленных пунктов, мест скопления боевой техники и войск противника, готовящихся к переходу в контратаки. Для решения перечисленных огневых задач требовались корабли различных классов.

Потребность в боевых кораблях

В результате рассмотрения всех задач, стоявших перед боевыми кораблями, а также методов их решения был установлен следующий численный состав боевых кораблей: 6 линкоров, 2 монитора (с 305-мм артиллерией), 22 крейсера, 255 тральщиков и др. Всего 835 боевых кораблей различных классов, из которых свыше 80% английских, остальные — американские {408}. В это общее число входили эсминцы (119, включая 26 эскортных), шлюпы, фрегаты, корветы (113), сторожевые корабли, противолодочные траулеры, артиллерийские и торпедные катера, американские катера «РТ» (свыше 300) {409}. Из них для формирования пяти групп артиллерийской корабельной поддержки (соответственно числу десантных отрядов) англичане выделили 3 линкора, монитор, 10 легких крейсеров, 26 эсминцев, 11 миноносцев, 100 тральщиков; американцы — 3 линкора, 2 крейсера, 7 легких крейсеров, канонерскую лодку, 17 эсминцев, 13 миноносцев и 70 тральщиков.

Задачи и состав авиации

Планировались два основных этапа действий англо-американских воздушных сил. Общей целью первого этапа являлась задержка развертывания неприятельских наземных войск. С конца марта 1944 г. авиация союзников разрушала коммуникации и дезорганизовывала снабжение немецко-фашистских войск во Франции и Бельгии в радиусе 160–480 км от избранного района высадки десанта. Удары наносились по 80 важнейшим объектам, главным образом по паровозным депо, ремонтным мастерским, узловым станциям. За 22

тыс. самолето-вылетов было сброшено 66 тыс. т бомб [{410}](#). С 21 мая 4 тыс. самолето-вылетов сделали самолеты-истребители, сбрасывавшие бомбы на паровозы, вагоны и т. д. Разрушение мостов на Сене и Луаре потребовало 5 тыс. самолето-вылетов и 4 тыс. т бомб [{411}](#). Удары союзной авиации по железнодорожным коммуникациям и мостам должны были помешать гитлеровцам подтянуть их войска к западу от Сены и к северу от Луары, т. е. изолировать плацдарм [344] в районе высадки от противника. И если прежде число германских воинских поездов, направлявшихся во Францию, превышало 100 в день, то к концу апреля оно снизилось в среднем до 48, а к концу мая — до 25 в день.

За три недели до высадки десанта авиабазы и аэродромы противника в радиусе 250 км от района высадки подвергались усиленным бомбардировкам. Было сделано 4 тыс. самолето-вылетов, сброшено 6700 т бомб, подавлено 34 объекта.

Кроме того, союзная авиация должна была подавить или разрушить неприятельские береговые оборонительные объекты в Нормандии и в целом на северном побережье Франции. Удары на широком фронте имели целью ввести противника в заблуждение относительно района высадки. Налеты на эти объекты выполнялись в течение нескольких недель до начала высадки. Всего было сброшено более 14 тыс. т бомб.

Задачи второго этапа были связаны непосредственно с выполнением десантной операции. Важнейшими из них были: разгром немецко-фашистской авиации на аэродромах и в воздухе до начала боев на суше, прикрытие десантных отрядов и боевых кораблей в море и в местах якорных стоянок, нейтрализация неприятельских радарных установок. Для выполнения этих задач выделялась 171 эскадрилья истребителей [{412}](#), из них 54 — для прикрытия районов высадки, 15 — для прикрытия кораблей и морских перевозок, 36 — для непосредственной поддержки сухопутных войск, 33 — для действий против авиации противника, 33 оставались в резерве.

По всему побережью от о. Гернси до Остенде было подавлено до 80% всех радарных установок.

Наконец, задачей авиации явилась высадка воздушных десантов в районах Байё и Кан в составе 3 воздушнодесантных дивизий и специальных отрядов для активизации Движения Сопротивления во Франции.

Всего в Нормандской операции участвовало 11 тыс. боевых и 2395 транспортных самолетов, 867 планеров [{413}](#).

Успешные действия союзной авиации по неприятельским тыловым объектам обуславливались господством ее в воздухе и слабостью в этот период немецко-фашистской авиации в Западной Европе.

Оперативная разведка и маскировка

Для ведения разведки в интересах операции применялись все средства, как войсковые, так и агентурные. 700 тыс. аэрофотоснимков, сделанных воздушной разведкой, дали союзному командованию довольно полное представление о противодесантной обороне противника в районе высадки. Важные сведения [345] доставили группы разведчиков, которые были высажены на французское побережье с малых кораблей. Они уточняли данные об оборонительных сооружениях на берегу и в воде, делали промеры глубин, измеряли крутизну берега.

Мероприятия по маскировке должны были обеспечить оперативную внезапность высадки. С этой целью разведка велась равномерно по всему побережью от Ютландского полуострова до франко-испанской границы. Немцы никакого противодействия ей не оказывали. Кроме того, было решено не наносить заблаговременно ударов по оборонительным сооружениям в Сенской бухте. Впервые они подверглись массированному удару авиации за 9 часов до начала высадки, когда противник уже не имел времени подтянуть свои резервы из глубины, а береговые радиостанции и радиолокационные установки были выведены из строя только перед самым началом высадки. Целям дезинформации противника отвечали статьи в союзной и нейтральной прессе, выступления государственных деятелей и дипломатов.

Чтобы ввести в заблуждение противника, севернее Англии производились маскировочные учения соединений кораблей. Одновременно корабли, находившиеся в удаленных базах Белфаст и Гринок и намеченные к участию в операции, периодически выходили в море для тренировки и возвращались обратно. Сооружались даже макеты населенных пунктов, аэродромов и кораблей. Осуществлялись маскировочные налеты и демонстративные десанты в районе Кале и Гавра, а за несколько часов до начала операции были проведены две крупные демонстрации в районах Булони и Сен-Мало. В них участвовало большое количество катеров и самоходных барж, над которыми сбрасывали металлические пластинки, и неприятельские радиолокаторы от этого фиксировали приближение значительных сил десанта, прикрываемого истребителями [\[414\]](#). Над действительными десантными отрядами ночью истребителей не было.

Для скрытности подготовки вторжения был запрещен свободный доступ в прибрежные районы Англии, усилена цензура корреспонденции, За 10 дней до высадки задержана вся почта, адресованная военным частям, иностранным посольствам, временно запрещена посылка шифрованных телеграмм, задержана дипломатическая почта.

Боевая подготовка войск и авиации союзников

Десантные войска проходили специальную подготовку в нескольких районах: английские — в юго-восточной части Англии, американские — в юго-западной. Одна английская дивизия готовилась на побережье Морей — Ферт. Были открыты специальные курсы по подготовке командиров высадочных средств. [\[346\]](#)

Стратегическая авиация готовилась к уничтожению узлов сопротивления противника в глубине его обороны, к подавлению авиации на аэродромах, разрушению экономических объектов, тактическая — к штурмовым действиям, прикрытие войск, подавлению огневых точек, корректировке огня.

Силы обороны и взгляды на их использование

Всего на Западе немцы имели 51 пехотную и 10 танковых дивизий, в том числе в Нормандии 7-ю армию в составе 9 пехотных и одной танковой дивизий, на территории Голландии до Лориана — 36 дивизий, из них значительная часть на побережье Па-де-Кале [\[415\]](#). Остальные войска находились на юге Франции. Наиболее боеспособная 15-я армия была развернута к северу от района высадки. Из общего числа дивизий, находившихся в Западной Европе, 9 были в состоянии формирования, 22 не имели средств передвижения. Численность одной дивизии не превышала 9 тыс. человек.

По сравнению с войсками, действовавшими на советско-германском фронте, дивизии на Западе имели более низкий уровень боевой подготовки. По мнению Ф. Руге, они «не

имели боевого опыта и тренировок, как мобильные подразделения, так как годами осуществляли местную оборону на побережье. Снова и снова они посылали своих лучших офицеров и солдат на Восток и получали наполовину инвалидов как пополнение»[\[416\]](#). Но тем не менее боевая подготовка германских войск на Западе не была ниже подготовки англо-американских войск.

Германские воздушные силы в Западной Европе на 6 июня 1944 г. насчитывали не более 500 самолетов, из которых только 160 (90 штурмовиков и 70 истребителей) могли подняться в воздух[\[417\]](#). К тому же гитлеровское командование знало, что за месяц до начала высадки над английским побережьем было установлено настолько мощное круглосуточное патрулирование истребителей, что оно исключало какие бы то ни было попытки бомбардировать порты и другие пункты сосредоточения десантных сил и средств.

Несмотря на принимавшиеся союзниками меры, чтобы скрыть подготовку вторжения, несмотря на дезинформацию и маскировку, гитлеровское командование в общем все же знало о подготовке вторжения. Однако немецкая стратегическая разведка не могла установить района высадки, и разведывательные сведения были противоречивы: они указывали на два вероятных района высадки — северное побережье Франции и Ютландский полуостров. [347]

Германское главное командование было убеждено, что вторжение во Францию произойдет через Па-де-Кале, поэтому сильно укрепило район Кале — Булонь, где была сосредоточена большая часть сил. Однако среди командования силами в Западной Европе не было единства взглядов на отражение вторжения. Командующий германскими силами на Западе Рундштедт считал целесообразным допустить высадку союзных войск, чтобы нанести по ним контрудар крупными силами раньше, чем они успеют закрепиться на захваченном плацдарме и организовать оборону, а подчиненный ему командующий войсками отражения высадки Роммель предпочитал дать бой в районе высадки и настаивал на создании сильных прибрежных гарнизонов с близко расположенными резервами. Морское командование в отличие от армейского наиболее вероятным местам высадки считало Сенскую бухту, где имела широкая и защищенная от западных ветров полоса песчаных пляжей, а рядом находился крупный порт Гавр[\[418\]](#).

С 25 мая 1944 г. в связи с большими потерями разведывательных самолетов над территорией Англии воздушная разведка английских южных баз и портов была вообще прекращена, за подходами к ним наблюдали только торпедные катера, базировавшиеся в Гавре и Шербуре, а 4 июня германское командование, не считая угрозу вторжения реальной, прекратило разведывательные походы и торпедных катеров. Были лишь установлены дозоры сторожевых катеров в 25–30 милях от северного побережья Франции. В ночь на 6 июня над Каналом не появился ни один германский разведывательный самолет, несмотря на то, что большая часть немецких радиолокационных станций на побережье была выведена из строя ударами союзной авиации. Следовательно, вторжение вообще не было для немцев неожиданным, но высадка именно в Нормандии оказалась и неожиданной, и внезапной. Фактор внезапности был обусловлен мерами союзного командования, с одной стороны, и слабостью вторжения немцев — с другой.

Готовясь к противодействию вторжения, немцы 16 февраля создали группу из 10 подводных лодок, базировавшихся на норвежские шхеры. 22 марта в базах Бискайского залива была сформирована вторая группа из 15 лодок. К июню обе группы были соответственно увеличены до 22 и 36 подводных лодок[\[419\]](#). Однако «шнорхелем» были снабжены только 7 лодок. Таким образом, общее количество немецких лодок оказалось

неизмеримо меньше того, которое ожидали союзники. За четыре дня до начала высадки германские лодки были обнаружены [348] 38 раз, атакованы — 25 раз; из 12 действовавших были потоплены 6. Всего лодки уничтожили до 30 судов, в том числе 11 миноносцев, 12 транспортов.

В дальнейшем германское командование решило усилить действия подводных лодок в северных водах для отвлечения туда сил и средств ПЛО, чтобы облегчить действия лодок на путях в Нормандию.

Известную угрозу десантным отрядам, по мысли морского командования фашистской Германии, должны были представлять артиллерийские и торпедные катера, находившиеся в базах Сенской бухты. Но в ходе операции их деятельность была полностью парализована систематическими бомбардировками этих баз и блокадными действиями противокатерных дозоров в Канале.

Главным средством борьбы с силами вторжения на море гитлеровское командование считало минные заграждения. Немцы в это время располагали значительным количеством новых неконтактных мин, но постановка их у берегов Англии считалась нежелательной во избежание раскрытия их устройства англичанами. Поэтому было решено ставить мины с самолетов в районах якорных стоянок союзных транспортов во время высадки десанта.

Наконец, большие надежды гитлеровцы возлагали на самолеты-снаряды типа «Фау-1» и «Фау-2», которые должны были обрушиться на районы скопления войск, порты и базы Великобритании, где происходило сосредоточение кораблей и транспортных средств и производилась погрузка десанта [\[420\]](#).

Что же касается оборонительных сооружений на берегу, так называемого «Атлантического вала», то он представлял собой значительно меньшую силу, чем его хотела представить гитлеровская пропаганда. Вот что пишет об этом бывший начальник германского генерального штаба генерал Гальдер: «Германия не имела никаких оборонительных средств против десантного флота, который был в распоряжении союзников и действовал под прикрытием авиации, полностью и безраздельно господствовавшей в воздухе» [\[421\]](#). Оборона на побережье опиралась на сильные укрепления в районах военно-морских баз и района Кале — Булонь, где глубина противодесантной обороны достигала 20 км от берега. Здесь система оборонительных сооружений состояла из дотов, дзотов, противотанковых препятствий, инженерных заграждений в воде в виде металлических и железобетонных надолб, затоплявшихся при приливах. На берегу были подготовлены позиции для 280-мм [349] артиллерии, а в 45–50 км от берега располагались установки для пуска реактивных снарядов «Фау-1» и «Фау-2». Некоторые немецкие батареи, особенно в Гавре и на п-ве Котантен, были укрыты в железобетонных блоках, толщина которых в отдельных случаях достигала 3–3,5 м. Они могли простреливать подходы с моря к Сенской бухте с востока и с запада.

В других районах, в том числе и в самой Сенской бухте, противодесантная оборона была значительно слабее. Оборонительные сооружения только создавались, их строительство шло медленно из-за недостатка материалов и рабочих рук.

На всем 80-километровом фронте района высадки наиболее сильными батареями были: одна четырехорудийная береговая батарея 150-мм калибра, две шестиорудийные армейские батареи 150-мм калибра и одна четырехорудийная армейская батарея 122-мм калибра, всего 20 орудий калибром свыше 120 мм.

У берега были установлены железные и железобетонные препятствия, затопляемые в полную воду. Между полной и малой водой побережье прикрывали бетонированные пирамиды со снарядами, действовавшими на принципе контактных мин, тяжелые деревянные плоты длиной около 3 м, оборудованные минами, толстые стойки высотой 2,5–3 м, снабженные минами или снарядами, кинжальные гнезда из железнодорожных рельсов или гнутых стальных прутьев, часть которых имела взрывчатое вещество, и т. п.

По разработанному, но не завершенному плану противодесантной обороны на побережье должны были находиться войска береговой обороны и стационарные дивизии, а за ними — располагаться тактические резервы и дальше, в центре коммуникаций, — оперативные резервы. Стратегический резерв из танковых дивизий сосредоточивался в районе Парижа. На побережье намечалось поставить до 50 млн. противотанковых и противопехотных мин, из которых в действительности было поставлено лишь 4 млн. На побережье Сенской бухты мин совсем не оказалось.

В окончательном решении по отражению десанта германское командование намеревалось сковать высаженные союзные войска на плацдарме до подхода своих оперативных резервов, после чего приступить к методическому уничтожению противника. Стратегические резервы предназначались для борьбы с союзными войсками, начавшими наступление. Таким образом, основной замысел немцев представлял собой нечто среднее между идеями Рундштедта и Роммеля.

Англо-американскому командованию удалось создать огромное преимущество в силах в районе высадки в первый же день. Против 3 пехотных и танковой немецких дивизий, подошедших к концу первого дня, они высадили 5 пехотных дивизий, бронетанковую бригаду и 3 авиадесантные дивизии. Соотношение сил в авиации в первые 24 часа операции было [350] 200 : 1. Силы немецкого флота вообще были мизерными: 30 торпедных катеров, 4 эсминца, 9 миноносцев [{422}](#) и несколько подводных лодок в море. Союзники ввели в действие свыше 800 кораблей различных классов.

Широко развернувшееся к лету 1944 г. движение Сопротивления наносило ощутимые удары по фашистским оккупантам и тем способствовало успешному исходу операции.

Ход операции

Прогноз погоды на 4 июня предсказывал низкую облачность, дождь, сильный юго-западный ветер, умеренное состояние моря. Прогноз погоды на 5 июня был еще хуже. Поэтому высадка десанта была отложена на сутки. 6 июня ожидалось кратковременное улучшение, после чего должна была снова наступить плохая погода. Дальнейшее откладывание операции могло повлечь задержку ее на две-три недели, что совершенно исключалось, так как 150 тыс. солдат первого эшелона десанта были уже посажены на суда, 11 тыс. самолетов находились в готовности к действиям, а 35 дивизий и 4 тыс. судов — в ожидании отправки в Нормандию. А самое главное — десантные отряды, готовившиеся к походу в портах восточного и западного побережья Англии, некоторые суда, предназначенные для затопления в районе гаваней «Гузбери», буксиры, ведущие части искусственных сооружений для гаваней «Малбери», несколько флотилий тральщиков находились в пути и из-за переноса срока получили приказ повернуть обратно или изменить курсы, так как в противном случае в контрольном районе образовалось бы скопление судов.

14-я флотилия тральщиков в это время шла с тралами впереди десантного отряда, подходившего к контрольному району. Рано утром 4 июня тральщики обнаружили мины,

и командир флотилии решил продолжать траление, несмотря на полученный приказ отложить высадку на сутки. Один из двух дозорных эсминцев — «Кемпбел», командир которого предположил, что флотилия тральщиков не получила приказ, подошел к ней и оказался среди плавающих мин. Тральщики помогли ему выйти на чистую воду. Поскольку границы небольшой минной банки были определены, сотни десантных транспортов, высадочных средств, боевых кораблей, буксиров, паромов и других судов могли продолжать свой путь.

До полуночи 4 июня свои места у нормандского побережья заняли английские подводные лодки типа «Миджет». Днем, определив точно свое место, они должны были лежать на грунте до появления десанта, после чего всплыть и служить навигационным ориентиром для подходивших десантных отрядов. Отсрочка начала высадки не означала для них возвращения в базу. [351]

Сразу после полудня 5 июня флотилии тральщиков начали тралить 10 фарватеров южнее контрольного района в направлении к нормандскому побережью. 14-я флотилия, проходя через обнаруженную накануне минную банку, затрала еще 1 мину. 16-я флотилия затрала 4 мины. Один американский тральщик взорвался на mine. Катера-тральщики, шедшие во главе каждой флотилии, с трудом выполняли свои задачи из-за плохой погоды. Границы протраленных фарватеров обозначались светящимися буями.

Около 19 час. 40 мин. с тральщиков увидели французский берег, а в 21 час. 45 мин. уже можно было невооруженным глазом различить дома и другие постройки. Гитлеровцы не придали серьезного значения появлению малых кораблей противника. До 23 час. 45 мин. они не проявляли никакой активности: никто не обстрелял тральщики, не появились ни катера, ни самолеты. Когда союзная авиация начала бомбить радарные установки на берегу, немцы сосредоточили на этом все свое внимание.

После того как 10 флотилий тральщиков протралили все десять фарватеров, перед ними встала довольно сложная задача переразвернуть такое большое количество кораблей для траления маневренного пространства у побережья. Необходимость ее решения усиливалась еще и тем, что в ночь накануне высадки значительные группы германских самолетов сбросили на парашютах мины преимущественно в американском секторе, и особенно на участке «Юта».

Десантные отряды вторично вышли в море утром 5 июня и к наступлению темноты достигли контрольного района, откуда переход продолжался уже в темное время суток без истребительного прикрытия. Радиопередачи запрещались даже в случае повреждения или гибели корабля. Переход происходил пятью колоннами (по числу участков высадки) без всякого противодействия со стороны противника.

За 5–6 часов до начала высадки морского десанта (между 1 час. 30 мин. и 2 час. 30 мин. 6 июня) 2395 самолетов и 847 планеров начали высадку воздушного десанта. По воздуху было переброшено 24 424 человека, 567 автомашин, 362 орудия, 18 танков и около 360 т боезапаса, из них 60% войск было сброшено на парашютах, остальные доставлены на планерах. На земле воздушнодесантные дивизии оказались разбросанными. 6-й английской воздушнодесантной дивизии, сброшенной в районе г. Кан, к рассвету удалось собрать всего лишь 7–8% своего личного состава, но и это скопление подверглось атакам своих бомбардировщиков. Встретив слабое противодействие со стороны противника, дивизия захватила переправы через р. Орн и закрепилась.

Высаженные в районе Карантан — Изиньи 101-я и на путях между Карантаном и Шербуром 82-я американские воздушно-десантные [352] дивизии тоже оказались сильно рассредоточенными. Им удалось захватить несколько населенных пунктов, узлов дорог и мостов, связывавших нормандский плацдарм с остальной территорией Франции [\[423\]](#).

В 3 часа 14 мин. крупное соединение английских тяжелых бомбардировщиков атаковало 10 крупных береговых батарей. В 7 час. соединение американских самолетов типа «В-29» сбросило на плацдарм около 100 тыс. 40-кг бомб для подавления переднего края обороны противника и создания воронок, которые должны были поначалу стать укрытиями для десантников. Перед рассветом вступили в действие средние бомбардировщики. Их удары сочетались с обстрелом побережья корабельной артиллерией. Спустя полчаса после рассвета береговые сооружения подверглись воздействию всех американских тяжелых и средних бомбардировщиков, сбросивших 7616 бомб. Воздушная бомбардировка лишь ослабила неприятельскую оборону, временно привела к молчанию береговые батареи, произвела моральное воздействие.

В 5 час. 20 мин. прибывшие в назначенные им маневренные районы корабли артиллерийской поддержки открыли огонь по берегу. В английском секторе действовали линкоры «Уорспайт» и «Рэмиллис», монитор «Робертс», крейсера «Моришиес», «Аретьюза», «Фробшнер», «Данае» и «Дрэгон», в американском — линкоры «Невада», «Техас» и «Арканзас», крейсера «Огаста», «Тускалуза» и «Сцилла». Каждый корабль обстреливал определенную батарею наиболее крупной артиллерии. Стрельбу корректировали с самолетов. Однако защищенным железобетонными укрытиями батареям в Гавре ни бомбардировка с воздуха, ни обстрел с моря не могли причинить серьезных повреждений. Кроме того, немцы после воздушной бомбардировки, произведенной союзниками накануне высадки, переместили большое количество своих батарей на другие огневые позиции, туда, где их не ожидали. Правда, оборудование некоторых из них к началу обстрела на новых позициях закончено не было.

Молчание германских береговых батарей союзники расценили как военную хитрость противника, полагая, что он откроет огонь в разгар высадки десанта. Поэтому английские самолеты поставили у берега дымзавесу. Воспользовавшись ею, 3 немецких торпедных катера в 5 час. 30 мин. атаковали корабли артиллерийской поддержки и потопили норвежский эсминец «Свеннер», после чего благополучно вернулись в Гавр.

На крейсера «Аретьюза», «Моришиес» возлагалась задача поддержать 6-ю воздушнодесантную дивизию, сброшенную к [353] востоку от р. Орн для захвата мостов через реку, канал Кан, удержания предмостных укреплений и нейтрализации некоторых батарей, расположенных в этом районе. Однако корабли не дождались приказа об открытии огня, а дивизия решила свои задачи самостоятельно.

Немецкие батареи, расположенные к востоку от р. Орн, только одним из залпов накрыли линкор «Уорспайт», находившийся в районе огневой позиции. Но к 9 час. 30 мин. все основные батареи в этом секторе высадки были подавлены, и по кораблям вели огонь только подвижные батареи, расположенные в лесу. Были нейтрализованы и две главные батареи на участке «Джюно». На участке «Голд» береговая батарея накрыла флагманский корабль commodора Дуглас-Пенанта, который вынужден был переменить место, но к 6 час. 20 мин. также была приведена к молчанию. Находившиеся в этом районе германские полевые батареи среднего калибра продолжали обстреливать десантные корабли и корабли поддержки до 9 час. 30 мин.

Таким образом, в результате взаимодействия кораблей артиллерийской поддержки и бомбардировочной авиации были, хотя и временно, приведены к молчанию все стационарные батареи между устьем Сены и м. Барфлер. Беспокоившие время от времени отдельные батареи, особенно в районе Гавра, быстро замолкали под воздействием ответного огня. Периодически действовала лишь железнодорожная батарея, находившаяся в туннели за Ульгейтом к востоку от р. Орн.

Теперь, когда были приведены к молчанию батареи крупного и среднего калибра, начался второй этап артиллерийской поддержки — обеспечение высадки первых бросков десанта. Вступила в действие артиллерия крейсеров, которая уничтожала доты, подземные сооружения и огневые точки врага. Огонь велся на дистанции 30–35 каб. В подавлении неприятельской противодесантной обороны участвовало до 70 эсминцев и большое количество специальных самоходных барж, вооруженных артиллерийскими орудиями и реактивными установками. Под прикрытием огня с кораблей десантные суда подошли к своим участкам высадки, где до вечера 6 июня оказывали сопротивление лишь единичные уцелевшие огневые точки. Линкоры оставались на своих местах в готовности возобновить огонь по батареям.

В дальнейшем корабельная артиллерия сопровождала наступающие войска вплоть до выхода их за пределы дальности своего огня. На флангах плацдарма эта поддержка была продолжительнее, чем на фронтальных направлениях.

В 7 час. 15 мин. под прикрытием танков-амфибий начали высаживаться отряды разграждения, которые должны были расчистить десанту путь у уреза воды. Эти отряды подрывали [354] противодесантные препятствия всякого рода, в том числе сваренные рельсы с прикрепленными к ним минами, и понесли очень большие потери. В 7 час. 33 мин. при слабом сопротивлении противника началась высадка десанта. Фашистская авиация почти бездействовала: в течение дня она сделала 50 безрезультатных самолетовылетов. К 10 час. закончилась высадка передовых отрядов в английском секторе, и береговая полоса здесь больше не находилась под прямой угрозой стрелкового, пулеметного и минометного огня. В американском секторе дела обстояли хуже. Если на участке «Юта» высадка происходила по плану, то на участке «Омаха» американцы встретили значительное сопротивление. Гитлеровцы имели здесь 8 укрытых 75-мм батарей, 35 подземных бетонных укреплений с 75-мм орудиями и автоматическим оружием, 4 позиции для полевой артиллерии, 18 позиций для противотанковых орудий калибром от 37 мм до 75 мм, 6 минометных гнезд, 38 точек для стрельбы реактивными снарядами по четыре 38-мм установки в каждой, 85 пулеметных точек {424}. Батареи могли обстреливать побережье в морском направлении, а также вести перекрестный огонь вдоль побережья. Противник открыл огонь, только когда американские суда с десантом подошли к берегу. Из 32 спущенных на воду танков на берег вышло только 5, остальные погибли. С большим запозданием высадились артиллерийские части. Корабельная артиллерия и самолеты-бомбардировщики оказали содействие десанту, но подавить сопротивление немцев на этом участке удалось только к 13 час.

Непосредственное содействие высадке в дальнейшем и закрепление войск на плацдарме осуществляли специально сконструированные самоходные баржи, вооруженные артиллерийским и реактивным оружием. Они близко подходили к берегу, благодаря чему облегчалось управление их огнем, а также связь с войсками. Вместе с артиллерийскими баржами действовали плавающие танки.

Задачей морской пехоты, использовавшейся в качестве первого броска десанта, являлся также захват гавани Пор-ан-Бессен у западной границы участка «Голд», являющегося

конечным пунктом железнодорожной ветки и портом города Байе. Для этого частям морской пехоты пришлось пройти от места своей высадки восточнее порта около 15 км по не очищенной от врага территории. Порт оказался укрепленным, и только спустя сутки при содействии корабельной артиллерии его удалось взять.

К исходу дня 6 июня в английском и американском секторах было высажено 5 пехотных, 3 воздушнодесантные дивизии и танковая бригада, общим составом около 200 тыс. солдат и [355] офицеров. Им удалось захватить береговую полосу глубиной от 3 до 5 км, правда, не по всему фронту. Пляжи были очищены от противника только 7 июня. На второй и на третий день, т. е. 7 и 8 июня, англо-американские войска закреплялись на плацдарме, продолжалась высадка новых эшелонов войск. К исходу третьего дня на побережье уже находились 8 пехотных, танковая, 3 воздушнодесантные дивизии и значительное количество средств усиления. Утром 9 июня войска перешли в наступление с целью объединения участков высадки. К 12 июня эта задача была решена, единый плацдарм имел ширину по фронту около 80 км и глубину 13–18 км. Теперь на побережье находились 16 пехотных и 3 бронетанковые дивизии — всего 326517 человек, 54186 боевых и транспортных машин и 104428 т военного снаряжения {425}. Началось продолжительное и планомерное накопление войск на побережье. График перевозок войск морем в целом соблюдался, и эта проблема была в основном решена.

Несмотря на сравнительно слабое сопротивление противника, с берега было повреждено довольно много десантных кораблей {426} (см. таблицу).

Тип десантных кораблей	Количество
Десантные баржи танконосцы (LCT)	131
Высадочные катера (LCA)	117
Десантные баржи для пехоты (малые)	22
Десантные баржи для пехоты (большие)	21
Всего	291

Основными причинами повреждений больших десантных кораблей были мины и артиллерийские снаряды, малых кораблей — состояние погоды и прибой у берега.

Содействие кораблей войскам

Немецко-фашистское командование к 12 июня ввело в действие дополнительно 3 танковые и одну моторизованную дивизии, которые действовали по частям и влияния на ход операции не оказали. Американские войска начали наступление на п-ов Котантен, английские — в направлении г. Кан. Поддерживая их, линкоры вели огонь на дистанции до 17 миль, крейсера — на дистанции 10–12 миль. Интенсивность огня была временами очень высокой. Так, во время обстрела г. Кан линкоры [356] «Рэмиллис» и «Нельсон» выпускали ежеминутно по одному снаряду главного калибра. За несколько дней английские корабли израсходовали более 72 тыс. снарядов калибра от 102 до 380 мм и несколько миллионов выстрелов различного вида огнестрельного оружия.

Оборона якорной стоянки

Пока не была окончательно подавлена оборона противника на плацдарме, фашистская авиация группами до 50 самолетов каждую ночь налетала на якорные стоянки кораблей, чтобы этим отвлечь внимание от продолжавшихся постановок мин. 16 дневных атак за

первые 24 дня вторжения осуществили одиночные самолеты, действовавшие с большой высоты, под прикрытием низкой облачности, тумана, дыма. Союзные воздушные патрули непрерывно прикрывали район вторжения и территорию на глубину 100–120 км.

В районе высадки постоянно находилось 300–400 кораблей и судов, по фарватерам от контрольного района ежедневно следовало в среднем до 16 конвоев [{427}](#) — всего около 150 судов, не считая боевых кораблей и десантных барж. Поскольку в течение двух недель после высадки гитлеровцы не прекращали постановку мин, приходилось продолжать траление. Только в восточном секторе за 16 дней было уничтожено 90 донных мин, причем из-за плохой погоды траление прерывалось на 3 дня. За то же время на минах погибли 3 судна, получили повреждения — 12. Потери, конечно, были ничтожны, но каждое потопленное вблизи берега судно становилось препятствием для движения других судов. Это вынудило назначить специальные «дни чистки» для освобождения подходов к берегу. За 27 дней после высадки в районе вторжения было обнаружено 552 мины, из них 291 в восточном секторе и 261 в западном. В обоих секторах было уничтожено 186 якорных и 323 донные мины, подрывалось 43 судна. К 3 июля минная угроза была ликвидирована. За 3 месяца в районе вторжения было вытралено более 10% мин от общего количества обезвреженных на всех морских театрах за 5 лет войны [{428}](#).

Немецкие миноносцы и катера были исключительно пассивны. Объясняется это отчасти небольшим количеством их, а также внезапностью высадки. Торпедные катера появлялись по ночам, и их действия не имели успеха. К концу июня немцы потеряли 5–6 катеров-охотников, или бронекатеров, 7 катеров и 2 торпедных катера получили повреждения. Так как перехватывать катера противника в море было трудно, союзное командование решило организовать блокаду их базы Шербур. На подходах к нему за 24 ночи произошло не менее [\[357\]](#) 30 боевых столкновений, из них 7 в течение одной ночи в районе м. Барфлер.

За вторую половину 1944 г. в районе высадки у берегов Англии и в Ла-Манше в результате действий германских подводных лодок, торпедных катеров и других малых кораблей, а также на минах погибли 60 транспортов различного тоннажа. Эта цифра сравнительно невелика, если принять во внимание, что в Нормандской операции участвовало свыше 4 тыс. судов.

Борьба с германскими лодками

Для обороны района высадки от подводных лодок противолодочный барраж на западных подходах к Каналу круглосуточно несли самолеты 19-й авиагруппы, состоявшей из 30 эскадрилий. В противолодочном дозоре использовались 8 эсминцев, 36 торпедных катеров и другие малые корабли [{429}](#). В 50 милях к северо-западу от о. Уэссан находилась одна группа английских миноносцев и западнее Нормандских островов — другая. В 130 милях западнее м. Ландс-Энд были развернуты 3 английских конвойных авианосца. Путь лодкам вблизи французского берега перекрывали минные заграждения у п-ва Бретань.

По получении сообщения о высадке англо-американских парашютистов в Нормандии гитлеровское морское командование на рассвете 6 июня направило из Бреста в Ла-Манш 15 подводных лодок. Еще 14 лодок были развернуты завесой в Бискайском заливе на случай высадки союзных войск на его побережье. В этот день самолеты береговой авиации 14 раз обнаружили лодки, 8 раз атаковали их и вынудили 3 лодки вернуться в базы. С 7 по 9 июня английские самолеты потопили 5 лодок, а 7 покинули позиции из-за повреждений. Результаты действий лодок были ничтожны: 15 июня они потопили английские фрегаты «Морн» (в 50 милях севернее Уэссана) и «Блеквуд» (в 20 милях

северо-восточнее м. Хог), 27 июня — английский корвет (в 20 милях северо-восточнее м. Барфлер), 29 июня потопили транспорт и повредили 4 судна типа «Либерти» в средней части Канала. При этом сами немцы потеряли 13 подводных лодок. В дальнейшем действия лодок были совершенно безуспешными, но, несмотря на это, Дениц до 23 августа продолжал посылать лодки в Канал, где потери их возросли до 25 единиц. Кроме того, в Бискайском заливе погибли не менее 7 лодок [\[430\]](#).

Когда п-ов Бретань был отрезан англо-американскими войсками, оставшиеся в базах лодки получили приказ идти в Норвегию; перебазирование их закончилось к 18 сентября. Лодки, не имевшие достаточного запаса топлива, перешли в Бордо. 25 августа командование германских подводных сил на Западе было ликвидировано. [\[358\]](#)

Организация снабжения войск

К концу июня, т. е. через три недели после начала высадки, плацдарм был расширен до 100 км по фронту и на 20–40 км в глубину. На плацдарме находились главные силы 1-й американской, 2-й английской и часть 1-й канадской армий. К началу июля в Нормандии было сосредоточено 13 американских, 11 английских и 1 канадская дивизии общей численностью около 1 млн. человек 183,5 тыс. боевых и транспортных машин и 650 тыс. т военных грузов, значительная часть союзной тактической авиации.

Массовые перевозки войск морем можно было осуществлять только при наличии огромного транспортного флота и специальных десантных кораблей. В среднем каждый день первую неделю в район высадки приходили 25 судов типа «Либерти», 38 различных каботажных судов, 9 войсковых транспортов, 40 десантных судов-танконосцев, 75 десантных барж-танконосцев, 20 больших десантных судов для пехоты. Из 4266 судов и барж, действовавших в первый день операции, некоторая часть, особенно малых судов, по самым различным боевым и небоевым причинам была потеряна. Естественно, что при таких длительных массовых перевозках неминуемо вставал вопрос о текущем ремонте судов. Следовательно, требовалось иметь резерв транспортных средств приблизительно в размере около 20–25% от общего потребного числа их.

Только на пятый день операции движение транспортных средств стало планомерным. Так, на второй день прибыло 98 судов и больших десантных барж, на третий день — 216. Эта цифра была близка к среднему количеству судов, которые прибывали ежедневно в течение всей следующей недели. На пятый день подошли 29 судов типа «Либерти», 44 каботажных, 31 для перевозки танков, 81 танко-десантное судно, 10 войсковых транспортов, 28 пехотно-десантных судов — всего 223 [\[431\]](#).

Об общих масштабах перевозок дают представление следующие цифры. К 24 дню вторжения в район высадки было сделано 4257 рейсов крупных судов. Из них: 570 судов типа «Либерти», 180 войсковых транспортов, 788 каботажных судов, 905 десантных судов танконосцев, 1442 десантные баржи-танконосца, 372 больших десантных судна для пехоты. Кроме того, было сделано несколько тысяч рейсов десантных барж, буксиров, паромов, танкеров, вспомогательных, спасательных и госпитальных судов [\[432\]](#).

Разгрузка этой массы судов без предварительной подготовки портового оборудования была бы немыслима. Поэтому уже на второй день вторжения было установлено большинство [\[359\]](#) блокшивов в гаванях «Гузбери». К 19 июня, т. е. на 14-й день вторжения, на участке «Джюно» и «Омаха» были поставлены большинство больших кессонов и внешние головные части плавучих пирсов гаваней «Малбери». Занятые

морской пехотой порт Курсель и гавань Пор ан-Бессен были приведены в порядок, и на 10-й день вторжения их пропускная способность достигла 1000 т в сутки.

Шторм и его последствия

На рассвете 19 июня начался шторм. Трое суток дул северо-восточный ветер. Незаконченные сооружения в гаванях «Малбери» сильно пострадали, особенно в американском секторе, но основные волноломы все же выдержали напор волн, и за ними отстоялись 155 судов и барж. Затопленные блокшивы гаваней «Гузбери» осели в грунт, надстройки их поломались, и эти искусственные гавани потеряли свое значение. Свыше 800 судов различных типов было выброшено на берег и повреждено. 320 из 650 танко-десантных судов вышли из строя. Союзный флот за эти дни понес больший урон, чем от противодействия гитлеровцев, которые в течение первого месяца операции уничтожили и повредили 261 судно, т. е. в 3 раза меньше.

График движения судов нарушился. 24 июня к побережью Нормандии прибыло всего 57 крупных судов и барж вместо 220–230. С 25 по 31 июня в среднем ежедневно прибывало 171 судно; правда, уменьшение количества их произошло главным образом за счет танко-десантных судов. В целом снабжение и подвоз войск сократились в 4–5 раз, что в самом начале операции грозило бы ей срывом. Невозможно было продолжать и траление мин. Гитлеровское командование не воспользовалось сложившейся обстановкой, что еще раз говорит о слабости его сил на западе и об отсутствии серьезного стремления противодействовать высадке.

Ремонт судов на плацдарме выполняли плавмастерские и береговые ремонтные партии. Только в английском секторе они отремонтировали 553 больших и малых судна, в том числе 170 малых боевых кораблей и 13 транспортов. На 35-й день операции гавань «Малбери» в английском секторе была восстановлена и ее суточная пропускная способность достигала 6 тыс. т. После занятия Гавра и Бреста через Канал были проложены трубопроводы для подачи в Нормандию жидкого топлива. К работам по их прокладке приступили через несколько дней после начала вторжения. В дальнейшем трубы протянулись по французской территории на сотни километров. Противник прокладке труб не мешал, хотя эти работы не могли остаться незамеченными для германской воздушной разведки^[433]. Пропускная способность всех трубопроводов была доведена до 5000 т жидкого топлива в сутки. [360]

Занятие Шербура

24 июня американские войска, продвигаясь по полуострову Котантен, прижали немецко-фашистские части между мысами Ла-Хог и Барфлер, с Шербуром в центре, захват которого предполагался с суши при содействии кораблей. На рассвете 25 июня из Портленда вышла эскадра в составе американских линкоров «Невада» и «Арканзас», крейсеров «Тускалуза», «Куинси», английских крейсеров «Глазго» и «Энтерпрайз», эсминцев и тральщиков^[434]. Береговая артиллерия Шербура состояла из 20 казематных батарей, из них три 280-мм калибра и по крайней мере 15 башенных установок с орудиями 150-мм калибра и выше. Предусматривался обстрел батарей одним линкором в течение 90 минут; два других линкора были в резерве.

На расстоянии 9 миль от французского берега эскадра построилась в одну кильватерную колонну — «Глазго», «Энтерпрайз», «Невада», «Тускалуза (флаги.)», «Куинси», имея в голове тральщики и на флангах эсминцы. «Техас» и «Арканзас», охраняемые эсминцами, держались мористее. Около полудня с дистанции 50 каб., маневрируя на

противолодочном зигзаге, корабли открыли по батареям огонь, корректируемый самолетами. Линкор «Невада» отделился от колонны и маневрировал самостоятельно. Батареи Шербурга отвечали. В «Техас» и 3 эсминца попали снаряды. В 13 час. 25 мин. запланированный срок обстрела батарей истек, однако бой продолжался. Корабли получили еще несколько попаданий^[435]. В 13 час. 42 мин. противник сосредоточил огонь по «Глазго», и крейсер на короткое время вышел из строя для тушения пожара.

Обстрел немецких батарей продолжался три часа. За это время было выпущено около 3 тыс. снарядов, из них 376 305-мм и 356-мм калибров. Серьезно поврежденные, имевшие большие потери в личном составе, береговые батареи в основном умолкли. Под прикрытием корабельной артиллерии тральщики приступили к очистке от мин подходов к порту Шербур, гарнизон которого на следующий день капитулировал.

Потеряв Шербур, гитлеровцы лишились базы на фланге морских коммуникаций через Канал, что облегчило союзникам снабжение экспедиционных войск, а также оборону рейдов в районе вторжения. В связи с этим командование было реорганизовано: оперативные соединения в обоих секторах высадки ликвидированы и введены старшие морские начальники, подчинявшиеся непосредственно главнокомандующему союзными военно-морскими силами. Перевозками через Канал руководили теперь командиры баз Плимут, Портсмут, Дувр и Нор. [361]

Для полного приведения порта в порядок потребовалось четыре месяца. Гитлеровцы затопили здесь 67 судов и барж, соорудили до 20 других подводных препятствий. В Шербуре впервые работали так называемые «живые тральщики», т. е. люди, предварительно прошедшие специальную подготовку по обезвреживанию под водой мин и невзорвавшихся бомб. К сентябрю порт работал на половину своей мощности, а в дальнейшем его пропускная способность превзошла довоенную^[436].

Действия отряда поддержки восточного фланга

Из района восточнее р. Орн немецко-фашистские войска обстреливали гавань «Гузбери» и рейд, определенную угрозу таила близость Гавра. Поэтому из артиллерийских и зенитных десантных барж, моторных катеров (всего 76 вымпелов) был организован отряд поддержки восточного фланга. Задачей его было огневое содействие сухопутным войскам и охрана рейда в восточной части района высадки.

Охрана рейда осуществлялась в две линии, расположенные одна от другой на расстоянии 3,5 каб. Основную линию составляли стоявшие на якорях десантные баржи. За ними располагались моторные катера, образующие подвижную линию, причем на две баржи приходился один катер. Непосредственно перед наступлением темноты баржи и катера занимали свои места, так как в светлое время они находились бы под огнем береговых батарей противника.

В ночь на 6 июля немцы здесь впервые применили человекоуправляемые торпеды. С французского побережья они выпустили 30 таких торпед, из них 4 было уничтожено; в базу вернулись только 14 водителей. В ночь на 8 июля атака повторилась, но теперь англичане уничтожили из 20 выпущенных торпед 12^[437]. В результате двух атак гитлеровцы потопили 3 тральщика и сильно повредили старый легкий крейсер «Дрэгон». Позднее немцы стали применять «циркулирующие» торпеды, которые, достигнув рейда, двигались по окружности, а после израсходования горючего становились плавучими минами. В ночь на 3 августа появились небольшие катера, снабженные взрывчатым веществом и взрывавшиеся при контакте с бортом корабля^[438]. В ночь на 10 августа на

рейде действовало свыше 30 таких катеров, из которых 29 было достоверно уничтожено кораблями охранения и английскими торпедными катерами [{439}](#).

Занятие г. Кан

Английские войска медленно продвигались к г. Кан. 7 июля его атаковали 2200 тяжелых и средних бомбардировщиков, сбросивших 7 тыс. т бомб. После второй атаки с воздуха утром 9 июля [362] англичане заняли северо-западную часть города, и только 18 июля после массированного удара 2 тыс. тяжелых и средних бомбардировщиков Кан был занят полностью. Большую поддержку войскам оказала артиллерия линкоров.

Освобождение Парижа

К 25 июля на плацдарме в Нормандии находились уже четыре армии: 1-я и 3-я американские, 2-я английская и 1-я канадская — всего 37 дивизий, из них 27 пехотных, 3 воздушнодесантные и 7 бронетанковых. Им противостояли 29 не полностью укомплектованных немецких дивизий в северо-западной Франции. На вооружении немецких армий в этом районе было около 900 танков и штурмовых орудий и не более 500 самолетов. Наряду с огромным преимуществом в силах англо-американской стороны крупнейшим фактором, способствовавшим успеху союзников, явилось победоносное наступление советских войск на Карельском перешейке, Украине, в Белоруссии. Советская Армия подходила к границе Восточной Пруссии и Висле. Усиливали удары по оккупантам бойцы французского движения Сопротивления. Нарастал политический кризис в самой фашистской Германии.

В такой благоприятной обстановке экспедиционные войска перешли в наступление. С 25 июля по 25 августа им удалось занять территорию всей северо-западной Франции, за исключением портов Брест, Сен-Мало, Сен-Назер и Лориан. 25 августа французские патриоты освободили свою столицу и удерживали ее до подхода французской бронетанковой дивизии.

Занятие Гавра, Бреста и других портов

После занятия г. Кан складывалась благоприятная обстановка для овладения Гавром, что, в свою очередь, обеспечивало безопасность левого фланга района высадки и морских перевозок, а также давало союзникам еще один пункт выгрузки снабжения для армий. Кроме того, овладение Гавром избавляло от необходимости использовать большие боевые корабли для подавления его батарей, лишало немцев места базирования малых кораблей и района для выпуска человекоуправляемых торпед и взрывающихся катеров.

В августе Гавр был блокирован с моря и отрезан с суши. 12 сентября в него вошли союзные войска. Теперь рейд у района высадки находился в полной безопасности и можно было ликвидировать отряд поддержки восточного фланга.

После упорного сопротивления пал Сен-Мало, а 25 сентября англо-американские войска заняли Булонь и сюда через Канал провели второй нефтепровод. 18 сентября части союзников вошли в Брест. В обстреле его батарей участвовали английские корабли, в том числе линкор «Уорспайт». Гавани Бреста были заграждены и разрушены еще больше, чем Шербурские, и для их очищения потребовалось несколько месяцев. В сентябре от немецко-фашистских оккупантов были очищены [363] Остенде и Антверпен. Порт последнего благодаря действиям бельгийских борцов Сопротивления был мало разрушен и загражден.

После освобождения Антверпена английским и канадским войскам с суши и морской пехоте с моря во взаимодействии с авиацией и кораблями предстояло захватить сильно укрепленный о. Вальхерен — один из островов в устье р. Шельда. В артиллерийской поддержке десанта участвовали линкор «Уорспайт» и монитор «Робертс», которые вели огонь по неприятельским батареям и привели их к молчанию. Однако при [364] подходе к берегу десантных барж батареи заговорили вновь. Тогда в действие вступили баржи с артиллерийским и реактивным вооружением и десантные катера. В течение трех с половиной часов, пока шел бой на близких дистанциях, происходила высадка морских пехотинцев. Из 28 кораблей отряда поддержки было потоплено 9, выведено из строя 11, поврежден 1 {440}. Только к 9 ноября остров был полностью захвачен, а 28 ноября Антверпен был открыт для судоходства. Немцы обстреливали его снарядами типа «Фау», на подходах к порту действовали малые подводные лодки типа «Зеехунд», базировавшиеся теперь, как и взрывающиеся катера, на близлежащее побережье Германии.

Дюнкерк и порты Бискайского залива Лориан, Сен-Назер, Рошфор, Ла-Рошель, Ла-Палис и устье р. Жиронды оставались в руках немцев до конца 1944 г.

Заключение и выводы

Нормандская десантная операция по количеству высаженных войск, участвовавших в ней военно-морских и военно-воздушных сил, а также транспортных средств была самой крупной в ходе второй мировой войны. Происходила она в тот период, когда Германия в результате побед Советских Вооруженных Сил находилась на грани полного поражения, когда судьба гитлеризма была уже фактически решена. Этим объясняется невысокий численный состав немецко-фашистских сил в Западной Европе, их низкие боевые качества, морально-политическая неспособность противодействовать вторжению.

Вследствие сложившейся обстановки подготовка Нормандской операции и важнейший ее этап — высадка десанта проходили в условиях крайне слабого противодействия со стороны противника. Оставшиеся еще незначительные стратегические резервы в Германии гитлеровское командование не могло бросить в Нормандию, так как оно было озабочено положением на восточном фронте.

Гитлеровское командование не ставило перед собой задачу организовать глубокую противодесантную операцию на море, а ограничивалось лишь отражением высадки. Предпринять глубокое воздействие на море против десанта противника немцам не позволяло отсутствие достаточных сил и средств прежде всего авиации. При существовавших у них силах немцы могли организовать достаточно эффективную противодесантную оборону на побережье.

Но даже при использовании тех сил, которыми гитлеровцы располагали во Франции, были допущены крупные ошибки. К ним следует отнести: ошибочное определение района предполагаемой высадки, вследствие чего в Нормандии, и в частности в Сенской бухте, оказалось меньше сил и оборонительных [365] средств, чем в других районах. Немецко-фашистское командование явно ошибочно оценивало действия противника. Так, демонстративные налеты авиации и обстрелы берега оно принимало за действительную подготовку к вторжению, минирование Балтийских проливов и Кильского канала рассматривало как действия против морских сообщений с Норвегией в связи с предполагаемой там высадкой десанта. Ошибочное определение возможного района высадки повлекло за собой и объявление тревоги в 7-й армии, находившейся в Нормандии, только в 1 час 30 мин. 6 июня, т. е. после высадки воздушных десантов.

Задержалось на сутки выступление 12-й танковой дивизии. Оборонительные сооружения в районе Сенской бухты были закончены только на 18%, тогда как в районе Кале — Булонь на 68%.

Большое количество малых подводных лодок, торпедных катеров, управляемых торпед находилось в базах Северного моря и оказалось отрезанным от района высадки дозорами противника в Дуврском проливе. Перебросить их по железным дорогам немцы опоздали, да и не могли из-за активных действий французских партизан. Гитлеровцы, рассчитывавшие использовать для борьбы с десантом самолеты-снаряды «Фау-1» и «Фау-2», опоздали с развертыванием станций для их запуска. Впервые самолеты-снаряды были применены только 13 июня 1944 г., т. е. через неделю после начала высадки.

Германское командование считало маловероятным высадку под артиллерийским огнем на оголенный отливом широкий песчаный пляж, поэтому препятствия у уреза воды (железные и железобетонные надолбы с плоскими минами) были поставлены с расчетом их действия в полную воду. Высадка в малую воду сделала их абсолютно безопасными; установленная на открытых позициях, слабо защищенная от огня с моря и бомбардировок с воздуха стационарная артиллерия в районе высадки не могла быть сосредоточена для отражения десанта на том или ином участке. Орудия старых образцов, калибром не более 150 мм, с низкой скорострельностью и недостаточной дальностью огня, не выполнили той роли, которую на них возлагали, поскольку вскоре были выведены из строя авиацией и корабельной артиллерией союзников.

Операция готовилась англо-американским командованием очень долго. Хотя вопрос о наличии достаточного количества десантных транспортных и высадочных средств, конечно, влиял на определение времени начала операции, но в основном он определялся не столько готовностью сил, сколько политическими соображениями.

Одним из важнейших условий успеха вторжения являлось быстрое и планомерное накопление сил на плацдарме. Решение этой задачи зависело от наличия достаточного количества морских транспортных средств, а также от правильной организации [366] морских перевозок. Англо-американскому командованию удалось решить эту задачу. В связи с этим представляет интерес сооружение искусственных гаваней, которые сыграли немаловажную роль в накоплении сил на плацдарме, в решении проблемы текущего ремонта и восстановления боеспособности десантных кораблей, высадочных средств и малых боевых кораблей у плацдарма высадки.

Успешное выполнение морских перевозок через Канал, высадка десанта и последующих пополнений ему, огневое содействие десанту с моря, высадка воздушных десантов — все это обеспечивалось господством союзников на море и в воздухе.

Координация по месту и времени усилий флота и авиации позволила союзному командованию добиться большого насыщения огня по противодесантной обороне немцев в первые два дня операции. Крупнокалиберная артиллерия линкоров и тяжелых крейсеров играла важнейшую роль в подавлении сопротивления противника, особенно в условиях прицельной стрельбы, корректируемой с самолетов. Германские артиллерийские установки открытого типа оказались уязвимыми от огня корабельной артиллерии и ударов с воздуха. В сложившейся обстановке батареи открытого типа в противодесантной обороне себя не оправдали.

Корабельная артиллерия играла большую роль при овладении неприятельскими портами и поддержке действий армии на суше. До конца 1944 г. англо-американские корабли,

поддерживая экспедиционные войска, сделали более 140 тыс. выстрелов из орудий всех калибров, около 4 тыс. — только при обстреле Шербура. В центре района высадки и на восточном его фланге обстрел с моря продолжался дольше, чем на западном фланге, и до начала отступления немецко-фашистских войск здесь было выпущено около 97 тыс. снарядов всех калибров ^[441].

Большое значение в этой операции приобрели специально сконструированные и примененные в массовом масштабе баржи с артиллерийским и реактивным оружием, плавающие танки, предназначенные для ведения боя с воды, и другие амфибийные средства.

Важнейшая роль в Нормандской десантной операции выпала авиации. Стратегическая авиация союзников по мере приближения срока высадки постепенно переносила свои удары с промышленных объектов Германии на железнодорожные узлы, скопление стратегических резервов войск, аэродромы, военно-морские базы и, наконец, на объекты плацдарма высадки. Такая последовательность могла бы ориентировать немцев на приближение срока вторжения и избранный район высадки, однако благодаря разнообразным мерам маскировки [367] и дезинформации, а также из-за слабости германской разведки время и район высадки остались нераскрытыми.

Большое значение в операции имели воздушные десанты, которые решали не только тактические, но и частные оперативные задачи, состоявшие в захвате важных узлов дорог и населенных пунктов для перерыва неприятельских коммуникаций. Возможность высадки в короткое время значительного количества войск и боевой техники в тактическую и оперативную глубину обороны побережья поставила по-новому вопрос о глубине этой обороны, выявив необходимость создания мощных подвижных ударных групп, способных быстро ликвидировать воздушные десанты.

Нормандская операция определила необходимость заранее подготавливать средства и личный состав для очистки освобождаемых от противника портов и гаваней от затопленных судов и иных препятствий и мин и для быстрого восстановления портовых сооружений и причалов.

Хотя подготовка операции велась англо-американским командованием долго и весьма тщательно, в вопросах управления силами были все же крупные недостатки. Наблюдались случаи обстрела своих войск с кораблей и бомбардировки с самолетов. Так, например, однажды части американской стратегической авиации уничтожили деревню, в которой размещался штаб американского армейского корпуса. Поэтому в ряде случаев войска отказывались от поддержки их авиацией и кораблями.

Бомбардировка Англии германскими ракетными снарядами

Ракетные снаряды были пущены в Германии в серийное производство в июле 1943 г. В том же году в районе Дьеппа началось сооружение стартовых площадок для запуска «Фау-1», но, обнаруженные английской разведкой, они в начале 1944 г. были разрушены ударами с воздуха. Это и задержало использование ракетного оружия в начале вторжения англо-американцев в Северную Францию. Новая стартовая площадка имела лучшую маскировку, и с нее в ночь на 13 июня были выпущены по Лондону первые снаряды. В последующие 2 недели на английскую столицу обрушилось около 2 тыс. ракет. Стрельба велась залпами с различными интервалами. Практиковались и методические обстрелы одиночными ракетами, а также комбинированные удары ракет и самолетов-бомбардировщиков.

Борьбу с ракетами «Фау-1» вели истребители, зенитная артиллерия и аэростаты заграждения. Из 100 снарядов, запущенных в Англию между 16–21 июня, 30 уничтожили истребители, [368] до 10 — зенитная артиллерия, некоторые взорвались в воздушном заграждении. Система ПВО Лондона совершенствовалась с каждым днем.

Патрулирование начинали 11 эскадрилий истребителей типа «Москито», «Спитфайр» и «Тайфун» в 30 км от берега на высоте 3600 м (первая линия — Дувр — Бичи-Хед, вторая — Дувр — Ньюхейвен, третья — Ашфорд — Хейардс — Хит). В дальнейшем на побережье Канала была оборудована передовая линия зенитной артиллерии, а также резко увеличено число истребителей и аэростатов заграждения. Для увеличения глубины обороны была создана еще одна линия зенитной обороны в море — в виде фортов, установленных на мелких местах. В конечном счете на восточных подходах к Лондону находилось семь рубежей, наиболее удаленный из них — рубеж корабельного наблюдения и оповещения из 15 сторожевых кораблей. Вся зона наблюдения перекрывалась береговыми радиолокационными станциями.

С освобождением союзными войсками французского побережья гитлеровцы перенесли стартовые площадки в Голландию, приспособили для запуска ракет самолеты Хе-111, а позднее и другие. Всего с 13 июня 1944 г. до марта 1945 г. они выпустили по Англии 10492 снаряда «Фау-1», в том числе 1600 — с самолетов. Лондона достигли 2419 ракет {442}. По бельгийским городам было выпущено свыше 12 тыс. ракет. С 8 сентября 1944 г. по 27 марта 1945 г. гитлеровцы выпустили по Лондону 1359 более совершенных баллистических ракет «Фау-2». Цели достигли 517 ракет {443}. Единственным способом борьбы с ними была бомбардировка стартовых площадок, складов и заводов, собиравших ракеты.

Использование гитлеровским руководством самолетов-снарядов против Англии хотя и влекло за собой значительные разрушения и потери среди гражданского населения, но не повлияло и не могло повлиять ни на ход и тем более на исход войны. Тем не менее опыт этот представляет значительный интерес, хотя новое ракетное оружие еще имело много технических недостатков, вследствие чего до объектов долетало не больше 20–30% выпущенных снарядов. В целом от самолето-снарядов и ракет в Англии погибло 42 380, а от бомбардировок — 146 000 человек, причем первые применялись значительно меньший период времени, чем самолеты.

Немцы, несомненно, опоздали с использованием ракетного, оружия и допустили грубую ошибку в оценке района сосредоточения сил десанта и района его высадки. В противном случае [370] ракеты могли быть применены против скопления войск и транспортных средств в портах Англии, что позволило бы развернуть глубокую морскую противодесантную оборону побережья. Эйзенхауэр по этому поводу писал: «Весьма вероятно, что если бы немцам удалось усовершенствовать производство и использование этого нового оружия на шесть месяцев раньше, то осуществить наше вторжение в Европу оказалось бы делом очень трудным и, может быть, даже невозможным» {444}.

Действия германских лодок в Атлантике и прилегающих к ней районах
Соотношение сил и обстановка в Атлантике

К началу 1944 г. немцы имели 458 подводных лодок, из них 216 боеспособных, 70 учебных и до 170 находились в ремонте или проходили боевую подготовку. В Атлантике действовало около 50 лодок, в Арктике — 15, Средиземном море — 18, Индийском океане — 6. Около 80% подводных лодок, действовавших в Атлантике, базировались в Бискайском заливе, остальные — в Норвегии и Балтийском море.

В качественном отношении немецкие лодки оставались прежними. Новых типов лодок создано не было, что отчасти объясняется налетами неприятельской авиации на заводы {445} и недостатком рабочей силы. В 1944 г. было закончено постройкой только 140 лодок вместо 218, намеченных по плану {446}. Не хватало подводников. Стремительное наступление Советской Армии в бассейне Балтийского моря ставило под сомнение возможность боевой подготовки здесь подводных лодок. Из-за серьезных технических недостатков только одна из 45 построенных к октябрю подводных лодок XXI серии смогла выйти в море для боевых действий, да и то за несколько дней до окончания войны. Первые лодки XXIII серии должны были войти в строй в январе и еще 40 таких же лодок в феврале 1945 г. {447}.

Английский военно-морской флот защищал коммуникации в восточной части Атлантического океана, Арктике, Средиземном море и Индийском океане, американский флот — в западной части Атлантического и в Тихом океане. Перевозки через Атлантику севернее параллели 45° с. ш. обороняли главным образом английские и канадские силы, в Центральной Атлантике [371] между Карибским морем и Гибралтаром — американские. С марта 1944 г. американские эскорты сопровождали конвои до Бизерты.

Для защиты коммуникаций союзники в это время имели 118 эскортных авианосцев с 19–22 противолодочными самолетами на каждом, 1102 эскортных и эскадренных миноносца, 296 шлюпов, корветов и фрегатов, около 1250 патрульных судов для действий на подходах к портам и базам и обороны конвоев каботажного плавания, до 1200 траулеров, тральщиков и катеров. Береговая авиация ПЛО насчитывала 1700 самолетов; кроме того, в защите коммуникаций участвовали 520 летающих лодок {448}, а также до 60 подводных лодок. Но, несмотря на это, союзники продолжали испытывать недостаток в кораблях ПЛО. Он особенно сказывался при формировании поисковых ударных групп для борьбы с лодками в открытом океане. Ведущее место в действиях против подводных лодок постепенно стала занимать авиация, которая сыграла решающую роль в борьбе с завесами подводных лодок, сблизившихся с конвоем в надводном положении, заставив немцев отказаться от тактики «волчьих стай». Наряду с усилением охранения сквозных конвоев авианосной авиацией союзники расширили борьбу с подводными лодками в районах их развертывания, привлекая к этому береговую авиацию и поисковые ударные группы.

В период накопления союзных войск в Англии для вторжения во Францию немецкие лодки действовали главным образом на северных атлантических путях, по которым ежедневно следовало около 1000 судов в 20–22 конвоях. Вынужденные отказаться от «волчьих стай», немецкие лодки стали действовать небольшими группами (по 2–3 лодки) или одиночно. Днем в целях скрытности они находились в подводном положении, всплывая каждый час ненадолго под перископ, а ночью всплывали. Район их действий был перенесен ближе к западным берегам Англии. Обнаружив это, англичане сосредоточили здесь большую часть своей береговой авиации, ослабив патрулирование в Бискайском заливе, так как перевозки из США имели в этот период решающее значение.

В конце 1944 г. на немецких лодках появились радиолокационные приемники с диапазоном волн 8–12 см, применение которых ослабило эффективность радиолокаторов самолетов с дециметровым диапазоном {449}. В течение первых четырех месяцев этого года в Атлантике действовали 40–50 немецких больших лодок, которые ежемесячно топили меньше 50 тыс. брт торгового тоннажа. Но потери лодок здесь были значительны: [372] в январе — 12, феврале — 16, в марте — 12, в апреле — 12 {450}.

Для более успешной борьбы с немецкими лодками вводятся новые технические средства: для кораблей — прожектор с силой света 60–80 млн. свечей и с 60-см отражателем, новые

бомбометы, бомбы, взрывавшиеся на глубине до 180 м, усовершенствованные гидроакустические средства, для самолетов — 227-кг противолодочные бомбы, самонаводящиеся торпеды, реактивные снаряды. В феврале 1944 г. немецкое командование вынуждено было отвести свои лодки от западных подходов к Англии дальше в океан, чтобы сберечь их. Это решение было вызвано ростом потерь лодок и сокращением числа лодок, вступающих в строй [\[451\]](#).

Гитлеровцы возлагали большие надежды на «шнорхель». Несколько лодок, оснащенных им в феврале 1944 г., вышли для крейсерства на коммуникациях у побережья США. Но «шнорхель», способствовавший увеличению дальности плавания и времени пребывания лодки под водой, не прибавлял ей подводной скорости, она оставалась меньше средней скорости тихоходных конвоев. Поэтому внедрение «шнорхеля» не привело к существенным изменениям в ходе борьбы на морских коммуникациях.

Поскольку в условиях спокойного моря «шнорхель» можно было обнаружить с воздуха по буруну и облаку отработанных газов дизелей, германское командование приказало заряжать аккумуляторы под «шнорхелем» только ночью. Но, идя ночью под перископом, лодка оказывалась «слепой», не имея возможности из-за шума дизелей пользоваться шумопеленгатором для своевременного обнаружения кораблей ПЛО. Учтя это, немцы стали периодически включать электромоторы при зарядке батарей, чтобы в интервалах между работой дизелей прослушивать горизонт. Этот способ увеличивал безопасность лодки, так как радиолокационные приборы метрового и дециметрового диапазонов волн, которыми были вооружены корабли и самолеты ПЛО, с трудом обнаруживали лодку, шедшую со «шнорхелем». В качестве контрмеры англичане и американцы ввели на вооружение радиолокаторы сантиметрового диапазона волн. Немецкие лодки перестали нападать на конвои, предпочитая атаки одиночных судов.

В конце декабря 1944 г. лодки со «шнорхелем» появились в Бристольском заливе, Ирландском море и около северо-восточного побережья Англии [\[452\]](#). Так благодаря «шнорхелю» стало возможно снова возобновить действия на морских сообщениях вблизи берегов противника, где лодки не появлялись с 1940 г. [373]

В середине 1944 г. из 451 подводной лодки, которыми располагала к этому времени фашистская Германия, в море, главным образом на подходах к Англии, и в северной части Атлантического океана находилось до 75. Меньшее количество лодок действовало в центральной части Атлантики, Баренцевом и Средиземном морях, Индийском океане. По сравнению с 1943 г., когда в море в среднем находилось 106 лодок, действия лодок на морских сообщениях становятся все менее и менее активными. С одной стороны, это объясняется тем, что часть лодок отзывалась в базы для установки «шнорхелей» и новых поисковых радиолокационных приемников, а с другой — затруднениями с топливом, потерей некоторых баз, ухудшением в связи с этим условий для развертывания.

До занятия англо-американскими войсками французских баз дислокация германских подводных лодок в Бискайском заливе была следующей: в Бресте — 20–24, Лориане — 20–24, Сен-Назере — 32, Ла-Палисе — 12–15, Бордо — 10–12 лодок, т. е. около 25% всего наличного состава подводных сил. Когда немцы потеряли эти базы, лодки стали действовать из баз Северного моря и портов Норвегии без разграничения районов их действий в океане. Это, естественно, отрицательно сказалось на результатах их действий против союзных перевозок. Развертываясь из Норвегии и баз Северного моря, лодки должны были проходить через зону сильной противолодочной обороны в районе Оркнейских островов, Шетландских островов и Исландии. Кроме того, переход лодок в Ла-Манш, Ирландское море и к западному побережью Англии теперь продолжался в

среднем 24 суток, т. е. поглощал приблизительно 50% автономности средних лодок, тогда как из баз Бискайского залива лодки приходили сюда иногда за четверо суток^[453]. Наконец, подходы к немецким базам систематически минировались противником. Все это, в том числе и усилившиеся бомбардировки баз с воздуха, сказывалось на числе отправляемых в море лодок. Теперь в море находилось в среднем только 67 лодок, а в назначенных им районах действий не более 40, из них у берегов США, в Карибском море и Мексиканском заливе — 2–3, в районе Азорских островов — 4–6.

За вторую половину 1944 г. из Англии в США и обратно в 158 конвоях прошло 7593 судна. В связи с прекращением действий «волчьих стай» в Атлантике стали формироваться очень крупные конвои. Так, один из них, шедший в Англию, имел в своем составе 153 судна, а в обратном направлении — 166. В это же время было проведено 42 конвоя с войсками (246 251 человек) на Ближний, Средний и Дальний Восток и 11 конвоев с войсками (350 729 человек) в порты Средиземного [374] моря^[454]. Общие потери в союзном и нейтральном тоннаже в Атлантике в результате действий подводных лодок за второе полугодие 1944 года составили всего 58 судов общим тоннажем 270 тыс. брт. Немцы только в море потеряли за этот период 98 лодок. Действовали последние главным образом в торпедном варианте; постановка мин с лодок производилась редко, так как трудно было подойти незаметно к берегам противника, ко входам в его порты и базы.

В связи с тем что основные силы немецко-фашистской авиации находились на советско-германском фронте, они начиная с 1944 г. и до конца войны действовали на морских сообщениях противника очень слабо. За последние 16 месяцев войны самолетами в Атлантике и Средиземном море было потоплено всего 24 судна (около 158 тыс. брт).

Действия в Арктике

В арктических водах сразу же после потопления «Шарнхорста» немецкое командование усилило флотилию подводных лодок, базировавшихся в норвежских портах, до 24 единиц. Лодки в этом районе продолжали действовать методом «волчьих стай», развертываясь завесой из 10–15 лодок, между островами Медвежий и Ян-Майен. Обнаружив конвой, они атаковывали его с разных сторон, причем наведение осуществляла одна из лодок. После первой атаки лодки обгоняли конвой, и атака возобновлялась. Такие действия были возможны в условиях полярного театра, а также вследствие тихоходности арктических конвоев. Дальнее охранение конвоев осуществляли авиация и ударно-поисковые группы кораблей, ближе — эскортные корабли в круговом порядке. Задача ПВО конвоя возлагалась на 1–2 крейсера. Большие конвои имели также эскадру прикрытия на случай появления германских надводных кораблей. В эскортировании в своей операционной зоне принимали участие корабли советского Северного флота. Кроме того, у берегов Норвегии развертывались советские подводные лодки, а советская авиация наносила удары по неприятельским аэродромам. После уничтожения немецкими лодками в январе 1944 г. в районе о. Ян-Майен 3 транспортов и эскортного корабля^[455] из состава конвоя, шедшего из Исландии, в состав конвоя стали включать 2 эскортных авианосца с истребителями и противолодочными самолетами.

Потенциальную опасность конвоям создавал линкор «Тирпиц» — единственный из крупных кораблей Германии, остававшийся в водах Арктики. Поврежденный 22 сентября 1943 г. подводными лодками типа «Миджет» линкор до весны 1944 г. оставался в Альтен-фьорде. Когда британское адмиралтейство [375] узнало, что «Тирпиц» приведен в состояние, позволяющее ему совершить выходы в море, оно организовало по нему серию ударов с воздуха. 3 апреля самолеты с авианосцев «Викториес» и «Фюриес» добились 15 попаданий в линкор бомб весом 500 кг каждая, и он снова вышел из строя^[456]. Затем его

периодически атаковывали бомбардировщики с береговых аэродромов. 15 сентября в его носовую часть попала 6-тонная бомба. После этого «Тирпиц» был переведен в Тромсе-фьорд^{457}, где 12 ноября 29 самолетов типа «Ланкастер» волнами по пять самолетов атаковали линкор, и после попаданий четырех 6-тонных бомб он опрокинулся.

Действия в Индийском океане^{458}

В начале 1944 г. в Индийском океане находились 6 германских и несколько ских лодок, базировавшихся на Пенанг и Джорджтаун. За первые три месяца 1944 г., действуя главным образом на путях между Аденом и портами Индии, они потопили 28 судов (184 тыс. брт), вследствие чего начиная с марта здесь было усилено конвоирование судов и их воздушное охранение; до мая немецкие и японские лодки смогли потопить всего 3 судна. Было уничтожено 4 подводные лодки. Обычно их перехватывали в районе островов Зеленого Мыса и Мадейра и у о. Маврикия, когда они пополняли запасы с транспортных-питателей. В июле — ноябре 1944 г. в Мозамбикском проливе и в районе Сейшельских островов немецкие лодки потопили 10 судов. К концу года часть лодок была отозвана в европейские базы для установки «шнорхелей», а оставшиеся перебазированы в Батавию (Джакарту).

Всего в Индийском океане с мая 1943 г. до конца войны лодками уничтожено 102 судна в 615,7 тыс. брт. Из 45 лодок, посланных в Индийский океан, только 16 дошли до азиатских баз, остальные либо были уничтожены, либо по разным причинам возвратились в европейские базы^{459}.

В 1944 г. немецко-фашистские войска продолжали нести на советско-германском фронте одно тяжелое поражение за другим. Победы Советских Вооруженных Сил оказывали прямое влияние на ход борьбы за Атлантику, которая развивалась в пользу союзников. Улучшение обстановки в Атлантике для англичан и американцев определялось следующими обстоятельствами.

1) Потери союзного и нейтрального тоннажа от действий немецких подводных лодок продолжали снижаться, что было [376] связано с уменьшением среднего количества лодок в море, особенно в районах боевых действий. Это объяснялось: ухудшением условий базирования лодок, сказывавшемся на сроках их развертывания, длительностью ремонта лодок, продолжительностью переходов в удаленные районы действий, задержкой лодок в базах для установки «шнорхелей» и освоения этих приборов, чрезмерной осторожностью командиров лодок, санкционированной командованием.

2) Союзный тоннаж вырос на 5,6 млн. т, что позволило союзникам, не прекращая перевозок стратегического сырья и других грузов, обеспечить перевозки войск и боевой техники из США в Англию, Средиземное море и выполнить крупнейшие десантные операции.

3) Использование немцами «шнорхеля» в целом не дало им больших преимуществ. В качественном отношении немецкие подводные лодки оставались на прежнем уровне. Новые типы лодок запаздывали постройкой.

4) Значительно снизились потери тоннажа от действия германской авиации, связанной боями на советско-германском фронте, а также вследствие господства в воздухе союзной авиации и значительного усиления ПВО конвоев.

5) Больших успехов в противолодочной обороне добилась англо-американская авиация. Она потопила 67 германских подводных лодок и, кроме того, 11 совместно с надводными кораблями. Значительную роль в борьбе с подводными лодками сыграли ударно-поисковые группы надводных кораблей. Гитлеровцы теряли ежемесячно в среднем 22 лодки, т. е. приблизительно столько, сколько ежемесячно их вступало в строй (23,6 лодки при запланированных 30,2). В конечном счете союзные силы и средства ПЛО стали количественно и качественно превосходить немецкие подводные силы. Отставание развития германских подводных лодок определялось критическим состоянием гитлеровского режима, быстро катившегося к неминуемой катастрофе.

Удары англо-американской стратегической авиации

В конце 1943 г. в Англии базировалась 8-я американская воздушная армия стратегической авиации, насчитывавшая около 2000 бомбардировщиков, в Италии — 15-я армия, имевшая в своем составе до 1000 машин. Теперь в каждом налете могли участвовать 700–1000 тяжелых бомбардировщиков в сопровождении такого же количества истребителей {460}. «С 1943 г. уже никакими способами невозможно было ликвидировать безраздельное господство авиации противника в воздушном [377] пространстве над районами боевых действий и над Германией» {461}, — свидетельствует К. Типпельскирх. Число воздушных атак военно-экономических объектов Германии непрерывно возрастало. Так, в марте 1944 г. англо-американская авиация совершила из Англии 15 дневных и 7 крупных ночных налетов. Дневные и ночные бомбардировщики, базировавшиеся в Италии, атаковывали объекты Германии почти непрерывно. Изменились в этот период и объекты воздушных налетов. Если в 1943 г. атакам с воздуха подвергались прежде всего базы подводных лодок и верфи, то теперь — в основном центры тяжелой промышленности.

С конца февраля 1944 г. основными объектами налетов стали предприятия авиационной промышленности, особенно выпускавшие истребители, также авиабазы во Франции и в Нидерландах.

Важнейшими объектами для бомбардировок были промышленные предприятия Берлина. С 18 ноября 1943 г. до 2 января 1944 г. на Берлин было сброшено 14 тыс. т бомб.

Разрушительные действия союзной авиации, потеря ряда промышленных районов и в первую очередь Рура, недостаток сырья и рабочей силы, общее истощение Германии в войне — все это привело к краху экономики третьего рейха. [378]

Глава 9.

Военные действия на Средиземноморском театре в 1944 г.

Стратегическая обстановка в Италии

В результате упорного сопротивления германских войск, использовавших благоприятную для обороны местность вдоль р. Гарильяно от г. Кассино до моря (75 км), наступление англо-американских войск прекратилось, и обе стороны в конце 1943 г. перешли к обороне. У немцев в обороне на фронте находилась 10-я армия (5 пехотных, 2 танковые и 2 моторизованные дивизии). 14-я германская армия (6 пехотных и моторизованная дивизии) обороняла побережье, но главным образом вела борьбу с партизанами в Северной Италии. Германские дивизии были укомплектованы не полностью, средняя их численность не превышала 8–9 тыс. человек. Все немецко-фашистские войска в Италии были объединены в группу «Ц». Воздушные силы группы насчитывали приблизительно 400 самолетов. Германские военно-морские силы в бассейне Средиземного моря были ничтожны. Задача гитлеровского командования состояла в том, чтобы удержать занимаемую линию обороны и препятствовать высадке морских и воздушных десантов на оккупированную итальянскую территорию.

Застой в кампании на итальянском фронте приобретает несомненно скандальный характер, — писал 19 декабря 1943 г. начальникам штабов Черчилль. Обход фланга немцев с Адриатического побережья по дороге в Рим исключался, так как перевалы в горах были завалены снегом; Понтийские болота закрывали проход на западном побережье. Оставалась возможность обхода немецкого фланга через море. Англо-американское командование для выхода из создавшегося тупика решило высадить морской десант в тыл противника.

К этому времени произошли существенные изменения в организации командования союзными войсками на Средиземноморском [379] театре. Новому командованию подчинялись и союзные войска на Ближнем Востоке. Сухопутные войска в Италии были объединены в 15-ю группу армий, которая состояла из 5-й американской и 8-й английской армий, всего из 16 пехотных, 2 бронетанковых, 1 воздушнодесантной дивизий и 4 отдельных танковых бригад. Все части были полностью укомплектованы, причем английская пехотная дивизия имела по штату 17941, а американская 13412 человек. Союзные воздушные силы, предназначенные для действий в Италии и в других районах Средиземноморского бассейна, насчитывали около 4 тыс. самолетов [462]. Англо-американский флот на Средиземном море имел в своем составе около 3 тыс. кораблей и судов, включая малые и вспомогательные корабли.

Союзное командование решило предпринять крупное наступление с целью разгрома войск противника, последующего овладения Римом и создания благоприятных условий для продвижения из Италии в Юго-Восточную Европу. Намечалось высадить морской десант в районе Анцио в 30 км юго-восточнее Рима.

Наступление англо-американских войск на Рим не являлось крайней необходимостью. Оккупируя часть итальянской территории, гитлеровцы были вынуждены содержать там довольно значительные силы для противодействия союзникам. Расширение и усовершенствование аэродромов на юге Италии, и прежде всего в Фодже, позволяло англо-американской стратегической авиации достигать Южной Франции, Южной Германии и Балканского полуострова. Для вторжения в Южную Францию не нужны были аэродромы в Центральной Италии. Союзники для этой цели располагали базами на Корсике и Сардинии и имели в своем распоряжении достаточное количество авианосцев. Английское командование рассматривало Центральную Италию главным образом как трамплин для прыжка на Балканский полуостров. Черчилль и Рузвельт договорились о наступлении на Балканы через Италию на совещании в Каире, сразу же после Тегеранской конференции.

Высадка десанта в Анцио и Неттуно (операция «Шингль»)

Задачи и состав десанта

Задача десанта — занять и удержать плацдарм в районе Анцио — Неттуно, а затем захватить возвышенность Колли Лазиали и тем воздействовать на линии снабжения противника, противодействующего наступлению англо-американских войск. [380]

Высадка десанта предполагалась с выходом главных сил 5-й армии на рубеж Приверно — Форентино, откуда до возвышенности Колли Лазиали всего 27 км. Так как десант должен был взаимодействовать с американской 5-й армией, то первоначально предполагалось высадить одну усиленную американскую дивизию.

1 декабря 1943 г. главные силы 5-й армии перешли в наступление, и уже к 10 декабря стало очевидно, что для овладения путями к Форентино придется вести тяжелые бои. На южном фланге фронта серьезное препятствие представляла вышедшая из берегов р. Гарильяно. Намеченная на 20 декабря высадка десанта была отложена. 23 декабря планирование операции было возобновлено, но теперь предполагалось высадить 6-й корпус в составе 4 дивизий и частей усиления. Первый эшелон десанта составляли 2 дивизии — американская и английская. Задача десанта оставалась прежней. Готовность десантных частей была назначена на 22 января 1944 г. [{463}](#).

Выбор района высадки

Выбор Анцио — Неттуно районом высадки определялся прежде всего тем, что он был достаточно удален от главного фронта (около 100 км по прямой линии) и это вынуждало противника создать самостоятельный участок боевых действий, а от Рима находился всего в 45 км; кроме того, этот район фланкировал важнейшие пути противника, связывающие фронт с тылом; находился на таком расстоянии от Неаполя, которое позволяло использовать тактическую авиацию; обладал удобными для высадки пляжами. Гавань Анцио была защищена от юго-западных ветров брекватером длиной около 500 м и могла вместить 6 десантных транспортов с осадкой не более 3 м. Однако состояние гавани заранее установить было трудно. При южных и юго-восточных ветрах в гавани можно было ожидать волнения. По обе стороны гавани раскинулись песчаные пляжи. Таким образом, десант мог высаживаться в трех пунктах: в самой гавани, на пляж в 5 милях к юго-востоку и на пляж в 5 милях к северо-западу от нее. Подходы к пляжам затруднялись песчаными банками, расположенными в 0,25–0,8 каб. от уреза воды. В целом рельеф дна показывал, что ни войска, ни снаряжение десанта нельзя выгружать с десантных транспортов, с танконосцев и десантных кораблей для перевозки пехоты непосредственно на берег. В конечном счете было принято решение 1-ю английскую дивизию с приданным танковым полком высадить на северо-западный пляж, а 3-ю американскую дивизию с одним танковым батальоном — на юго-восточный пляж в районе Неттуно [{464}](#). [381]

Пунктами посадки были избраны: для англичан Салерно и Кастелламаре, для американцев Поццуоли, т. е. район Неаполитанского залива.

Предполагаемое сопротивление противника

Сопротивление высадке можно было ожидать с суши и с воздуха. С начала января германское командование в Италии по ряду признаков ожидало высадки десанта на побережье Тирренского моря, но не могло установить места высадки. В районе Неаполя было отмечено сосредоточение транспортных средств общим тоннажем около 400 тыс. брт. Противник мог высадиться либо непосредственно за линией фронта, либо вблизи

Рима, к юго-западу от него, либо дальше к северу. Активность союзников заставила гитлеровцев отправить на фронт находившиеся в резерве 2 пехотные дивизии, которые предназначались для обороны побережья от десантного вторжения; 2 батальона пехоты и несколько стационарных береговых батарей были оставлены на берегу [{465}](#). Таким образом, возможности противодействия высадке с суши были ничтожны.

Германские самолеты-бомбардировщики 2-го воздушного флота к этому времени были переброшены из Италии на другие театры военных действий, тогда как союзники располагали 750 самолетами, базировавшимися в районе Неаполя. После капитуляции итальянского флота в распоряжении фашистов осталась только 10-я флотилия катеров ПЛО. Немцам удалось поднять и отремонтировать часть итальянских кораблей, затопленных на небольших глубинах и в портах. В Лигурийском море были сформированы 10-е соединение из 3 эсминцев, 9 миноносцев и 22-е соединение из 10 эскортных кораблей; на севере Адриатического моря — соединение из нескольких миноносцев, построенных в Монфальконе, и из старых итальянских и югославских кораблей и соединение катеров ПЛО. Корабли частично были укомплектованы немцами. В Эгейском море гитлеровцы захватили 5 итальянских эсминцев [{466}](#). Таким образом, десанту с моря могли угрожать только германские подводные лодки. Союзное командование не знало, что гитлеровцы готовили к отправке в Италию к этому времени [\[382\]](#) до 30 человекоуправляемых двойных торпед. Базируясь в 18 милях от Анцио, торпеды типа «Негер» могли быть использованы для обороны побережья от вторжения. Срок готовности не позволял доставить их к моменту высадки десанта, но их можно было использовать в период борьбы за плацдарм [{467}](#).

Выбор времени высадки

Время высадки находилось в зависимости от начала наступления на фронте главных сил. В январе — феврале часть десантных кораблей подлежала отправке из Средиземного моря в Англию для участия во вторжении в Северную Францию. Это заставляло форсировать начало операции в Италии. Однако после отмены высадки в конце декабря 1943 г. было ясно, что рассчитывать на использование десантных кораблей, подлежащих отправке на север, уже не представится возможным.

Что касается даты высадки, то помимо положения на фронте и готовности десантных частей и кораблей необходимо было учитывать условия погоды. Между тем составление долгосрочных прогнозов для западной и центральной части Средиземного моря в зимнее время представляло немалые трудности. Синоптики давали достаточно достоверный прогноз только за 48 часов, причем из 7 дней ожидалось не более двух с благоприятной погодой для высадки. Поэтому высадку надо было начать в ясную или прояснившуюся погоду и закончить в течение 48 часов. Так как практически осуществить это было невозможно, необходимо было все снаряжение десанта перевезти на кораблях и высадочных средствах первого эшелона, чтобы десант не испытывал недостатка в снабжении в последующие 7 суток.

Подготовка операции

В период подготовки к операции союзники тщательно изучили местность путем рекогносцировок, аэрофотосъемок, а также при содействии антифашистски настроенных местных граждан. Прибывшие с фронта в район Неаполя дивизии прошли специальную тренировку.

20 января синоптики предсказали на 22 января облачную погоду с темной ночью и 48 часов благоприятных условий. Высадка десанта была назначена на 2 часа 22 января.

12 января войска 5-й армии начали наступление по всему фронту. Хотя их действия не были столь успешными, как это ожидалось, все же немцы были вынуждены ввести в действие свои резервы. Союзная авиация нарушала пути сообщения противника на севере, уничтожала самолеты противника на аэродромах и в воздухе. Были совершены налеты на Флоренцию, Пизу, Ареццо, Перуджа и на другие пункты, 21 января состоялся последний налет на аэродромы Южной Франции, [383] где находились фашистские торпедоносцы и самолеты — носители планирующих бомб. 20 января английские крейсера «Орион», «Спартан» и эсминцы «Джервис», «Дженес», «Лэфорей» и «Фокнор» обстреливали батареи в районе Террачины, а 12-я флотилия тральщиков обеспечивала проход кораблей по проливу Гаэта. В ночь на 21 января английский крейсер «Дидо», эсминец «Инглфилд» и французский эсминец «Фантаск» обстреляли Чивита-Веккию. С рассветом эти корабли отошли на юг и обстреляли побережье в районе Формии и Террачины, чтобы помешать гитлеровцам перебросить подкрепления в район Анцио.

Состав десантных отрядов

Союзному командованию удалось к 19 января сосредоточить в пунктах посадки десанта в Неаполитанском заливе 8 десантных транспортов и 90 десантных барж для перевозки пехоты, 88 кораблей-танконосцев, 60 самоходных барж-танконосцев, 250 грузовых автомашин-амфибий, 4 грузовых транспорта типа «Либерти».

Английский отряд артиллерийской корабельной поддержки и охранения состоял из штабного корабля, 2 кораблей ПВО, 4 крейсеров, 8 эсминцев, 6 конвойных миноносцев, 2 голландских канонерских лодок, 11 тральщиков, 6 минных заградителей, американский отряд — из штабного корабля, 4 крейсеров, 8 эсминцев, 2 конвойных миноносцев и 24 тральщиков [468]. Американские части морской пехоты, предназначенные для захвата порта Анцио, были размещены на небольших английских кораблях [469].

Выполнение операции

19 января началась погрузка на корабли предметов снабжения десанта и боевой техники, а 20 января — посадка десантных частей. В 5 час. 21 января десантные отряды вышли в море. Всего в море находилось 243 военных корабля, транспорта, десантных барж и других кораблей и судов. По выходе из Неаполитанского залива десантные отряды для маскировки маршрута движения некоторое время шли на юг. Германские самолеты не появлялись. Около полуночи головные корабли десантных отрядов подошли к Анцио. Ориентирами служили 2 английские подводные лодки, посланные заранее — одна к юго-востоку, другая к северо-западу от гавани. Тральщики приступили к тралению маневренного пространства на подходах к берегу. В 1 час 50 мин. начался 5-минутный обстрел побережья реактивной артиллерией. Кратковременность обстрела объясняется стремлением сохранить внезапность высадки, а также слабостью обороны противника. Для более точного установления пунктов [384] высадки на берег высадились группы разведчиков морской пехоты. В 2 часа 22 января перед самым восходом луны был высажен первый бросок десанта. На американском участке высадки части десанта поддерживали артогнем крейсера «Бруклин», «Пинелопи» и 5 эсминцев, на английском — крейсера «Орион», «Спартан» и эсминцы. 2 голландские канонерские лодки «Флорес» и «Сумба» оставались в резерве.

Американские части легко прорвали слабую оборону противника и овладели пляжем. Английским частям пришлось очищать пляж от мин. Отмели затрудняли подход десантных кораблей к берегу. Подвижные батареи немцев оказали небольшое сопротивление. Потери десантных войск были незначительны. После полудня 22 января Анцио и Неттуно были заняты, и до наступления темноты входной фарватер в порт был очищен от мин, к вечеру гавань была открыта для десантных кораблей. Окончательная расчистка гавани от затопленных судов и восстановление причалов были закончены на пятый день операции. В первый день высадки разгрузка вооружения и снабжения десанта обеих дивизий производилась на американском участке, где условия были лучше. К полуночи 22 января 36 тыс. человек [{470}](#) и более 3 тыс. машин были на берегу.

В течение ночи на 23 января войска союзников продвинулись почти на 6 км в глубь территории, не встречая сопротивления, и закрепились на занятом плацдарме. Высадка десанта оказалась внезапной для немцев, и только обстрел побережья с моря показал фашистскому командованию действительные намерения англичан и американцев. Большую роль в обеспечении высадки сыграла авиация. За день 22 января тактическая авиация сделала 840 самолето-вылетов, стратегическая авиация продолжала бомбардировку аэродромов в Южной Франции, чтобы не дать германской авиации использовать их для действий против десанта. Замедлил продвижение германских подкреплений на север обстрел Формии крейсером «Дидо». Гитлеровская авиация в день высадки действовала очень слабо, ею был потоплен один десантный корабль для перевозки пехоты. К концу следующего дня она потопила планируемыми бомбами английский эсминец «Дженес» и серьезно повредила эсминец «Джервис». 24 января немецко-фашистская авиация атаковала 3 госпитальных судна, хотя они несли специальные огни Красного Креста, и один из них уничтожила. На минах подорвались американский штабной корабль «Паломерс», эсминец «Мейо» и тральщик «Портент». В целом эти потери были невелики. Обе дивизии с 7-дневными запасами боеприпасов и продовольствия были сосредоточены на плацдарме. [385]

Через двое суток после начала операции разразился шторм, продолжавшийся два дня. На берег были выброшены десантный транспорт, 19 танкодесантных судов и все понтоны, при этом последние так далеко от уреза воды, что спустить их на воду удалось после упорной двухмесячной работы. Эта потеря могла бы резко затруднить последующую выгрузку снабжения дивизиям, если бы к этому времени пропускная способность порта Анцио не возросла в 3–4 раза [{471}](#). Кроме того, транспорты типа «Либерти» разгружались при помощи танкодесантных барж, которые работали круглые сутки. Поврежденные и вышедшие из строя десантные суда ремонтировались в небольшом сухом доке в Неаполе. На докование, ремонт и осмотр механизмов каждого судна затрачивалось в среднем по 20 часов.

К концу первой недели операции высаженные войска занимали плацдарм шириной по фронту около 21 км и глубиной до 12 км. К 29 января их численность достигала более 68 тыс. человек, 500 орудий и 12 350 автомашин, включая 356 танков [{472}](#).

Таким образом, высадка десанта и овладение плацдармом на берегу прошли успешно, с ничтожными потерями, что объясняется почти полным отсутствием противодействия противника, а также тщательным планированием операции и хорошей организацией ее. Несомненно положительную роль сыграли бомбардировки, произведенные еще до высадки десанта; они нарушили пути сообщения между Римом и линией Пиза — Римини, вывели из строя аэродромы итальянской столицы, помешали действиям неприятельской разведывательной авиации.

Обнаружив на рассвете 22 января высадку десанта, гитлеровское главное командование приказало во что бы то ни стало удерживать линию обороны в Италии. Союзники перехватили этот приказ и тщательно укрепляли занятый плацдарм. Когда 30 января они наконец перешли в наступление, то встретили сопротивление организованной немцами обороны. Гитлеровцы сосредоточили вокруг плацдарма войска, переброшенные из Северной Италии, Франции и с Балканского полуострова, удерживали аэродромы близ Анцио, захватили высоту Колли Лациоли, с которой можно было обстреливать плацдарм. 29 января планируемыми бомбами с самолетов были потоплены крейсер «Спартан» и транспорт типа «Либерти» с грузом. Союзникам все же удалось прорвать оборону немцев, но к 10 февраля прорыв был ликвидирован. Лишь [386] благодаря корабельной артиллерии союзники в это время сохраняли превосходство в огневой мощи {473}.

16 февраля 3 гитлеровские дивизии, поддерживаемые танками, перешли в наступление и имели успех. Хотя через 3 суток наступление было остановлено, положение союзных войск было настолько серьезно, что не исключалась эвакуация войск с плацдарма. Второе наступление немцев 29 февраля не принесло им успеха. Обе стороны перешли к обороне.

На море 18 февраля германская подводная лодка потопила в Неаполитанском заливе крейсер «Пинелопи», а 25 февраля на рейде Анцио германский самолет уничтожил миноносец «Инглфилд». 21 апреля 17 управляемых торпед типа «Негер» были спущены на воду и часть из них отправлена в район Анцио — Неттуно. Три торпедами ночью были потоплены небольшое судно и 2 сторожевых корабля, из которых один в гавани Анцио, куда удалось проникнуть «Негеру». Две торпеды в базу не вернулись, а одну вследствие смерти водителя (отравился двуокисью углерода) захватил противник {474}.

После неудачной попытки союзников перейти в наступление в районе Кассино в середине февраля наступила продолжительная пауза. Только в мае, когда на этом плацдарме было сосредоточено 150 тыс. солдат и офицеров и под руководством итальянской Коммунистической партии на севере Италии была создана 100-тысячная партизанская армия, началось общее наступление на основном фронте и на плацдарме от побережья Тирренского моря до Кассино с задачей овладеть Римом и продвинуться дальше на север. Наступление поддерживали 4 тыс. самолетов, тогда как у немцев их было в Северной Италии не более 300. 4 июня союзные войска вошли в Рим, из которого уже ушли немецко-фашистские войска. Преодолевая сопротивление отступающего противника, англо-американские войска к 25 июля 1944 г. подошли к линии Анкона — Сансеполькро — р. Арно, а в середине августа — к Готской линии, расположенной к северу от Пизы и Флоренции. Наступление войск поддерживала артиллерия кораблей, действовавших в Тирренском и Адриатическом морях. Корабли наносили также удары по прибрежным коммуникациям.

На рассвете 17 июня был высажен десант на о. Эльба, который был освобожден от захватчиков после пятичасового боя. В тот же день союзники вошли в Ливорно. На входных фарватерах гитлеровцы затопили до 60 судов; гавани были загромождены различными обломками.

26 августа началось наступление на Готскую линию. Бои [387] продолжались 134 дня, но не принесли союзникам успеха. Наступление было возобновлено 5 апреля 1945 г.

В начале сентября 1944 г. под ударами греческих партизан и из-за опасения быть отрезанными советскими войсками, вышедшими на Балканский полуостров, германские оккупационные войска оставили Грецию.

Высадка в районе Анцио является примером удачно выполненной десантной операции и исключительно неудачных дальнейших действий высаженных войск.

Выводы

Накопленный союзниками опыт выполнения десантных операции сказался на планировании и организации высадки. Были приняты все необходимые обеспечивающие меры, соблюдены условия скрытности подготовки операции и внезапности высадки десанта, применено большое количество разнородных десантных кораблей, развернуты силы корабельной артиллерийской поддержки, достигнуто господство в воздухе.

На суше сопротивление противника было невелико, на море оно почти отсутствовало, а в воздухе господствовали союзники. Огромное преимущество в силах обусловило успех высадки десанта. Вызывает в связи с этим удивление, почему после высадки союзники не смогли обезопасить корабли от угрозы с воздуха и от мин. Как только противник оказывал сопротивление, англичане и американцы несли потери в кораблях и судах. Даже в Неаполитанском заливе английский крейсер оказался жертвой подводной лодки.

Нет никакого сомнения в том, что высадка корпуса требует времени и средств. Последние были в распоряжении англоамериканского командования. Однако затяжка во времени и чрезмерная забота союзного командования об укреплении плацдарма едва не повлекли за собой поражение десанта. Кроме того, продолжительное нахождение большого контингента войск на ограниченном плацдарме привело к потере 50% состава десанта от артиллерийского огня и воздушных атак противника.

Немецко-фашистскому командованию удалось быстро сосредоточить в районе плацдарма большие силы (около 40 тыс. человек к 24 января и до 70 тыс. человек к 29 января), занять господствующую над плацдармом высоту Колли Лазиали. Войска союзников оказались почти в катастрофическом положении, возникла угроза срыва всей операции.

Огневое содействие с кораблей имело большое значение при продвижении войск по прибрежным дорогам. Действия английских и американских кораблей благоприятствовало господство в воздухе.

Для немцев высадка десанта явилась неожиданностью, что объясняется слабостью гитлеровской разведки. Некоторое влияние мог оказать и демонстративный поворот десантных отрядов [388] на юг. Руководитель германской разведки адмирал Канарис за день до высадки десанта в Анцио говорил, что все опасения командования группы армий относительно десантной операции являются напрасными, так как нет никаких данных, указывающих на это [\[475\]](#).

Немецко-фашистское командование, не располагавшее достаточными силами на суше и в воздухе, слабо использовало свои подводные лодки, которые могли бы добиться больших успехов, чем потопление одного крейсера.

Англо-американское командование, учитывая большую потребность в десантных кораблях, задержало отправку из Средиземного моря в Англию 56 и на Дальний Восток 15 танкодесантных барж, а также других десантных кораблей. В связи с недостатком в десантных кораблях и в войсках были отложены операция по занятию Андаманских островов и наступление в Бирме. В Средиземном море был отменен захват о. Родос.

Высадка англо-американских войск в Южной Франции (операция «Энвил-Драгун»)

Задачи и состав десанта

Первоначально высадка в Южной Франции намечалась с целью отвлечь часть сил противника из Нормандии. В декабре 1943 г. было задумано вторжение значительных сил, которые могли бы выйти через Лион и Виши к Рейну, одновременно с наступлением из Нормандии. Выполнение этого замысла союзное командование ставило в зависимость от хода операции в Италии. Однако действия здесь затянулись, и Черчилль предложил отказаться от высадки в Южной Франции и, продолжая наступление в Италии, проникнуть через Люблянскую долину в Венгрию ^[476]. В конечном счете было все же решено высадить войска в Южной Франции.

Наиболее удобным местом для высадки было признано побережье к западу от г. Канн, в районе Кавалер — Сен-Рафаэль. Задачей десанта являлся захват здесь плацдарма шириной 90 км по фронту, глубиной 25 км и овладение Тулоном и Марселем. В дальнейшем предполагалось наступление на север и выход войск в район Лиона на 90-й день операции.

Гитлеровское командование имело южнее линии Лион — Бордо 19-ю армию (8 дивизий, из которых 1 танковая и 2 резервные), укомплектованную не полностью и не отличавшуюся высокой боеспособностью. В самом районе высадки на фронте 80 км находилось 5 батальонов пехоты. Воздушные силы состояли [389] из 250 самолетов, силы на море — из эсминца, 5 миноносцев, 8 эскортных кораблей, нескольких вооруженных торговых судов и торпедных катеров, всего около 30 единиц. Береговые оборонительные сооружения, хотя и представляли некоторое препятствие, были слабее, чем в других местах. Марсель и особенно Тулон имели сильные укрепления с моря.

Франко-американские войска, предназначенные для высадки, насчитывали 6 пехотных, 1 бронетанковую, 1 горнострелковую и 1 воздушнодесантную дивизии. Первый эшелон десанта составлял 6-й американский корпус (3 усиленные пехотные дивизии), боевое командование 1-й французской бронетанковой дивизии, средства усиления и американская воздушнодесантная дивизия. Во втором эшелоне высаживался 2-й французский корпус в составе 2 пехотных, 1 бронетанковой (без одной боевой группы), 1 моторизованной и 1 горнострелковой дивизий. 6-й американский корпус и французские войска входили в состав 7-й американской армии. Общая численность войск — около 160 тыс. человек, 2500 орудий и минометов, около 600 танков. Ожидалось содействие французских партизан («маки»), численность которых в Южной Франции достигала 24 тыс. человек, а к 1 августа должна была возрасти до 53 тыс. человек.

Воздушные силы на Средиземном море состояли из 5 тыс. самолетов. Для непосредственного участия в операции была выделена авиагруппа из 480 боевых и 396 транспортных самолетов. На Корсике было построено 14 аэродромов, вмещавших до 40 эскадрилий.

Классы кораблей	Английские	Американские	Французские
Линкоры	«Рэмиллис»	«Невада»	«Лоррэн»
		«Техас»	
		«Арканзас»	
Монитор	«Аберкромби»	—	—
Авианосцы	«Аттэкер»	«Тулаги»	—
	«Серчер»	«Кэдашан Бей»	
	«Кедив»		
	«Эмперор»		
	«Персьюер»		
Крейсера	«Орион»	«Бруклин»	«Монкальм»
	«Орора»	«Филадельфия»	«Жорж Лейг»
	«Эйджекс»	«Огаста»	«Глуар»
	«Дидо»	«Тускалуза»	«Эмиль Бертэн»
	«Блэк Принс»	«Куинси»	«Дюге-Труэн»
	«Акилез»	«Омаха»	
	«Аргонот»	«Марблхед»	
	«Сириус»	«Цинциннати»	

На море было сформировано Западное оперативное соединение, на которое возлагалось руководство десантной операцией [390] с сохранением подчинения командующему Средиземноморским флотом. В состав соединения входили корабли, названные в таблице на странице 389.

Кроме того, в состав соединения входили около 100 эсминцев, главным образом американских и английских, но также французских, польских, греческих, голландских, около 100 тральщиков и большое количество малых и вспомогательных кораблей, всего 418 боевых единиц различных классов. Десантных кораблей и судов разных типов 433, транспортов 121 [\[477\]](#).

Флагманский командный пункт командующего Средиземноморским флотом адмирала Кеннингхэма находился в зал. Аяччо на штабном корабле «Ларгс», командующего Западным оперативным соединением адмирала Хьюита — в Неаполе на штабном корабле «Катоктин». К 1 июля после занятия Рима штаб американского 8-го флота был также переведен из Алжира в Неаполь.

Планирование операции

3-я американская пехотная дивизия должна была высаживаться на левом фланге, к юго-западу от зал. Сен-Тропез на побережье бухт Кавалер и Памплон. Ее задачи: закрепление на левом фланге района высадки, быстрое наступление в северо-западном направлении, захват г. Сен-Тропез и соединение с дивизией, высаживаемой на правом фланге. В б. Кавалер на некотором расстоянии от берега фоторазведкой были установлены подводные бетонные пирамиды, а в б. Памплон — деревянные сваи. Оба препятствия могли быть минированными. На участке имелись береговые батареи, а б. Кавалер прикрывалась 164-

мм батареей с о. Леван. Переброска дивизии и ее поддержка возлагались на ударную группу «Альфа». В центре б. Буньон, к северу от зал. Сен-Тропез, высаживалась 45-я дивизия с задачей захватить маленькую гавань Сен-Максим, у северного входа в зал. Сен-Тропез, и во взаимодействии с обеими фланговыми дивизиями наступать в северо-западном направлении. Весь участок изобилует крутыми холмами, и выход с него возможен по единственной узкой дороге. Предполагалось, что участок сильно укреплен, а мелководный залив минирован и для высадки неудобен. Переброска и поддержка этой дивизии возлагалась на ударную группу «Дельта».

На правом фланге в районе зал. Фрежюс высаживалась 36-я американская дивизия. Ее задачи: захватить города Сен-Рафаэль, Фрежюс, аэродромы в долине р. Аржанс, затем соединиться с 45-й дивизией и надежно укрепиться на правом фланге района высадки. Основные силы дивизии высаживались в зал. Фрежюс после того, как части, высаженные на два других пляжа, захватят береговые укрепления около Сен-Рафаэля, [392] а тральщики очистят от мин и подводных препятствий подходы к пляжу. Переброска и поддержка этой дивизии возлагались на ударную группу «Кемел».

Отряд артиллерийской корабельной поддержки получил задачу высадить и поддержать соединение «Ситка», которому надлежало захватить о-ва Леван и Пор-Кро для устранения угрозы группе «Альфа» и для открытия подхода на Йерский рейд; последнее возлагалось на десантно-диверсионное соединение. Кроме того, отряд французской морской пехоты высаживался у м. Негр с задачей захватить близлежащую возвышенность и перерезать прибрежную дорогу для прикрытия фланга войск, наступающих на участке б. Кавалер{478}.

Демонстративные десанты

Для демонстративных действий было сформировано соединение из американского эсминца «Индикот», 2 английских канонерских лодок, 15 малых кораблей, 8 торпедных катеров и 8 моторных барказов. Восточная группа этого соединения (2 канонерские лодки, малый корабль и 4 барказа) должна была выйти из Аяччо утром за день до начала высадки в направлении на Геную, имея в прикрытии истребители. Ночью к ней присоединялись 12 торпедных катеров из Бастии, после чего 3 катера отправлялись в дозор в район Ниццы, а 4 катера высаживали 70 французских морских пехотинцев на берег между г. Канн и районом высадки, чтобы перерезать прибрежную дорогу. Остальным кораблям группы надлежало продолжать демонстрацию. В 23 часа 30 мин., предполагая, что основной десант повернул к месту высадки и это могло уже стать известным противнику, маскировочная группа поворачивала на северо-запад для демонстрации ложной высадки в районе Канн — Ницца. Западная группа соединения (остальные корабли и суда) должна была в 21 час за день до начала операции всеми мерами изображать десантный отряд, направляющийся к побережью между Тулоном и Марселем.

Выбор времени высадки

Сезон мистралей, т. е. внезапных штормов, начинается обычно у южного побережья Франции после 1 октября. Поэтому было установлено, что самая поздняя безопасная дата для начала операции — 1 сентября. Главное командование на Средиземноморском театре назначило высадку на 15 августа. Считалось, что для отвода десантных войск с итальянского фронта, перевооружения их и специальной подготовки потребуется 38 дней. Десантные корабли, находившиеся в районе Салерно и Неаполя, к этому времени были отремонтированы.

Начало высадки было назначено на 8 час., что определялось огромным преимуществом в огневой мощи над противником благодаря сильной поддержке с кораблей. Артподготовка [393] и бомбардировка с воздуха в течение 1 часа 45 минут (рассвет в 6 час. 10 мин.) считались достаточными для разрушения или нейтрализации прибрежных и береговых точек обороны противника. Кроме того, высадка в дневное время облегчала подход к берегу десантных отрядов и самый процесс высадки. Армейские офицеры, поддерживавшие план высадки, предполагали, что до наступления темноты десантные войска закрепятся на берегу.

Переход десанта морем

Так как десантные корабли и транспорты имели различные скорости хода, было решено, что главные десантные отряды «Альфа», «Дельта» и «Кемел» будут разделены на конвои, состоящие из кораблей или судов одного типа. Но так как все они должны были подойти к району высадки одновременно, предусматривался выход в море кораблей и судов с меньшей скоростью первыми. Каждый из конвоев подразделялся на три отряда, шедшие один за другим с интервалом в 10 миль. Первые отряды состояли из кораблей и судов десантной группы «Кемел», вторые — из десантной группы «Дельта», третьи — из десантной группы «Альфа». Такой походный порядок позволял конвоям, после того как они пройдут в северном направлении вдоль западного побережья Корсики, одновременно повернуть влево, причем каждый отряд оказывался у своего участка высадки.

Пути следования конвоев были избраны с расчетом сколько возможно ввести противника в заблуждение (схема 34). Так, конвои, шедшие вдоль берега Корсики, должны были лежать на этом курсе как можно дольше, чтобы создать впечатление, будто они следуют в Геную. Однако судам и кораблям с малой скоростью хода предстояло совершить поворот на действительное направление до наступления темноты накануне дня высадки, что несколько ослабляло маскировку.

Посадка десантных войск на десантные корабли и транспорты была намечена в Неаполитанском заливе, в Бриндизи, Таранто, Ороне. Аяччо служил промежуточной базой.

Конвои из Неаполя шли в Аяччо через Бонифаччо; конвои из Таранто, Бриндизи и Орона — по обычному пути Александрия — Гибралтар вдоль африканского побережья, потом поворачивали на север, огибая Сардинию и Корсику с запада. Маскировочный конвой следовал к Генуе через Тирренское море.

Оборона района высадки

Руководство противолодочной и противокатерной обороной района высадки и формирование конвоев возлагалось на командира базы высадки. В его подчинение поступали эскадренные и эскортные миноносцы, сторожевые корабли и корветы, подошедшие к району высадки.

ПВО конвоев на переходе и во время высадки десанта являлась обязанностью средиземноморских воздушных сил берегового [394] базирования. Для обороны кораблей и судов в 40 милях от района высадки находилось соединение авиации, базировавшейся на аэродромы Корсики. На подходах к берегу и во время высадки ПВО усиливалась самолетами с 9 эскортных авианосцев. На авианосную авиацию возлагались также задачи по корректировке огня кораблей. Были установлены коридоры для транспортных и других

самолетов во избежание полетов над стоянками транспортов, как это было в предшествовавших десантных операциях.

Торпедные катера привлекались к дозорной службе, отражению возможных нападений торпедных катеров противника, а также к установке автоматических радиомаяков для самолетов. До окончания действий против Йерских островов (операция «Ситка») катера принимали участие в охране отряда артиллерийской корабельной поддержки.

Обеспечивающие мероприятия

С апреля военные и экономические объекты на территории Южной Франции стали иногда подвергаться бомбовым ударам.

С этого времени до высадки десанта на них было сброшено 12,5 тыс. т бомб {479}. Бомбардировка береговых укреплений была начата за 10 дней до высадки десанта. Для маскировки налетам подвергались также города Сет, Тулон, Марсель и Генуя. Чтобы не привлекать внимания противника, одновременно производились налеты на объекты Северной и Центральной Франции. Планом предусматривалось выполнить наиболее сильную бомбардировку береговых объектов за 16 часов до начала высадки. В последние 5 дней перед высадкой удары дальней авиации были направлены по коммуникациям противника вдоль линии Валанс — Гренобль — Монмелян, а тактическая авиация бомбила главным образом мосты через Рону южнее Валанса.

Боевая подготовка

Специальное обучение войск по высадке десанта сначала производилось в Арзеу.

Начиная с 8 июля все 3 десантные дивизии готовились к предстоящей операции в Неаполитанском заливе, 45-я и 36-я дивизии — на пляжах зал. Гаэта. Боевая подготовка войск в основном была закончена к 27 июля. Отряды артиллерийской корабельной поддержки проводили специальные учения по обстрелу береговых объектов. Упражнялись и в установлении связи между кораблями и сухопутными частями на берегу. Производились опыты по взрыву подводных прибрежных препятствий — минированных бетонных пирамид, деревянных свай и т. д. Для их выполнения недалеко от Салерно были установлены все возможные типы таких препятствий.

Наконец, на 7 августа была назначена последняя проверка готовности частей и соединений — репетиция высадки десанта. [395]

Группа «Дельта» высаживалась в зал. Салерно, группы «Альфа» и «Кемел» — в зал. Гаэта.

Германское командование было осведомлено о предполагавшейся высадке десанта, но ни места, ни времени высадки оно не знало. Сосредоточение англо-американской авиации в долине Роны и в портах подтверждало предположение немцев о высадке противником десанта в районе Марселя — Тулона. Тем неожиданнее оказалась для германского командования высадка на участке побережья, находящемся гораздо восточнее этих городов {480}.

Выполнение операции

На 9 августа дислокация соединений и кораблей Западного оперативного соединения была следующей. В портах и на рейдах Неаполитанского залива находились все десантные корабли и высадочные средства трех основных десантных отрядов, а также десантные средства группы «Ситка», флагманский корабль «Катоктин», отряд артиллерийской корабельной поддержки группы «Ситка» (американский крейсер «Огаста», французский линкор «Лоррэн», английский крейсер «Дидо», американские эсминцы «Сомерс» и «Гливз» и английский «Лукаут»), Здесь же находились 48 транспортов.

В общем в Неаполитанском заливе грузились и готовились к погрузке 307 десантных судов, 75 десантных транспортов и десантных грузовых судов. Им было придано 165 эскортных кораблей ^{481}. В Бриндизи и Таранто около 40 транспортов принимали 2 пехотные дивизии 2-го французского корпуса. Им было придано 12 эскортных кораблей. В Таранто находился также отряд артиллерийской корабельной поддержки десантной группы «Дельта» (линкоры «Техас» и «Невада», крейсер «Филадельфия», французские крейсера «Монкальм» и «Жорж Лейг» и 8 американских эсминцев; французские эсминцы «Фантаск», «Малэн» и «Терибль» должны были присоединиться позднее).

На о. Мальта находилось соединение авианосцев, часть которого только что выполняла демонстративный переход в Александрию и обратно, а также отряд артиллерийской корабельной поддержки десантной группы «Альфа» (английские крейсера «Орион», «Орора», «Эйджекс», «Блэк Принс», французский крейсер «Глуар», американский крейсер «Куинси», английские эсминцы «Терпсихори», «Термагент», американские «Ливермор», «Эберли» и «Эриксон»; английский линкор «Рэмиллис» должен был присоединиться к отряду позднее). [396]

В Палермо находился отряд артиллерийской корабельной поддержки десантной группы «Кемел» (американские крейсера «Тускалуза», «Бруклин», «Марблхед», линкор «Арканзас», английский крейсер «Аргонот», французские крейсера «Дюге-Труэн» и «Эмиль Бертэн» и 11 американских эсминцев). В Ороне на транспорты и десантные корабли грузились французская бронетанковая, пехотная и горнострелковая дивизии. Здесь же стояли выделенные для них эскортирующие корабли.

С 10 час. 9 августа началось движение конвоев. Последней в 20 час. 13 августа вышла в море группа артиллерийской поддержки «Альфа». В этот день видимость на море была полная, ясное небо, легкий ветер. В перехваченных донесениях германской воздушной разведки сообщалось о больших передвижениях англо-американских кораблей в районе Аяччо и о предположениях командования 19-й германской армии о подготовке к высадке десанта в районе Генуи. В море находились все части десанта со своими тылами и средствами усиления. Из 974 кораблей и судов различных классов, совершавших переход, военных было 851 (включая десантные суда), в том числе 543 американских, 266 английских, 35 французских, 7 греческих ^{482}.

Около полуночи 14 августа 3 главных десантных отряда приблизились к району высадки. Впереди шли самоходные баржи-танконосцы, за ними транспорты-танконосцы, большие транспорты и последними — десантные суда для перевозки пехоты. Отдельно двигались корабли разведчики и расстановщики знаков. В 3 часа тральщикам было приказано начать траление на подходах к участкам высадки. Группа «Ситка» следовала самостоятельно и в 23 часа прибыла по назначению.

Противник на море и в воздухе никакого сопротивления не оказывал. Однако американская воздушная разведка установила присутствие в Тулоне 3 подводных лодок и

1 транспортной подводной лодки в районе Генуя — Специя. Предполагалось, что лодки несут человекоторпеды и что имеющиеся у противника 175 бомбардировщиков, 35 истребителей и 30 разведчиков могут быть в короткий срок усилены за счет авиации, находящейся в Северной Франции.

Боевые действия начались в 4 часа 15 августа, когда эсминец «Сомерс» потопил к югу от Пор-Кро неприятельское вспомогательное судно и эскортный корабль. Американские тральщики около 5 час. при входе в б. Памплон потопили 5 дозорных кораблей противника.

В 0 час. 30 мин. 15 августа с аэродромов Рима вылетели самолеты с разведчиками-парашютистами, которые в 2 часа [397] 15 мин. приземлились на французском берегу. Около 4 час. 15 мин. 396 транспортных самолетов, поднявшихся с аэродромов из окрестностей Рима, сбросили парашютно-десантную дивизию в районе г. Ле Мюи в 100 км от Марселя. Самолеты ориентировались по расставленным плавучим маякам, использовали радары и радиопеленгаторы. Все же часть десанта была ошибочно сброшена около г. Сен-Тропез, где бойцы вскоре соединились с французскими войсками Сопротивления. Воздушный десант в районе г. Ле Мюи встретил значительное сопротивление, и город был взят только 16 августа, когда подошли войска морского десанта. В 6 час. 1300 бомбардировщиков с истребителями, вылетевшие из Италии, с Сардинии и Корсики, начали бомбардировку побережья [\[483\]](#). В 7 час. группы кораблей артиллерийской поддержки начали обстреливать берег. За час они выпустили 45 т снарядов из орудий среднего калибра. Одновременно производилась бомбардировка с воздуха. В 8 час. высадились первые броски десанта на участках «Альфа», «Дельта» и «Кемел». На участке «Альфа» за полчаса до высадки были разрушены подводные препятствия, для чего использовали 18 судов, нагруженных взрывчатым веществом.

На о-ва Пор-Кро и Леван американская десантная часть высадилась в 0 час. 30 мин. 15 августа; французские войска, высаженные на материковое побережье в 8 час. 30 мин., захватили батарею на м. Негр, а через час на островах обстановка сложилась в пользу американцев, хотя сопротивление отдельных групп продолжалось до 17 августа.

Около 11 час. тральщики, работавшие в зал. Фрежюс, подверглись сильному обстрелу с северо-восточного берега залива. Батареи противника были подавлены огнем кораблей поддержки. Обстреляны были и тральщики у одного из пляжей участка «Кемел». Пляж подвергся бомбардировке с воздуха между 12 час. 20 мин. и 13 час. Нанесли удар по подводным препятствиям суда, груженные взрывчатым веществом.

К вечеру над участком «Кемел» появились 4 «Дорнье-217», которые сбросили планирующие бомбы и уничтожили корабль-танконосец.

К исходу дня на всех участках было высажено 60 150 солдат, выгружено 6737 автомашин и около 50 тыс. т грузов. К этому времени союзники потеряли 2 самоходные десантные баржи; 9 барж-танконосцев и до 10 небольших судов были повреждены.

К полудню 16 августа на берегу находились 3 американские дивизии со своим вооружением. Вслед за ними начали высадку французские части, сошедшие полностью на берег [398] 18 августа. К середине дня 16 августа американцы заняли Фрежюс, Сен-Рафаэль, Сен-Максим. При очистке от мин подходов к участку «Кемел» погибли тральщик, моторный катер и 2 торпедных катера.

По окончании обстрела побережья на участках высадки корабли переходили в подчинение командира отряда артиллерийской корабельной поддержки, который направлял освободившиеся корабли в базы: линкоры — в Алжир, крейсера — в Палермо и Неаполь. Тральщики, завершившие тральные работы на участках, были направлены для очистки от мин зал. Сен-Тропез и подходов к Йерскому рейду.

Около 21 часа с наступлением сумерек 5 Ю-88 в сопровождении 4 «мессершмиттов» сбрасывали осколочные бомбы на пляжах участка «Дельта». Для укрытия кораблей была поставлена дымзавеса.

За два дня боев союзная авиация сделала 11 тыс. самолетовылетов, потеряла 42 самолета. Потери на берегу составляли около 1500 убитых и приблизительно столько же раненых. К 17 августа французские войска накопили на плацдарме достаточные силы, сменили на левом фланге 36-ю американскую дивизию и готовились к наступлению на Тулон. 18 августа торпедные катера противника пытались атаковать один из конвоев, возвращавшийся в базы. 4 немецких катера были потоплены кораблями эскорта, 1 союзный транспорт сильно поврежден.

19 августа плацдарм был занят. Противник оказывал значительное сопротивление наступлению французских войск на Тулон. 3 крейсера поддерживали огнем французские части в районе рейда, «Глуар» и «Куинси» вели огонь по вызову в районе Йера, «Лоррэн» и «Эмиль Бертэн» содействовали частям, занимавшим острова в районе Пор-Кро и Левана. Продолжалось траление. При входе на Йерский рейд было вытралено 11 мин, в зал. Фрежюс — 12 якорных магнитных и 40 контактных мин. К исходу дня бомбы, сброшенные с нескольких немецких самолетов, накрыли флагманский корабль «Катоктин».

Теперь наиболее трудной задачей было подавление укреплений Тулона. На мысе к западу от входа в порт стояло 13 орудий с дальностью огня 135 каб., на гористом о. Сен-Мандрие, господствовавшем над входом на рейд и соединенном дамбой с материком, — около 70 орудий с круговым обстрелом, из них 34 — с дальностью огня 135 каб. Потери американских бомбардировщиков свидетельствовали о наличии на острове сильной зенитной артиллерии. Дальнобойность двух двухорудийных 340-мм башен, снятых немцами с французского линкора «Прованс» превосходила дальность огня всех орудий американского Западного оперативного соединения, поэтому было решено атаковать остров из-за дымзавесы, а также с позиций, прикрытых [399] другими островами^[484]. Фактически одна башня была выведена из строя французскими патриотами, но об этом союзному командованию известно не было.

19 августа линкоры «Невада», «Лоррэн» и крейсер «Огаста» с охранением из 4 миноносцев после сильной бомбардировки с воздуха под прикрытием дымовой завесы и с корректировкой самолетами обстреляли башни и линкор «Страсбур», стоявший на якоре во внутренней бухте о. Сен-Мандрие. Как потом выяснилось, «Страсбур» был поврежден уже накануне во время налета американской авиации. Поднимавшийся в это время со дна крейсер «Ла Галисоньер» в результате бомбардировки с воздуха перевернулся.

Поддержанные артиллерией линкоров «Лоррэн» и «Невада», крейсеров «Куинси», «Орора», «Блэк Принс», «Огаста», «Филадельфия» и большого количества эсминцев, французские войска перешли 20 августа в наступление и 25 августа освободили Тулон. О. Сен-Мандрие держался до 28 августа. В тот же день пал Марсель, а укрепленные острова капитулировали 29 августа.

15 сентября на Тулонский рейд вошла французская эскадра (крейсер «Жорж Лейг», линкор «Лоррэн», 8 эсминцев), сопровождаемая английским крейсером «Сириус» и американским крейсером «Филадельфия» [\[485\]](#).

В Тулоне оказались взорванными оба арсенала, разрушены доки, загроможден обломками рейд, в гаванях затоплены 10 германских подводных лодок, в Марселе разрушено около 7–8 км причальных стенок и почти 200 подъемных кранов, вход на рейд преграждали 70 затопленных судов, повреждены все сухие доки. 21 августа фашистские торпедные катера сделали попытку атаковать г. Сен-Тропез. Корабельный дозор отбил атаки и уничтожил все катера. 26 августа были уничтожены 10 груженых взрывчатым веществом и управляемых по радио судов, которые пытались прорваться через линию дозора с востока. Удалось скрыться лишь катерам управления. На следующий день дозорный эсминец «Эриксон» захватил рыболовное судно, на котором пытался бежать экипаж германской подводной лодки, севшей на мель и уничтоженной личным составом.

Высадка десанта в Южной Франции не отвлекла германские войска с севера. Теперь к Рейну двигалась французская армия, которая вместе с патриотами движения Сопротивления представляла большую силу. По мере восстановления портовых сооружений Марселя перевозки для экспедиционных войск стали осуществлять через этот порт, что давало большие выгоды, [400] особенно если учесть, что пропускная способность Бреста и Шербура была еще низкой. Потеряв Тулон и Марсель, противник не мог использовать подводные лодки в Средиземном море. На побережье Южной Франции не могла больше базироваться авиация, ранее угрожавшая средиземноморским коммуникациям.

Что же касается десантной операции на юге Франции — последней на западноевропейских театрах, то нельзя не отметить тщательность ее расчетов и планирования, координации действий трех видов вооруженных сил, к тому же принадлежавших разным странам. Был учтен опыт предыдущих десантных операций, учтены прежние ошибки. В частности, союзники отказались от принципа наступления лишь после закрепления на плацдарме, как это было в Анцио. Теперь высадившиеся войска, не теряя времени, продвигались как можно дальше вперед. Захват и расширение плацдарма на юге Франции происходили в условиях, когда противник начал отводить свои войска на север, к германской границе.

Успех операции определялся прежде всего полным отсутствием сопротивления противника на этапах подготовки операции, посадки войск на десантные корабли и на переходе морем и крайне слабым сопротивлением при высадке. В других условиях, несмотря на принятые меры маскировки и боевого обеспечения, вряд ли многочисленные конвои, шедшие небольшими скоростями, столь легко совершили бы переход морем к району высадки. Сама высадка не могла бы быть столь быстротечной, а задержка с высадкой повлекла бы за собой трудности в охране якорной стоянки в районе высадки, в подвозе подкреплений и снабжения, увеличились бы потери.

В операции были предприняты разносторонние обеспечивающие меры. В частности, мощная эскадра артиллерийским огнем поддерживала высадку десанта против сравнительно ничтожных средств обороны противника. Наиболее сложной, как и в предшествовавших десантных операциях в Средиземном море, была организация перехода огромного количества кораблей десантных отрядов морем. Однако противник не оказывал на море никакого сопротивления. Фашистские подводные лодки бездействовали, что также говорило о близком поражении гитлеровской Германии.

Дальнейшие действия на суше

Дальнейшее продвижение войск на территории Франции было настолько стремительным, что для доставки горючего автомашинам пришлось использовать бомбардировщики А-20, Б-24 («Либерейторы») и транспортные самолеты С-47^[486]. 3 сентября 36-я дивизия заняла Лион, 8 сентября 3-я дивизия освободила Безансон, а 11 сентября 1-я французская танковая дивизия [401] взяла Дижон и соединилась с правым флангом 3-й американской армии. К 20 сентября на юге Франции высадилось 400614 солдат и офицеров, было выгружено 65480 автомашин всех видов и 360373 т грузов.

Действия на коммуникациях в Средиземном море Конвои

В 1944 г. в Средиземном море проходили четыре основных вида конвоев: американские быстроходные и тихоходные, английские и американские танкерные. Они перевозили стратегическое сырье, продовольствие, войска, и их снабжение, нефть.

Движение быстроходных конвоев из Нью-Йорка и Норфолка, прекращенное в сентябре 1943 г., возобновилось в мае 1944 г. в связи с подготовкой вторжения в Южную Францию. С 1 июля и до капитуляции Германии эти конвои выходили из портов США через каждые 27 дней. С декабря 1942 г. по март 1945 г. 24 конвоя перевезли 536 134 солдата и офицера из США. Быстроходные конвои потерь не имели.

Тихоходные конвои выходили из американских портов через каждые 7–8 дней. С ноября 1942 г. до окончания войны в 189 конвоях было проведено 1119 судов; в каждом конвое следовало в среднем 60 судов, но это количество возрастало до 80–100, когда к конвою присоединялись суда из западных портов Средиземного моря.

Конвои из Англии прибывали в промежутки между приходами американских тихоходных конвоев, чтобы не перегружать порты разгрузки. С февраля 1943 г. до июня 1944 г. курсировали 30 танкерных конвоев из Карибского моря. Эти конвой формировались в составе 7 судов и следовали через каждые 32 дня^[487]. Потерь они также не имели.

Таким образом, в описываемый период общее количество судов, проходивших ежемесячно в обе стороны по протраленному Тунисскому фарватеру, достигало 1200 против 400 судов в период с мая по сентябрь 1943 г. Германским подводным лодкам удалось потопить всего 25 судов^[488].

Большая минная угроза на подходах к Гибралтару вынуждала англичан и американцев проводить конвои через пролив в светлое время суток, хотя союзному командованию было известно, что неприятельская агентура следит за появлением конвоя. Далее от м. Европа 110 миль конвои шли ночью до о. Альборан, приближались к алжирскому берегу в 25 милях от Орана и 180 миль шли вдоль берега. М. Бенгут в 42 милях к востоку от Алжира считался наиболее опасным участком пути. [402]

Состав охранения больших конвоев доходил до 13 эскортных миноносцев и сторожевых кораблей и включал береговую противолодочную авиацию. До марта 1944 г. американские конвои шли через океан со своими эскортирующими кораблями. В Гибралтаре в охранение вступали преимущественно английские корабли. С марта американский эскорт стал доходить до Бизерты, благодаря чему в западной части Средиземного моря, где наиболее активно действовала фашистская авиация, охранение

оставалось неизменным. Значительная часть английских эскортных кораблей была в это время отозвана на север для участия в Нормандской операции.

После занятия франко-американскими войсками территории и портов Южной Франции подводные лодки и авиация противника конвоям уже не угрожали. В Средиземном море суда следовали самостоятельно.

Действия подводных лодок и сил ПЛО

Ввиду значительных потерь в лодках на Средиземном море в 1943 г. германское морское командование решило увеличить здесь количество лодок. С сентября 1943 г. по май 1944 г. 27 лодок пытались форсировать Гибралтарский пролив, 14 из них прорвались, 7 были уничтожены силами ПЛО и 6 вернулись обратно в базы. Базируясь на Тулон, на остававшиеся еще в руках фашистов итальянские военно-морские базы и на порты Греции, германские лодки действовали на подходах к Гибралтару, в центральной и в восточной частях Средиземного моря. Наибольшее количество лодок, действовавших к югу от Сицилии в феврале 1944 г., достигало 18. За первое полугодие 1944 г. лодки потопили 13 судов общим тоннажем 76963 брт, погибло 11 лодок, а за весь 1944 г. — 22 лодки, включая сильно поврежденные и уничтоженные в базах [\[489\]](#). Подводные лодки действовали одиночно, крейсируя вдоль коммуникации, параллельной африканскому побережью. «Шнорхелей» на средиземноморских лодках установлено не было. Ввиду сильного количественного и качественного роста сил и средств ПЛО и в первую очередь ввиду применения союзниками противолодочных самолетов с радиолокаторами лодкам стало почти невозможно ходить в надводном положении, а под водой они теряли скорость и лишались возможности быстро маневрировать для выхода на пути конвоев и для повторных атак их. Кроме того, находясь под водой, они лишались радиосвязи и поэтому не могли взаимодействовать между собой и давать необходимую для управления ими с берегового командного пункта информацию о противнике. Были организованы специальные поиски лодок, и успех этих поисков в каждом случае зависел от количества кораблей и самолетов, в них участвовавших, организованности их [\[403\]](#) действий и от умения лодки уклоняться от радиолокационного контакта. Практически результаты поисков достигались за время от 20–30 часов до нескольких суток [\[490\]](#).

В мае количество германских лодок в Средиземном море сократилось до 11 и фашистское командование решило на этот театр лодки больше не посылать. Между 29 апреля и 6 августа американские самолеты уничтожили в Тулоне 6 германских лодок. 2 лодки были потоплены своими экипажами при взятии Тулона франко-американскими войсками.

«Подводная война» на Средиземном море закончилась. Из 62 лодок, направленных немецко-фашистским командованием туда начиная с 1941 г., 48 погибли в боях, 11 были выведены из строя в базах самолетами-бомбардировщиками [\[491\]](#), так как не имели защитных укрытий. В Средиземном море осталось после этого только 3 лодки, одна из них была потоплена эсминцами 19 сентября, а 2 другие — 24 сентября американскими бомбардировщиками в б. Саламин.

Авиация против конвоев и ПВО

Первые три месяца 1944 г. против конвоев действовали главным образом подводные лодки. Немецко-фашистская авиация в бассейне Средиземного моря была слаба. К тому же дальность действия самолетов не позволяла организовать взаимодействие с подводными лодками. В апреле, т. е. за месяц до решения германского командования не увеличивать свои подводные силы в Средиземном море, действия немецкой авиации

усилились. Главным их объектом были тихоходные трансатлантические конвои, перевозившие снабжение союзным войскам в Италии, а также необходимые силы и средства для предстоявшего вторжения в Южную Францию. Они доставляли также различные грузы в Индию, а через Иран — в СССР. Несмотря на попытки Геринга усилить авиацию на этом театре, против конвоев действовали только 10 разведчиков Ю-88, около 30 торпедоносцев Хе-111, 30 торпедоносцев Ю-88, около 20 Ю-88 в варианте истребителей дальнего действия и около 50 До-217 и Хе-111, вооруженных планируемыми бомбами {492}. Самолеты базировались на аэродромы Южной Франции и на Бордо. Атаки производились преимущественно в сумерки или ночью из-за сильного зенитного вооружения конвоев. При этом разведчики доносили о составе, курсе и скорости конвоя, когда последний входил в пределы их дальности действия (обычно за о. Альборан). После этого 2 тактических разведчика выставляли на линии в 60 миль плавучие ацетиленовые огни для ориентировки самолетов в направлении атак. Патрулируя над конвоем на высоте [404] 3 тыс. м, разведчики наводили группу торпедоносцев. Последние атаковали с разных направлений и высот хорошо освещенный магниевыми бомбами конвой. Иногда для отвлечения внимания от торпедоносцев на конвой одновременно сбрасывались бомбы {493}.

Конвои следовали обычно в 6–11 колоннах с интервалами между ними 5 каб., между судами 2,5 каб., имея в охранении крейсер ПВО, 1–3 эсминца и сторожевых корабля. Корабли охранения шли в 15 каб. от судов конвоя в круговом порядке. В 60 каб. впереди конвоя располагались 6 противолодочных дозорных кораблей. Крейсер ПВО, эсминцы и часть сторожевых кораблей присоединялись к конвою в Гибралтаре.

Союзные радиолокационные станции в Ороне и на алжирском побережье позволяли обнаруживать самолеты противника за 60 миль и даже более от берега. На перехват их отправлялись из Орона и Алжира истребители «бофайтер». ПВО конвоев в Средиземном море при отсутствии там конвойных авианосцев была наиболее успешной весной и в начале лета 1944 г. 27 ноября 1944 г. борьба на морских коммуникациях в Средиземном море закончилась.

Окончание военных действий в Италии и на Средиземном море

24 августа 1944 г. Румыния вышла из фашистской коалиции и через день объявила войну Германии. В начале сентября советские войска, оказавшие помощь новому правительству Румынии, подошли к границам Болгарии. 8 сентября болгарский народ сверг профашистское правительство. Образовалась Болгарская Народная Республика, объявившая войну гитлеровской Германии.

Боясь потерять пути отступления, германское командование вывело войска из Греции. 9 сентября английские корабли, в том числе крейсера, эсминцы и 4 эскортных авианосца вошли в Эгейское море. Они бомбардировали позиции немцев, нападали на слабо защищенные конвои эвакуирующегося противника. 4 октября англичане заняли Патрас, 12 октября они вошли в порт о. Корфу, 13-го вступили в Пирей, к тому времени уже освобожденный от противника греческими патриотами. 1 ноября они заняли Салоники. 17 октября на греческом крейсере «Аверов» в Пирей прибыло греческое эмигрантское правительство и с помощью англичан взяло на себя управление страной. В дальнейшем оно жестоко расправилось с подлинными греческими патриотами — участниками движения Сопротивления. [405]

На островах Эгейского архипелага в это время еще оставалось около 20 тыс. германских солдат и офицеров. Капитуляция их была вопросом времени, и англичане не

предпринимали против них никаких боевых действий. Однако к весне 1945 г. немцы продолжали боевые действия и к 1 мая захватили о. Родос, преодолев сопротивление англичан.

В Адриатическом море в ноябре 1944 г. немцы оставили острова у южного побережья Далмации, отошли на острова зал. Кварнеро, где оборонялись до апреля 1945 г. Морские сообщения подвергались атакам легких сил и авиации противника, для отражения которых у немцев едва хватало сил.

В северной части Тирренского моря военные действия продолжались у побережья Лигурии, где французские крейсера «Жанна д'Арк», «Эмиль Бертэн», «Монкальм», «Дюгэ-Труэн», «Жорж Лейг», «Глуар», эсминцы и малые корабли обстреливали позиции немцев. 6 января 1945 г. английский эсминец «Лукаут» и американский эсминец «Уолси» обстреляли порт Генуя и подожгли перестраивавшийся там итальянский авианосец «Аквила».

1 марта Турция объявила войну странам оси, что не могло не повлиять на обстановку в бассейне Средиземного моря. Одновременно с наступлением в Западной Германии англоамериканские войска приступили к завершающим действиям в Северной Италии. В первой половине апреля там по-прежнему находились 27 немецких и 4 итальянские дивизии. Дивизии эти были укомплектованы всего на 70–75%, испытывали острый недостаток горючего. Танков немцы имели около 200, самолетов 130.

Англо-американские войска в Северной Италии состояли, как и раньше, из 5-й американской и 8-й английской армий (21 дивизия и 9 отдельных бригад) и до 5 тыс. самолетов. Наступление их началось 9 апреля и имело задачей прорвать оборону противника, разбить его войска, выйти к югославской границе и занять Бреннерский проход. К 18 апреля союзники, прорвав оборону немцев, продвинулись на 15–20 км. Далее наступление развивалось быстрее. 24 апреля союзники форсировали р. По.

К концу апреля вся Северная Италия была освобождена. 2 мая остатки немецко-фашистских войск в Италии капитулировали. Муссолини и некоторые члены фашистского правительства были расстреляны партизанами. Значительное число миноносцев, эскортных кораблей и торпедных катеров досталось союзникам.

7 мая капитулировали гарнизоны на островах Эгейского моря, подчиняясь акту общей капитуляции Германии. [406]

Итоги и выводы по боевым действиям на Средиземном море

В ходе борьбы на Средиземном море державы оси дважды были близки к захвату Суэцкого канала: в июне 1941 г. после занятия Крита и летом 1942 г. В первом случае германские войска были вынуждены приостановить наступление в Северной Африке потому, что основные усилия гитлеровцев в это время были направлены против Советского Союза, где заправили третьего рейха рассчитывали добиться «молниеносных побед». И во втором случае союзные войска смогли добиться успеха потому, что немецко-фашистская авиация была сосредоточена на советско-германском фронте. Между тем германское командование, в том числе и адмирал Редер, возлагало большие надежды на захват Суэцкого канала, считая, что в этом случае фашистским кораблям удалось бы выйти в Индийский океан и соединиться с японцами. Правда, итальянские корабли имели сравнительно небольшие дальности плавания и поэтому не были пригодны для действий в океане. Италия не имела авианосцев, не располагала базами в Индийском океане.

Количество вспомогательных судов было недостаточно, увеличить число их не позволял ограниченный состав торгового флота. Уход основных итальянских сил в Индийский океан затруднил бы решение задачи по защите морских перевозок в Ливию и в Малую Азию. Что же касается японцев, то они ограничили свое наступление районом Бирмы, а когда в 1942 г. начали терпеть поражения, то ни о каких наступательных действиях в Индийском океане не могло быть и речи. Таким образом, замыслы гитлеровского командования о более широком распространении военных действий на Индийский океан были явно авантюристичны. Тем не менее овладение Суэцким каналом, во-первых, облегчало бы переразвертывание в Индийский океан германских подводных лодок, во-вторых, лишало бы англичан кратчайшего пути на Дальний Восток. Наконец, фашистские сухопутные войска могли бы проникнуть на территорию Ирана и Ирака и угрожать вторжением в Индию.

До поражения германских войск в Тунисе основным содержанием военных действий на море была борьба на морских сообщениях, и прежде всего защита фашистами коммуникаций между портами южного побережья Европы и северными берегами Африки. Одной из причин поражения германских войск в Ливии и в Тунисе была недостаточная обеспеченность морских коммуникаций, причем не столько от недостатка в кораблях, сколько из-за слабости авиации. Надводные корабли находились под сильнейшей угрозой авиации. Ведущая роль в борьбе на коммуникациях принадлежала подводным лодкам и авиации. [407]

С прибытием англо-американских войск в Марокко и в Алжир контроль за морскими путями и господство в воздухе в западной части Средиземного моря перешли к союзникам и постепенно распространились на все Средиземноморье.

Больших боевых столкновений в море, кроме боя в районе Крита, не было. Главная причина состояла в том, что итальянцы стремились сохранять свои надводные корабли и вводить их в действие лишь тогда, когда успех был заранее предрешен. А так как таких условий никогда не было, то боевые действия превратились в систему мелких столкновений, в которых главную роль играли авиация и подводные лодки.

Поэтому неудивительно, что важнейшие потери в больших боевых кораблях происходили не в артиллерийских боях в море. Английский линкор «Бархэм», авианосцы «Игл» и «Арк Ройял» были потоплены германскими подводными лодками. Итальянский линкор «Кавур» потопила союзная авиация в базе, линкор «Рома» — германские самолеты. Характерными были потери больших кораблей в базах. Если потери французского флота в Мерс-Эль-Кебуре и в Тулоне определялись главным образом особенностями политико-стратегической обстановки, то итальянцы лишились многих кораблей от ударов по базам неприятельской авиации. Потери от воздушных атак имели и англичане, особенно в период воздушной блокады Мальты. У итальянцев не было авианосцев, и потому Гибралтар и Александрия не подвергались сильным атакам с воздуха. Кроме того, у немцев и итальянцев не было истребителей дальнего действия для сопровождения бомбардировщиков. Итальянский флот понес также значительные потери в подводных лодках.

После изгнания фашистских войск из Северной Африки основным содержанием военных действий на Средиземноморском театре сделались десантные операции, вторжение с моря на территории противника или на оккупированные им территории. Основные усилия флотов были теперь направлены против береговых объектов.

Следует отметить исключительную пассивность итальянского флота, которому даже в Сицилийском проливе не удалось полностью уничтожить ни одного конвоя противника.

Военно-политические итоги военных действий за 1944 г. и оперативно-тактические выводы

Крупные победы советских войск над фашистскими армиями, а также успешные действия союзников в Средиземноморском бассейне и в Атлантике создали предпосылки к окончательному разгрому фашистской Германии и ее капитуляции, и это было главным итогом боевых действий за 1944 год. Союзные [408] с Германией государства выходили из войны и объединяли по воле народов свои усилия с Советским Союзом в борьбе с фашизмом. В странах, еще оставшихся под игом фашизма, нарастали действия партизан. Образовался второй фронт в Европе, что ускорило окончательное поражение гитлеровской Германии и ее союзников.

Победы советских войск оказали большое влияние на боевые действия в Атлантическом океане. У немцев не хватало материалов для усиленного строительства подводных лодок, особенно новых типов, не хватало рабочих рук, топлива. Потеря французских военно-морских баз затрудняла развертывание лодок, усиливала опасность лодкам с воздуха при стоянках в базах. Немцы не могли направить воздушные силы для действия на англо-американских коммуникациях, ослабла также ПВО баз. Союзникам удалось значительно усилить борьбу с подводными лодками благодаря введению новых технических средств обнаружения лодок и их уничтожения. Большую роль сыграли поисково-ударные группы противолодочных кораблей, взаимодействовавшие с самолетами разведывательной и ударной авиации. Темпы воспроизводства тоннажа стали быстро нарастать, опережая потери от боевых действий противника. Попытки немцев перейти к новым методам боевых действий подводных лодок (переход от «волчьих стай» к действиям небольшими группами и одиночными лодками) с применением технических усовершенствований («шнорхель») существенного влияния на борьбу на морских сообщениях не оказали.

В 1944 г. была выполнена крупнейшая десантная операция — Нормандская. Это было интересное событие в истории военно-морского искусства. Масштаб всей операции, количество перевезенных морем и высаженных на берег войск, численность десантных кораблей и судов различных типов и предназначений, состав боевых сил на море и в воздухе, проблемы обеспечения планомерности перевозок войск и их снабжения морем и самой высадки на необорудованное побережье, оборона стоянки кораблей и судов в районах высадки — все это дает большой познавательный материал.

Количественное и качественное развитие англо-американской авиации позволило усилить удары по военно-экономическим объектам Германии, чем был несколько ослаблен ее военно-экономический потенциал.

Вследствие потери немцами баз подводных лодок в Италии и Франции, решительного ослабления фашистской авиации и потери ею аэродромов англо-американские перевозки вдоль Средиземного моря были восстановлены, а в дальнейшем за ненадобностью была отменена и система конвоев. Все это позволило перебросить освободившиеся силы и средства в Атлантический и Тихий океаны. [409]

Глава 10.

Военные действия в Западной Европе и в Атлантическом океане в 1945 г.

Военно-политическая обстановка

В 1944 г. советские войска одержали ряд решающих побед над фашистской Германией. Окончательно была освобождена советская территория, временно оккупированная врагом, завершился разгром гитлеровцев в Польше и Чехословакии; наши войска подходили к промышленным районам Австрии и Германии, освободили Северную Норвегию. На западе фашисты были вынуждены очистить территории Франции и Бельгии. Германия оказалась политически изолированной. Бывшие ее союзники — Румыния, Болгария и Финляндия — выступили теперь против фашизма на стороне Советского Союза. Потеряв ранее захваченные территории Восточной Европы, Франции и Бельгии, Германия лишилась крупных промышленных районов и важнейших источников стратегического сырья, в том числе нефти, угля и железа. В начале 1945 г. Советская Армия заняла промышленные районы Восточной и Юго-Восточной Германии. Под ударом оказалась промышленность Австрии, а на западе — Саар и Рур. Производство в Германии катастрофически сокращалось. Людские ресурсы были исчерпаны. Уже в 1944 г. германские вооруженные силы сократились на 26% {494}. В промышленности остро чувствовался недостаток рабочих рук, их пополнение за счет военнопленных прекратилось. Немецкий народ уже не верил гитлеровским руководителям, многие понимали, что положение Германии безнадежно. Сознание безвыходности передавалось войскам, подрывая их морально-боевой дух. В странах, еще оккупированных фашистами, усиливалось народно-освободительное [410] движение, активно действовали партизаны. Фашизм быстро шел к катастрофе.

Главным фронтом второй мировой войны продолжал оставаться советско-германский. На 1 января 1945 г. из 313 дивизий и 32 бригад немецко-фашистской армии здесь находились 185 дивизий и 21 бригада, на Западе — 108 дивизий и 7 бригад; остальные дислоцировались в оккупированных немцами странах. В дальнейшем наиболее боеспособные дивизии были переброшены с Запада на советско-германский фронт {495}.

В декабре 1944 г. гитлеровское командование решило прорвать англо-американскую оборону в Арденнах, рассчитывая в случае успеха склонить США и Англию к заключению сепаратного мира. В результате начавшегося 16 декабря наступления в Арденнах союзные войска оказались в катастрофическом положении. Черчилль обратился за помощью к Советскому Союзу. Советское Верховное Главнокомандование, выполняя свой союзнический долг, отдало приказ Советской Армии о наступлении по всему фронту ранее намеченного планами срока. Это вынудило гитлеровцев спешно перебросить свои соединения на Восток, и о продолжении операции в Арденнах не могло быть и речи {496}.

В феврале 1945 г. в Ялте состоялась конференция руководителей СССР, США и Великобритании, на которой были согласованы дальнейшие действия против гитлеровской Германии. Советский Союз заявил о своем согласии через два — три месяца после капитуляции Германии и окончания военных действий в Европе вступить в войну против Японии.

Разгромив крупную группировку противника в районе Кенигсберга, советские войска 9 апреля овладели этим городом, а 25 апреля — военно-морской базой Пиллау — последним оставшимся в руках немцев пунктом в Восточной Пруссии. Во второй половине апреля были заняты Восточная Померания и Силезия, освобождены Венгрия и столица Австрии — Вена. К 25 марта англо-американские войска вышли на р. Рейн и приступили к ее форсированию. 17 апреля капитулировала окруженная группировка немцев в Рурском промышленном районе (до 325 тыс. человек). Дальнейшее наступление союзных войск развивалось почти беспрепятственно. К 1 апреля советские войска подошли к рекам Одер и Нейсе, а 16 апреля 1945 г. началась крупнейшая стратегическая операция — Берлинская. 21 апреля советские войска завязали бои на улицах германской столицы. Американцы вышли к р. Эльба.

Фашистское руководство зондировало почву о возможности заключения сепаратного мира с западными державами. Однако [411] правящие круги Англии и США не решились пойти на открытую сделку с фашистами и информировали о предложениях гитлеровцев Советское правительство, назвав их «последней попыткой посеять раздор между западными союзниками и Россией» [{497}](#).

30 апреля советские войска вышли к центру Берлина и овладели рейхстагом. К 15 час. 2 мая 1945 г. немцы прекратили сопротивление в Берлине. Благодаря дальнейшим успешным действиям советских войск к 9 мая германский фашизм был разгромлен.

Участь германского флота была такова. Крейсер «Адмирал Хиппер» потопила 10 апреля в Киле англо-американская авиация, «Эмден» получил тяжелые повреждения, «Лютцов» был потоплен 16 апреля близ Свиномюнде, «Кельн» уничтожен авиацией в Вильгельмсхафене, недостроенный «Зейдлиц» потопили сами немцы, тяжело поврежденный линкор «Гнейзенау» разоружен в Гдыне, крейсера «Принц Ойген» и «Нюрнберг» капитулировали 7 мая в Копенгагене, а к 22 мая сдались все немецкие подводные лодки.

Все, что осталось от германского военного флота, включая 100 подводных лодок, было сосредоточено в Киле. До прихода английских кораблей немцы стремились их уничтожить. Стало также известно, что до капитуляции Дениц отдал приказ лодкам принять трехнедельные запасы для действий из портов Северной Норвегии. Позднее этот приказ был отменен. В германских портах были обнаружены торговые суда общим тоннажем 1375 тыс. брт и около 1 млн. брт захваченных немцами судов союзников [{498}](#).

Действия на морских сообщениях

Как уже отмечалось выше, в результате сложившейся военно-политической обстановки в Германии резко уменьшилась добыча топлива и цветных металлов, сократились возможности кораблестроительной промышленности, не хватало рабочих рук. Недостаток топлива стал сказываться и на снабжении подводных лодок. Так, чтобы в январе 1945 г. отправить в море 27 лодок, пришлось им отдать топливо с тяжелых крейсеров «Шеер» и «Лютцов», обрекая тем самым последние на бездействие [{499}](#). Что же касается угля, необходимого транспортам, эскортирующим их кораблям, верфям, железным дорогам [412] и т. д., то к 22 января запас его оставался только на 12 дней [{500}](#).

С потерей баз в Бискайском заливе, Средиземном и отчасти в Балтийском морях, большинство подводных лодок стало базироваться в портах Северного моря, представляя собой объект для ударов неприятельской авиации.

В марте — апреле 1945 г. в результате налетов на базы подводных лодок и на кораблестроительные заводы в Гамбурге, Киле, Бремене и Вильгельмсхафене было уничтожено 24 и повреждено 12 лодок. В числе уничтоженных 9 XXI серии, из них 4 в апреле должны были выйти в море [{501}](#).

Однако в январе 1945 г. немцы имели все же 544 лодки — наибольшее количество за всю войну. Начали вступать в строй лодки XXI и XXIII серий. Первые (их было 129) предназначались для действий в Атлантике, вторые (их насчитывалось 67) — в Северном и Средиземном морях. Ожидалось, что в начале 1945 г. будут подготовлены к боевым действиям еще 30–35 лодок XXI серии. Однако технические недостатки этих лодок были настолько велики, что в боевых действиях они почти не приняли участия. Первая лодка XXIII серии должна была выйти из Осло к восточному побережью Англии 29 января 1945 г. [{502}](#). В феврале 1945 г. в этом районе действовали 2 лодки этой серии [{503}](#), в марте одна из них произвела первую атаку [{504}](#).

В это же время началось массовое строительство «карликовых» подводных лодок (см. приложение 6), предназначавшихся для действий у побережья, в частности во время Нормандской операции; однако никакой роли в боевых действиях они не сыграли. Всего их было заказано более 1000. 81 «карликовая» лодка была потоплена или захвачена противником, 91 повреждена. Между тем германское морское руководство возлагало на эти лодки большие надежды и в борьбе на коммуникациях. Считалось, что если из 80 «карликовых» лодок типа «Зеехунд», которые по плану должны были действовать, 50 лодок способны атаковать, то будет выпущено 100 торпед. Если из них 20% попадут, то будет потоплено 100 тыс. брт торговых судов. 21 января 1945 г. 10 «карликовых» лодок типа «Зеехунд» вышли в район Хуфдена, но, безрезультатно пробыв в море 6 суток, вернулись в базу [{505}](#). Лодки типа «Бибер» потопили на р. Шельда один танкер [{506}](#). Из-за тяжелого состояния [413] промышленности немцы еще в 1944 г. отказались от форсирования сроков постройки «вальтеровских» лодок с единым двигателем.

Таким образом, и в последний период войны тактико-техническое состояние германских подводных сил недалеко ушло от уровня первой мировой войны. Большого сдвига в этой области не было, имели место лишь незначительные технические усовершенствования.

Некоторые успехи лодок со «шнорхелем» у Британских островов и в Ирландском море в конце 1944 г. побудили германское командование продолжить эти действия. В начале января 1945 г. немцы направили к берегам Великобритании, в Ла-Манш и Ирландское море 10–12 подводных лодок. Ими было потоплено до 10 торговых судов, авианосец и несколько других кораблей. В начале февраля количество лодок, действовавших в этих районах, увеличилось до 25, причем в их числе была одна лодка XXI серии. Потери в английском тоннаже снова возросли. Военно-морское руководство Англии и США было серьезно озабочено создавшимся положением, этот вопрос обсуждался объединенным комитетом начальников штабов. Впервые с 1941 г. германские подводные силы вновь угрожали судоходству в этом районе [{507}](#). Все это заставило немцев ожидать ответных мероприятий англичан, прежде всего усиления налетов союзной авиации на базы и верфи и постановки мин у германских и оккупированных немцами берегов. Поэтому налет авиации на Гамбург 31 декабря 1944 г. и новые постановки мин в западной части Балтийского моря и в Скагерраке были приняты немцами как контрмера англичан против действий подводных лодок [{508}](#). В феврале 1945 г. возобновились удары союзной авиации по верфи Децимаг в Бремене. К 17 февраля там было уничтожено 5 лодок XXI серии. В марте и апреле налеты продолжались.

Сосредоточение германских лодок у Британских островов вызвало концентрацию сил и средств ПЛО и, следовательно, увеличение потерь в лодках. В январе — феврале 1945 г. на каждую погибшую лодку приходилось 4,4 потопленных судна {509}. Союзники знали о готовности лодок XXI и XXIII серий и недоумевали, почему эти лодки не вводятся в действие. Они предполагали, что новые лодки берегут для нанесения сильного удара по судоходству в Атлантике, с тем чтобы всерьез нарушить снабжение армий в Европе и этим затянуть войну. О технических недостатках лодок новых серий, о плохом материале, из которого они были построены и потому после первых походов должны были ремонтироваться, обо всем этом [415] союзникам известно не было. Не были разработаны и новые приемы борьбы с этими лодками. Англичане и американцы продолжали поиски лодок, их авиация наносила удары по пунктам сборки новых лодок {510}.

В марте тоннаж потопленных судов возрос до 65 тыс. брт, в апреле — до 73 тыс. брт. Таких потерь союзники не имели с июля 1943 г. Лодки со «шнорхелем» были направлены также в западную часть Атлантики и в район Азорских островов, но здесь они действовали менее активно. В основном районы действий подводных лодок, а также сил ПЛО в океане сохранялись те же, какие были в 1944 г. (схема 36).

В конце марта из норвежских баз к берегам США вышла группа немецких лодок. Предполагая, что они вооружены ракетными снарядами, американское командование применило новый метод действий поисково-ударных групп, вполне оправдавших себя раньше. За период с апреля 1943 г. по март 1945 г. они потопили 23 лодки и сами при этом не потеряли ни одного корабля. В 1945 г. взаимодействие групп авианосцев и противолодочных кораблей получило дальнейшее развитие. Если раньше авианосные группы использовались главным образом к югу от Азорских островов, где действия береговой авиации против германских лодок были затруднены, то в конце 1944 г. они стали действовать совместно с корабельными поисковыми группами. Это позволило уменьшить количество групп (их было всего 20), состоявших из 120 кораблей ПЛО, но зато повысило возможности каждой группы в обнаружении и уничтожении неприятельских лодок.

В 1945 г. американцы в северной части Атлантического океана стали создавать так называемые «противолодочные подвижные барражи» из 2 авианосцев с охранением и 2 поисково-ударных корабельных групп. Такой подвижный барраж был применен во второй половине апреля против группы германских подводных лодок, вышедших из норвежских баз {511}. В данном случае барраж действовал в 1500 милях от американского побережья. Задача авиации барража состояла в обнаружении лодки в надводном положении. Дальность воздушного патрулирования в 160 миль заставляла лодки производить зарядку аккумуляторных батарей под «шнорхелем». Из-за волнения в океане это оказалось невозможным, лодки вынуждены были всплывать и уничтожались противолодочными кораблями.

Противолодочные подвижные барражи в борьбе с германскими лодками существовавших типов несомненно себя оправдали. [417]

Поисково-ударные группы применяли в открытом море и на подходах к портам и базам радиогидроакустические буи, что увеличивало глубину опасной зоны для немецких подводных лодок.

Усовершенствование гидроакустических средств на противолодочных кораблях позволяло организовать круговые наблюдения вокруг охраняемого объекта и обеспечить почти 100%-ную возможность обнаружения лодки при продолжительной атаке в

подводном положении. Многоствольные бомбометы кораблей ПЛО имели дистанции бомбометания до 360 м, что также являлось важным фактором в борьбе с лодками противника. Так до конца войны техническое развитие противолодочных сил и средств опережало развитие техники лодок.

Несмотря на некоторые успехи лодок со «шнорхелем» в Ла-Манше, общие потери в союзном и нейтральном тоннаже за 1945 г. выразились всего в 270 тыс. брт. Немцы с января по май 1945 г. потеряли 145 подводных лодок, при этом потери в лодках почти в 2,5 раза были больше их поступления, в то время как восполнение союзного тоннажа превышало потери почти в 7 раз. Действия немцев на морских сообщениях все меньше и меньше влияли на состояние экономического и военного потенциала союзников.

«Битва за Атлантику» окончательно прекратилась, когда продвижение Советской Армии лишило германский флот полигонов и учебных центров лодок на Балтике и полностью разрушило тыл подводных сил Германии.

После капитуляции Германии из 407 оставшихся в строю лодок часть была затоплена, остальные разделены между союзниками по антигитлеровской коалиции и в большей части уничтожены.

Итоги борьбы за Атлантику

Подводя итоги борьбы за Атлантику, следует прежде всего отметить, что, несмотря на все усилия немцев, союзникам удалось сохранить систематические трансатлантические и прибрежные перевозки. Произошло это в результате двух основных тесно связанных между собой причин. Первой из них являлось то, что основные военные и материальные усилия гитлеровской Германии после нападения на СССР были направлены на советско-германский фронт. Экономика фашистской Германии не позволяла выделять достаточные силы для действий в Атлантике. Поэтому количественное и особенно качественное развитие подводных лодок за период войны явно отставало от развития противолодочных сил противника. По той же причине слабо использовалась в борьбе на коммуникациях [418] в Атлантическом океане и германская авиация. Почти полностью отсутствовало взаимодействие разнородных сил и средств. Иными словами, германские удары на морских сообщениях были слабы, не отвечали своим целям и задачам.

Второй причиной являлись усилия англичан и американцев в создании и непрерывном развитии противолодочных сил и средств и в восполнении теряемого ими тоннажа. Это было опять-таки возможно потому, что, воюя на два фронта, Германия не могла выставить против Англии и США достаточно мощные силы. Поэтому эти страны долгое время могли сосредоточить свои экономические усилия главным образом на создании средств защиты и обеспечения коммуникаций в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах.

За время войны в Англии и в США было введено в строй 145 эскортных авианосцев, 1140 эскадренных и эскортных миноносцев, 570 фрегатов и корветов, до 1000 «охотников» за подводными лодками, 1563 противолодочных корабля — всего 4418 единиц. Учитывая противолодочные силы других союзных государств, эту цифру можно округлить до 4500. Качественное развитие противолодочных кораблей заключалось в усовершенствовании их тактико-технических элементов, улучшении мореходных свойств, в вооружении их новейшими приборами наблюдения и средствами уничтожения лодок.

Однако до 1943 г. Англия не смогла добиться перелома в «подводной войне» в Атлантическом океане, так как к началу войны не было построено достаточного

количества эскортных кораблей, а в дальнейшем не представлялось возможным быстро наверстать упущенное. В то же время Германия увеличила наступательную мощь своих подводных лодок: их большие надводные скорости позволяли применять метод «волчьих стай», количество лодок быстро росло. Когда же в Атлантическом океане начался поворот в пользу Англии, немцы нашли «районы охоты» у берегов Америки и действовали успешно, пока США не ввели повсеместно систему конвоев.

Авиация как средство борьбы с подводными лодками начала применяться в начале войны, но в более крупных масштабах она стала использоваться только с 1943 г. Если в 1939 г. на одну действующую германскую подводную лодку приходилось только 3,5 противолодочных корабля всех классов и 3 самолета, то в 1944 г., несмотря на численный рост немецко-фашистских подводных сил, на одну лодку в среднем приходилось 9 противолодочных кораблей и столько же самолетов.

Англо-американская береговая авиация действовала успешно, но не могла перекрыть всю акваторию океана. Привлечение [420] большого количества дальних самолетов к решению этой задачи отвлекло бы их от бомбардировок экономических объектов противника. Только в 1944 г. союзники смогли использовать самолеты с авиабаз Ньюфаундленда, Исландии, Азорских островов и других аэродромов и стали перекрывать почти весь Атлантический океан.

Применив мины для борьбы с подводными лодками, союзники рассчитывали стеснить свободу их маневра в неприятельских водах и создать преграды на подходах к своим портам и базам. Англичане за всю войну поставили около 260 тыс. мин, причем основная их часть предназначалась для защиты коммуникаций в восточной части северной Атлантики и в водах, омывающих Британские острова.

Несмотря на благоприятные стратегические условия, в которых находились англо-американские морские перевозки, подводные лодки создавали огромную угрозу их судоходству. За время войны через Атлантический океан прошло 2200 конвоев в составе 75 тыс. судов. Кроме того, в прибрежных районах было проведено 7700 конвоев, насчитывавших 173 тыс. судов. Таким образом, в среднем ежемесячно проходило 3650 судов, не считая следовавших одиночно, количество которых учесть трудно. За период от начала войны до 31 декабря 1944 г. на Средний и Дальний Восток было перевезено морским путем 10 600 тыс. солдат и офицеров, из них на переходе погибло 2978 человек [512]. Всего же торговые суда союзников совершили 300 тыс. трансатлантических переходов и сотни тысяч переходов в прибрежных водах Великобритании [513].

Английская береговая авиация совершила более 120 тыс. самолето-вылетов, пробыв в воздухе 850 тыс. часов, из них 44 тыс. самолето-вылетов для патрулирования с целью поиска и атак подводных лодок. Только при таких усилиях англичанам и американцам удалось вести борьбу с подводной опасностью. Из 75 тыс. судов, проведенных за войну в трансатлантических конвоях, было потеряно 574, что составляло 0,75%. Английские эскортные корабли сделали 13 200 переходов с конвоями продолжительностью 20–26 суток.

Защита морских сообщений кроме непосредственного охранения конвоев заключалась также в борьбе с лодками в районах их действий, на переходах и в базах. От такого рода активных действий противолодочных сил погибло 70% подводных лодок, из них в районах боевых действий было уничтожено 40% лодок, на выходах из баз и на переходах в районы действий — 22 % и в результате ударов по базам — 8 %. При обороне конвоев было уничтожено 30% от общего числа потопленных лодок. [422]

Среднемесячные потери в тоннаже за всю войну от германских и в некоторой степени итальянских подводных лодок составляли около 70 судов в 320 тыс. брт^[514]. Такие потери не могли существенным образом повлиять на судоходство в Атлантическом океане. Однако в действительности потери в Тоннаже, будучи неравномерными в годы войны, создавали в некоторые периоды очень тяжелое положение. В 1939 г. потери у англичан составляли около 3,4% от наличного тоннажа, в 1940 г. — 15,8%, в 1941 г. — 17,7%. Наиболее тяжелым положение с судоходством в Атлантике было в период с марта по май 1941 г., когда союзники потеряли почти 1,8 млн. брт, а от промышленности за все время с сентября 1939 г. до мая 1941 г. поступило только 1,2 млн. брт.

В воспроизводстве тоннажа у союзников наступил перелом лишь в 1942 г., когда вновь построенные суда по тоннажу приблизительно сравнялись с потопленными. В дальнейшем потери стали уменьшаться, а производство судов непрерывно возрастать. К началу войны англичане и американцы располагали свыше 40 млн. брт. За время войны было построено 42 млн. брт. Потери же за всю войну, считая вместе с погибшими судами других западных союзников и нейтральных стран, составили 21,5 млн. брт. Из общего количества потопленного тоннажа 80% приходилось на Атлантический океан и на моря, с ним соприкасающиеся.

Приводимая ниже таблица показывает темпы наращивания англо-американцами тоннажа по годам, а также общие потери германских подводных лодок^[515].

Годы	Число потопленных германских лодок	Потопленный союзный тоннаж (тыс. брт)	Вновь построенные суда (тыс. брт)			Баланс тоннажа (тыс. брт)
			США	Англия	Всего	
1939	9	755	101	231	382	— 373
1940	22	3992	439	780	1219	— 2773
1941	35	4329	1169	815	1984	— 2345
1942	85	7791	5339	1843	7182	— 609
1943	237	3220	12384	2201	14585	+ 11365
1944	248	1046	11639	1710	13349	+ 12303
1945 (4 мес.)	145	439	3551	283	3834	+ 3395
Всего	781	21572	34622	7863	42535	+ 20963 [424]

Сравнение диаграмм потерь в тоннаже союзных и нейтральных стран в первой и второй мировых войнах позволяет сделать вывод, что наибольшие потери в тоннаже приходились на третий и четвертый годы войны (1917 и 1942 гг. соответственно). Объясняется это общее явление тем, что в обеих войнах количественное наращивание подводных сил приобретало значительные масштабы лишь в конце третьего года войны. Что же касается противолодочных сил и средств, то их решительное количественное и качественное развитие приходилось на конец третьего — начало четвертого года войны.

Из всех родов военно-морских сил, действовавших на коммуникациях в Атлантическом океане, наибольших успехов добились подводные лодки, потопившие свыше 13 млн. брт^[516], из них на долю итальянских лодок приходится только 660 тыс. брт.

Подводные лодки действовали главным образом в северной и в средней частях Атлантического океана, особенно на подходах к Британским островам и Средиземному морю. В этих же районах было потоплено и наибольшее количество лодок. Нарастание потерь в лодках шло последовательно из года в год, но резкое их повышение произошло в 1943 г., когда противолодочные силы и средства количественно и качественно обогнули в своем развитии технику и тактику лодок. В 1945 г. количество погибших лодок превышало число уничтоженных судов противника (см. график на стр. 419).

Отсутствие у немцев в составе флота авиации, недостаток поначалу тяжелых бомбардировщиков, а после нападения на СССР сосредоточение военно-воздушных сил на советско-германском фронте — все это ограничило использование авиации на атлантических коммуникациях. Однако германские самолеты потопили около 2800 тыс. брт торговых судов, главным образом в прибрежных водах Великобритании, на западных и юго-западных подходах к Британским островам. Надводные корабли уничтожили 1560 тыс. брт, главным образом в Атлантическом океане, а вспомогательные крейсера также в Индийском и Тихом океанах. Потери в тоннаже от мин происходили преимущественно в английских прибрежных водах, где их ставили подводные лодки, самолеты и миноносцы. В более удаленных районах мины ставили только подводные лодки (схема 37), они сделали 120 минных постановок и выставили 2041 мину.

Большое значение в борьбе за Атлантику имело изменение методов действий. От позиционных одиночных действий и крейсерства в ограниченном районе лодки последовательно [425] переходили к групповому методу «волчьих стай», а затем в связи с развитием средств обнаружения и уничтожения, установленных на противолодочных кораблях и самолетах, были вынуждены снова вернуться к небольшим группам и одиночным действиям.

Система конвоев во время войны изменилась от частичного конвоирования в опасных районах к конвоированию по этапам на всем протяжении пути и далее — к сквозным конвоям. При этом методе в наиболее опасных районах особенно усиливалось корабельное и воздушное охранение. По количеству потопленных подводных лодок надводное охранение занимало в течение всей войны ведущее место. В 1943 г. взаимодействовавшая с надводными кораблями охранения авианосная авиация, вооруженная радиолокаторами, стала играть решающую роль в борьбе с крупными завесами лодок, действовавшими методом «волчьих стай».

Военные действия в Атлантическом океане распадались на два периода. Первый — от начала войны до 1943 г. — характеризовался активностью немцев, захвативших Норвегию и Данию, их молниеносными действиями во Франции, решительным улучшением стратегической позиции на море. В результате этого, а также из-за неподготовленности Англии и США к защите коммуникаций в Атлантическом океане борьба на морских сообщениях протекала в целом благоприятно для гитлеровской Германии. В этот период немцы использовали на морских сообщениях свои большие надводные корабли и вспомогательные крейсера, которые доставляли значительные затруднения англо-американскому командованию, принуждая производить поиски их на огромных океанских пространствах и прикрывать крупными боевыми кораблями свои морские перевозки. Серьезных боевых столкновений в море не было, кроме операции по уничтожению «Бисмарка» и «Принца Ойгена», в которой решающей силой была авиация — авианосная и береговая.

Второй период действий на Атлантическом океане — с 1943 г. и до конца войны — характеризуется переходом стратегической инициативы в руки англичан и американцев. Основной причиной этого был ряд решающих поражений, понесенных фашистами на советско-германском фронте. Если теперь временами успех еще и сопутствовал немцам на морских сообщениях союзников, то в целом борьба на Атлантическом океане ими была проиграна и последовательно развивалась в пользу союзников. [426]

Общие итоги и выводы

1. Вторая мировая война 1939–1945 гг. была самой кровопролитной войной в истории человечества. Она распространилась почти на всю Европу, на территорию Азии и Африки, на огромные пространства Атлантического, Тихого, Индийского и Ледовитого океанов и прилегающих к ним морей. Война продолжалась 6 лет, или 2194 дня, в ней участвовали 61 государство с населением в 1700 млн. человек, что составляло около 80% всего населения земного шара. Военные действия происходили на территории 40 государств. Обеими враждебными сторонами было мобилизовано 110 млн. человек, число погибших достигло 50 млн. человек. Все эти цифры значительно превышают соответствующие статистические данные первой мировой войны. Материальные потери Советского Союза, на плечи которого легла основная тяжесть борьбы с фашизмом, составили 2600 млрд. рублей^[517].

Важнейшим политическим итогом войны явилась победа Советского Союза над фашизмом. Эта величайшая победа определила судьбы народов всего мира, спасла их от фашистского рабства. В результате поражения фашизма в ряде государств Восточной и Центральной Европы, в Китае, Корее и Вьетнаме победил социализм. В мире усилился лагерь социализма и ослабли позиции империализма. Бурно стала развиваться борьба за независимость колониальных народов Азии и Африки. Наступил кризис колониальной системы империализма, приведший в послевоенный период к ее развалу.

Важным итогом второй мировой войны является поражение и ослабление в ней ряда крупнейших империалистических государств: Германия, Япония и Италия потерпели полное поражение, Франция вышла из войны значительно ослабленной, положение Англии сильно пошатнулось, и она оказалась в большой зависимости от США. [427]

Таким образом, война изменила лицо современного мира и привела к коренному сдвигу в расстановке сил на международной арене. Образование мировой социалистической системы, оказывающей решающее влияние на исторические судьбы всего человечества, и крушение системы колониального рабства — два величайших итога второй мировой войны. Все это подорвало устои империализма и обострило кризис мировой капиталистической системы. Империализм в результате войны утратил свои былые позиции, сфера его влияния на ход мировых событий теперь сужается с каждым днем.

2. Советский народ внес решающий вклад в победу антигитлеровской коалиции. Советские Вооруженные Силы выдержали суровое испытание. Ценой огромных усилий и тяжелых потерь советский народ под руководством Коммунистической партии победил гитлеровскую Германию и ее союзников, сражаясь вместе со всеми свободолюбивыми народами мира, спас свободу и независимость социалистической Родины, а также других народов от угрозы фашистского порабощения, внес большой вклад в разгром империалистической Японии на завершающем этапе второй мировой войны.

Расчеты правящих кругов империалистических государств на значительное ослабление Советского государства в результате войны не оправдались. Советский Союз вышел из войны еще более окрепшим и могучим.

Поражение Германии и ее союзников явилось следствием политического и военного авантюризма фашизма, стремившегося к мировому господству, экономического и военного превосходства стран антигитлеровской коалиции. Германское военное руководство переоценило свои силы и возможности и недооценило силу и мощь своих противников, и прежде всего Советского Союза. Ставились авантюристические стратегические цели, не соответствовавшие реальным материальным и военным возможностям, делались заведомо порочные попытки закончить войну в кратчайший срок путем выполнения «молниеносных операций». Если стратегия «блицкрига» имела некоторый успех в действиях против стран Западной Европы, главным образом в результате предательства правящих кругов этих стран, то в войне против Советского Союза она потерпела полное поражение.

3. Военные действия велись на суше, на море и в воздухе. При этом боевые действия в Европе были преимущественно на суше и в воздухе. Иными словами, война в целом носила континентальный характер. Основной причиной этого было наличие общих сухопутных границ между главными противниками — Советским Союзом и блоком фашистских государств. Борьба в Атлантическом океане не имела решающего значения в войне, хотя ее ход оказывал большое влияние на стратегическое положение в Западной Европе. [428]

В настоящем труде не рассматривались военные действия на Тихом океане, но все же следует отметить, что война в Восточной Азии и на Тихом океане до начала военных действий между Советским Союзом и Японией велась преимущественно на море; это определялось захватническими целями империалистической Японии, заинтересованной в территориях южных морей и островных районах Тихого океана, а также взаимным расположением воевавших сторон, разделенных между собой огромными пространствами Тихого океана при отсутствии общих фронтов на сухопутных театрах.

На западноевропейских театрах военных действий, при общем континентальном характере войны в Европе, отдельные стратегические задачи не могли быть выполнены без решительного участия в них флотов. Не говоря уже о борьбе на морских сообщениях, которая начиналась, решалась и заканчивалась на морских театрах, крупные операции по вторжению на враждебные территории не могли быть выполнены без флота. Здесь имеется в виду высадка десантов в Норвегии, Нормандии, Северной Африке, на о. Сицилия, в Южной Франции и др. Хотя цели, достигаемые действиями на море, имели подчиненное значение по отношению к стратегическим целям и задачам на суше, тем не менее они оказывали немаловажное влияние на ход войны на западноевропейских театрах военных действий.

Многочисленные армии и большой флот требовали огромного и разнородного снабжения, что в невиданных масштабах вызывало напряжение экономики воевавших государств. Фашисты широко пользовались экономическими ресурсами оккупированных ими территорий и профашистских нейтральных стран. Западные государства антигитлеровского блока, и прежде всего Англия, ввозили стратегическое сырье и продовольствие из заокеанских владений и нейтральных стран. В этих условиях экономика стала объектом военных действий с воздуха и с моря.

Вовлечение в состав вооруженных сил и на военное производство огромных масс населения повышало значение морального фактора. Политико-моральное единство советского народа, ведшего справедливую войну за свободу и независимость социалистической Родины, было одним из крупнейших факторов в достижении победы над фашизмом. И наоборот, в странах фашистского блока постепенно возрастало

понимание народами преступного характера войны, следствием чего был выход из войны некоторых стран — сателлитов Германии и переход их на сторону антигитлеровской коалиции. Разложение происходило и в самой гитлеровской Германии.

4. Война выявила несостоятельность предвоенных доктрин и планов некоторых империалистических государств. В еще [429] более острой форме, чем в первую мировую войну, с катастрофическими результатами обанкротилась германская теория «молниеносной войны». Авантюристические политические цели войны определяли порочность и несостоятельность германской стратегии.

Французский генеральный штаб, односторонне восприняв опыт первой мировой войны, считал позиционную оборону лучшим способом ведения военных действий, воздвигал мощнейшие укрепленные позиции. Развитие боевых средств в период между двумя мировыми войнами — танков, дальнобойной артиллерии и особенно авиации — опрокинуло французские теории позиционной войны, мощные оборонительные позиции оказались обойденными и не сыграли своей роли. Война приобрела маневренный характер, чем решительным образом отличалась от второго периода первой мировой войны.

Вопреки довоенным идеям «малых», «профессиональных» армий создавались массовые армии, крупные военно-воздушные силы, большие флоты. У Англии и США не было значительного опыта в боевых действиях на суше. Операции их войск в Северной Африке, на о. Сицилия и в Италии не имели ничего общего с масштабами, размахом, глубиной, темпами и результатами операций, проводившихся на советско-германском фронте. Действия во Франции в 1944–1945 гг. происходили в условиях, когда германские войска не являлись уже полноценным противником.

Победы германских вооруженных сил в первый период второй мировой войны, а также пособничество гитлеризму определенных руководящих кругов во Франции, в Норвегии и Дании позволили немцам значительно улучшить свои стратегические позиции в Северном море и на Атлантическом океане для последующих действий на морских сообщениях Великобритании. В этом отношении гитлеровцами был использован опыт первой мировой войны, когда узость базирования в Гельголандской бухте создавала серьезные затруднения в развертывании сил для ведения боевых действий на море.

Несостоятельными оказались и основные военно-морские теории относительно характера операций и боев на море, значения и места в них различных родов военно-морских сил и классов кораблей. В большинстве флотов капиталистических государств, в том числе Англии, Германии, США, Японии, считалось, что решающую роль в боевых действиях на море продолжают играть крупные надводные корабли, и прежде всего линкоры. В действительности оказалось, что последним пришлось уступить свое бывшее ведущее место авиации и носителям ее — авианосцам. Авианосная авиация приобрела огромное значение во всех видах операций и боевых действий на море, в том числе в уничтожении неприятельских сил в море, [430] в нападениях на базы и береговые объекты, в десантных операциях, в защите своих морских сообщений и в действиях на коммуникациях противника. Бои в море часто начинались и заканчивались до прихода соединений на дальность артиллерийского огня кораблей и имели основным содержанием взаимные удары по неприятельским авианосцам своей авианосной авиацией. Потеря авианосцев вела в ряде случаев к отказу от решения поставленной задачи.

В ходе войны по мере осознания значения авианосцев происходило их усиленное строительство в США, Англии и до известной степени в Японии [\[518\]](#).

Одной из немаловажных причин поражения Германии было отставание немецкой военной науки, не имевшей перспективы развития в рамках фашистского режима. Во второй мировой войне применялось не то оружие и технические средства, которые существовали к ее началу, в отличие от войн предшествовавшего периода, а средства борьбы, которые научная мысль давала вооруженным силам в ходе войны и против которых противник должен был быстро найти противоядие. Немцам это не удавалось. В частности, для них оказалось неожиданностью появление радаров на англо-американских противолодочных самолетах [\[519\]](#).

5. В ходе второй мировой войны произошла переоценка роли различных видов, а внутри их — родов вооруженных сил. В частности, изменились удельный вес и роль отдельных родов морских сил в боевых действиях на море. Широкое развитие получили молодые рода сил, такие, как подводные лодки и авиация.

Надводные корабли в ходе второй мировой войны использовались более активно, чем в первой мировой войне. Главной причиной этого была необходимость решения таких задач, которые обязательно требовали участия линкоров, авианосцев и крейсеров: высадка оперативных и стратегических десантов, противодействие высадкам, прикрытие морских перевозок от нападений крупных кораблей противника и т. д. Если в первой мировой войне на всех морских театрах берегли и накапливали силы для ожидавшегося генерального сражения, то во второй мировой войне для обеспечения решения задач на море стремились предварительными действиями ослабить силы противника ударами с воздуха, по базам и в море, стеснить свободу его маневра подводными лодками и минами, [\[431\]](#) с тем чтобы иметь превосходство в силах на время решения задачи или хотя бы на важнейшем этапе операции. Существовала и еще одна причина повысившейся активности в использовании крупных боевых кораблей. В ходе первой мировой войны, и особенно в первой ее половине, были слабо отработаны средства и методы борьбы с подводными лодками. Поэтому в те времена избегали без крайней надобности выводить боевые эскадры в море. Во второй мировой войне, хотя лодки и оставались грозным противником крупных надводных кораблей, противолодочная оборона также существенно усилилась. Появились специальные противолодочные корабли, крупное значение приобрела противолодочная авиация, решительным образом усовершенствовались средства обнаружения и уничтожения лодок. В этих новых условиях большие надводные корабли, считаясь с весьма серьезным противником — подводными лодками, принимали достаточно действенные меры для борьбы с ними. У крупных надводных кораблей появился теперь новый противник — авиация, угрожавшая им как в море, так и в базах. В результате возрастания роли авиации и подводных лодок в боевых действиях на море удельный вес больших надводных кораблей снизился. Зато значительно возросла роль легких и малых надводных кораблей, особенно кораблей противолодочной и противовоздушной обороны.

Подводные лодки, показавшие себя во время первой мировой войны как самостоятельный род военно-морских сил, имели в ходе второй мировой войны огромный успех в действиях на морских коммуникациях, в ведении разведки, в транспортной деятельности и в атаках боевых надводных кораблей. Однако они несли большие потери из-за количественно и качественно возросших средств противолодочной обороны и потому успешное применение их всецело зависело от непрерывного воспроизводства и тактико-технического развития. Принципиально новым явлением в боевых действиях лодок по сравнению с первой мировой войной было групповое использование их, что оказалось возможным в результате увеличения надводных скоростей, усовершенствования приборов дальнего обнаружения, качества торпед (самонаводящиеся торпеды), средств надводной и подводной связи. Все же в ходе войны не был решен вопрос о едином двигателе лодок для

надводного и подводного хода, хотя в Германии намечались уже пути к достижению этой цели (лодки Вальтера). Таким образом, подводные лодки все еще оставались погружающимися кораблями, а не подводными в полном смысле этого слова. Основным оружием подводных лодок была торпеда, вторым — мина. В связи с развитием противолодочных кораблей и авиации лодкам было трудно атаковать днем в надводном положении с применением артиллерии, поэтому они должны были часто изменять методы действий. [432]

Авиация. Еще в первую мировую войну наметились тенденции к признанию авиации самостоятельным видом вооруженных сил и родом военно-морских сил. Эти тенденции укрепились в период между двумя мировыми войнами. В некоторых капиталистических государствах (Германия, Италия, Англия и др.) были образованы самостоятельные министерства авиации и авиационные главные командования. В гитлеровской Германии флот был лишен своей ударной авиации, что крайне отрицательно сказалось на результатах боевых действий на море. Дальнейшее развитие авиации в ходе второй мировой войны превратило ее в мощную ударную силу, решавшую стратегические, оперативные и тактические задачи самостоятельно или во взаимодействии с другими родами сил.

Авиация получила широкое применение в действиях против военно-экономических объектов, в глубоком тылу, портам, базам и береговым сооружениям противника. Всего германская авиация, включая ракеты «Фау-1» и «Фау-2», сбросила на территорию Англии 74172 т бомб, а англо-американская авиация на территорию Германии и оккупированные ею страны — 1996036 т бомб [\[520\]](#).

Налеты немецко-фашистской авиации на Англию были наиболее интенсивными до нападения гитлеровской Германии на Советский Союз.

Авиация союзников действовала с наибольшей силой в 1943–1944 гг., когда, с одной стороны, она возросла количественно и качественно, а с другой — ослабла сопротивляемость немцев и в частности их ПВО. Однако, несмотря на мощь воздушных ударов, англичане и американцы не могли достигнуть решающих результатов. Германская промышленность стала выходить из строя не столько из-за разрушений с воздуха, сколько от недостатка сырья и рабочих рук. Результаты налетов англо-американской авиации сказывались больше на работе заводов синтетического горючего, нефтеочистительных предприятий; большие разрушения были нанесены складам горючего, коммуникациям. Все это, несомненно, оказывало влияние на ход военных действий, но происходило уже в 1944–1945 гг., когда, по сути дела, участь гитлеризма уже была решена. Германия опоздала с производством ракет, использование которых могло принести большие разрушения объектам на Британских островах.

Авианосная и береговая авиация стала главной ударной силой в операциях против военно-морских баз и кораблестроительных заводов. Результаты такого применения авиации были значительно успешнее, чем во время первой мировой [433] войны, когда ударная авиация для боевых действий на море только еще зарождалась.

6. Одним из важнейших видов операций и боевых действий на море была борьба на морских коммуникациях. Ее значение определялось увеличением перевозок стратегического сырья, войск и их снабжения, а также возрастанием технической оснащенности армии. Следует прежде всего отметить неподготовленность в предвоенный период к борьбе на коммуникациях обеих сторон. Германия имела в строю всего 57 подводных лодок, Англия располагала совершенно недостаточным количеством кораблей

ПЛО и почти не имела противолодочной авиации. Между тем оба эти государства как теоретически, так и в области боевой подготовки предвидели возможность возникновения борьбы за морские сообщения в Атлантическом океане, в Средиземном и других прилегающих к нему морях. Важнейшие причины такой неподготовленности следует искать в политической направленности строительства вооруженных сил этих государств. Гитлеризм готовился к войне против Советского Союза, в которой главное значение должны были иметь сухопутные войска и авиация. На них возлагалась задача овладеть советскими берегами и базами на Черноморском, Балтийском и Северном театрах, ликвидировать или парализовать советские военно-морские силы. На море предполагалось использовать малые корабли, массовые постановки мин; подводные лодки и большие надводные корабли гитлеровцы надеялись применять ограниченно. На совещании в Оберзальцбурге 22 августа 1939 г. Гитлер обещал командующим видами вооруженных сил не начинать войны с Англией ранее 1944–1945 гг., когда в составе германского флота должно было находиться около 200 подводных лодок. Германское морское командование и лично адмирал Редер рассчитывали на широкое использование на британских морских сообщениях крупных надводных кораблей, которые должны были расстроить систему морских перевозок в Атлантическом океане, создать напряжение в английском флоте из-за необходимости прикрывать перевозки линкорами. Все это должно было способствовать действиям подводных лодок.

Западные державы рассматривали возрождавшийся германский вермахт как главную ударную силу против Советского Союза и всячески приветствовали его развитие. Англия старалась поддерживать свое главенствующее положение первой морской державы, оспариваемое США, постройкой надводных кораблей и модернизацией ранее существовавших в рамках конвенций по ограничению вооружений. Строительство подводных лодок велось в размерах, необходимых для подготовки кадров и проведения экспериментов. Не ожидая в ближайшее время войн и учитывая сравнительно небольшой состав немецко-фашистских подводных сил, британское адмиралтейство [434] не было особенно озабочено созданием большого количества противолодочных кораблей.

По условиям Версальского договора Германия была лишена права постройки подводных лодок. Это запрещение было снято только в 1935 г., причем Германия могла иметь лодок не больше, чем в английском флоте. Это обстоятельство также задержало развитие германских подводных сил.

Неподготовленность к борьбе на морских коммуникациях сказалась на ее результатах. Наибольшие успехи в действиях на морских сообщениях у всех западных государств были достигнуты только на третий год войны; для немцев — это 1942 г., для англичан и американцев в Средиземном море — 1943 г. В течение третьего и четвертого годов войны было потоплено около 40–50% всего уничтоженного тоннажа. Таким образом, для создания необходимых сил и средств понадобилось около 2,5–3 лет. Если эти данные сопоставить с опытом первой мировой войны, то легко установить известную аналогию.

Подобным же образом сказалась и неподготовленность сил и средств ПЛО. Быстрый количественный рост противолодочных кораблей у англичан и американцев наблюдается во второй половине 1942 г., а авианосцев и береговой противолодочной авиации — с середины 1943 г. Поэтому эффективная борьба с подводными лодками началась только на четвертый год войны в Европе. Из 781 подводной лодки, потерянной фашистской Германией на всех морях, с сентября 1939 г. до конца 1942 г. была потоплена 151, т. е. 19,3%, в то время как за остальные годы войны — 630, т. е. 80,7%. Так сказалась неподготовленность к войне в одном из важных звеньев военных действий на море — в борьбе на морских сообщениях.

Германское командование, так же как и в первой мировой войне, признавало основным принципом ведения «подводной войны» стремление уничтожить как можно больше неприятельских судов. В результате немецкие подводные лодки топили транспорты противника не на тех коммуникациях, где их удары были бы наиболее чувствительными, а там, где топить было легче и безопаснее. Эта порочная стержневая идея германской «подводной войны» до известной степени оправдывается качеством подводных лодок того времени, которые были не в состоянии преодолевать сильную противолодочную оборону, создаваемую союзниками на, особо жизненных коммуникациях. Но ошибочно было также предположение, что своими подводными силами Германия сможет достигнуть перевеса в количестве потопленного тоннажа противника над вводимым им в строй. Таким образом, при всех вариантах идея достичь решающих успехов тем числом лодок, которым обладала Германия, имея в виду тогдашнее техническое соотношение между подводными лодками и силами и средствами ПЛО, была несостоятельной. [435]

Подводные лодки могли внести только более или менее существенный вклад в общее дело борьбы всех видов вооруженных сил, но не решить эту задачу в целом.

Общие потери в мировом тоннаже от действий морских и воздушных сил Германии, США, Англии и Италии достигли за всю войну 31 млн. брт, из которых около 65% приходилось на долю германских и отчасти итальянских сил и средств. Германские лодки на всех театрах военных действий потопили 2828 судов общим тоннажем в 14687,2 тыс. брт{521}.

Наибольших результатов добились подводные лодки, уничтожившие на всех театрах свыше 22 млн. брт{522}, т. е. больше 65%. На долю авиации пришлось около 6 млн. брт (почти 20%), надводных кораблей — 1,76 млн. брт (около 6%), на минах погибло 1,96 млн. брт (или 6,3%), и большое количество судов было повреждено. Всего в активных минных заграждениях было поставлено около 150 тыс. мин, из них англичанами 75 тыс., немцами 32 тыс. и американцами 29 тыс. Огромное большинство активных минных заграждений поставили самолеты (у американцев — 85%, у англичан — 73%). Значение крупных надводных кораблей и вспомогательных крейсеров заключалось не столько в количестве потопленного ими торгового тоннажа, сколько в дезорганизации морских перевозок противника и во втягивании в напряжение его боевых сил при выполнении поисков крейсеров и для прикрытия от них своих конвоев. Активные минные заграждения стесняли свободу маневра кораблей и транспортов, выходов их из баз и возвращения в них, втягивали в напряжение тральные и обеспечивающие их силы.

Из общего количества уничтоженных немецких подводных лодок 573, или около 75%, были потоплены в Атлантике, в Ирландском, Северном, Норвежском и Карибском морях. В первые 2,5 года войны потери в лодках происходили главным образом в результате действий надводных кораблей ПЛО. Они потопили 45 лодок, тогда как за это же время самолеты уничтожили только 5 лодок. В 1942 г. потери в лодках от атак кораблей и самолетов ПЛО почти сравнялись. А в 1943 г. на всех театрах второй мировой войны потери лодок от авиации ПЛО почти вдвое превысили потери от надводных кораблей. Подводные лодки в системе ПЛО применялись сравнительно мало, и поэтому результаты их действий были невелики. Германские лодки действовали преимущественно вдали от берегов, вследствие чего не несли больших потерь от мин. За всю войну немцы потеряли на минах 32 лодки, из них 22 в 1944–1945 гг., когда лодки стали плавать близко к берегам. [436]

К началу войны немцы имели в строю 57 подводных лодок. С 1 сентября 1939 г. по 8 мая 1945 г. вступили в строй еще 1113 лодок, в том числе 1099 построенных на германских верфях, 4 иностранной постройки и 10 трофейных. Из 1170 лодок, находившихся в строю,

863 участвовало в боевых действиях, причем каждая совершила один и более выходов в море [\[523\]](#). Было также построено около 500 «карликовых» подводных лодок.

Борьба на коммуникациях проходила в виде атак судов и конвоев в море, ударов по портам и судам в них, постановок мин и воздействия на кораблестроительную промышленность. Наиболее эффективны были атаки в море, так как здесь могло осуществляться взаимодействие подводных лодок и авиации; кроме того, большинство поврежденных судов гибли безвозвратно, тогда как при нападениях на порты они могли быть возвращены в строй. Наименьшие результаты давали обстрелы гаваней с кораблей: эти действия применялись в ходе войны редко, результаты огня были невелики, а угроза атакующим кораблям со стороны мин и авиации противника значительна. Артиллерийские обстрелы портов с моря стали анахронизмом; удары по портам гораздо успешнее наносила авиация. Атаки с воздуха по подвижным целям в море осуществлять было труднее, особенно для сил тех государств, в которых флот не имел своей авиации.

Вторая мировая война дала ряд случаев воздействия на морские сообщения по всей их глубине на обширных пространствах Атлантического океана от портов погрузки судов и формирования конвоев до портов пришествия и разгрузки. Большая глубина боевых действий стала возможной из-за увеличения дальности полетов самолетов и автономности подводных лодок. Опыт показал, что глубина воздействия на коммуникации противника и результаты потопления судов и нанесения материального ущерба противнику возрастали при использовании разнородных сил, в том числе подводных лодок, авиации, надводных кораблей и минного оружия.

Хотя ни на одном театре военных действий не удалось полностью прервать морские перевозки противника на длительные сроки, однако при организации взаимодействия разнородных сил и при целеустремленном их использовании противная сторона оказывалась в тяжелом положении и должна была тратить много сил и средств, чтобы восстановить нарушенные коммуникации.

Система конвоев полностью себя оправдала и была одним из важнейших видов защиты морских перевозок. По сравнению с первой мировой войной система конвоев отличалась широким [\[437\]](#) использованием авиации, главным образом авианосной. Система конвоев была введена англичанами сразу же с началом войны, в чем, несомненно, сказался опыт первой мировой войны.

Другим принципиально новым методом защиты коммуникаций была оборона районов переходов конвоев и одиночных судов. Этот метод стал возможным благодаря развитию авиации, береговых средств наблюдения. Он требовал большого количества сил для организации поисково-ударных групп, средств для создания противолодочных преград, соответствующих военно-географических условий для устройства этих преград. Поисково-ударные группы и противолодочные преграды существенно затрудняли действия подводных лодок. Противолодочные действия на переходе лодок морем приобретали в некоторых случаях форму блокады, как это имело место в Бискайском заливе, в Исландском и Гибралтарском проливах. При том уровне развития техники и тактики подводных лодок и противолодочных сил и средств лодки в перечисленных случаях оказывались блокируемыми, чему способствовали военно-географические условия этих районов.

7. Вторая мировая война ознаменовалась огромным размахом десантных и противодесантных действий на всех морских и океанских театрах, что было обусловлено

мировым характером войны, разобщенностью противников водными преградами, а также развитием сил и средств накануне и в ходе войны.

Десантные операции второй мировой войны в связи с возросшей угрозой десанту, особенно в районе высадки, отличались сосредоточением большого количества сил и средств. По концентрации сил ни один вид морских операций не мог идти в сравнение с ними. Крупные десантные операции (Норвежская, Сицилийская, Нормандская и др.) проводились с использованием подавляющей части флота и авиации, развернутых на данном театре.

При этом периоды проведения десантных операций были особенно высоко насыщены боевыми действиями, повышенным напряжением и боевыми потерями сил, а также значительным расходом материально-технических средств.

Основные капиталистические государства, вступая во вторую мировую войну, не были подготовлены к ведению десантных действий, что явилось результатом механического перенесения опыта первой мировой войны, носившей в основном позиционный характер, а поэтому не требовавшей проведения широкого маневра, связанного с высадкой сил в тыл противника. Это в известной степени было также следствием переоценки средств противодесантной обороны и недооценки возможностей авиации и флота в обеспечении прорыва этой обороны.

Характерная черта буржуазного военно-морского искусства состояла в том, что десантные операции проводились только [438] в благоприятной военно-политической обстановке, в ходе общего стратегического наступления на театре. В период стратегической обороны десантные операции не использовались как средство, при помощи которого обороняющаяся сторона делала бы попытки вырвать инициативу из рук противника. Проводимые высадки малых десантов в эти периоды (высадка на Лофотенские острова, в Сен-Назере, в Дьеппе и др.) преследовали только диверсионные цели с обязательным снятием десантных сил после выполнения задачи.

Опыт второй мировой войны выявил важнейшие принципы организации и ведения десантных операций. Это — тщательное планирование операции и подготовка сил к ней, большое превосходство в силах на главном направлении, стремление к достижению внезапности и ориентирование противника в ложном направлении, господство в воздухе до начала высадки десанта и удержание его до конца операции, ослабление сил противника до начала высадки, всестороннее обеспечение действий сил, максимально высокие темпы высадки {524}, стремление к изоляции плацдарма и надежное укрепление флангов до завершения высадки главных сил.

Развивавшиеся средства борьбы с десантом и техники десантных войск внесли много нового в принципы организации и ведения десантных и противодесантных действий. Учитывая трудности достижения тактической и оперативной внезапности высадки десанта, в ходе второй мировой войны создавались благоприятные условия для его разгрома еще в пунктах посадки, на переходе морем и в еще большей степени в районе высадки. Это вынуждало сторону, ведущую подготовку десантной операции, привлекать крупные силы для прикрытия пунктов сосредоточения десанта, для обеспечения его перехода морем и в ходе высадки. Чтобы максимально отодвинуть срок раскрытия противником времени и места высадки десанта, иногда шли на отказ от предварительного ослабления сил противодесантной обороны в районе высадки, выполняя это в процессе массированных артиллерийских и авиационных ударов по противодесантной обороне противника непосредственно перед самой высадкой.

Поскольку возможности разгромить десант во время его высадки значительно возросли, возникла необходимость максимально сократить период высадки использованием большого количества десантных средств специальной постройки. Вторая мировая война характерна невиданными темпами развития [439] специальных десантных и высадочных средств, в результате чего были одновременно разрешены две проблемы: повышение темпов высадки, отчего зависел успех десанта на берегу, и возможность высадки на необорудованное побережье, на флангах сильно укрепленных районов.

Важнейшие организационные принципы построения десантных операций, выявленные во второй мировой войне, заключались в создании единого командования силами в операции, в организации сводных (комбинированных) оперативных соединений для проведения конкретной операции с максимальным сокращением общего количества соединений, подчиненных одному начальнику.

При планировании крупных десантных операций особенно большое значение придавалось выбору района высадки. Важнейшими благоприятными факторами при избрании района высадки считались: слабость сил и обороны противника в районе предстоящей высадки [525], удаленность района высадки в пределах радиуса действия авиации берегового базирования, достаточный плацдарм для сосредоточения на нем необходимого количества войск и техники, возможность быстрого захвата аэродромов противника или создания новой системы авиабаз в районе высадки, возможность временной изоляции плацдарма от прорыва на него сил противника, отсутствие навигационных опасностей на подходах к району высадки.

Бой за высадку десанта во всех государствах считался важнейшим и наиболее сложным этапом десантной операции. Он начинался, как правило, с завершения сосредоточения транспортов и десантно-высадочных средств на исходных позициях у района высадки и заканчивался захватом плацдарма высадки.

Бой за высадку характеризовался максимальным сосредоточением усилий к началу высадки передовых отрядов, высокими темпами высадки и непрерывной поддержкой высаженных войск силами флота и авиации.

Продвижение десанта на суше и захват плацдарма проводились, как правило, низкими темпами даже в условиях слабого сопротивления противника, что обуславливалось плохим взаимодействием высаженных войск с силами флота и авиации, действиями десанта на берегу в полном соответствии с заранее составленным планом, не сообразуя эти действия с конкретной обстановкой.

Эффективность воздействия по силам противодесантной [440] обороны противника во время артиллерийской и авиационной подготовки высадки была обычно ниже ожидаемой и не соответствовала тому количеству сил и средств, которые расходовались на их выполнение. Это вызывалось недостаточной подготовкой сил для выполнения поставленных задач, использованием малоэффективных методов стрельб и бомбометания по площади, плохой разведкой целей или неправильным выбором боезапаса.

Наиболее значительные изменения в методах ведения десантных и противодесантных операций периода второй мировой войны произошли под влиянием развития авиации и ее широкого использования при высадке десантов. Без участия авиации было бы немыслимо успешное проведение крупной десантной или противодесантной операции. При этом успех каждой из таких операций определялся господством в воздухе, которое подчас обеспечивало решение задач даже при явном преобладании противника в морских силах.

В десантных операциях авиация использовалась для предварительного ослабления сил флота противника, его резервов и завоевания господства в воздухе, ведения оперативной и тактической разведки, ослабления противодесантной обороны противника, высадки воздушных десантов, противовоздушной и противолодочной обороны своих сил на переходе морем и в районе высадки, для непосредственной поддержки высадки десанта и обеспечения боевой деятельности десантных войск на берегу.

Воздушные десанты стали обязательными при высадке крупных морских десантов. Осуществляя взаимодействие с морским десантом, воздушнодесантные войска решали важные задачи по захвату близлежащих аэродромов, узлов дорог, мостов, переправ, нанесению ударов по силам противодесантной обороны с тыла, уничтожению узлов сопротивления, батарей и т. д. Содействуя высадке морского десанта, воздушнодесантные войска обычно упреждали высадку с моря на 2–7 часов. Вместе с тем вторая мировая война дала примеры высадки крупных воздушных десантов для решения ими самостоятельных или при содействии морского десанта важных оперативных и тактических задач.

В десантных операциях нашли широкое применение подводные лодки для ослабления сил противника на переходе морем, оперативной разведки, оперативного прикрытия, навигационного и гидрографического обеспечения, высадки разведывательных и диверсионных групп, спасения экипажей самолетов и др.

Значительно возросшая во время войны техническая база вызвала резкое увеличение тоннажа, требуемого на одного десантника. Если в ходе первой мировой войны эта цифра, как правило, не превышала 1 т, то во второй мировой войне она [441] достигла 5–7 брт, а на больших расстояниях до 15 брт и имела тенденцию к дальнейшему увеличению.

В силу большой зависимости десанта от пополнений войск и техники важнейшая задача, которая ставилась флоту после его высадки, состояла в обеспечении морских коммуникаций. Нарушение и тем более перерыв их неминуемо вели к поражению десантных войск в столкновении с противником. В ходе войны непрерывно возрастало значение воздушных коммуникаций десанта. В борьбе за крупные острова проблема обеспечения коммуникаций была одинаково важной как для обороняющегося, так и для наступающего.

8. Несмотря на возросшие возможности организации мощной противодесантной операции для разгрома десанта противника, особенно на подходах к району высадки и после высадки на берег, военные действия на европейских морских театрах не дали ни одного примера срыва высадки стратегического или оперативного десанта. Только на Тихом океане можно назвать два случая срыва высадки оперативных десантов: на о. Мидуэй и в Порт-Морсби на о. Новая Гвинея.

Но это обстоятельство совершенно не означало, что в условиях второй мировой войны противодесантные силы обороны не имели огромных возможностей для срыва таких десантов. Успех всех стратегических десантов объяснялся не слабостью средств борьбы с десантами, а общей благоприятной военно-политической обстановкой для вторгающегося, как это было в период проведения немцами Норвежской операции, а также высадки союзников в Северной Африке, Италии, Нормандии и других районах.

Война показала, что противодесантная операция являлась наиболее сложным видом боевых действий. Трудность ее организации и планирования состояла в несвоевременном получении данных о намерениях и действиях противника. Поэтому не случайно, что за

время войны было проведено только две заранее спланированные и подготовленные противодесантные операции, в которых действия сил направлялись единым планом и замыслом, Обе эти операции проводились на Тихом океане и в данной работе не рассматривались. Это противодесантная операция американского флота при попытке захвата японцами о. Мидуэй и противодесантная операция японского флота при вторжении американцев на о. Лейте.

По характеру действий и сосредоточению усилий мероприятия по отражению высадки немецкого десанта в Норвегию и на о. Крит, а также ряд действий на Тихом океане близко подходят под современное понятие противодесантных операций, хотя они и не всегда отличались целеустремленностью, четкостью постановки задач, стройностью организации сил и командования. В большинстве же случаев обороняющаяся сторона успевала организовать противодесантные действия [442] лишь малыми силами или, еще чаще, отражать высадку только силами и средствами, заранее развернутыми в системе противодесантной обороны побережья, и это явилось одной из причин успеха десантных операций во время второй мировой войны.

Трудности своевременного раскрытия замысла десантной операции противника вынуждали оборонявшуюся сторону вести развертывание сил в нескольких вариантах, что вело к распылению сил на театре и снижению их возможностей. Эти же обстоятельства приводили к огромному расходу материальных и людских ресурсов для создания противодесантной обороны обширных районов. Сосредоточение наступающими крупных сил в ограниченном районе и на относительно узком участке фронта приводило к тому, что противодесантная оборона, как правило, оказывалась не в состоянии противодействовать противнику. Это являлось также одной из причин успеха подавляющего большинства десантных операций. Поэтому война поставила новые задачи перед силами и средствами противодесантной обороны, а соответственно и перед оперативным искусством в организации, планировании и ведении противодесантной операции.

Военные действия на западных морских театрах не дали ни одного примера проведения противодесантной операции с нанесением мощных последовательных ударов по силам противника от пунктов сосредоточения десанта до высадки его на берег. Это обстоятельство было обусловлено либо отсутствием необходимых средств для поражения сил противника, сосредоточиваемых в удаленных базах, либо несвоевременным получением данных о подготовке противником десантной операции.

В противодесантных действиях нашли широкое применение авиация и подводные лодки. Авиация использовалась для разведки районов сосредоточения десантных сил противника, ослабления сил противника в пунктах их сосредоточения, на переходе морем и в районе высадки, постановки мин у баз противника, а после начала высадки — в районе стоянки транспортов и маневрирования боевых кораблей, для борьбы с авиацией противника, а также для уничтожения войск и техники на пляжах высадки.

Подводные лодки применялись для разведки районов сосредоточения сил противника, обнаружения выхода сил противника в операцию, уничтожения сил противника на переходе морем, прикрытия развертывания своих сил, нанесения ударов по силам противника в районе высадки, нарушения морских коммуникаций десанта.

9. Военные действия на море характеризовались многочисленными ударами по военно-морским базам, силам в них, портам и по важным военным и экономическим объектам на побережье [443] противника. Цель этих ударов — ослабить силы флота противника,

нарушить его коммуникации, лишить системы базирования или дезорганизовать управление и работу важных отраслей промышленности.

Возрастание удельного веса, масштабов боевых действий против баз и береговых объектов в минувшей войне было обусловлено развитием новых видов и родов сил, и в первую очередь авиации и ее оружия. Авиация, как более подвижный вид вооруженных сил, с ее способностью проникать в сильно обороняемые районы противника и наносить ему мощные удары, обеспечила за собой ведущее место в уничтожении сил и средств противника на морском и океанском побережье. Авиация обеспечила возможность решения таких задач у побережья противника, которые в прошлых войнах в ряде случаев были невыполнимы даже для сильнейшего флота.

Большинство операций и боевых действий по уничтожению сил противника в базах характеризовались длительной подготовкой их и кратковременностью проведения.

Подготовка к операции складывалась из тщательного изучения объекта нападения, его обороны и подходов к нему, оценки обстановки, проведения необходимых расчетов и принятия решения на поражение намеченных объектов. Важное место в решении на операцию отводилось вопросу организации отхода из района ее проведения.

В основе замысла большинства операций и боевых действий против баз и береговых объектов лежала внезапность их выполнения. Достижение внезапности обеспечивалось тщательной оперативной маскировкой, скрытностью подготовки, быстротой и скрытностью маневра сил, оригинальным и неожиданным для противника решением на операцию, выбором района и времени нанесения удара, а также выбором сил и средств для проведения операции и разнообразием способов их использования. Достижение внезапности в такого рода операциях обеспечивало решение оперативных задач при незначительных потерях своих сил.

Действия надводных кораблей с целью поражения береговых объектов противника огнем корабельной артиллерии носили эпизодический характер. Они выполнялись в форме набега на побережье, рассчитанные на безусловное достижение внезапности, и тем не менее почти каждый раз были сопряжены с риском тяжелых потерь.

Стрельба по берегу проводилась, как правило, ночью или на рассвете на ходу и обычно велась по площади с дистанции от 50 до 100 каб., с большим расходом боезапаса и низкими практическими результатами.

Почти во всех случаях проведения набегов надводных кораблей на побережье предусматривалась поддержка их авиацией. Надводный флот, независимо от его мощи, не мог [444] приблизиться к берегам противника, имевшего сильную авиацию.

Использование авиации в ударах по базам и береговым объектам почти во всех государствах шло обычными путями: от одиночных ударов небольших групп однородной авиации к эшелонированным ударам нескольких волн самолетов по одному объекту и далее — к массированным ударам разнородной авиации.

Массированные удары авиации проводились по базам и объектам с сильной ПВО, где для уменьшения собственных потерь и нанесения больших потерь противнику требовалось в короткое время парализовать систему его обороны (бомбардировка Лондона и других центров Юго-Восточной Англии в 1940 г., бомбардировка германских промышленных центров в 1944–1945 гг.). Систематические действия небольших групп авиации

практиковались обычно против баз со слабой обороной, чтобы парализовать их и создать невыносимые условия для базирования на них сил противника (Мальта, Брест).

При малой дальности и разрушительной силе средств, используемых подводными лодками, а также из-за трудности проникновения в базы и районы стоянок флота лодки не нашли большого применения в ударах по береговым объектам противника. Однако подводные лодки нашли широкое применение в обеспечивающих и вспомогательных действиях совместно с крупными соединениями флота. В боевых действиях против баз и береговых объектов лодки использовались в составе сил оперативного прикрытия, для целей разведки, блокады сил флота противника в базах. Они использовались как транспортные средства для переброски к базам и побережью противника диверсионных групп и специальных ударных средств, а также для целей навигационного обеспечения ударных соединений флота.

Специальные средства борьбы против баз и береговых объектов, несмотря на их многочисленность, из-за своих низких тактико-технических данных были еще оружием разового действия. Однако при благоприятных условиях и достижении внезапности они малыми силами могли наносить противнику крупные материальные потери (Александрия, Альтен-фьорд), хотя использование их до конца войны не вышло за рамки одиночных диверсионных действий. В конце войны выявилось стремление к массовому строительству этих средств и к приспособлению большого количества носителей для переброски их в районы боевого использования.

Ракетное оружие, несмотря на все его несовершенство и неотработанность методов использования, оказалось грозным средством в борьбе против крупных и неподвижных береговых объектов. Наиболее эффективным методом использования крылатых ракет типа «Фау-1» явилось массированное применение [445] их против одного объекта. Вместе с тем длительное использование этого оружия против одних и тех же объектов с одного направления и с неизменным режимом давало возможность противнику относительно быстро находить средства борьбы с ним. Баллистическая ракета «Фау-2» оказалась особенно эффективной против крупных и неподвижных береговых объектов. До конца войны никаких реальных средств борьбы с этими ракетами, имевшими большую высоту полета и скорость, найдено не было.

Действенной системой защиты крупных объектов против крылатых ракет явилась глубоко эшелонированная, многополосная оборона, развернутая веером от охраняемого объекта в сторону ракетных баз противника. Наиболее результативным средством борьбы с крылатыми ракетами стала крупнокалиберная зенитная артиллерия с густой сетью постов наблюдения и радиолокационных станций, в том числе и на море.

Количество и масштабы боевых действий против баз и береговых объектов непрерывно увеличивались в ходе войны. Совершенствование имеющихся и создание новых средств борьбы в послевоенный период указывает на все возрастающее значение этого вида боевых действий, а соответственно и его роли в ходе войны, особенно в первый период, когда внезапность будет играть решающую роль.

10. Накануне войны флоты всех основных капиталистических государств готовились к решению одной из основных задач — уничтожению сил флота противника в море. В ходе войны это уничтожение действительно продолжало оставаться основной и наиболее решительной формой устранения помех в наступательных и оборонительных действиях, проводимых флотами. Причем единственным надежным путем для этого, как и в прошлом, продолжал оставаться бой с силами противника. Однако война внесла

серьезные коррективы в предвоенные взгляды как на проблему уничтожения сил противника, так и на средства и методы ведения морского боя.

Опыт войны показал, что уничтожение сил противника в море вопреки предвоенным официальным взглядам не носило самодовлеющего характера, а проводилось, как правило, попутно в ходе борьбы на коммуникациях, а также в десантных и противодесантных операциях. Для уничтожения сил противника в море обычно выделялась самостоятельная группировка сил, значительная по своему составу. Поскольку уничтожением сил противника обеспечивалось решение последующих задач на театре, то стороны стремились к сосредоточению максимально возможного количества сил для ведения боя, достижению значительного превосходства в силах и решительному разгрому противника.

Боевые действия по уничтожению сил противника характеризовались большой глубиной их проведения и охватывали [446] обширные районы океана (поиск и уничтожение линкоров «Адмирал граф Шпее» и «Бисмарк»). Большая глубина, на которой велись боевые действия, даже при возросшей подвижности соединений обусловила увеличение продолжительности операции. Так, действия английского флота по уничтожению итальянских сил у о. Крит заняли 2 суток, уничтожение «Бисмарка» — 6 суток [\[526\]](#).

Подготовка боевых действий по уничтожению сил флота противника в море имела самую различную продолжительность, зависевшую от своевременности получения разведывательных данных. Иногда она выражалась в часах (подготовка англичан к боевым действиям у о. Крит), иногда — в днях, а подготовка операции английских сил по уничтожению германских кораблей при прорыве их из Бреста — в нескольких месяцах.

Операции и боевые действия по уничтожению сил противника в море планировались обычно при отсутствии данных о конкретном составе сил противника и тем более о построении его походных и боевых порядков. Поэтому в отличие от других видов операций и боевых действий они имели незначительную документацию и проводились на основании принципов, выработанных в процессе боевой подготовки и на опыте предыдущих боев. Это положение остается неизменным и на сегодняшний день.

В качестве объекта главного удара избиралась, как правило, группировка неприятеля, на которую он возлагал решение основной задачи и уничтожение которой способствовало наиболее полному и эффективному срыву замысла противника. В большинстве случаев это были крупные корабли: авианосцы, линкоры и крейсера.

Бои и действия по уничтожению противника в море характеризовались нанесением предварительных ударов по его силам. Эти предварительные удары проводились для ослабления противника или снижения его скорости, а в конечном итоге обеспечивали нанесение главного удара в бою.

Широко применялись в операциях и боевых действиях по уничтожению сил в море подводные лодки, которые чаще всего использовались для нанесения предварительных ударов и разведки сил противника. Своевременное обнаружение лодками и авиацией выхода кораблей противника из его базы часто играло решающую роль в исходе боя в море (выход итальянских сил к о. Крит, линкора «Бисмарк» и др.).

Наибольшая трудность в использовании подводных лодок для ударов по силам противника в море состояла в сложности их вывода на курс быстроходного противника, поэтому они [447] обычно развертывались в виде неподвижных завес на вероятном пути

движения неприятельских сил (развертывание итало-немецких подводных лодок на пути английских конвоев и их сил оперативного прикрытия в Средиземном море). Успех этих действий зависел от возможности перекрытия всех путей противника.

Серьезные изменения в период войны претерпели боевые и походные порядки, которые практически стали едиными и характеризовались наличием глубокой обороны, как правило, унифицированной от основных опасностей, и в первую очередь от авиации и подводных лодок противника. По сравнению с прошлыми войнами боевые порядки отличались многочисленными обеспечивающими группами, и в первую очередь ранее отсутствовавшими группами воздушного прикрытия. В боевых порядках стала выделяться постоянная и надежная разведка с использованием в ней разнородных сил.

Если еще в первую мировую войну построение походных и боевых порядков крупных соединений флота обеспечивало быстрое и эффективное использование корабельной артиллерии, то во вторую мировую войну главной заботой командования надводными соединениями стало обеспечение кораблей от внезапного нападения неприятельской авиации, организация противолодочной и противоминной обороны, а борьба за первый залп сменилась борьбой за первый удар, наносимый обычно авиацией.

Несмотря на то что перед войной большое развитие получили корабли с торпедным вооружением, в ходе войны они были использованы в незначительном количестве. Война почти не дала примеров дневных эскадренных боев с широким применением артиллерийских кораблей во взаимодействии с торпедными, к чему готовились до войны все крупнейшие флоты мира.

Крупные изменения в характере морских операций и боевых действий по уничтожению сил противника в море произошли в результате развития и широкого внедрения на флоте некоторых технических средств. В частности, использование радиолокации явилось причиной серьезных изменений в условиях ведения боя, особенно в темное время суток. Радиолокация позволила превратить хаотическую свалку ночных столкновений в более или менее стройную организацию боя с использованием разнородных сил.

11. В ходе войны произошли крупные качественные изменения в средствах борьбы на море. Корабельная артиллерия, которая в первой мировой войне была главной ударной силой флота, уступила свое ведущее место авиации. Предназначавшаяся главным образом для поражения боевых кораблей противника, крупнокалиберная артиллерия кораблей нашла свое применение преимущественно против береговых объектов в [448] боях за высадку десантов. Артиллерия не потеряла своего значения на малых кораблях в обеспечивающих действиях, в дозорной службе, в поддержке траления, в противовоздушной обороне соединений на переходе морем и т. д.

Торпедное оружие, значительно развившееся в ходе войны, нашло, так же как и в годы первой мировой войны, широкое применение на подводных лодках. Из надводных кораблей его эффективно использовали только торпедные катера.

Постановки мин на всех театрах военных действий достигли невиданных ранее масштабов: было выставлено свыше 750 тыс. мин. Разнообразие мин, а также их количество сделали минную угрозу значительно большей, чем это было в первую мировую войну. Самолеты — носители мин распространили эту угрозу на рейды, гавани, внутренние водные пути. Помимо количественного и качественного развития тральных сил понадобилось снабжать корабли специальными компенсационными обмотками против магнитных мин. Если к началу войны у англичан было всего около 80 тральщиков,

то к концу количество тральщиков превысило 1500. Они вытралили более 14 тыс. мин {527}.

Применение подводных лодок, мин, торпедных катеров и в особенности авиации явилось причиной более интенсивного развития повседневной боевой деятельности, которая стала еще более напряженной и целиком заполнила длительные паузы между крупными операциями, проводимыми флотами. Разносторонняя повседневная деятельность флота, большой расход сил и средств для ее проведения потребовали массового строительства кораблей, катеров и самолетов различного назначения. Наличие этих сил наряду с усовершенствованием средств дальнего и ближнего обнаружения не только способствовало расширению повседневной боевой деятельности, но и затрудняло безнаказанное вторжение в прибрежные воды противника.

12. Что касается базирования флота, то и здесь произошли существенные изменения. Если в годы первой мировой войны развернутая система базирования была необходима для того, чтобы обеспечить решение любой задачи на любом направлении, то в период второй мировой войны усовершенствование авиации и ее постоянные угрозы базам и портам потребовали рассредоточенного базирования кораблей и авиации. Прежнее понятие о базе как о географической точке заменилось представлением о ней, как о районе, прикрытом от нападений с суши, моря и особенно с воздуха.

13. Управление силами, действующими на огромных океанских пространствах, благодаря дальнейшему увеличению дальности радиосвязи могло осуществляться с береговых центров. [449]

Вследствие этого стала возможной централизация управления боевыми действиями на морских сообщениях, переходами конвоев, десантными операциями, выполняемыми на большом удалении от своих берегов.

* * *

Опыт второй мировой войны уходит в историческое прошлое. Ракетное оружие, зародившееся в ходе войны, но еще не нашедшее в ней широкого применения, по-новому ставит многие вопросы ведения операций и боевых действий на море. Однако история второй мировой войны, особенно в сравнении с опытом более ранних войн, дает понимание исторического развития объективных закономерностей военно-морского искусства. Это понимание может и должно служить базой для выработки новых методов ведения боевых действий в свете появления и развития новых боевых сил и средств.

В своих работах Ленин неоднократно указывал на огромное значение истории, на необходимость исторического подхода при рассмотрении каких бы то ни было общественных явлений. «Весь дух марксизма, — писал Ленин, — вся его система требует, чтобы каждое положение рассматривать лишь (?) исторически; (β) лишь в связи с другими; (?) лишь в связи с конкретным опытом истории» {528}.

Без исторического опыта основоположники марксизма не мыслили возможности правильно понять настоящее и предвидеть будущее. В. И. Ленин, высоко оценивая военный опыт прошлого, писал, что «нельзя научиться решать свои задачи новыми приемами сегодня, если нам вчерашний опыт не открыл глаза...» {529}. С этой точки зрения опыт второй мировой войны не утратил своего значения. [450]

Приложения

Приложение 1. Сравнительная характеристика отдельных классов надводных кораблей конца первой и начала второй мировых войн

Класс корабля	Тип корабля	Год вступления в строй	Водоизмещение	Длина, ширина осадка (м)	Вооружение		Бронирование	Скорость хода	Дальность плавания (миль)
					артиллерийское	торпедное или самолетов			
Линейные корабли	Рэмиллис (Англия)	1917	29000	177; 31,8; 8,7	VIII — 381, XII — 152, VIII — 102, XIV — 40	III — 533	Борт 330, палубы 1–50, II — 38, III — 102	22	4200/15
	Бисмарк (Германия)	1940	52000	243; 36; 8,0	VIII — 381, XII — 150, XIV — 105, XII — 37	—	Борт 400, палубы 50/110	30	15000
Авианосцы	Гермес (Англия)	1919	10850	182; 21; 5,7	VI — 140, III — 102, X — 26	20 самолет	Борт 76, палуба 25	25	2000
	Энтерпрайз (США)	1938	25500	246; 25; 6,6	VIII — 127, XVI — 40, XVI — 20	85 самолет	Борт 102, палуба 76	32	12 000/15
Крейсера	Сан-Франциско (США)	1934	9950	179; 18,8; 7,4	IX — 203, XII — 127, II — 47, VIII — 40	—	Борт 127, палубы 76, 50	32	8670/12 [451]
Легкие крейсера	Кума (Япония)	1919	4300	163; 14,5; 4,8	VII — 140, II — 80	VIII — 533	Борт 51, палуба 68	33	8 500/10
	Шеффилд	1939	11000	180; 19; 5,2	XII — 152, VIII — 102, VIII — 40	VI — 533, 2 гидр. сам.	Борт 114, палуба 51	32,5	7100/13
Эскадренные миноносцы	Мирабелло (Италия)	1917	1970	103; 9,7; 2,8	VIII — 102, II — 40	IV — 450	—	35	2850/15
	Симс (США)	1940	1770	104; 10,7; 3,0	V — 127, VI — 40, VIII — 28	XII — 533	—	39	6000/12
Эскортные корабли	Скейт (Англия)	1918	1200	95; 8,9; 3,5	IV — 102	—	—	28	2500/15
	Хант	1940	1300	90; 10,2; 2,4	VI — 102 (спар.), IV — 40	III — 533, IV — бом. сбрасыв.	—	26	2770/11 [452]

Приложение 2. Сравнительные данные подводных лодок капиталистических государств, построенных в период между первой и второй мировыми войнами

Тип	Принадлежность	Год постройки	Водоизмещение надводн./ подводн.	Скорость хода надводн./ подводн.	Оружие	Дальность плавания
Малые подводные лодки (прибрежного действия)						
«Н»	Англия	1918–19	410/ 500	13/ 10,5	4тт — 533 (нос), 1 пулемет	1000(8)/ 80(5)
«Н»	Италия	1917–18	336/ 355	13/ 11	4тт — 450 (нос), 1 пулемет	2000 (7)/ 30(6)
«IIС»	Германия	1938–40	291/ 341	12/ 7	3тт — 533 (нос), 12–18 мин, 1–20 мм	3900 (8)/ 42(4)
Средние подводные лодки (морские)						
«R»	США	1918–19	530/ 680	13,5/ 10	4тт — 450 (нос), 1–76 мм	3700(10)
«Ариан»	Франция	1921	610/ 720	14/ 9,5	6тт — 533, 1–100 мм	2000 (10)/ 90(5)
«Юнайтед»	Англия	1937	545/ 740	13/ 9	4тт — 533, 1–76 мм, 2 пулемета	—
«VII В»	Германия	1938–40	704/ 857	17,2/ 8	4тт — 533(нос), 26–39 мин, 1–88, 1–20 мм	6500(12)/ 72(4)
Большие подводные лодки (океанские)						
«Барракуда»	США	1921–24	2000/ 2506	18,7/ 11	6тт — 533 (4 нос, 2 корм), 1–127 мм, 2 пулемета	12000(11)/ 100 (3)
«Оберон»	Англия	1924–26	1349/ 1872	15,5/ 9	8тт — 533 (6 нос, 2 корм), 1–102 мм	5000(11)/ 100 (5)
«IX» серия	Германия	1938–39	939/ 1153	18,2/ 7,7	6тт — 533 (4 нос, 2 корм), 1–105, 1–37 мм, 50–75 мин	11350(10)/ 82(4)
«Креол»	Франция	1939–40	893/ 1170	17/ 9	9тт — 550, 1–100 мм, II — 20 мм	8000 (10)/ 100(5) [453]

Приложение 3. Изменения в соотношении родов авиации в капиталистических странах с 1918 по 1939 год{530} (в процентах)

Год	Англия			Франция			Италия		
	Разведывательная	Бомбардировочная	Истребительная	Разведывательная	Бомбардировочная	Истребительная	Разведывательная	Бомбардировочная	Истребительная
1918	26,6	28,2	43,2	25,3	14,2	40,5	44,4	14,2	41,4
1939	21,0	48,0	31,0	34,1	36,7	29,2	26,6	40,0	33,4

США			Германия		
Разведывательная	Бомбардировочная	Истребительная	Разведывательная	Бомбардировочная	Истребительная
37,4	16,1	46,5	52,8	9,8	37,4
38,5	37,5	24,0	20,0	50,0	30,0 [454]

Приложение 4. Сравнительная характеристика лучших образцов военных самолетов капиталистических государств в 1918 и 1939 гг. [531](#)

Название самолета	Год	Максимальная скорость полета (км/ч)	Время подъема (мин) / На высоту (метр)	Продолжит. полета на крейс. скорости (час)	Тактич. радиус действия (км)	Потолок (метр)	Вооружение (пушки, пулемет)	Бомбовая нагрузка (кг)
Истребитель	1918	220	12/3000	2	—	7000	2 пулем.	—
	1939	570	5/5000	1,75	до 300	11000	2 пушки 2 пулем.	—
Одномоторный бомбардировщик	1918	180	30/3000	3,5	—	5500	4 пулем.	320
	1939	450	14/4000	3,7	до 400	9000	3 пулем.	300
Двухмоторный бомбардировщик	1918	145	—	8	—	4000	4 пулем.	500
	1939	500	—	9,5	600–1000	9000	3–5 пул.	1000
Многомоторные бомбардировщики	1918	135	40/2000	7	—	4300	5–6 пул.	до 2000
	1939	около 400	—	до 12	1000–1500	7000	6 пулем.	до 3000 [455]

Приложение 5. Основные тактико-технические данные германских подводных лодок, действовавших в годы второй мировой войны [532](#)

Серия или тип	Год постройки	Водоизмещение (тонны)		Скорость (узлы)		Дальность плавания (мили), скорости (узлы)		Вооружение			Мощность механизмов		Экипаж	Число построенных лодок
		надв.	подв.	надв.	подв.	надводн.	подв.	артиллерия	торп. аппараты, запас торпед	мины	дизельн. мотор (л. с.)	электр. мотор (л. с.)		
IA	1935	862	983	17,7	8,2	6700/12	80/4	I — 10,5	4н, 2ж, 14	—	2/1400	2/500	43	2
IIA	1937–38	254	303	13,0	6,9	1050/12	35/4	I — 2,0	3н, 6	—	2/350	2/180	25	6
IIB	1938	279	329	13,0	7,0	1300	43	I — 2,0	3н, 6	—	2/350	2/180	25	20
IIC	1940	291	341	13,0	7,0	1900	43	I — 2,0	3н, 6	—	2/350	2/205	25	8
IIО	1940–41	314	364	13,0	7,4	3200	56	I — 2,0	3н, 6	12–18	2/350	2/205	25	16
VIА	1939–40	626	745	16,0	8,0	4300/12	90/4	I — 8,8, I — 2,0	4н, 1ж, 11	—	2/1050	2/ ?	44	10
VIB	1939–40	753	857	17,2	8,0	6500/12	72/4	I — 8,8, I — 2,0	4н, 1ж, 12	—	2/1400	2/ ?	44	24
VIС	1940–44	671	719	17,0	7,6	9400	90	I — 8,8, I — 2,0	4н, 1ж, 14	26–39	2/1400	2/350	44	572
VIC/41	1941	769	871	17,3	7,6	6500/12	80/4	I — 8,8, I — 2,0	4н, 1ж, 12	—	2/1400	2/350	44	87
VIО	1941	965	1080	16,7	7,3	8100	69	I — 8,8, I — 2,0	4н, 1ж, 12	15	2/1400	2/375	44	6
VIP	1941	1084	1181	17,6	7,9	9500	75	I — 8,8, I — 2,0	4н, 1ж, 39	—	2/1400	2/375	46	4
IXA	1939	1032	1153	18,5	7,7	8100	82	I — 10,5	4н, 2ж, 19	—	2/2200	2/500	48	8
IXB	1940	1051	1178	18,5	7,3	8700	64	I — 10,5, I — 2,0	4н, 2ж, 19	—	2/2200	2/500	48	14 [456]
IXC	1940	1120	1232	18,2	7,3	11000/12	63/4	I — 10,5, II — 2,0	4н, 2ж, 19	—	2/2200	2/500	48	54
IXC (40)	1941–44	999	1257	18,3	7,3	16800	63	I — 10,5, I–3,7	4н, 2ж, 25	50–75	2/2200	2/500	48	87
IXD1	1941	1610	1799	16,5	6,9	9900	115	I — 10,5, II — 2,0	4н, 2ж, 20	—	2/1400	2/500	57	2
IXDН	1941–44	1612	1804	19,2	6,9	31500/10	57/4	I — 10,5, I — 3,7, I — 2,0	4н, 2ж, 25	50–75	2/2700	2/500	57	29
XB	1941–44	1763	2177	16,4	7,0	18450/10	93/4	I — 10,5, I — 3,7, I — 2,0	2ж, 2	66	2/2100	2/550	52	8
XIV	1942	1688	2600	14,5	6,2	9300/12	55/4	I — 3,7, I — 2,0	—	—	2/1400	2/375	53	10
XVII	1944–45	312	337	8,8	25,0	3000	?	—	2ж, 4	—	1 валтеров. турбина		19	4
XVII B	1944–45	380	?	8,6	24,8	?	?	?	?	?	1 валтеров.		?	5
XXI	1944–45	1621	1819	15,5	17,5	15500/10	285/6	IV — 3,0	6н, 22	—	2/2000	?	57	120
XXIII	1944–45	232	256	9,5	12,5	1350/9	175/4	—	2ж, 2	—	1/575	1/550	14	61
XXIV	1944–45	900	?	11,0	24,0	?	?	II — 3,0	?	?	2 валтеров. турбины 7500		?	?

Приложение 6. Тактические данные германских «карликовых» подводных лодок [533](#)

Тип	Водоизмещение (тонны)	Скорость хода (узлы)		Дальность плавания (мили/узлы)		Вооружение (торпеды)	Экипаж	Количество заказанных лодок
		надводн.	подводн.	надводн.	подводн.			
Негр	5,0	20	?	30/3	?	1	1	около 200
Мардер	5,0	20	?	30/3	?	1	1	около 300
Бибер	6,3	6,5	5,3	130/6	10/5	2	1	324
Мольт	11,0	4,3	5,0	50/4	50/5	2	1	390
Нехт	11,8	5,7	6,0	38/4	?	1	1	53
Зеехунд	14,9	7,7	6,0	300/7	63/3	2	2	80 [458]

Приложение 7. Тактико-технические данные основных типов десантных кораблей второй мировой войны {534}

Тип	Длина (метры)	Ширина (метры)	Осадка при выгрузке, нос/корма (метры)	Тоннаж (брт)	Тип механизмов (л. с.)	Скорость хода (узлы)	Перевозимые войска
Корабли для перевозки пехоты							
Большие LSI(L)	155,7	20,3		9880	Дизель 12000	14	12 дес. катеров (LCA), 2 катера (LCM). Войсковая часть: 37 офицеров, 1000 солдат. Экипаж катеров: 12 офицеров, 220 матросов. Судовой экипаж: 28 офицеров, 263 матроса. Дальность плавания 15000 миль
Средние LSI(M)	115,8	14,9		4135	Дизель 13060	22	6 дес. катеров (LCA), 2 катера (LCM). Войсковая часть: 22 офицера, 350 солдат. Экипаж катеров: 15 офицеров, 75 матросов. Судовой экипаж: 20 офицеров, 147 матросов
Малые LSI(S)	103,6	14,45		3244	Дизель 5200	16	6 дес. катеров (LCA). Войсковая часть: 40–80 офицеров, 450–750 солдат. Экипаж катеров: 14 офицеров, 68 матросов. Судовой экипаж: 21 офицер, 127 матросов [459]
Корабли для перевозки десантно-высадочных средств							
С кормовым спуском LSS	110,8	18,7		2500	Пар. маш. 3000	11,5	13 катеров (LCM). Войсковая часть: 5 офицеров, 100 солдат. Экипаж катеров: 15 офицеров, 70 матросов. Судовой экипаж: 15 офицеров, 110 матросов. Дальность плавания 1350 миль
С крановой выгрузкой LSG	147,1	18		8218	Пар. маш. или дизель 3000–3500	12–12,5	15 катеров (LCM). Экипаж катеров: 16 офицеров, 72 матроса
Докового типа LSD	139,5	22,45	6,1	4270	Пар. турб. 7000	16	2–3 танкодесантных катера, 36 катеров (LCM). Войсковая часть: 23 офицера, 240 солдат. Экипаж катеров: 360 офицеров и матросов. Судовой экипаж: 16 офицеров, 177 матросов [460]
Корабли для перевозки непосредственно на берег танков и автомашин							
LSI — I	121,9	14,94	1,67/4,51	2840	Турб. зуб. агрегаты 7000	16,2	13 танков, 27 автомашин. Армейский экипаж: 13 офицеров, 120 солдат. Судовой экипаж: 26 офицеров, 143 матроса
LST — II	99,9	15,3	0,91/2,89	1469	Дизель 1800	10	18 танков, 35 автомашин, 1 катер (LCT). Армейский экипаж: 12 офицеров, 165 солдат. Судовой экипаж: 13 офицеров, 73 матроса [461]
LSI — III	105,3	16,5	1,4/3,5	2256	Пар. маш. 5500	13	18 танков, 35 автомашин. Армейский экипаж: 12 офицеров, 165 солдат. Судовой экипаж: 14 офицеров, 99 матросов

Примечание: Объяснение терминов-сокращений.

1. LCA. Десантные высадочные деревянные катера, длина 13,4 м, скорость 10 узлов, со стальным прикрытием для перевозимых войск.
2. LCM. Десантные высадочные катера для перевозки мотомеханических средств. Таких катеров существовало несколько типов, в том числе английские LCM — 1 и американские LCM — 3. Стальные, длина 14,3–17,7 м, скорость 7–11 узлов. Перевозили автомашины, включая танки, с судов на берег.
3. LCT. Танкодесантные высадочные катера. Существовало несколько типов. Предназначались для перевозки танков и автомашин с судов на берег и являлись главными в их перевозках. LCT — 1 имел длину 41 м, меньшие — 34 м.
4. LSI. Пехотнодесантные корабли, известные в литературе также как пехотно-штурмовые корабли.
5. LSS, LSG и LSD. Десантные корабли для перевозки высадочных средств, как указано в таблице. LSD — док, транспортируемый к месту высадки, внутри которого устанавливались высадочные средства.
6. LST. Танконосцы различных типов, как указано в таблице.
7. Существовали также десантные корабли управления, ремонтные, а также смешанного типа, выполнявшие функции управления и ремонта. [462]

Приложение 8. Средние ежемесячные потери в союзном и нейтральном тоннаже от действий германских подводных лодок и количество лодок {535}

Год	Средние ежемесячные потери		Среднее ежемесячное количество подводных лодок		
	тоннаж (в тыс. брт)	число судов	в строю	в море	погибших
1939	105,3	28,5	54	13	2,2
1940	182,2	39,3	56	18	1,8
1941	180,9	36,0	158	34	3,0
1942	522,2	96,7	333	84	7,1
1943	215,6	3,8,6	425	106	19,7
1944	63,2	10,8	459	80	20,7
1945	54,0	11,0	450	68	29,0 [463]

Приложение 9. Действия германских подводных лодок против конвоев в Северной Атлантике (ноябрь 1942 г. — май 1943 г.)

Даты		Состав конвоев		Подводные лодки		Количество атак	Результаты атак			Примечания. Условия обстановки
месяц	числа	число судов	число кораблей охранения	общее число	число атаковавших		число потопленных судов и тоннаж	число потопленных лодок	число поврежденных лодок	
Ноябрь 1942 г.	16–22	35		13	8	13	5–25396	1	—	Туман. Потопл. корвет
декабрь	6–11.	30		22	3	5	3–20229	2	1	Малая видимость. Угроза с воздуха
декабрь	13–16	54		12	—	—	—	—	—	Шторм
декабрь	15–21	43		13	5	5	3–21612	—	—	Ураган. Потопл. эсминец
декабрь	17–22	22		11	1	2	2–7540	—	—	Шторм
декабрь	26–31	46		18	11	16	14–109893	1	—	Туман
январь 1943 г.	22–25			7	—	—	—	—	—	Шторм. Радиопомехи
январь	23–27			21	1	1	1–8221	—	1	Шторм. Радиопомехи
февраль	2–4	58	7	5	1	2	2–16633	1	—	Шторм
февраль	2–4	3	3	5	1	1	1–5649	—	—	Плавающий лед
февраль	4–9	61	12	21	5	7	13–59765	3	4	—
февраль	17–20	25	7	12	2	2	2–9415	2	1	Шторм
февраль	20–25	48	7	21	12	19	15–97382	2	2	Вблизи берегов
февраль	22–26		6	12	1	1	2–13466	—	—	Контакт с конвоем потерян
Февраль — март	27–2	62	7	12	2	2	2–14352	—	—	Шторм, снег
март	1–3			5	—	—	—	—	—	—
март	6–11	51	10	29	10	13	13–59331	1	—	Шторм, малая видимость [464]
март	10–13	60	9	12	10	10	5–30712	2	2	Потопл. эсминец. Вблизи конвоя обнаруж. конвойный авианосец
март	13–14			11	—	—	—	—	—	Шторм. Угроза с воздуха
март	16–20	40	8	44	19	27	21–140842	1	3	—
март	16–20	51	10							
март	21–22			конвой не обнаружен						
март	25–26			ошибка в выборе района поиска				—	—	Участв.: группа поддержки (ГП), конвойн. АВ
март	27–30	45	14	28	1	2	6–7176	—	—	Участв.: ГП
апрель	4–7	61	10	12	7	8	6–41494	2	5	Участв.: ГП, конвойн. АВ
апрель	8–10			9	конвой не обнаружен			—	—	—
апрель	10–13	37	13	9	5	5	2–13026	—	2	—
апрель	10–13	46	8							
апрель	11–13	47	11	11	4	4	4–24221	—	2	Участв.: ГП
апрель	16–18	54	13	8	2	2	1–7134	1	2	Участв.: ГП и ГО (группа охранения)
апрель	16–18	38	12	18	конвой не обнаружен			—	—	Участв.: ГП и ГО

апрель	16–18	38	12	18	конвой не обнаружен			—	—	Участв.: ГП и ГО
апрель	20–25	43	13	19	2	2	2–17394	1	—	Участв.: ГП и ГО
апрель	21–23	18	7	6	2	2	3–13328	—	—	—
апрель	23–25	32	11	5	2	2	—	2	—	Участв.: ГП, ГО, конвойн. АВ; потоплен АВ [465]
апрель	24–30	55	12	14	конвой не обнаружен			—	—	—
апрель	25–28	36	8	10	—	—	—	—	—	Участв.: ГП, ГО, конвойн. АВ
апрель	28–1	42	10	16	3	5	1–6198	1	3	Участв. ГО
май	1–4	33	8	31	—	—	—	—	—	—
май	1–4	65	8	17	конвой не обнаружен			—	—	—
май	3–5	46	12	—	-	—	—	—	—	Участв.: ГП, ГО
май	4–6	30	18	41	7	9	12–55761	6	4	Участв.: две ГП, ГО
май	9–11	31	11	конвой не обнаружен				—	—	Участв.: ГП, ГО, конвойн. АВ
май	11–13	46	12	20	4	4	3–21889	3	—	Участв.: ГП, ГО, конвойн. АВ
май	12–14	56	12	—	—	конвой не обнаружен		—	—	Участв.: ГП, ГО, конвойн. АВ
май	13–15	45	8	6	конвой не обнаружен			—	—	Участв. ГО
май	13–18	50	6	6	1	1	1–5196	2	—	Участв.: ГП, ГО
май	14–16	26	13	25	1	1	2–7627	2	2	Участв.: ГП, ГО, конвойн. АВ [466]
май	18–22	37	13	21	1	1	—	4	2	Участв.: ГП, ГО
май	19–25	39	11	—	конвой не обнаружен			1	—	Участв.: ГП, ГО, конвойн. АВ
май	21–25	43	12	31	—	конвой не обнаружен		2	3	Участв.: ГО, конвойн. АВ
май	22–25	52	12	—	—	конвой не обнаружен		—	—	Участв.: ГП, ГО
май	23–25	31	12	—	—	конвой не обнаружен		—	—	Участв.: ГП, ГО
май	27–30	56	12	—	—	конвой не обнаружен		1	—	Участв.: ГП, ГО

Примечания: 1. Таблица показывает зависимость результатов атак конвоев подводными лодками от их количества, условий погоды и особенно от участия в противолодочной обороне групп поддержки, охранения и конвойных авианосцев. В большинстве приведенных случаев подводные лодки располагали данными разведки и необнаружение конвоев происходило в результате противодействия противолодочной обороны.

2. Материал приводится по статьям Jürgen Rohwer. La guerra dei sommergibili ed il suo fallimento nel 1943 «Rivista Marittima», 1961, № 5, 6, 7–8. [467]

Указатель важнейших операций, боевых действий и событий на море. 1939–1945 гг.

АВИАЦИЯ

— действия в десантах и при отражении высадки — 72–77, 83, 186–192, 282–284, 299–300, 306–308, 312–314, 318–321, 342–357, 383–388, 394–400;

— действия на коммуникациях и в ПВО конвоев — 58–60, 100–101, 122–126, 149–151, 159–161, 209–213, 239–246, 323–324, 403–404;

— действия в ПЛО — 102, 235–238, 262–266, 413–417;

— действия против боевых кораблей в море и в базах — 58–60, 63, 87–88,

111–115, 135, 145–148, 168–170, 221–224, 241, 321–322, 446–448;

— действия против промышленных объектов — 95, 123, 272–275, 376–377;

— разведка — 63, 112, 120, 131, 145, 167, 214, 344–345, 347;

— строительство и базирование — 23–25, 324, 412–413, 432, 453–454

АНГЛИЯ

— операция «Морской лев» — 92–96

АНЦИО И НЕТТУНО

— высадка десанта — 379–388

АРКТИКА

— боевые действия — 266–271, 374–375

АТАКИ С ВОЗДУХА БАЗ ФЛОТА — 151–156, 162–164, 178–180, 272–275

БИСКАЙСКИЙ РУБЕЖ — 235–238, 262–263

«БИСМАРК», линкор

— выход и потопление — 107–115

БЛОКАДА И БОРЬБА С НЕЙ

— Англии — 42–44, 53–57, 58–61, 96–127, 198–208, 232–239, 250–266, 272–275, 370–373, 411–425;

— Германии — 63;

— Мальты — 134–136, 160, 209–213, 239–245;

— Польского флота — 50;

— Туниса — 294–298

БРЕСТ

— прорыв германских кораблей — 218–224

ВОЗДУШНОЕ НАСТУПЛЕНИЕ

НА АНГЛИЮ — 95

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ КРЕЙСЕРА

— выход, действия, гибель — 117–121, 206–207

«ГЛОРИЕС», авианосец

— уничтожение — 81

ДАТСКИЙ ПРОЛИВ

— форсирование, боевые столкновения — 103–105, 110–111

ДЮНКЕРК

— эвакуация английских войск — 86–90 [468]

ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН

— боевые действия — 375–376

ИТАЛИЯ

— высадка десанта — 315–323, 378–388

КАПИТУЛЯЦИЯ ИТАЛЬЯНСКОГО ФЛОТА — 321–322

КОНВОИРОВАНИЕ

— развитие системы конвоев — 55–56, 98, 143–145, 174–176, 207–208, 213–218, 230–235, 239–245, 401–402, 463–466

КРИТ

— боевые действия в районе острова — 148–149, 165–173;

— воздушнодесантная операция 183–192

ЛА-ПЛАТА

— бой — 64–66

ЛИГУРИЙСКОЕ МОРЕ

— набег английских сил — 161–165

МАТАПАН

— бой — 165–173

МАРС-ЭЛЬ-КЕБИР

— нападение английских сил — 136–138

МОРСКИЕ СИЛЫ

— взгляды на боевое использование — 25–38;

— состав, строительство, подготовка и базирование — 16–25, 38–46, 130–134, 156, 198–200, 389, 430–432

НАДВОДНЫЕ КОРАБЛИ

— действия в десантах и при отражении высадки — 71–78, 189–190, 278–287, 300–315, 317–321, 322, 335–343, 350–361, 383–388, 395–400;

— действия на коммуникациях и в защите коммуникаций — 60–64, 103–122, 124, 148–149, 165–173, 175–176, 206–207, 209–218, 239–246, 267–271;

— действия против сил флота в море и в базах — 49, 64–66, 136–138, 145–148, 151–156, 161–165, 168–172, 221, 267–271;

— действия при эвакуации — 80–81, 87–88;

— содействие армии — 157–159, 178–180, 355–356, 360–367;

— строительство и базирование — 20–22, 430–431, 450–451, 458–461

НОРВЕГИЯ

— высадка и эвакуация англо-французов — 78–81;

— десантная операция — 67–83

НОРМАНДИЯ

— высадка десанта — 330–367;

— отражение высадки — 346–367

ОРУЖИЕ. СОЗДАНИЕ И БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

— артиллерия — 19, 56, 65–66, 110–114, 136–138, 146–148, 162–164, 168–172, 178–180, 270–271, 281–286, 310, 352–356, 360–361;

— бомбы (в том числе глубинные) — 20, 24;

— мины — 19–20, 25, 56, 59, 136, 143, 212–213, 230, 350–357;

— торпеды — 19, 23, 24, 66, 97, 171, 224–225

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ

— действия в десантах и при отражении высадки — 71–72, 77, 278, 286–287, 304–310, 350, 357, 383, 387;

— действия на коммуникациях и в обороне коммуникаций — 53, 97–103, 106, 124, 149–151, 177–178, 201–206, 215–216, 224–230, 255–262, 323–324, 370–374, 402–403, 411–417, 463–466;

— действия против сил флота в море и в базах — 55, 57–58, 200, 212;

— разведка — 165;

— строительство, базирование и потери — 22–23, 53, 96–97, 232–238. 250–255, 323, 327, 370–373, 431, 452, 455–457, 462

ПОЛЬША

— нападение фашистской Германии. Действия морских сил — 46–50

ПРОТИВОЛОДОЧНАЯ ОБОРОНА

— 55–56, 201–206, 215, 224–227, 230–238, 247, 251–252, 255, 257, 260–266, 357, 402–403, 413–417, 433–436

ПУНТО-СТИЛО (Калабрия)

— бой — 145–148 [469]

РАДИО И РАДИОЛОКАЦИЯ

— боевое применение — 60, 64, 107, 110, 113, 171, 215, 221, 262, 270–271

РАКЕТНОЕ ОРУЖИЕ

— боевое применение и борьба с ним — 348, 367–371

САЛЕРНО

— высадка десанта — 318–321

САРДИНИЯ

— бой — 156–157

СЕВЕРНАЯ АФРИКА

— высадка десанта — 276–288;

— поддержка фланга — 290–296

СЕН-НАЗЕР

— высадка десанта — 238–239

СИЦИЛИЯ

— высадка десанта — 298–315;

— отражение высадки — 300–301, 308–312

СКАПА-ФЛОУ

— потопление «Роял Оук» — 57–58

ТАРАНТО

— высадка десанта — 318;

— нападение английских сил — 151–156

«ТИРПИЦ», линкор

— нападение «Миджет» — 266–277;

— потопление — 374–375

ТОРПЕДЫ ЧЕЛОВЕКОУПРАВЛЯЕМЫЕ — 212, 246

ТРАНСПОРТНЫЙ ФЛОТ

— строительство, использование и потери — 52, 61, 81, 91, 102, 105–107, 121–123, 127, 178, 234, 252–253, 257–258, 422–425, 433–436, 462

ТРИПОЛИ

— обстрел с моря — 178–181

ТУЛОН

— потопление французского флота — 287–288

ТУНИС

— боевые действия на суше, в море и в воздухе — 290–298

УФУТ-ФЬОРД

— прорыв английских кораблей — 78

«ШАРНХОРСТ», линкор

— действия и потопление — 267–271

ЭВАКУАЦИЯ

— 80–81, 86–90, 184, 190–191

ЮЖНАЯ ФРАНЦИЯ

— высадка десанта — 388–401 [470]

Источники и литература

Советская литература

Архив Маркса и Энгельса. Т. X. М., Госполитиздат, 1948

Энгельс Ф. Избранные военные произведения. М., Воениздат, 1957

Ленин В. И. Полное собрание сочинений, т. 30

Ленин В. И. Полное собрание сочинений, т. 33

Ленин В. И. Полное собрание сочинений, т. 37

Ленин В. И. Полное собрание сочинений, т. 41

Ленин В. И. Полное собрание сочинений, т. 44

Внешняя политика СССР и международные отношения в годы Великой Отечественной войны и в послевоенный период. М., 1952

Вторая мировая война 1939–1945 гг. Военно-исторический очерк под общей редакцией генерал-лейтенанта Платонова С. П., генерал-майора Павленко Н. Г. и полковника Поротькина И. В. М., Воениздат, 1958

Великая Отечественная война Советского Союза 1941–1945 гг. Краткая история, М., Воениздат, 1965.

Всемирная история. Т. X, М., издательство «Мысль». 1965

Документы внешней политики СССР. Т. IV, М., Госполитиздат, 1960

Документы и материалы кануна второй мировой войны. Т. 1, 2, М., Госполитиздат, 1948

Иностранные военные флоты 1946–1947 гг. Издание третье, М., Воениздат, 1947

История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945. Т. 1–6, М., Воениздат, 1960–1965

История дипломатии. Издание второе, М., Госполитиздат, 1965

История военного искусства. Т. 2. Коллектив авторов под общей редакцией Главного маршала бронетанковых войск П. А. Ротмистрова. М., Воениздат, 1963

История Коммунистической партии Советского Союза. М., Госполитиздат, 1963

История международных отношений и внешней политики СССР. Т. II, М., 1962

Нюрнбергский процесс. Сборник материалов в семи томах, М., Госиздат юридической литературы, 1957–1961

Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Т. 1–2. М., Госполитиздат, 1957

Поражение германского империализма во второй мировой войне. [471]

Статьи и документы под общей редакцией генерал-майора Павленко Н. Г. М., Воениздат, 1960

Провал империалистических планов в отношении Польши в годы второй мировой войны. Госполитиздат, 1952

Против фальсификаторов истории второй мировой войны (сборник статей). М., Воениздат, 1959

Сборник документов Московской, Тегеранской, Крымской, Берлинской конференций и Европейской консультативной комиссии. М., 1946

Фальсификаторы истории (Историческая справка). М., Госполитиздат, 1948

Алафузов В. А. Доктрины германского флота. М., Воениздат, 1956

Андреев В. И. Борьба на океанских коммуникациях. М., Воениздат, 1961

Багреев А. Д. Военное искусство капиталистических государств 1939–1945 гг. М., Воениздат, 1960

Деборин Г. А. Вторая мировая война. М., Воениздат, 1958

Деборин Г. А. О характере второй мировой войны. М., 1960

Еремеев Л. М. Некоторые итоги крейсерских операций германского флота. М., Воениздат, 1949

Еремеев Л. М., Шергин А. П. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне. М., Воениздат, 1962

Иванов Л. Н. Морская политика и дипломатия империалистических держав. М., Издательство «Наука», 1964

Иванов Л., Смирнов П. Англо-американское соперничество. Институт мирового хозяйства и мировой политики, 1933

Иванов Л. Н. Подготовка и первые итоги второй империалистической войны на море. М., 1941

Исаков И. С., Еремеев Л. М. Транспортная деятельность подводных лодок. М., Воениздат, 1959

Израэлян В. Л. Антигитлеровская коалиция 1941–1945. М., 1964

- Константинов И. Ракетная бомбардировка Англии. «Военно-исторический журнал», № 6, 1960
- Кузнец Ю. Л. Вступление США во вторую мировую войну. М., 1962
- Кулиш В. М. Второй фронт. Операции в Западной Европе в 1944–1945 гг. М., Воениздат, 1960
- Лан В. И. США в военные и послевоенные годы. 1940–1960. М., издательство «Наука», 1964
- Прозектор Д. М. Война в Европе 1939–1941. М., Воениздат, 1963
- Секистов В. А. «Странная война» в Западной Европе и в бассейне Средиземного моря (1939–1943 гг.). М., Воениздат, 1958
- Соловьев С. П. Замыслы и планы. М., Воениздат, 1964
- Стрельников В. С., Черепанов Н. М. Война без риска. М., Воениздат, 1965
- Севостьянов Г. Н. Подготовка войны на Тихом океане 1939–1941. М., Издательство АН СССР, 1962
- Размеров В. В. Экономическая подготовка гитлеровской агрессии (1933–1935). Издательство ИМО, 1958
- Трухановский В. Г. Внешняя политика Англии в период второй мировой войны (1939–1945). М., издательство «Наука», 1965
- Яковлев Н. Н. США и Англия во второй мировой войне. М., 1961
- Иностранная литература
а) переводная
- Английский устав полевой службы. Часть III. М., Воениздат, 1937
- Батлер Д. Большая стратегия, сентябрь 1939 — июль 1941. М., Изд-во иностранной литературы, 1959 [472]
- Беккер К. Немецкие морские диверсанты во второй мировой войне. Перевод с немецкого. М., Изд-во иностранной литературы, 1958
- Бело Р. Роль моря в будущей войне. М., Воениздат, 1961
- Боргезе В. Десятая флотилия МАС. Перевод с итальянского. Изд-во иностранной литературы, 1957
- Боржо П. Флот в атомный век. М., Изд-во иностранной литературы, 1956
- Бру В. Подводные диверсанты. Сокращенный перевод с французского. Изд-во иностранной литературы, 1957

Важнейшие решения. М., Воениздат, 1964

Вегенер. Морская стратегия мировой войны. Перевод с немецкого. Сборник статей из германской военно-морской литературы. М., Военмориздат, 1941

Вестфаль З., Крейпе В. и др. Роковые решения. М., Воениздат, 1958

Гарт Л. Стратегия непрямых действий. Перевод с английского. М., Изд-во иностранной литературы, 1957

Гейвин Д. Воздушнодесантная война. Перевод с английского. М., Воениздат, 1957

Гове А. Внимание, парашютисты. М., Изд-во иностранной литературы, 1957

Де Голль Ш. Военные мемуары. Т. 1–2. М., Изд-во иностранной литературы, 1957–1960

Гроос. Учение о морской войне в свете опыта мировой войны. М., Воениздат, 1930

Дивайн Д. Девять дней Дюнкерка. М., Воениздат, 1965

Дуэ. Господство в воздухе. Перевод с итальянского. М., Воениздат, 1934

Ингерсол Р. Совершенно секретно. М., Изд-во иностранной литературы, 1947

Итоги второй мировой войны. Сборник статей. М., Изд-во иностранной литературы, 1957

Картер У. и Дюваль Э. Незаметная служба (Материально-техническое обеспечение ВМС США в Атлантике и на Средиземном море во время второй мировой войны). М., Воениздат, 1963

Клаузевиц. О войне. М., Воениздат, 1934.

Кингстон-Макклори Э. Д. Руководство войной. Перевод с английского. М., Изд-во иностранной литературы, 1957

Корбетт Ю. Некоторые принципы морской стратегии. Перевод с английского. Госиздат, 1932

Кресуэлл Д. Война на море. Перевод с английского. Военмориздат, 1941

Людендорф. Тотальная война. М., 1936

Макинтайр Д. Истребитель подводных лодок. М., Воениздат, 1958

Марион Дж. Базы и империя. М., Изд-во иностранной литературы, 1948

Меллентин Ф. В. Танковые сражения 1939–1945 гг. М., Изд-во иностранной литературы, 1957

Мировая война 1939–1945 гг. Сборник статей. Перевод с немецкого. М., Изд-во иностранной литературы, 1957

- Монтегю Н.* Человек, которого не было. М., Воениздат, 1960
- Морисон С.* Битва за Атлантику. М., Воениздат, 1956
- Морисон С.* Битва за Атлантику выиграна. Перевод с английского. М., Воениздат, 1959
- Мэтлофф М., Снелл Э.* Стратегическое планирование в коалиционной войне 1941–1942 гг. М., Изд-во иностранной литературы, 1955
- Мюллер-Гиллебранд.* Сухопутная армия Германии 1933–1945 гг. Т. 1, 2. М., Изд-во иностранной литературы, 1956, 1958 [473]
- Нимиц Ч., Поттер Э.* Война на море 1939–1945 гг. Перевод с английского. М., Воениздат, 1965
- Паркер Р.* Заговор против мира. Перевод с английского. М., 1949
- Погью Ф. С.* Верховное командование. Перевод с английского. М., Воениздат, 1959
- Прорыв германской эскадры через Ла-Манш. М., Воениздат, 1947
- Риттер.* Война и оружие будущего. Воениздат, 1926
- Ричардс Д., Сондерс Х.* Военно-воздушные силы Великобритании во второй мировой войне (1939–1945). Перевод с английского. М., Воениздат, 1963
- Роковые решения. Сборник статей. М., Воениздат, 1958
- Роско Т.* Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне. М., Изд-во иностранной литературы, 1957
- Роско Т.* Эскадренные миноносцы США во второй мировой войне. Перевод с английского. М., Воениздат, 1962
- Руге Ф.* Война на море 1939–1945 гг. Перевод с немецкого. М., Воениздат, 1957
- Рузвельт Э.* Его глазами. М., Изд-во иностранной литературы, 1947
- Скотт П.* Битва в узких морях. М., Воениздат, 1948
- Смит Д. О.* Военная доктрина США. М., Изд-во иностранной литературы, 1956
- Типпельскирх К.* История второй мировой войны. Перевод с немецкого. М., Изд-во иностранной литературы, 1956
- Тирпиц А.* Воспоминания. М., Воениздат, 1957
- Фойхтер Г.* История воздушной войны в ее прошлом, настоящем и будущем. М., Воениздат, 1956
- Фуллер Дж.* Вторая мировая война 1939–1945 гг. Перевод с английского. М., Воениздат, 1956

Шервуд Р. Э. Рузвельт и Гопкинс. Глазами очевидца. Т. 1–2, М., Изд-во иностранной литературы, 1958

Эрман Дж. Большая стратегия. Август 1943 — сентябрь 1944 г. Перевод с английского. М., Изд-во иностранной литературы, 1958

Эрман Дж. Большая стратегия. Октябрь 1944 — август 1945. Перевод с английского. М., Изд-во иностранной литературы, 1958

б) на иностранных языках

Acworth B. The Navy and the Next War. Eyre and Spottiswoode, London, 1934.

Alden C. S. The United States Navy. A History, Lifipingott Company, New York, 1945.

Assmann Kurt. The Invasion of Norway. «United States Naval Institute Proceedings», April, 1952, №4, Vol. 78.

Assmann Kurt. La Stratégie Allemande en Méditerranée. «La Revue Maritime», Mars, 1954, №95.

Assman Kurt, rear-admiral. Normandy 1944. «Military Review», 1955, №11.

The Battle of the Atlantic. The Official Account of the Fight against the U-Boats 1939–1945, London, 1946.

Barnes W. E. Changing Trends in the Mediterranean Balance of Power 1935–1957. «United States Naval Institute Proceedings», 1958, N 3, Vol. 84.

Baugnies de Saint Marceaux Les forces aériennes dans tes opérations du débarquement de force vive. «La Revue Maritime», Octobre, 1956, N 126.

Beker R. Ships of the Invasion Fleet. «Transactions of the Institution of the Naval Architects», 1947, N 89.

Belot, de R. admiral. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945. Princeton, New Jersey, 1951. [474]

Belot, de R. Kriegsmarine et Luftwaffe. «La Revue Maritime», Mai, 1954, N 97.

Il Bombardamento navale di Genova 9 Febbraio. «Rivista Marittima», 1952, N 8, 9.

Bidlingmaier T. G. F. Exploits and End of the Battleship «Bismarck». «United States Naval Institute Proceedings», 1958, N 7/665.

Bombes volantes et fusées (V-1 et V-2). «Forces aériennes francaises», June, 1955, N 105.

Brassey's Naval Annual, 1948. Fuhrer Conferences on Naval Affairs 1939–1945. William Chowes and Sons limited, London.

Britain's Conquest of the Mediterranean. Prepared from Official Records and First-Hand Reports, London, 1945.

Brittiska flottans största örlogsfartyg och dess siste strid, «Sveriges Flotta», 1952, N 12.

Busch Harald. So war der U-Boot-Krieg. Düsseldorf, 1954.

The Campaign in Sicily, 1943. «Royal United Service Institution», May, 1956, N 602.

Castex, amiral. Synthèse de la guerre sous-marine. Paris, 1920.

Castex, amiral. Théories stratégiques. T. V, Paris, 1935.

Churchill W. The Second World War. Vol. I — VI, London, 1948–1954.

The Ciano Diaries 1939–1943, New York, 1946.

Cocchia A. Italian Submarines and Their Bordeaux Base. «United States Naval Institute Proceedings», June, 1958, N 6, Vol. 84.

Creasy G. E., admiral. The Navies Part in the Victory in Europe. «Royal United Service Institution», 1946, N»561.

Darnall J. R. Buzz-Bomb Assaults on London. «Coast Artillery Journal», London, July — August, 1947.

Delage E. Six ans de la guerre navale 1939–1945. Paris, 1950.

Delahousse P. La Sortie de la Flotte Allemande des 4–9 juin 1940 dans les eaux norvégiennes et ses résultats. «La Revue Maritime», Novembre, 1953, N 91.

Dornberger W. «V-2», London, 1954.

Duran P. The Italian Attack on the Alexandria Naval Base. «United States Naval Institute Proceedings», 1956, N 2.

Edwards K. Operation Neptune, London, 1946.

Eisenhower D. Crusade in Europe. Doubleday, 1948.

Fals S. The Second World War. A Short History, London, 1948.

Feuchter G. Geschichte des Luftkrieges. Entwicklung und Zukunft, Bonn, 1954.

Fioravanzo G. Die Kriegführung der Achse im Mittelmeer, «Marine Rundschau», 1958, N 1.

Fioravanzo G. La Guerra Sul Mare et la Guerra Integrale. Torino, 1930.

Giamberardino Oscar. L'Arte della Guerra in Mf. Ministero Delia Marine, 1938.

Görlitz W. Der Zweite Weltkrieg 1939–1945. Bde 1,2, Stuttgart, 1951–1952.

Grenfeil R. Unconditional Hatred. New York, 1954.

Gunter, Hans Karl, Ph.D. Lessons of the German Defeat. «Military Review», 1955, N 9.

Halder F. Hitler als Feldherr. München, 1949.

Hampshire, A. Cecil. British Strategy in the River Plate Battle. «United States Naval Institute Proceedings», December, 1958, N 12.

Handel-Mazzetti P. The «Scharnhorst» — «Gneisenau». Team at its Peak. «United States Naval Institute Proceedings», 1956, N 8.

Hart L. How and why Hitler Pounced on Norway. «Marine Corps Gazette», July, 1958, N 7, vol. 42. [475]

Hewitt K., admiral. Naval Aspect of the Sicilian Campaign. «United States Naval Institute Proceedings», 1953, N 606.

Hewitt K., admiral. Planning Operation Anvil-Dragoon. «United States Naval Institute Proceedings», 1954, N 7/617.

Hewitt K., admiral. Executing operation Anvil-Dragoon. «United States Naval Institute Proceedings», 1954, N 8/618.

Huan C. Der Vorstoß der deutschen Kreuzer am 31. Dezember 1942. «Marine Rundschau», 1958, N 6.

Hubatsch W. Die deutsche Besetzung von Dänemark und Norwegen, 1940. Göttingen, 1952.

Hümmelchen G. Der Einsatz deutscher Luftstreitkräfte über der Nordsee vom 3.09.1939–9.05.1940. «Marine Rundschau», 1958, N 6.

Jachino A. Gli apprezzamenti della situazione in mare. «Rivista Marittime», 1956, N 6.

Jachino A. La fooria della «Fleet in being». «Rivista Marittime», 1959, N 9.

James W. M., admiral. The British Navies in the Second World War. London, 1946.

J. K. An Outline of the Italian Campaign 1943–1945. «Royal United Service Institution», 1956, N 604.

Mac Innis E. The War. Fourth Year, London, 1944.

Karig W. Battle Report. The Atlantic War, New York, 1946.

Kemp P. K. H. M. Submarines, London, 1953.

Kesselring A. Gedanken zum Zweiten Weltkrieg. Bonn, 1956.

Klee K. Das Lnternehmen «Seelöwe». Göttingen, 1958. *Lecerf J. L.* La Bataille Aérienne d'Angleterre est vielle de quinze ans. «Forces aériennes francaises», 1955, N 107.

Lepotler A. La Guerre des Mines sous-marine. «La Revue Maritime», Novembre, 1953, N 91.

Les Lettres secrètes échangées par Hitler et Mussolini (1940–1943), Paris, 1946.

Lipscomb F. W. The British Submarine, London, 1954.

Lowry F. J. The Naval Side of the Anzio Invasion. «United States Naval Institute Proceedings», 1954, N 1/611.

Macintyre D. The Aces Trumped. «United States Naval Institute Proceedings», 1956, N 9.

Masson H. La Bataille du Cap Matapan 27 mars 1941, «La Revue Nautique», Mai, 1947, N 59.

La Marina Italiana Nella Seconda Guerra Mondiale. Dati Statistics. Roma, 1950.

La Marina Italiana Nella Seconda Guerra Mondiale. Navi Perdite. Roma, 1951.

General Marshall's Report, Washington. 1945.

Matloff M. Strategie Planning of Coalition Warfare 1943–1944, Washington, 1959.

Matloff M. Was the Invasion of Southern France a Blunder. «United States Naval Institute Proceedings», 1958, N 7/665.

McKee A. Strike from the Sky. The Story of Battle of Britain. London, 1960.

Melvin H. Chaotic Command. «Army», 1956, N 9.

Miller F. History of World War II. Universal Book, Philadelphia, 1948.

Mordal J. The French Navy at Dunkirk May — June 1940. «United States Naval Institute Proceedings», February, 1959, N 2, Vol. 85.

Morison S. History of United States Naval Operations in World War II. Vol. IX, Sicily — Salerno — Anzio, January 1943 — June 1944, Boston, 1954.

Morison S. Operations in North African Waters, Boston, 1950.

Peter K. H. The Sinking of the «Scharnhorst». «United States Naval Institute Proceedings», 1956, N 1. [476]

Puleston W. D. The Influence of Sea Power in World War II, London, 1947.

Reinick o H. J. German Surface Force Strategy in World War II. «United States Naval Institute Proceedings», 1952, N 2.

Richmond H., admiral. Sea Power in the modern World, London, 1934.

Rieker K.,. Ein Mann verliert einen Weltkrieg. Frankfurt a.M., 1955.

Rohwer J. La Guerra dei sommergibili ed il suo follimento nel 1943. «Rivista Marittima», 1961, NN 5–7, 7–8.

Roskill S. W., Captain. The War at Sea 1939–1945, Vol. II, London, 1956.

Rüge F. With Rommel before Normandy. «United States Naval Institute Proceedings», 1954, N 6/616.

Ryan C. The Longest Day. June 6, 1944, London, 1960.

Schreier Ulrich. Sänkningen av slagskeppet «Roma». «Sveriges Flotta», 1950, N 12.

Smith A. Battle of the Caribbean, «United States Naval institute Proceedings», 1954, N 9/619.

Smith G. This Global War. «Our Navy», 1943, July, N 4.

Sokol A. E. Seapower in the Mediterranean 1940 to 1943. «Military Review», 1956, N 5.

Statistical Digest of the War. History of the Second World War. United Kingdom Civil Series, Edited by Sir Keith Hancock, London, 1951.

Strotton. German Naval Support Techniques on World War II. «United States Naval Institute Proceedings», 1954, N 3/613.

The Sinking of the Bismarck. «The Fighting Forces», December, 1947, N 5.

Thomson G. P. The Submarine in Future Warfare. A German View. «Journal of the Royal United Service Institution», August, 1931, N 503.

Tippelskirch K. The German Balkan Campaign of 1941. «Military Review», November, 1955, N 8.

The War's Greatest Hoax. «The United Service Review», 1946, N 4272.

Watkins E. S. Secret Phase of the Flying Bomb. «Coast Artillery Journal», London, Sept. — Oct., 1947.

Wefer T. La Bataille Aérienne de Malte. «Forces aériennes francaises», Octobre, 1955, N 108.

Westphal S. Heer in Fesseln. Bonn, 1950.

Wilkinson J. B. «Tirpitz» Taie. «United States Naval Institute Proceedings», 1954, N 4/80.

Wolfgang F. The Sea Wolves. The Story of German U-boat at War, New York — Toronto, 1955.

Примечания

- {1} См. Архив Маркса и Энгельса, т. X. М., Госполитиздат, 1948, стр. 104.
- {2} См. З. Вестфаль, В. Крейне и др. Роковые решения. М., Воениздат, 1958; Итоги второй мировой войны. Сборник статей. М., Изд-во иностранной литературы, 1957; K. Rieker. Ein Mann verliert einen Weltkrieg. Frankfurt a. M., 1955 и др.
- {3} См. The Battle of the Atlantic. The official Account of Fight against the U-Boats 1939–1945. London, 1946; С. Э. Морисон. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.). М., Воениздат, 1956; С. Э. Морисон. Битва за Атлантику выиграна (май 1943 — май 1945). М., Воениздат, 1959.
- {4} См. Дж. Батлер. Большая стратегия. Сентябрь 1939 — июнь 1941. М., Изд-во иностранной литературы, 1959; Г. Фойхтер. История воздушной войны в ее прошлом, настоящем и будущем. М., Воениздат, 1956; D. Richards. Royal Air Force 1939–1945. Vol. 1 и др.
- {5} См. Д. О. Смит. Военная доктрина США. М., Изд-во иностранной литературы, 1956; Б. Х. Лидделл Гарт. Стратегия не прямых действий. М., Изд-во иностранной литературы, 1957.
- {6} См. С. Ryan. The Longest Day. June 6, 1944. London, 1960; К. Туннельскирх. История второй мировой войны. М., Изд-во иностранной литературы, 1956; Ф. Меллентин. Танковые сражения 1939–1945 гг. М., Изд-во иностранной литературы, 1957.
- {7} См. W. M. James. The British Navies in the Second World War. London, 1946; Britain's Conquest of the Mediterranean. Prepared from official Records and First-Hand Reports. London, 1945 и др.
- {8} К. Дениц. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне. М., Воениздат, 1964, стр. 136.
- {9} Р. Бело. Роль моря в будущей войне. М., Воениздат, 1961, стр. 103.
- {10} «United States Naval Institute Proceedings», March 1954, pp. 275–277. (В дальнейшем «U.S.N.I.P.»)
- {11} Jane's Fighting Ships, 1961–1962. London, 1961.
- {12} В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 41, стр. 81.
- {13} «Морской Атлас», тт. I — III, изд. Главного штаба ВМФ СССР, 1950–1963.
- {14} Иностранные военные флоты 1946–1947. Изд. третье, М., Воениздат, 1947.
- {15} История дипломатии. Т. III. М. — Л., Госполитиздат, 1945, стр. 480–481.
- {16} Х. Риттер. Война и оружие будущего. М. — Л., Воениздат, 1926, стр. 9.
- {17} Документы и материалы кануна второй мировой войны. Т. II. М., Госполитиздат, 1948, стр. 133, 219.
- {18} Цит. по книге «Провал империалистических планов в отношении Польши в годы второй мировой войны». М., Госполитиздат, 1952, стр. 92.
- {19} В. Н. Liddell Hart. How and why Hitler pounced on Norway. «Marine Corps gazette». 1958, № 7, vol. 42. '
- {20} W. Churchill. The Second World War, vol. 3, 1951, p. 151.
- {21} Подробно см. Г. Н. Севостьянов. Подготовка войны на Тихом океане (сентябрь 1939 г. — декабрь 1941 г.). М., Изд-во АН СССР, 1962.
- {22} В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 41, стр. 353.
- {23} Документы внешней политики СССР. Т. IV. М., Госполитиздат, 1960, стр. 473.
- {24} К. Дениц. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 27.
- {25} Угол возвышения корабельных установок крупного калибра увеличился до 55–60° вместо 15–20° в первую мировую войну.
- {26} В. Н. Liddell Hart. The Defence of Britain. London, 1939, p. 44.
- {27} За 15 лет (1904–1919) стоимость линкора увеличилась более чем в 4 раза. См. академик Л. Н. Иванов. Морская политика и дипломатия империалистических держав. М., «Наука», 1964, стр. 55.

- {28} *Herbert Richmond*. Sea Power in the modern World. Bell. London, 1934.
- {29} Название гидроакустической станции по начальным буквам специального комитета по борьбе с лодками (Antisubmarine Detection Investigation Committee).
- {30} См. *Д. Кресуэлл*. Война на море. М. — Л., Воениздат, 1941.
- {31} *Там же*, стр. 30.
- {32} *Дж. Фуллер*. Операции механизированных сил. Воениздат, 1933, стр. 26.
- {33} См. «Морской сборник», 1932, № 6.
- {34} Цит. по книге *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.), стр. 28.
- {35} Академик *Л. Н. Иванов*. Морская политика и дипломатия империалистических держав, стр. 73.
- {36} См. *Корбетт*. Некоторые принципы морской стратегии. Госиздат, 1932.
- {37} *О. Гроос*. Учение о морской войне в свете опыта мировой войны. М. — Л., 1930, стр. 132.
- {38} См. *А. фон Тирпиц*. Воспоминания. М., Воениздат, 1957.
- {39} *О. Гроос*. Учение о морской войне в свете опыта мировой войны, стр. 161.
- {40} *Там же*, стр. 191.
- {41} *Вегенер*. Морская стратегия мировой войны. Оперативно-тактические взгляды германского флота. М., Воениздат, 1941.
- {42} *Вегенер*. Морская стратегия мировой войны. Оперативно-тактические взгляды германского флота, стр. 62.
- {43} Более подробно см. Вторая мировая война 1939–1945. Военно-исторический очерк. Под общей редакцией генерал-лейтенанта *Платонова С. П.* М., Воениздат, 1958, стр. 47–48.
- {44} *Castex*. Synthèse de la Guerre Sous-Marine. Paris, 1920; Amiral *Castex*. Théories stratégiques, Paris, 1929.
- {45} Amiral *Castex*. Théories stratégiques, p. 136.
- {46} *Джулио Дуэ*. Господство в воздухе. М., Воениздат, 1936, стр. 309.
- {47} *G. Fioravanzo*. La Guerra Sul Mare et la Guerra Integrale. Torino, 1930.
- {48} *Oscar di Giamberardino*. L'Arte della Guerra in Mare. Ministero Delia Marina, 1938.
- {49} В том числе и морская авиация.
- {50} Английский устав полевой службы. Часть III. М., Воениздат, 1937, стр. 10–11.
- {51} *S. W Roskill*. The War at Sea 1939–1945. Vol. 1. London, 1954, p. 355.
- {52} Fuehrer Conferences on Naval Affairs 1939–1945. Brassey's Naval Annual, 1948, p. 113.
- {53} *S. W. Roskill*. The War at Sea 1939–1945, vol. 1, p. 354.
- {54} См. «Journal of the Royal United Service Institution», 1931.
- {55} Кораблестроительная программа США, принятая конгрессом в июле 1940 г.
- {56} Цит. по книге *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.), стр. 38.
- {57} См. *Фридрих Руге*. Война на море 1939–1945. М., Воениздат, 1957, стр. 48.
- {58} Из запланированных к постройке военных кораблей общим водоизмещением 425 тыс. т к началу 1939 г. было построено 300 тыс. т.
- {59} См. *Фридрих Руге*. Война на море 1939–1945, стр. 58.
- {60} *Фридрих Руге*. Война на море 1939–1945, стр. 58.
- {61} См. Brassey's Naval Annual, 1948, p. 33.
- {62} См. *К. Тинпельскирх*. История второй мировой войны, стр. 39.
- {63} См. *Фридрих Руге*. Война на море 1939–1945, стр. 74.
- {64} Нюрнбергский процесс. Сборник материалов, Т, I. М., Госюриздат, 1957, стр. 469.
- {65} Нюрнбергский процесс. Сборник материалов, т. I, стр. 315.
- {66} См. «Военно-исторический журнал», 1959, № 9, стр. 100.
- {67} Подробно см. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945. Т. 1. М., Воениздат, 1960, стр. 201–202.

- {68} См. *Д. М. Проэктор*. Война в Европе. 1939–1941. М., Воениздат, 1963, стр. 30.
- {69} См. «Военно-исторический журнал», 1959, № 9, стр. 100.
- {70} См. Нюрнбергский процесс. Сборник материалов. Т. II. М., Госюриздат, 1959, стр. 426.
- {71} *Э. Дж. Кингстон-Макклори*. Руководство войной. М., Изд-во иностранной литературы, 1957, стр. 107.
- {72} Цит. по книге «История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945», т. 1, стр. 206.
- {73} *Ш. де Голль*. Военные мемуары, 1940–1942 гг. М., Изд-во иностранной литературы, 1957, стр. 56.
- {74} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 65,
- {75} См. Битва за Атлантику. Официальный отчет английского адмиралтейства о боевых действиях флота по борьбе с подводными лодками за период 1939–1945 гг. Перевод ВМОЛА, 1947, стр. 12–15.
- {76} «*Marine Rundschau*», 1958, Dezember, № 6, S. 301–302.
- {77} Кроме того, для уничтожения мин англичане использовали самолеты типа «Веллингтон», специально оборудованные магнитными устройствами. На долю этих самолетов приходилось около 13% мин, уничтоженных в период с ноября 1939 г. по май 1940 г.
- {78} Фактически немецкие рейдеры топили суда без предупреждения, а при докладе Гитлеру 16 октября 1939 г. Редер добился полной отмены ранее принятых ограничений.
- {79} Эти корабли, называвшиеся «карманными линкорами», принято относить по их тактико-техническим данным к классу тяжелых крейсеров.
- {80} В последующем задача обнаружения и атаки подводных лодок противника на этой линии стала главной.
- {81} В первый период войны англичанами было вооружено 25 кораблей этого класса.
- {82} Большое значение для долгосрочных прогнозов имели данные, получаемые от секретных метеостанций, развернутых немцами на берегах Гренландии.
- {83} См. «*U.S.N.I.P.*», 1958, № 12, p. 86.
- {84} В районе встречи к командиру отряда, который находился на «Эйджексе», присоединились крейсер «Эксетер» и легкий крейсер «Акилез». Крейсер «Кумберленд», проходивший ремонт на Фолклендских островах, должен был прийти позже.
- {85} См. *The Initial Triumph of the Axis*. Edited by A. and V. Toynbee. London, 1958, p. 79.
- {86} См. *B. H. Liddell Hart*. How and why Hitler pounced on Norway. «*Marine Corps Gazette*», 1958, № 7, vol. 42, pp. 20–27.
- {87} Нюрнбергский процесс над главными немецкими военными преступниками. Сборник материалов в семи томах. Т. II. М., Госюриздат, 1958, стр. 436.
- {88} *Там же*, стр. 457.
- {89} См. *B. H. Liddell Hart*. How and why Hitler pounced on Norway. «*Marine Corps gazette*», 1958, № 7, vol. 42, pp. 20–27.
- {90} См. Мировая война 1939–1945 гг. Сборник статей. М., Изд-во иностранной литературы — 1957, стр. 31.
- {91} См. *Г. Фойхтер*. История воздушной войны в ее прошлом, настоящем и будущем. М., Воениздат, 1956, стр. 61–62.
- {92} *К. Тунпельскирх*. История второй мировой войны, стр. 55.
- {93} См. *W. Hubatsch*. Die deutsche Besetzung von Dänemark und Norwegen 1940. Göttingen, 1952, S. 117.
- {94} См. *К. Тунпельскирх*. История второй мировой войны, стр. 55.
- {95} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 93–96.
- {96} См. *Фридрих Руге*. Война на море 1939–1945, стр. 105.
- {97} См. «*U.S.N.I.P.*», 1952, № 590, p. 409.

- {98} В действительности это был не тяжелый корабль, а линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Кто из них попал в поле зрения разведчика, осталось неизвестным.
- {99} На обратном пути в Германию шедший зигзагом со скоростью 21 узел крейсер «Карлсруэ» вечером 9 апреля был потоплен английской подводной лодкой,
- {100} См. *Д. М. Проэктор*. Война в Европе. 1939–1941. М., Воениздат, 1963, стр. 250.
- {101} Их команды (всего 2100 матросов и офицеров), сведенные в специальные отряды морской пехоты, принимали участие в боях за Нарвик.
- {102} См. *Э. Дж. Кингстон-Макклори*. Руководство войной, стр. 114.
- {103} Мировая война 1939–1945 гг. Сборник статей, стр. 28.
- {104} «Marine Corps Gazette», 1958, July, № 7, vol. 42, p. 21.
- {105} Вместе с англо-французскими войсками на севере действовала 6-я норвежская дивизия.
- {106} См. Мировая война 1939–1945 гг. Сборник статей, стр. 36.
- {107} Решение эвакуировать войска из Северной Норвегии было принято англичанами 24 мая, т. е. еще за четверо суток до захвата Нарвика, который был взят исключительно с целью разрушить порт.
- {108} См. «La Revue Maritime», 1953, № 91, pp. 1315–1316.
- {109} Там же.
- {110} См. *Б. Мюллер-Гиллебранд*. Сухопутная армия Германии 1933–1945 гг. Т. II, М., Изд-во иностранной литературы, 1958, стр. 47.
- {111} См. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945, т. 1, стр. 219.
- {112} См. Вторая мировая война 1939–1945 гг. Военно-исторический очерк, стр. 84.
- {113} См. «U.S.N.I.P.», 1959, № 672/2, pp. 33–34.
- {114} «U.S.N.I.P.», 1959, № 672/2, p. 40.
- {115} См. *Д. Дивайн*. Девять дней Дюнкерка. М., Воениздат, 1965, стр. 231.
- {116} *М. Торез*. Сын народа. М., Издательство иностранной литературы, 1950, стр. 144.
- {117} См. Brassey's Naval Annual, 1948, p. 116.
- {118} См. *Фридрих Руге*. Война на море 1939–1945, стр. 126.
- {119} См. *Дж. Батлер*. Большая стратегия. Сентябрь 1939 — июнь 1941, стр. 272–273.
- {120} См. *I. L. Lecerf*. La Bataille Aérienne L'Angleterre est vieille de quinze ans. «Forses Aériennes Francaises», 1955, № 107, p. 354.
- {121} Brassey's Naval Annual, 1948, p. 139.
- {122} См. *Фридрих Руге*. Война на море 1939–1945, стр. 137.
- {123} См. *А. Cocchia*. Italian Submarines and thier Bordeaux Base. «U.S.N.I.P.», 1958, June 6, vol. 84, pp. 40–41.
- {124} См. *S. W. Roskill*. The War at Sea 1939–1945, vol. 1, p. 350.
- {125} Поход этой подводной лодки в октябре продолжался 6 суток, за которые она потопила 6 транспортов и, израсходовав весь боезапас, вернулась в базу.
- {126} См. Битва за Атлантику, стр. 18.
- {127} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 128.
- {128} Для информации своих лодок гитлеровцы широко использовали данные радиоперехватов. Радиогаммы противника содержали, как правило, сведения о месте встречи караванов судов, следовавших с Запада, с кораблями охранения, находившимися в английских базах.
- {129} См. *Jurgen Rohwer*. La Guerra dei sommergibili ed i suo tollimento nel 1943. «Rivista Marittima», 1961, № 5.
- {130} См. «Rivista Marittima», 1961, № 5.
- {131} См. *F. Ruge*. German Naval Strategy across Two Wars. «U.S.N.I.P.», 1955, № 2.
- {132} См. *P. Handel-Mazzetti*. The «Scharnhorst» — «Gneisenau», Team at. its Peak, «U.S.N.I.P.», 1956, № 8, p. 854.
- {133} См. Les loups dans la bergerie. «La Revue Maritime», 1950, № 53.

- {134} См. «Marine Nationale», November, 1946, № 25.
- {135} См. The Sinking of the Bismarck. «The Fighting Forces». December, 1947, № 5.
- {136} CM. Brassey's Naval Annual, 1948, p. 201.
- {137} CM. The Sinking of the Bismarck. «The Fighting Forces», December, 1947, № 5.
- {138} CM. T. G. F. Bidlingmaier. Exploits and End of the Battleship «Bismarck». «U.S.N.I.P.», 1958, № 7/665, p. 77; Фридрих Руге. Война на море 1939–1945, стр. 179.
- {139} См. H. M. S. Hood. Brittiska flottans största örlogsfartyg och dess siste strid. «Sveriges Flotta», 1952, № 12, S. 213.
- {140} См T. G. F. Bidlingmaier. Exploits and End of the Battleship «Bismarck», «U.S.N.I.P.», 1958, № 7/665, p. 84.
- {141} 26 мая «Принц Ойген» прибыл в район Азорских островов, где несколько раз встречался со своими судами снабжения. Обнаружив по радиоперехватам усиление поисковых действий английского флота, крейсер 30 мая направился в Брест, куда прибыл 1 июня 1941 г. Здесь вместе с линкорами «Шарнхорст» и «Гнейзенау» он оставался до февраля 1942 г.
- {142} См. The Sinking of the Bismarck. «The Fighting Forces», December, 1947, № 5.
- {143} CM. T. G. F. Bidlingmaier. Exploits and End of the Battleship «Bismarck». «U.S.N.I.P.», 1958, № 7/665, p. 85.
- {144} См. С. Э. Морисон. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.), стр. 111.
- {145} См. Фридрих Руге. Война на море 1939–1945, стр. 182.
- {146} См. H. J. Reinicco. German Surface Force Strategy in World War II. «U.S.N.I.P.», 1957, № 2, p. 181–187.
- {147} Подробно см. Strotton . German Naval Support Techniques in World War II. «U.S.N.I.P.», 1954, № 3/613, pp. 257–263.
- {148} См. S. W. Roskill. The War at Sea 1939–1945, vol. 1, p. 616.
- {149} Strotton. German Naval Support Techniques on World War II. «U.S.N.I.P.», 1954, № 3/613, p. 258,
- {150} См. Фридрих Руге. Война на море 1939–1945, стр. 133–134.
- {151} Strotton. German Naval Support Techniques on World War II. «U.S.N.I.P.», 1954, № 3/613, p. 263.
- {152} См. Фридрих Руге. Война на море 1939–1945, стр. 186.
- {153} См. S. W. Roskill. The War at Sea 1939–1945, vol. 1, p. 616.
- {154} Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern. Bearbeitet von E. Raeder. Kapitän zur See, S. 8.
- {155} См. R. De Belot. Kriegsmarine et Luftwaffe. «La Revue Maritime», 1954, № 97, p. 592.
- {156} См. S. W. Roskill. The War at Sea 1939–1945, vol. 1, p. 616.
- {157} Фридрих Руге. Война на море 1939–1945, стр. 142.
- {158} D. Richards. Royal Air Force 1939–1945, vol. 1, p. 223.
- {159} См. Фридрих Руге. Война на море 1939–1945, стр. 172.
- {160} См. К. Дениц. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 150.
- {161} См. I. L. Lecerf. La Bataille Aérienne L'Angleterre est vielle de quinze ans. «Forses Aériennes Francaises», 1955, № 107, p. 356.
- {162} См. Битва за Атлантику. Перевод ВМОЛА, стр. 23.
- {163} Catapult armouring merchant Ship.
- {164} Битва за Атлантику, стр. 2.
- {165} W. E. Barnes. Changing Trends in the Mediterranean Balance of Power 1935–1957. «U.S.N.I.P.», 1958, № 3, vol. 84, p. 56.
- {166} G. Fioravanzo. Die Kriegführung der Achse im Mittelmeer. «Marine Rundschau», 1958, № 1, S. 18.
- {167} Все 4 линкора типа «Кавур» были построены в период первой мировой войны. 2 новых линкора типа «Литторио» проходили испытания и вступили в строй в августе 1940

- г. Линкор «Рома» этого же типа вступил в строй 22 августа 1942 г. Последний линкор этого типа «Имперо» не вошел в строй до конца войны.
- {168} В том числе 2 старых, постройки периода первой мировой войны.
- {169} Из них только 28 относительно крупных кораблей этого класса с артиллерией 120 мм и водоизмещением 1000–1700 т, остальные с артиллерией 100 мм и водоизмещением до 650 т.
- {170} Из них только 12 больших лодок водоизмещением свыше 1300 т и 8 подводных минных заградителей. Остальные 95 — средние и малые.
- {171} См. *W. M. James. The British Navies in the Second World War*, pp. 52–53.
- {172} См. *W. M. James. The British Navies in the Second World War*.
- {173} *G. Fioravanzo. Die Kriegführung der Achse im Mittelmeer. «Marine Rundschau», 1958, № 1, S. 19.*
- {174} *G. Fioravanzo. Die Kriegführung der Achse im Mittelmeer. «Marine Rundschau», 1958, № 1, S. 19.*
- {175} См. *T. Wefer. Bataille Aérienne de Malte. «Forces Aériennes Francaises», 1955, № 108, p. 639.*
- {176} См. там же.
- {177} *Ш. де Голь. Военные мемуары*, стр. 341.
- {178} За период с 21 июня по 31 декабря 1940 г. на 150 судах, шедших в 41 конвое, англичане перевезли на Ближний, Средний и Дальний Восток 213 539 человек (см. *W. M. James. The British Navies in the Second World War*, p. 63).
- {179} См. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945, т. 1, стр. 296.
- {180} См. *Дж. Ф. С. Фуллер. Вторая мировая война 1939–1945*, стр. 123.
- {181} См. там же, стр. 136.
- {182} См. *T. Wefer. Bataille Aérienne de Malte. «Forces Aériennes Francaises», 1955, № 108, p. 641.*
- {183} Из них на долю нефтеналивных судов приходилось 20%.
- {184} Жидкое топливо было одним из самых уязвимых мест итальянской экономики. Начиная войну, Италия имела стратегический запас горючего в размере 1,66 млн. т, что при потребности только флота в 200 тыс. т ежемесячно обеспечивало его боевые действия в течение 8 месяцев. Поэтому флоту был установлен лимит в 100 тыс. т, а в 1941 г. 50 тыс. т в месяц. К середине июня 1942 г. все флотские запасы горючего снизились до 60 тыс. т. Фактически надводный флот был обречен на бездействие.
- {185} *Oscar di Giamberardino. L'Arte della Guerra in Mare. Ministero Delia Marina, 1938, p. 97.*
- {186} См. *W. M. James. The British Navies in the Second World War*, p. 59.
- {187} См. *R. De Belot. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, New Jersey, 1951, p. 83.*
- {188} Иногда конвой при переходе из Гибралтара направлялся к берегам Испании, а с наступлением темноты спускался к африканскому берегу.
- {189} См. *W. M. James. The British Navies in the Second World War*, p. 64.
- {190} Итальянские линкоры типа «Кавур» имели по десять 320-мм орудий, английские типа «Куин Элизабет» — по восьми 381-мм орудий.
- {191} Характерно, что боевой порядок англичан несколько напоминал их боевой порядок в Ютландском сражении, а итальянцев (с их свободно маневрирующими отрядами крейсеров) — боевой порядок Того перед Цусимским сражением.
- {192} См. *W. M. James. The British Navies in the Second World War*, p. 64.
- {193} К концу боя на крейсере «Сидней» был полностью израсходован боезапас.
- {194} См. *Angelo Jachino. La teoria della «Fleet in being». «Rivista Marittima», 1959, №9, pp. 5–15.*
- {195} *R. De Belot. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, p. 81.*

- {196} *R. De Belot*. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, p. 81.
- {197} Из-за неисправности авианосец «Игл» в операции участия не принимал, но группа его самолетов, готовившаяся к операции, была переброшена на «Илластриес».
- {198} См. *Britains Conquest of the Mediterranean*. Prepared from official Records and First-Hand Reports.
- {199} См. *W. M. James*. The British Navies in the Second 'World War. p. 72.
- {200} *R. De Belot*. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, p. 93.
- {201} *Там же*, стр. 94.
- {202} После необходимого ремонта «Илластриес» через Суэцкий канал был отправлен на капитальный ремонт в США, где находился почти весь 1941 г.
- {203} См. *W. M. James*. The British Navies in the Second World War, p. 83.
- {204} См. «*Rivista Aeronautica*», 1951, № 7–9.
- {205} См. *Il Bombardamento navale di Genova 9 Febbraio*. «*Rivista Marittima*», 1952, № 8–9, pp. 329–334.
- {206} См. *Фридрих Руге*. Война на море 1939–1945, стр. 167.
- {207} *Брайон Тонстол*. Мировая война на море, стр. 355.
- {208} См. *A. Jachino*. Gli apprezzamenti della situazione in Mare. «*Rivista Marittima*», 1956, № 6, p. 510.
- {209} По другим данным, после 16 марта 1941 г. См. «*La Revue Nautique*», 1947, № 59.
- {210} После выхода сил в море ввиду обнаружения английского разведывательного самолета над итальянскими кораблями этот замысел был существенно изменен. Удар по б. Суда был отменен, и оба отряда должны были провести поиск к югу от о. Крит.
- {211} См. «*The Navy*», 1951, № 4, p. 90.
- {212} 1 См. *R. De Belot*. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, p. 103.
- {213} В 12 час. 30 мин. легкие крейсера англичан присоединились к своим главным силам.
- {214} См. «*The Navy*», 1951, № 4, pp. 90–91.
- {215} См. *E. Sokol Antony*. Seapower in the Mediterranean 1940 to 1943. «*Military Review*», 1956, № 5, p. 22.
- {216} См. *A. Jachino*. GH apprezzamenti della situazione in Mare. «*Rivista Marittima*», 1956, № 6, pp. 501–517.
- {217} См. *R. De Belot*. The Struggle for the Mediterranean 1943–1945, p. 107.
- {218} Подробно см. *La Decisione di Soccorrere il «Pola» la Notte get 28 Marzo 1941*. «*Rivista Marittima*», 1953, № 2.
- {219} «*La Revue Maritime*», 1954, № 95, pp. 289–290.
- {220} См. «*La Revue Maritime*», 1950, № 51, p. 886.
- {221} См. *P. K. Kemp*. H. M. Submarines. London, 1953, p. 216.
- {222} Подробно см. *И. С. Исаков и Л. М. Еремеев*. Транспортная деятельность подводных лодок. М., Воениздат, 1959.
- {223} См. *Б. Мюллер-Гиллебранд*. Сухопутная армия Германии 1933–1945 гг., т. II, стр. 112.
- {224} См. *Всемирная история*. Т. X. М., изд-во «Мысль», 1965, стр. 54.
- {225} См. «*Military Review*», 1955, November, № 8, S. 85–99.
- {226} *W. Churchill*. The Second World War, vol. 2, p. 473.
- {227} Только в ходе операции для обеспечения перевозок в Эгейском море итальянцы выделили отряд легких сил в составе 2 эсминцев, 4 торпедных катеров и 14 сторожевых катеров,
- {228} *W. Churchill*. The Second World War, vol. 3, p. 251.
- {229} *W. Churchill*. The Second World War, vol. 3, p. 262.
- {230} См. *R. De Belot*. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, p. 130,
- {231} См. *К. Туннельскирх*. История второй мировой войны, стр. 156.

- {232} См. *Les Lettres secrètes echangées par Hitler et Mussoline (1940–1943)*. Paris, 1946, pp. 126–128.
- {233} Поражение германского империализма во второй мировой войне. Статьи и документы. Под общей редакцией генерал-майора Н. Г. Павленко. М., Воениздат, 1960, стр. 200.
- {234} См. *Les Lettres secrètes echangées par Hitler et Mussoline (1940–1943)*, p. 126.
- {235} См. Великая Отечественная война Советского Союза 1941–1945 гг. Краткая история. М., Воениздат, 1965, стр. 33.
- {236} Дж. Батлер. Большая стратегия, сентябрь 1939 — июнь 1941, стр. 497.
- {237} Дж. Батлер. Большая стратегия, сентябрь 1939 — июнь 1941, стр. 497.
- {238} Там же, стр. 500.
- {239} См. Фридрих Руге. Война на море 1939–1945, стр. 231.
- {240} См. С. Э. Морисон. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.), стр. 109, 121.
- {241} Номера подводных лодок, атаковавших американские эсминцы «Кёрни» и «Рубен Джеймс», приведены по данным немецкого историка Ю. Ровера. См. «*Rivista Marittima*», 1961, № 5. У Морисона приводятся подводные лодки «U-432» и «U-558».
- {242} См. W. M. James. The British Navies in the Second World War, p. 114.
- {243} См. Л. М. Еремеев, А. П. Шергин. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне. М., Воениздат, 1962, стр. 74.
- {244} См. Фридрих Руге. Война на море 1939–1945, стр. 230.
- {245} См. Битва за Атлантику, стр. 26.
- {246} См. Д. Макинтайр. Истребитель подводных лодок. М., Воениздат, 1958, стр. 64.
- {247} См. Л. М. Еремеев, А. П. Шергин. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне, стр. 185.
- {248} Однако следует отметить, что введение в состав действующего флота подводных лодок резко отставало от темпов их строительства. Так, по данным Ю. Ровера, в декабре 1941 г. из 253 списочного состава лодок действующих было лишь 90, а в море находилось не более 30.
- {249} R. De Belot. The struggle for the Mediterranean 1939–1945, p. 138.
- {250} Brassey's Naval Annual, 1948, p. 243.
- {251} См. «*Sveriges Flotta*», 1953, № 11, pp. 186–188.
- {252} Подробно см. В. Боргезе. Десятая флотилия МАС. М., Изд-во иностранной литературы, 1957, стр. 141–175
- {253} Личный состав своих дивизий немцы перебросили на ливийский фронт почти целиком на транспортных самолетах Ю-52, которые перевозили за одну ночь до 1500 солдат и офицеров.
- {254} См. «*La Revue Maritime*», Mars, 1954, Ms 95, p. 292.
- {255} См. F. W. Lipscomb. The British Submarine. London, 1954.
- {256} См. P. K. Kemp. H. M. Submarines. London, 1953, p. 216.
- {257} См. «*La Revue Maritime*», 1954, № 95, p. 292.
- {258} См. «*U.S.N.I.P.*», 1943, № 485, p. 1020.
- {259} См. Прорыв германской эскадры через Ла-Манш. Перевод с английского, М., Воениздат, 1947, стр. 78.
- {260} H. J. Reinicke. The German side of the Channel dash. «*U.S.N.I.P.*», 1955, № 6, p. 637.
- {261} См. Brassey's Naval Annual, 1948, p. 257.
- {262} «Гнейзенау» не вошел в строй до конца войны; «Шарнхорст» ремонтировался почти год.
- {263} Цит. по «*Brassey's Naval Annual*», 1948, p. 261.
- {264} См. С. Э. Морисон. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.), стр. 172.
- {265} Чтобы судить о напряженности коммуникаций, достаточно сказать, что только через пролив Лонг-Айленд в Нью-Йорк и обратно проходило ежедневно более 50 судов.

- {266} См. *A. Smith*. Battle of the Caribbean. «U.S.N.I.P.». 1954, № 9/619, p. 976.
- {267} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.), стр. 174.
- {268} Там же, стр. 178.
- {269} Там же, стр. 189.
- {270} См. *A. Smith*. Battle of the Caribbean. «U.S.N.I.P.», 1954, № 9/619.» p. 976.
- {271} Битва за Атлантику, стр. 35.
- {272} *Jürgen Rohwer*. La Guerra dei Sommergibili ed il Suo follimento nel 1943. «Rivista Marittima», 1961, № 5, p. 57.
- {273} См. «Rivista Marittima», 1961, № 5, p. 59.
- {274} *A. Smith*. Battle of the Caribbean. «U.S.N.I.P.», 1954, № 9/619, p. 982.
- {275} См. *S. W. Roskill*. The War at Sea 1939–1945, vol. 1, p. 614.
- {276} См. *Фридрих Руге*. Война на море 1939–1945, стр. 257.
- {277} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.), стр. 330–331.
- {278} См. *В. И. Лан*. США в военные и послевоенные годы (1940–1960). М., изд-во «Наука», 1964, стр. 48.
- {279} Таблица составлена по данным: *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику; *Л. М. Еремеев*, *А. П. Шергин*. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне.
- {280} Несмотря на повреждения, крейсеру удалось дойти до Гибралтара.
- {281} См. *Л. М. Еремеев*, *А. П. Шергин*. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне, стр. 239.
- {282} См. *Р. К. Кетр*. Н. М. Submarines, pp. 216–217.
- {283} История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945. Т. 3. М., Воениздат, 1961, стр. 79.
- {284} См. *С. П. Соловьев*. Замыслы и планы. М., Воениздат, 1964, стр. 11.
- {285} См. *Brassey's Naval Annual*, 1948, pp. 306–307.
- {286} См. *C. Huan*. Der Vorstos der deutschen Kreuzer am 31. Dezember 1942. «Marine Rundschau», 1958, № 6, S. 285–300.
- {287} См. *Brassey's Naval Annual*, 1948, pp. 311–312; *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 384–386.
- {288} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.), стр. 49. Автор приводит цифры по отчету Деница «Программа и тактика строительства подводных лодок 1933–1938 гг.»; *Т. Роско*. Эскадренные миноносцы США во второй мировой войне. Перевод с английского, М., Воениздат, 1962, стр. 487.
- {289} См. Всемирная история. Т. X. М., изд-во «Мысль», 1965, стр. 224.
- {290} *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 373.
- {291} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.), стр. 286.
- {292} См. *Jürgen Rohwer*. La Guerra dei sommergibili ed il suo fallimento nel 1943. «Rivista Marittima», 1961, № 6, 7–8.
- {293} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.), стр. 15.
- {294} См. там же, стр. 304–305.
- {295} См. *S. W. Roskill*. The War at Sea 1939–1945, vol. II, p. 397.
- {296} См. *Brassey's Naval Annual*, 1948, p. 329.
- {297} См. *И. С. Исаков*, *Л. М. Еремеев*. Транспортная деятельность подводных лодок, стр. 54–59; *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 245.
- {298} См. *W. M. James*. The British Navies in the Second World War, p. 170.
- {299} Там же.
- {300} См. *Д. Ричардс*, *Х. Сондерс*. Военно-воздушные силы Великобритании во второй мировой войне (1939–1945), Перевод с английского. М., Воениздат, 1963, стр. 475–478.
- {301} См. *Т. Роско*. Эскадренные миноносцы США во второй мировой войне, стр. 381–393.
- {302} См. *W. M. James*. The British Navies in the Second World War, pp. 173–174.

- {303} Этот прибор, позволяющий выводить на поверхность отработанные газы дизелей, дает возможность лодке идти под дизелями в подводном положении.
- {304} См. *Brassey's Naval Annual*, 1948, p. 316.
- {305} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 150–152, 154–158.
- {306} *Там же*, стр. 363–367.
- {307} См. *Brassey's Naval Annual*, 1948, p. 334.
- {308} См. *W. M. James*. *The British Navies in the Second World War*, p. 183. *Л. М. Еремеев, А. П. Шергин*. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне, стр. 48, 76, 186.
- {309} См. *W. M. James*. *The British Navies in the Second World War*, p. 182.
- {310} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 416–418.
- {311} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.), стр. 252–253.
- {312} *Там же*, стр. 260.
- {313} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.), стр. 244.
- {314} См. *Всемирная история*, т. X, стр. 224–225.
- {315} Боевые действия Советского Военно-Морского Флота в Ледовитом океане в настоящем труде не рассматриваются.
- {316} См. Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-Министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Т. 1. М., Госполитиздат, 1957, стр. 109–111, 166–169, 171–173.
- {317} См. *B. Wilkinson*. «*Tirpitz*» Tale. «*U.S.N.I.P.*», 1954, № 4/80, pp. 375–383; *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 387–388.
- {318} См. *Brassey's Naval Annual*, 1948, p. 374.
- {319} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 388–398.
- {320} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику выиграна (май 1943 г. — май 1945 г.), стр. 219–224; *W. M. James*. *The British Navies in the Second World War*, pp. 186–188.
- {321} См. *К. Н. Peter*. The Sinking of the «*Scharnhorst*». «*U.S.N.I.P.*», 1956, № 1, pp. 48–53.
- {322} См. *Brassey's Naval Annual*, 1948, p. 379.
- {323} См. *К. Туннельскирх*. История второй мировой войны, стр. 482.
- {324} См. *E. Mac Innis*. *The War. Fourth Year*, London, 1944, p. 133,
- {325} См. *там же*.
- {326} *Там же*, с тр. 134.
- {327} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 373–374.
- {328} См. *Д. Ричардс, Х. Сондерс*. Военно-воздушные силы Великобритании во второй мировой войне (1939–1945). М., Воениздат, 1963, стр. 411–415.
- {329} См. *E. Mac Innis*. *The War. Fourth Year*, p. 135,
- {330} *Там же*, стр. 212.
- {331} См. *Дж. Фуллер*. Вторая мировая война 1939–1945 гг., стр. 295.
- {332} *Там же*, стр. 297.
- {333} См. *Russell Grenfell*. *Unconditional Hatred*. New-York, 1954, pp. 174–175.
- {334} *Там же*, стр. 174.
- {335} *Там же*, стр. 249.
- {336} Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны. Т. 2. М., Госполитиздат, 1947, стр. 284–285.
- {337} *S. Morison*. *Operations in Nortli African Waters*. Boston, 1950, p. 13.
- {338} См. История Великой Отечественной войны Советского Союза, т. 3, стр. 8.
- {339} *S. Morison*. *Operations in North African Waters*, p. 6.
- {340} См. *П. Баржо*. Флот в атомный век. М., Изд-во иностранной литературы, 1956, стр. 73.
- {341} См. *Brassey's Naval Annual*, 1948, p. 301.

- {342} *E. Mac Innis*. The War. Fourth Year, p. 13.
- {343} Цит. по *S. Morison*. Operations in North African Waters, p. 123.
- {344} *Jürgen Rohwer*. La Guerra dei sommergibili ed il suo fallimento nel 1943. «Rivista Marittima», 1961, № 6, p. 39.
- {345} См. «Rivista Marittima», 1961, № 6, p. 39.
- {346} *S. Morison*. Operations in North African Waters, p. 364.
- {347} См. Всемирная история, т. X, стр. 287.
- {348} См. *Г. А. Деборин*. Вторая мировая война. М., Воениздат, 1958, стр. 231–233.
- {349} См. *Д. Ричардс, Х. Сондерс*. Военно-воздушные силы Великобритании во второй мировой войне (1939–1945), стр. 403.
- {350} См. *E. Mac Innis*. The War. Fourth Year, p. 148.
- {351} См. Вторая мировая война 1939–1945 гг. Военно-исторический очерк, стр. 518–520.
- {352} См. *R. De Belot*. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, p. 199.
- {353} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 375–376.
- {354} См. *W. Churchill*. The Second World War, vol. IV, p. 692.
- {355} См. *В. И. Лан*. США в военные и послевоенные годы 1940–1960, стр. 60.
- {356} См. *Дж. Фуллер*. Вторая мировая война 1939–1945 гг., стр. 326.
- {357} См. *В. А. Секистов*. «Странная война» в Западной Европе и бассейне Средиземного моря (1939–1943 гг.) М., Воениздат, 1958, стр. 364.
- {358} Последняя ближняя закрытая блокада осуществлялась японо-английскими кораблями против немецких сил в базе Циндао в августе — ноябре 1914 г.
- {359} См. *R. De Belot*. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, pp. 203–204.
- {360} См. Великая Отечественная война Советского Союза 1941–1945. Краткая история. М., Воениздат, 1965, стр. 234.
- {361} См. *R. De Belot*. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, p. 203.
- {362} См. *S. Morison*. Operations in North African Waters, p. 277.
- {363} См. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945, т. 3, стр. 296.
- {364} *K. Hewitt*. Naval Aspect of the Sicilian Campaign. «U.S.N.I.P.», 1953, № 605, p. 719.
- {365} Там же.
- {366} См. *В. С. Стрельников, Н. М. Черепанов*. Война без риска. М., Воениздат, 1965, стр. 43; Всемирная история, т. X, стр. 269.
- {367} См. The Campaign in Sicily 1943. «Royal United Service Institution», May, 1956, p. 222.
- {368} См. *В. С. Стрельников, Н. М. Черепанов*. Война без риска, стр. 13.
- {369} *W. M. James*. The British Navies in the Second World War, p. 179.
- {370} См. Brassey's Naval Annual, 1948, p. 328.
- {371} У англичан и американцев штабные корабли были переоборудованы из транспортов.
- {372} См. *K. Hewitt*. Naval Aspects of the Sicilian Campaign. «U.S.N.I.P.», 1953, № 605, p. 709.
- {373} См. *В. С. Стрельников, Н. М. Черепанов*. Война без риска, стр. 50.
- {374} См. *В. С. Стрельников, Н. М. Черепанов*. Война без риска, стр. 61–62.
- {375} См. *Д. Ричардс, Х. Сондерс*. Военно-воздушные силы Великобритании во второй мировой войне (1939–1945), стр. 421.
- {376} См. *Д. Гейвин*. Воздушно-десантная война. Перевод с английского. М., Воениздат, 1957, стр. 27.
- {377} См. *Д. Ричардс, Х. Сондерс*. Военно воздушные силы Великобритании во второй мировой войне (1939–1945), стр. 422.
- {378} *F. Miller*. History of World War II. Philadelphia, 1948, p. 676.
- {379} См. *R. De Belot*. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, p. 210.
- {380} *К. Типпельскирх*. История второй мировой войны, стр. 302.

- {381} См. *Д. Ричардс, Х. Сондерс*. Военно-воздушные силы Великобритании во второй мировой войне, стр. 444.
- {382} См. *Ч. Нимиц, Э. Поттер*. Война на море 1939–1945. Перевод с английского. М., Воениздат, 1965, стр. 199–203.
- {383} См. *Д. Гейвин*. Воздушно-десантная война, стр. 38–35.
- {384} См. *Теодор Роско*. Эскадренные миноносцы США во второй мировой войне, стр. 441.
- {385} См. *Ulrich Echreier*. Sänkningen av slagskeppet «Roma». «Sveriges Flotta», № 12, 1950, S. 250–254.
- {386} См. *R. De Belot*. The struggle for the Mediterranean 1939–1945, pp. 226–228.
- {387} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, «стр. 222–224.
- {388} См. *Л. М. Еремеев, А. П. Шергин*. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне, стр. 76, 194, 308, 310.
- {389} *Дж. Ф. С. Фуллер*. Вторая мировая война 1939–1945 гг., стр. 343.
- {390} *S. Westphal*. Heer in Fesseln, S. 235.
- {391} *W. Churchill*. The Second World War, vol. IV, p. 730.
- {392} См. *В. М. Кулиш*. Второй фронт. М., Воениздат, 1960, стр. 21–35.
- {393} См. Мировая война 1939–1945 гг. Сборник статей, стр. 371.
- {394} Против буржуазных фальсификаторов истории второй мировой войны. Коллектив авторов под общей редакцией А. А. Строкова. Изд. Военно-политической академии имени В. И. Ленина. М., 1962, стр. 138; см. *Г. А. Деборин*. Вторая мировая война, стр. 285–287.
- {395} Command Decisions. New York, 1959, p. 301.
- {396} *С. Э. Морисон*. Вторжение во Францию и Германию 1944–1945. М., Воениздат, 1963, стр. 44.
- {397} *K. Ricker*. Ein Mann verliert einen Weltkrieges. 11,
- {398} *W. Churchill*. The Second World War, vol. V, p. 543.
- {399} *Ф. С. Погью*. Верховное командование. М., Воениздат, 1959, стр. 179.
- {400} См. *В. М. Кулиш*. Второй фронт, стр. 104–107.
- {401} См. *Д. Гейвин*. Воздушно-десантная война, стр. 48.
- {402} *Дж. Эрман*. Большая стратегия, август 1943 — сентябрь 1944 г. Перевод с английского. М., Изд-во иностранной литературы, 1958, стр. 65.
- {403} «Popular Mechanics Magazine», august, 1944, pp. 1–7.
- {404} См. *D. Eisenhower*. Crusade in Europe. Doubleday, 1948, p. 53.
- {405} См. *W. M. James*. The British Navies in the Second World War, p. 191.
- {406} См. *С. Э. Морисон*. Вторжение во Францию и Германию 1944–1945, стр. 48–50, 188–190.
- {407} Металлическое сооружение водоизмещением 1000 т, состоявшее из понтона (длина 61 м, ширина 18,3 м) с помещением для экипажа, сходен и четырех свай.
- {408} См. *D. Eisenhower*. Crusade in Europe, p. 53.
- {409} См. *К. Эдвардс*. Операция «Нептун». Перевод с английского ЦВМБ, 1946, стр. 70.
- {410} См. *Д. Ричардс, Х. Сондерс*. Военно-воздушные силы Великобритании во второй мировой войне, стр. 505.
- {411} См. *Vaughn de Saint Marceaux*. Les forces aeriennes dans les operations du débarquement de force vive. «La Revue Maritime». 1956, № 126, p. 1250–1263.
- {412} См. *Дж. Фуллер*. Вторая мировая война 1939–1945 гг., стр. 387.
- {413} См. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг., т. 4, стр. 524.
- {414} The War's Greatest Hoax. «The United Service Review», 1946, № 4272.
- {415} *Дж. Фуллер*. Вторая мировая война 1939–1945, стр. 383.
- {416} *F. Ruge*. With Rommel before Normandy. «U.S.N.I.P.», 1954. № 6/616, p. 613.
- {417} См. *В. М. Кулиш*. Второй фронт, стр. 96.
- {418} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 406.

- {419} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику выиграна, стр. 284.
- {420} См. *В. М. Кулиш*. Второй фронт, стр. 96.
- {421} *F. Halder*. «Hitler als Feldherr. München, 1949, S. 58. Цит. по Предисловию к русскому изданию книги *Ф. С. Погью*. Верховное командование. М., Воениздат, 1959, стр. 9.
- {422} *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во вторую мировую войну, стр. 409.
- {423} См. *С. Э. Морисон*. Вторжение во Францию и Германию 1944–1945, стр. 110–113.
- {424} См. *К. Эдвардс*. Операция «Нептун», стр. 254.
- {425} См. Вторая мировая война 1939–1945 гг. Военно-исторический очерк, стр. 648.
- {426} См. *К. Эдвардс*. Операция «Нептун», стр. 251.
- {427} *G. E. Creasy*. The Navies Part in the Victory in Europe. «R.U.S.I.», 1946, № 561.
- {428} См. *К. Эдвардс*. Операция «Нептун», стр. 315.
- {429} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику выиграна, стр. 284–285.
- {430} *Там же*, стр. 285–286.
- {431} См. *К. Эдвардс*. Операция «Нептун», стр. 341; *С. Э. Морисон*. Вторжение во Францию и Германию 1944–1945, стр. 179.
- {432} *К. Эдвардс*. Операция «Нептун», стр. 340.
- {433} См. *К. Эдвардс*. Операция «Нептун», стр. 399.
- {434} См. *C. S. Alden*. The United States Navy. New-York, 1945, p. 189.
- {435} См. *E. Delage*. Six ans de la Guerre Navale 1939–1945. Paris, 1950, p. 178.
- {436} 1 См. *E. Delage*. Six ans de la Guerre Navale 1939–1945, p. 179.
- {437} См. *К. Беккер*. Немецкие морские диверсанты во второй мировой войне. М., Изд-во иностранной литературы, 1958, стр. 65–79.
- {438} *Там же*, стр. 80–97.
- {439} См. *К. Эдвардс*. Операция «Нептун», стр. 416.
- {440} См. *К. Эдвардс*. Операция «Нептун», стр. 490.
- {441} См. *К. Эдвардс*. Операция «Нептун», стр. 234.
- {442} *E. S. Watkins*. Secret Phase of the Flying Bomb. «Coast Artillery Journal». London, Sept. — Okt., 1947, p. 43–46; См. также Всемирная история, т. X, стр. 359.
- {443} Bombes volantes et fussées (V-1 et V-2). «Forces Aériennes francaises», 1955, № 105, p. 1097–1115.
- {444} *H. Melvin*. Chaotic Command. Army 1956, № 9, p. 23.
- {445} *Jurgen Rohwer*. La guerra del Sommergibili ed il suo fallimento nel 1943. «Rivista Marittima», 1961, № 7–8, pp. 19–48.
- {446} См. Brassey's Naval Annual, 1948, p. 392.
- {447} *Там же*, стр. 414.
- {448} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику выиграна, стр. 55–67.
- {449} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне. Перевод с немецкого. М., Воениздат, 1964, стр. 415.
- {450} См. *Л. М. Еремеев, А. П. Шергин*. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне, стр. 144–154.
- {451} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику выиграна, стр. 228.
- {452} См. Brassey's Naval Annual. 1948, p. 421.
- {453} См. Brassey's Naval Annual, 1948, p. 463.
- {454} См. *W. M. James*. The British Navies in the Second World War, p. 199.
- {455} *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику выиграна, стр. 268–269.
- {456} См. *J. B. Wilkinson*. «Tirpitz» Tale. «U.S.N.I.P.», 1954, vol. 80, № 4, p. 375–383.
- {457} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 399–400.
- {458} Краткие сведения о действиях германских лодок в Индийском океане здесь приводятся потому, что эти лодки были посланы туда из европейских баз в интересах борьбы за Атлантику.
- {459} *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику выиграна, стр. 266–267.

- {460} См. *Mak Innis*. The War. Fifth Year, p. 131.
- {461} *К. Туннельскирх*. История второй мировой войны, стр. 484.
- {462} См. Вторая мировая война 1939–1945 гг. Военно-исторический очерк, стр. 663, 664.
- {463} См. *F. J. Lowry*. The Naval Side of the Anzio Invasion. «U.S.N.I.P.», 1954, № 1/611, pp. 23–31.
- {464} См. *R. De Belot*. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, p. 247.
- {465} См. *К. Туннельскирх*. История второй мировой войны, стр. 348.
- {466} Судьба остальных итальянских кораблей была следующей. На 2 авианосцах, которые переоборудовались из лайнеров, работы были прекращены, так же как и на линейном корабле «Империо», строившемся в Триесте. В конце 1943 г. немцы затопили крейсера «Бари», «Больцано», «Кайо Марио», «Корнелио Силла», «Джулио Джерманико», «Гориция», «Оттавиано Аугусто» и «Таранто», 22 эсминца, 39 миноносцев, 30 корветов, около 50 подводных лодок, минные заградители, тральщики, торпедные катера, вспомогательные суда — всего 413 кораблей. В описываемое время эти корабли не были достроены, находились в ремонте или были затоплены и позднее подняты.
- {467} См. *К. Беккер*. Немецкие морские диверсанты во второй мировой войне, стр. 51–64.
- {468} См. *R. De Belot*. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, p. 247.
- {469} См. *F. J. Lowry*. The Naval Side of the Anzio Invasion. «U.S.N.I.P.», 1954, № 1/611, pp. 23–31.
- {470} *Ч. Нимиц, Э. Поттер*. Война на море 1939–1945, стр. 207.
- {471} См. *F. J. Lowry*. The Naval Side of the Anzio Invasion. «U.S.N.I.P.», 1954, № 1/611, p. 28.
- {472} См. *В. С. Стрельников, Н. М. Черепанов*. Война без риска, стр. 165.
- {473} См. *К. Туннельскирх*. История второй мировой войны, стр. 349.
- {474} См. *К. Беккер*. Немецкие морские диверсанты во второй мировой войне, стр. 60–63.
- {475} См. Мировая война 1939–1945 гг., стр. 114–115.
- {476} См. *С. Э. Морисон*. Вторжение во Францию и Германию 1944–1945. М., Воениздат, 1963, стр. 235–246.
- {477} См. *R. De Belot*. The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, p. 256.
- {478} См. *K. Hewitt*. Planning Operation Anvil-Dragoon. «U.S.M.I.P.», 1954, № 7/617, pp. 731–745.
- {479} См. *С. Э. Морисон*. Вторжение во Францию и Германию 1944–1945, стр. 257.
- {480} См. *К. Туннельскирх*. История второй мировой войны, стр. 424.
- {481} См. *K. Hewitt*. Executing Operation Anvil-Dragoon. «U.S.N.I.P.», 1954, № 8/618.
- {482} См. *K. Hewitt*. Executing Operation Anvil-Dragoon. «U.S.N.I.P.», 1954, № 8/618, p. 901.
- {483} *Ч. Нимиц, Э. Поттер*. Война на море 1939–1945, стр. 236.
- {484} См. *K. Hewitt*. Executing Operation Anvil-Dragoon. «U.S.N.I.P.», 1954, № 8/618, p. 909.
- {485} См. *R. De Belot*, The Struggle for the Mediterranean 1939–1945, pp. 259–260.
- {486} См. *Дж. Фуллер*. Вторая мировая война 1939–1945 гг., стр. 426.
- {487} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику выиграна, стр. 229.
- {488} Там же.
- {489} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику выиграна, стр. 322–323.
- {490} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику выиграна, стр. 231–235.
- {491} См. *К. Дениц*. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 381.
- {492} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику выиграна, стр. 238.
- {493} См. *С. Э. Морисон*. Битва за Атлантику выиграна, стр. 239–243.
- {494} См. Вторая мировая война 1939–1945 гг. Военно-исторический очерк, стр. 671.
- {495} См. *В. М. Кулиш*. Второй фронт, стр. 316.
- {496} См. Вторая мировая война 1939–1945 гг. Военно-исторический очерк, стр. 660–663.
- {497} Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., т. 1, стр. 338.

- {498} См. *W. M. James. The British Navies in the Second World War*, p. 202.
- {499} См. *Brassey's Naval Annual*, 1948, p. 429–430.
- {500} См. *Brassey's Naval Annual*, 1948, p. 432.
- {501} *Там же*, стр. 481.
- {502} *Там же*, стр. 434.
- {503} *Там же*, стр. 447.
- {504} См. *К. Дениц. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне*, стр. 436.
- {505} См. *Brassey's Naval Annual*, 1948, p. 433,
- {506} *Там же*, стр. 432.
- {507} См. *С. Э. Морисон. Битва за Атлантику выиграна*, стр. 298.
- {508} См. *Brassey's Naval Annual*, 1948, p. 425.
- {509} *Там же*, стр. 443.
- {510} См. *С. Э. Морисон. Битва за Атлантику выиграна*, стр. 298–299.
- {511} *Там же*, с тр. 303–312.
- {512} См. *W. M. James. The British Navies in the Second World War*, p. 226.
- {513} См. *Ч. Нимиц, Э. Поттер. Война на море 1941–1945*, стр. 142.
- {514} См. *Л. М. Еремеев, А. П. Шергин. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне*, стр. 66–71.
- {515} См. *W. D. Puleston. The Influence of Sea Power in World War II*. London, 1947, p. 167; *Л. М. Еремеев, А. П. Шергин. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне*, стр. 66–69, 193–195; *Теодор Роско. Эскадренные миноносцы США во второй мировой войне*. М., Воениздат, 1962, стр. 499–500.
- {516} На всех театрах германские подводные лодки потопили 14,7 млн. брт, а итальянские лодки — 932 тыс. брт (см. *Л. М. Еремеев, А. П. Шергин. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне*, стр. 69–70).
- {517} См. *Великая Отечественная война Советского Союза 1941–1945 гг. Краткая история*, стр. 551–552.
- {518} Особенности морских боев второй мировой войны наиболее отчетливо выявились на Тихоокеанском театре. На западных морских театрах высказанные положения до известной степени подтверждаются опытом операции англичан по уничтожению «Бисмарка» и «Принца Ойгена» и боя в районе о. Крит в марте 1941 г. (OCR: ссылки на это примечание не было и она проставлена по смыслу.)
- {519} См. *Итоги второй мировой войны*. М., Изд-во иностранной литературы, 1957, стр. 335–355.
- {520} См. *Вторая мировая война 1939–1945 гг. Военно-исторический очерк*, стр. 879.
- {521} См. *Л. М. Еремеев, К. П. Шергин. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне*, стр. 69.
- {522} *Там же*, стр. 422.
- {523} См. *К. Дениц. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне*, стр. 453.
- {524} Для быстрого создания большого перевеса в силах в районе высадки англичане и американцы стремились к проведению высадок первых эшелонов в высоких темпах, в нескольких волнах с интервалами между ними от 1 до 5 минут. Наиболее характерная ширина фронта высадки была для армии 25–40 км, корпуса 8–20 км, дивизии 2–10 км. полка 1–5 км.
- {525} Бывший главнокомандующий флотом США адмирал Кинг отмечал, что из 50 наиболее крупных морских десантных операций (42 на Тихом океане, 6 в Средиземном море и 2 в Атлантическом океане), в которых участвовали вооруженные силы США, 43 прошли при отсутствии сопротивления противника, 3 — при слабом сопротивлении и только в 4 операциях было встречено сильное сопротивление.
- {526} На Тихом океане были операции со значительно большей продолжительностью.
- {527} См. *W. M. James. The British Navies in the Second World War*, p. 224.
- {528} *В. И. Ленин. Полное собрание сочинений*, т. 49, стр. 329.

- {529} *Там же*, т. 44, стр. 205.
- {530} История военно-воздушных сил Советской Армии. М., Воениздат, 1954 г., стр. 449.
- {531} История военно-воздушных сил Советской Армии. М., Воениздат, 1954, стр. 442–443.
- {532} По данным журнала «Sveriges Flotta», 1950, № 1–12, S. 128–129 и *К. Дениц*.
Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 438.
- {533} По данным журнала «Sveriges Flotta», 1950, № 1–12, S. 128–129.
- {534} По данным *R. Beker*. Ships of the Invasion Fleet. «Transactions of the Institution of the Naval Architects», 1947, vol. 89, p. 50–67; подробнее см. Иностранные военные флоты 1946–47 гг. Издание третье. М., Воениздат, 1947.
- {535} См. *Л. М. Еремеев, А. П. Шергин*. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне. М., Воениздат, 1962, стр. 71, 184–187.

Список иллюстраций

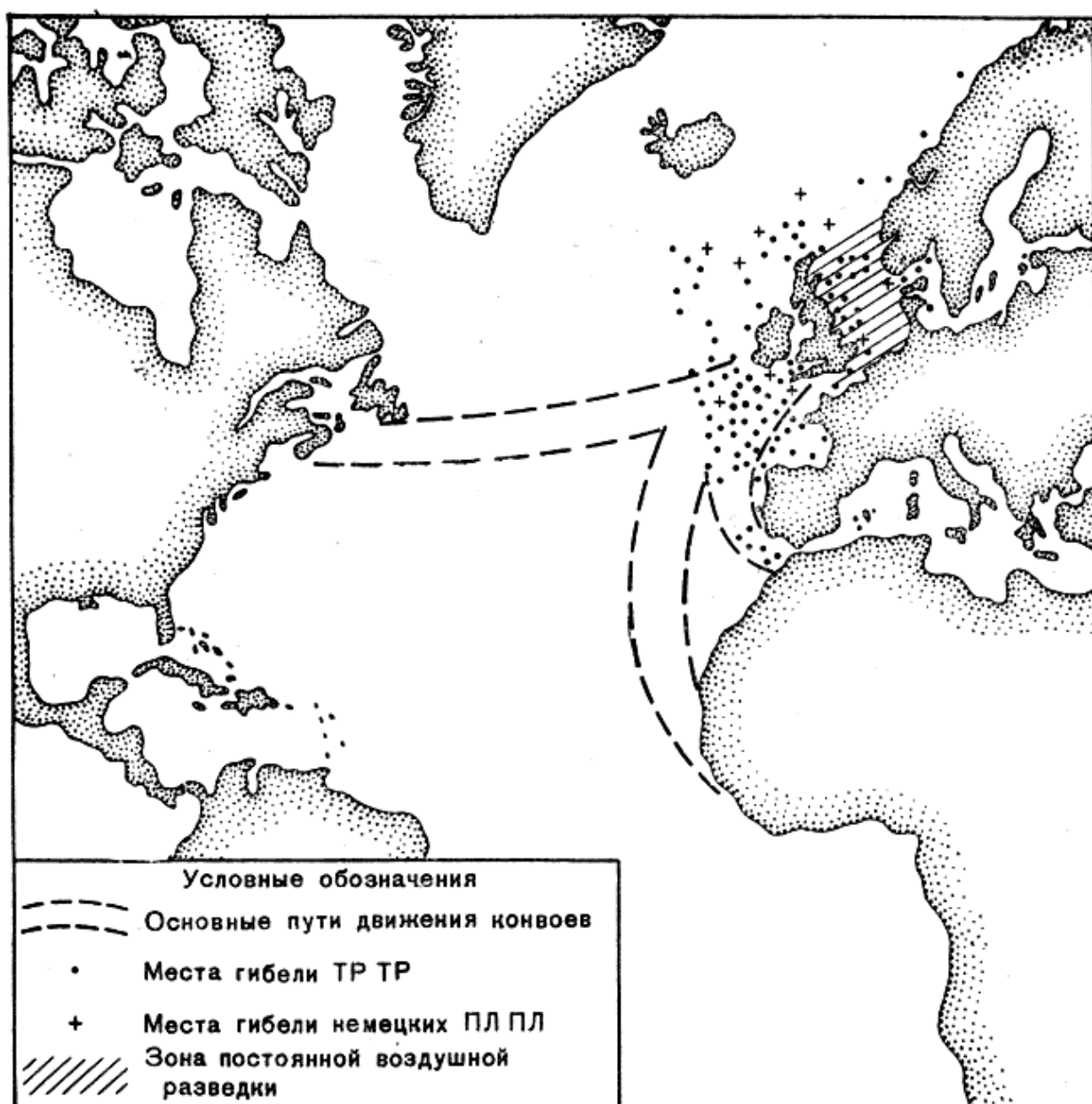


Схема 1. Действия подводных лодок в Атлантике (сентябрь 1939 г.— май 1940 г.)

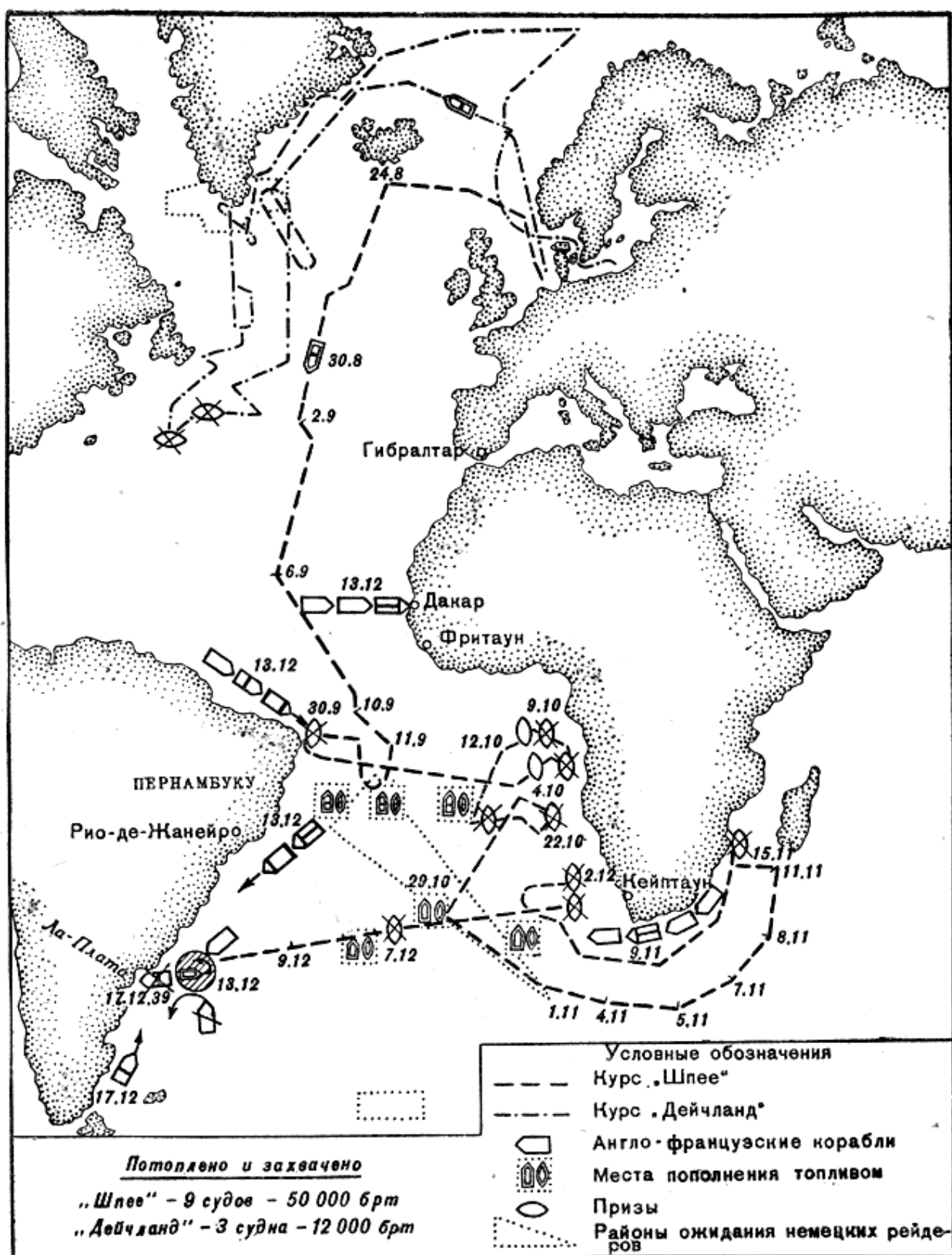


Схема 2. Действия германских рейдеров «Дейчланд» и «Адмирал граф Шпее» (сентябрь — декабрь 1939 г.)

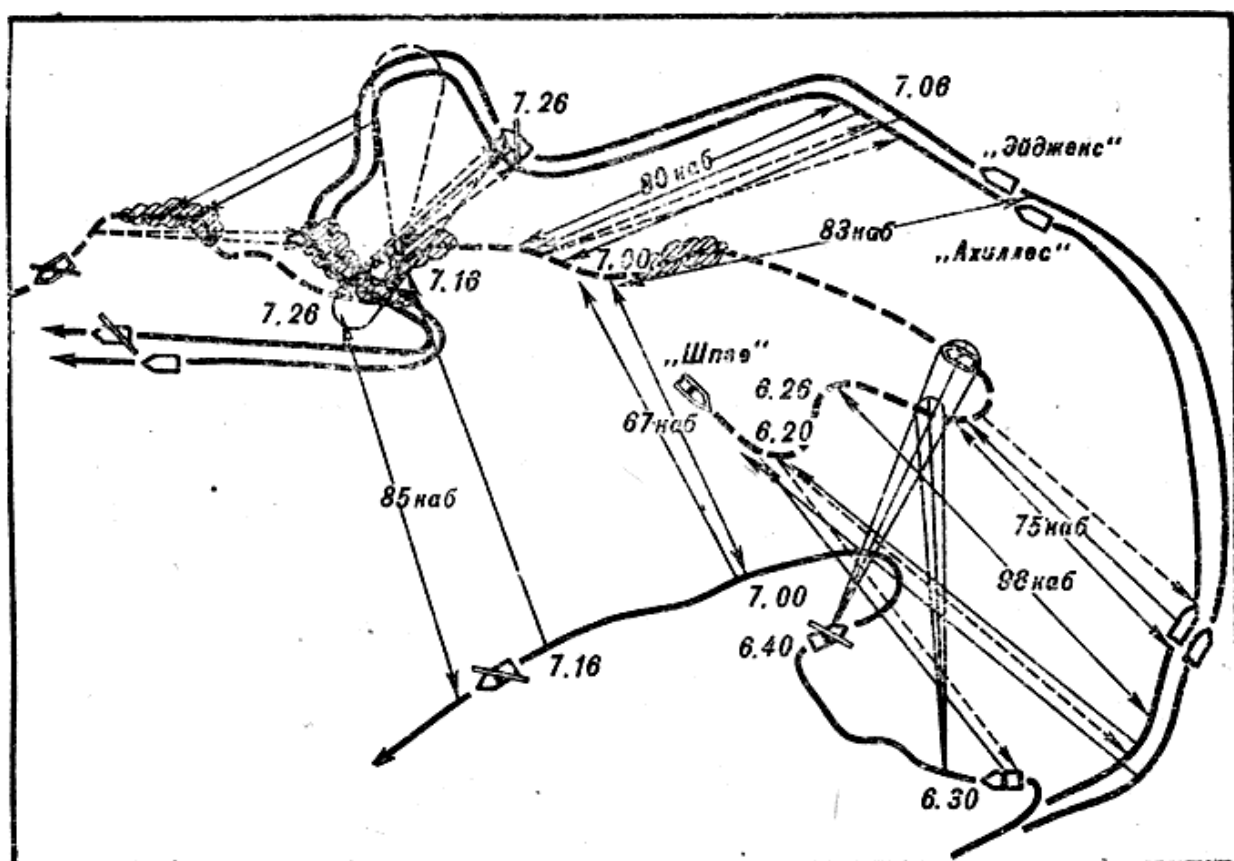


Схема 3. Бой английских крейсеров с германским крейсером «Адмирал граф Шпее» в районе зал. Рио-де-Ла-Плата 13 декабря 1939 г.

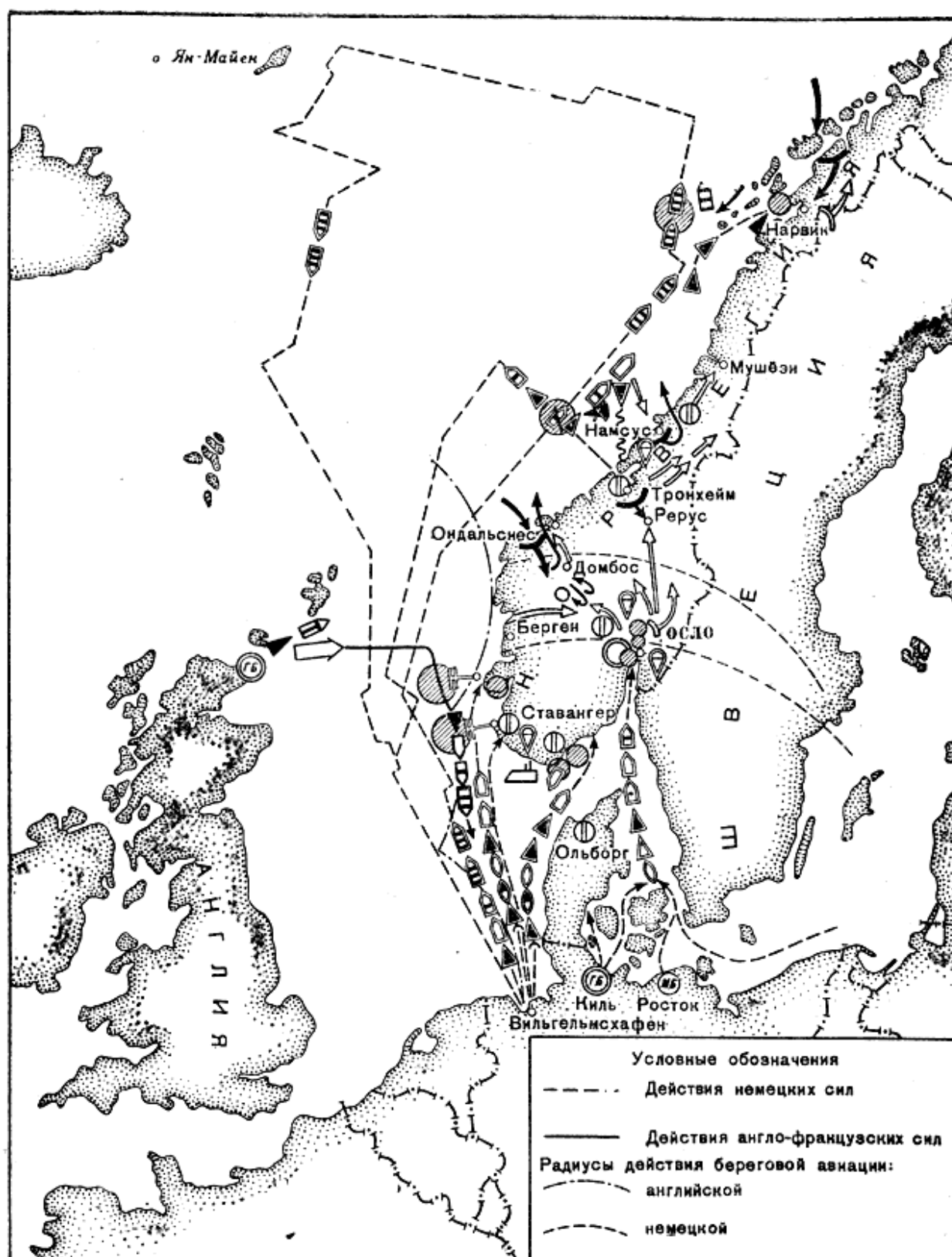


Схема 4. Норвежская десантная операция (апрель 1940 г.)

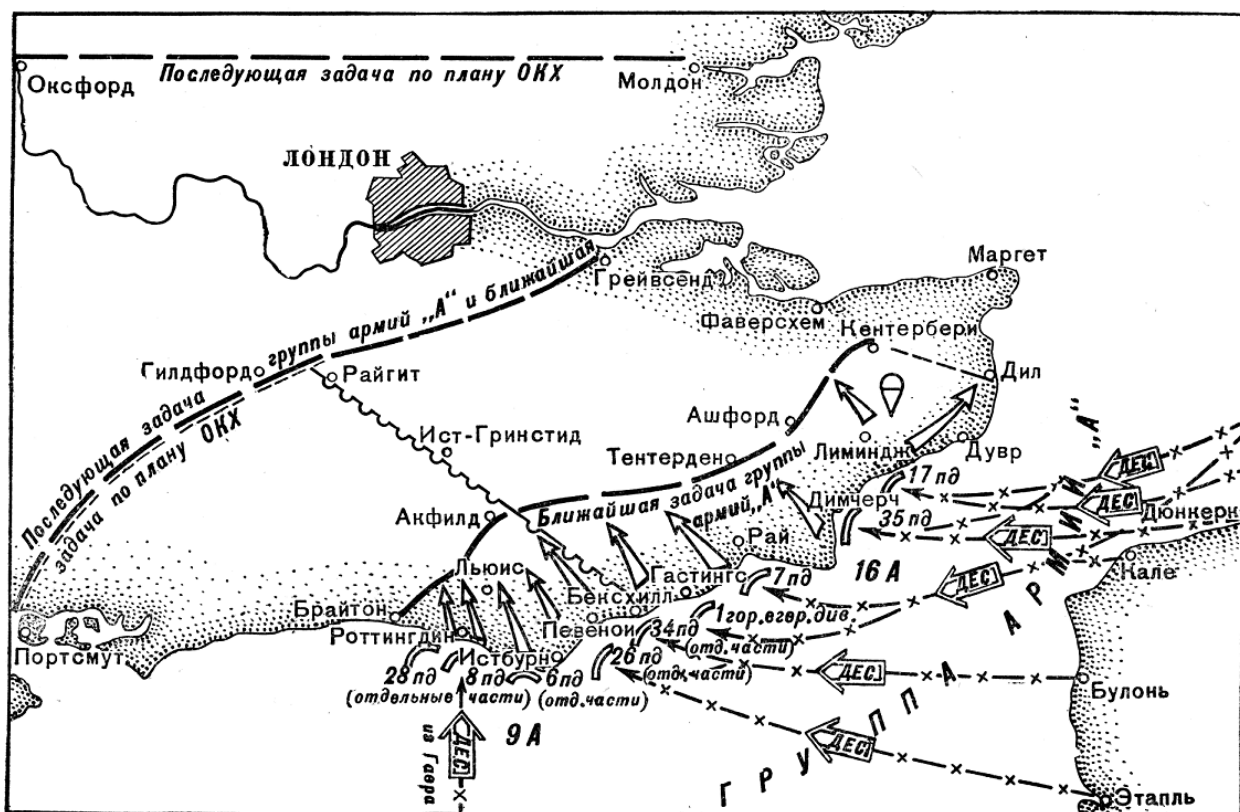


Схема 5. План операции «Морской лев» (июль — сентябрь 1940 г.)

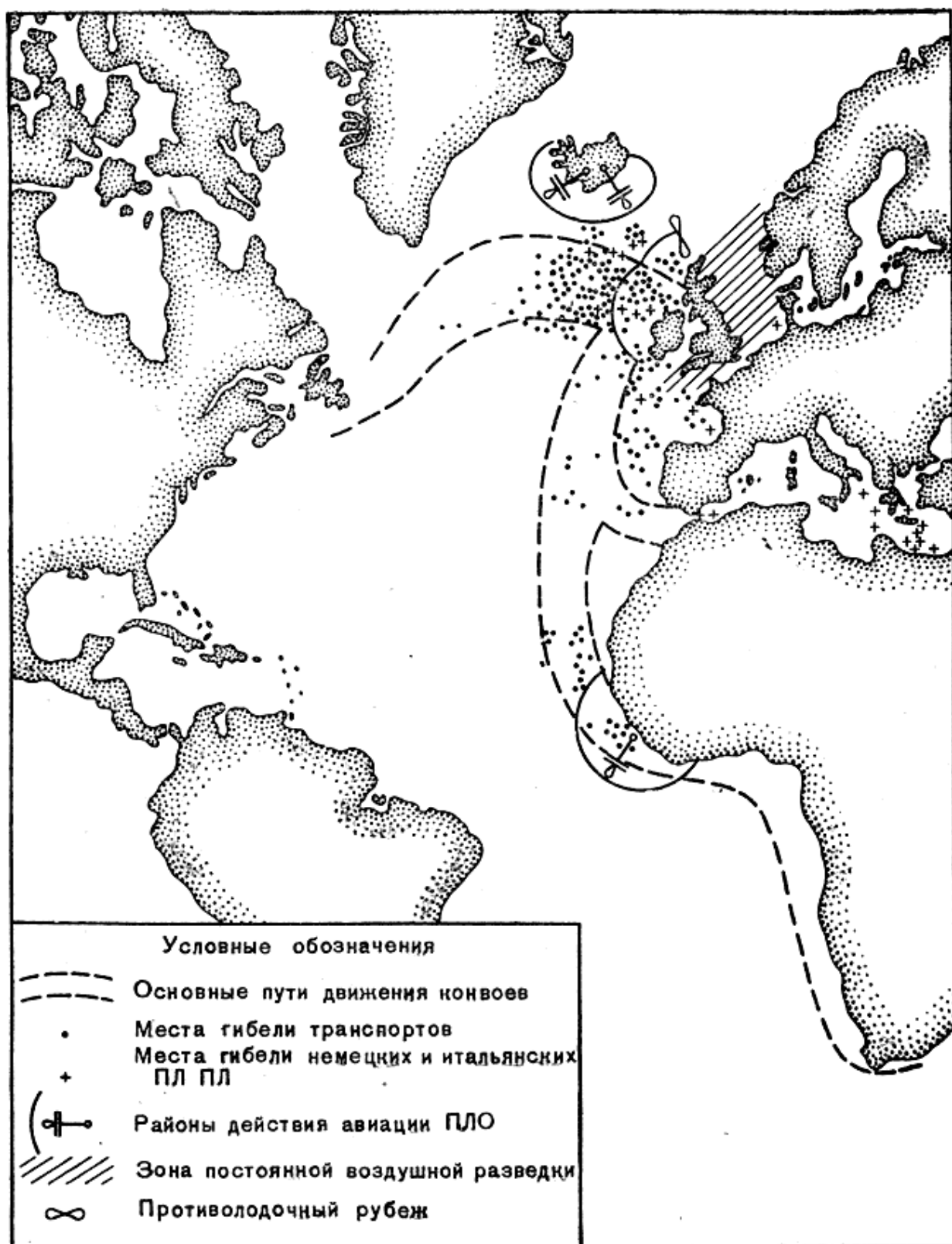


Схема 6. Действия подводных лодок в Атлантике (июль 1940 г.— июнь 1941 г.)

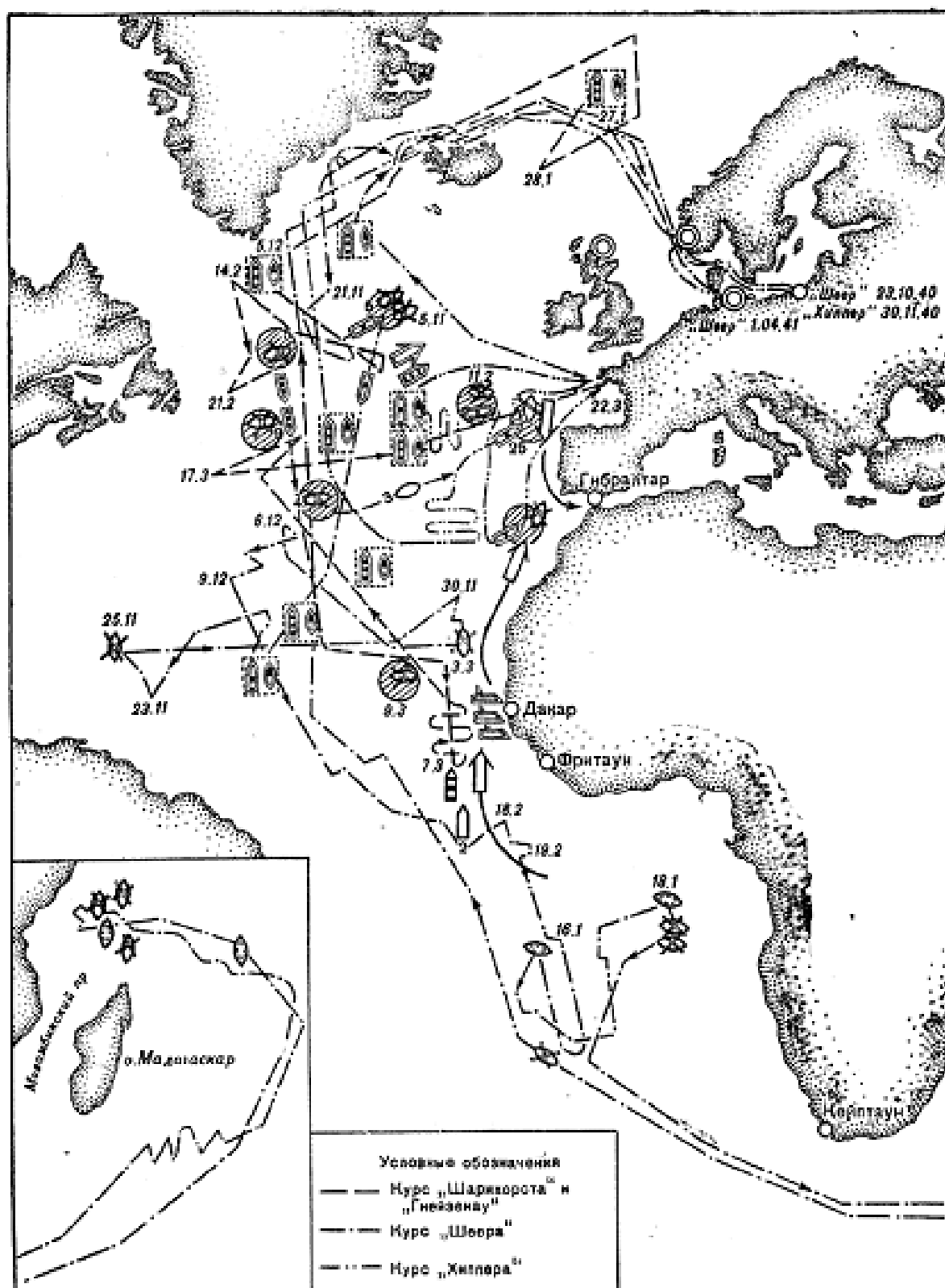


Схема 7. Действия германских рейдеров и борьба с ними (ноябрь 1940 г.— март 1941 г.)

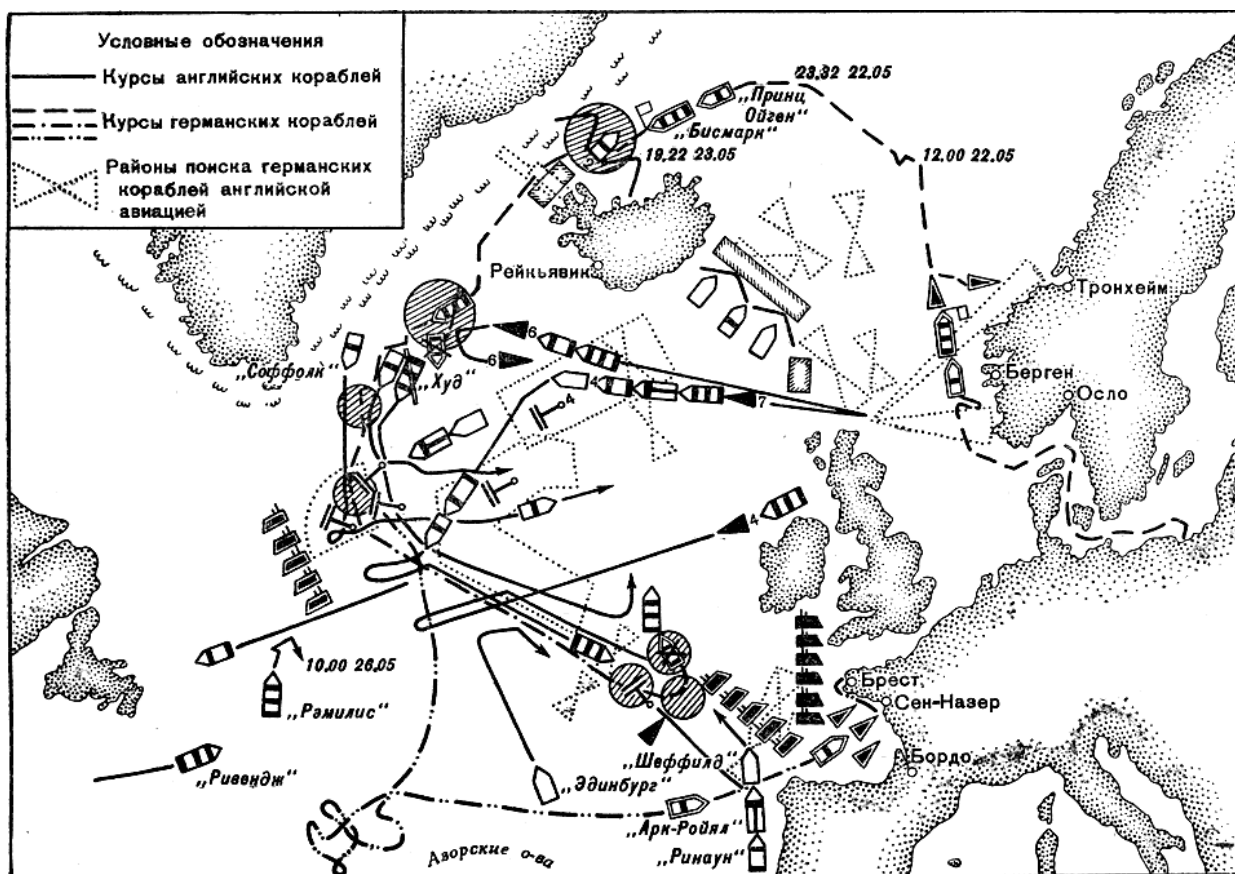


Схема 8. Операция английского флота по уничтожению линкора «Бисмарк» и крейсера «Принц Ойген» (май 1941 г.)

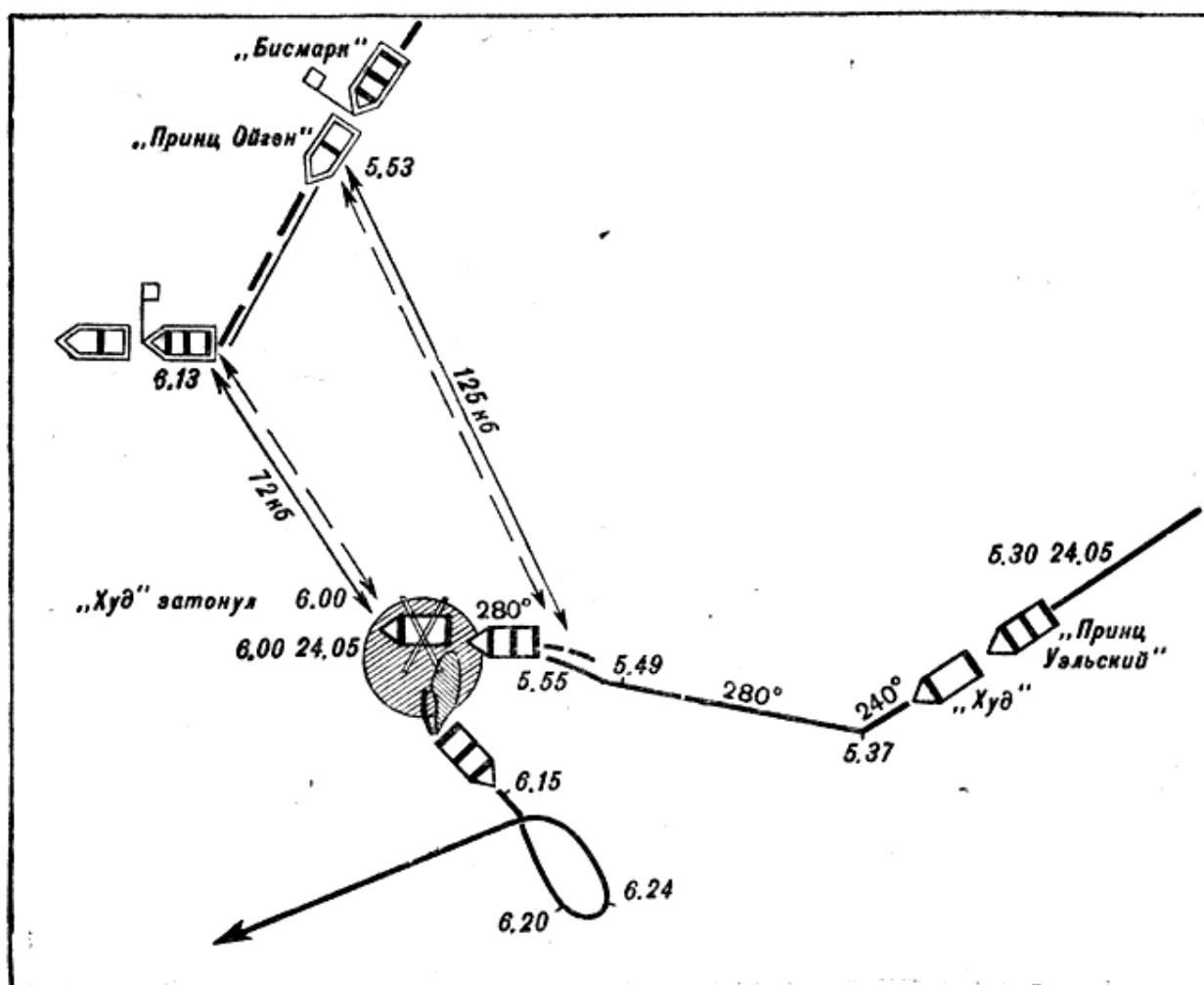


Схема 9. Бой в Датском проливе 24 мая 1941 г.

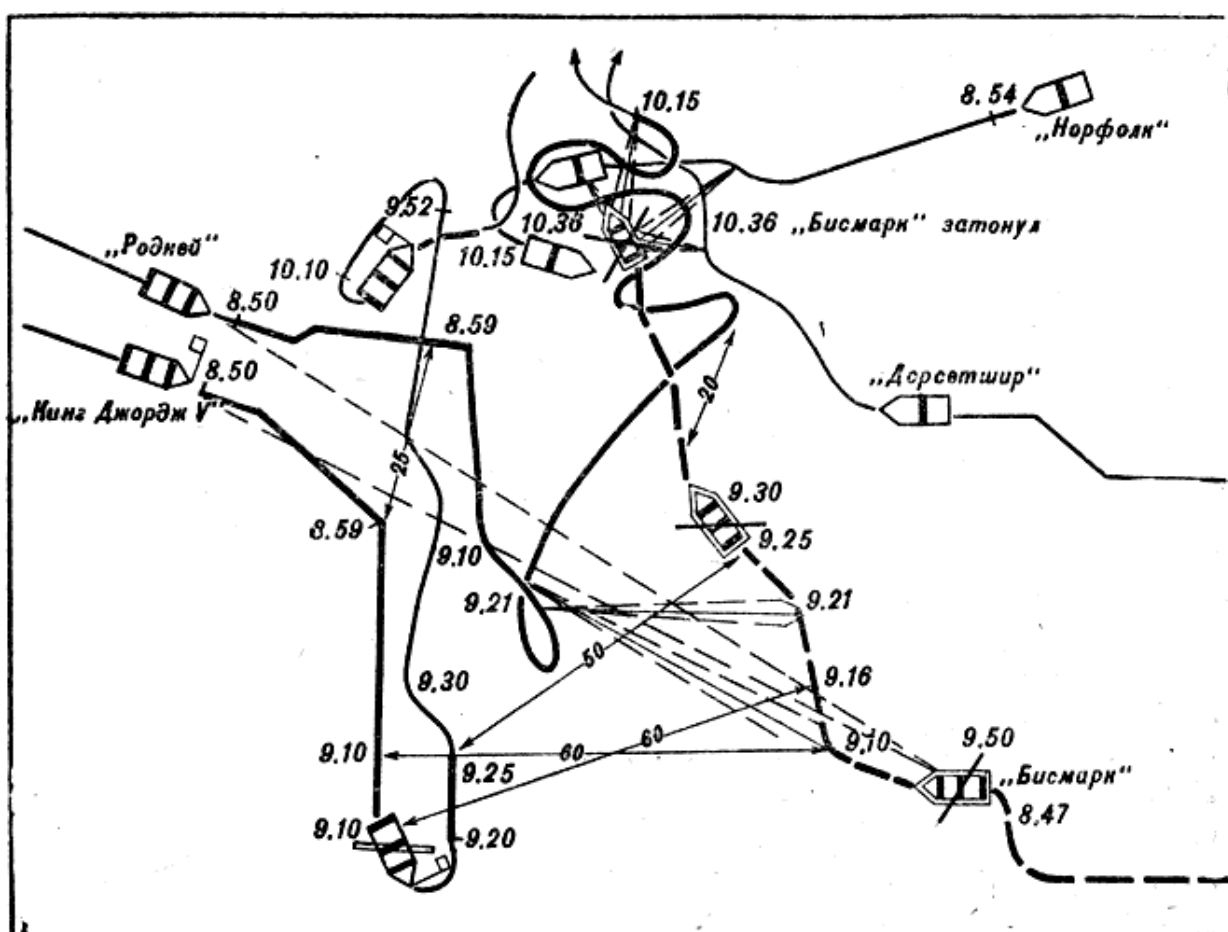


Схема 10. Потопление линкора «Бисмарк» 27 мая 1941 г.

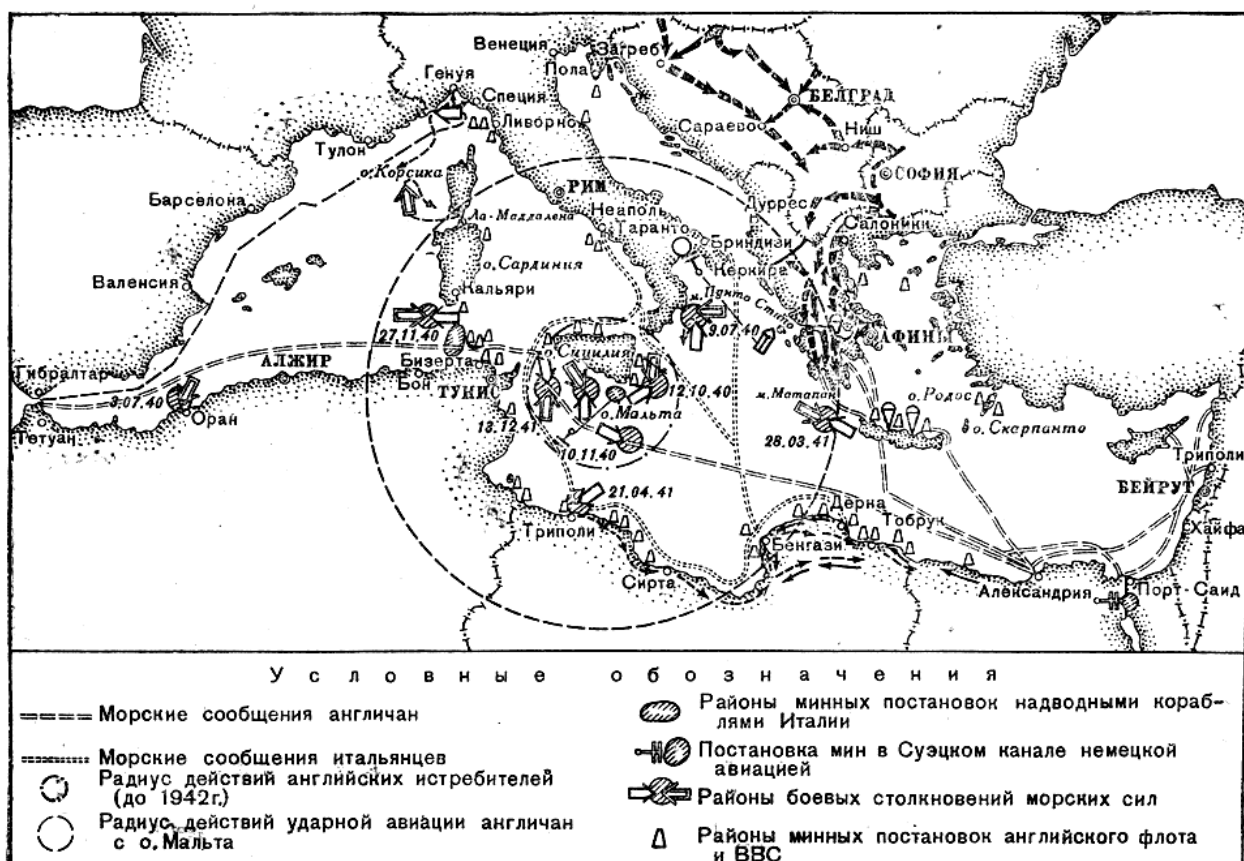


Схема 11. Военные действия на Средиземном море. 1940—1941 гг.

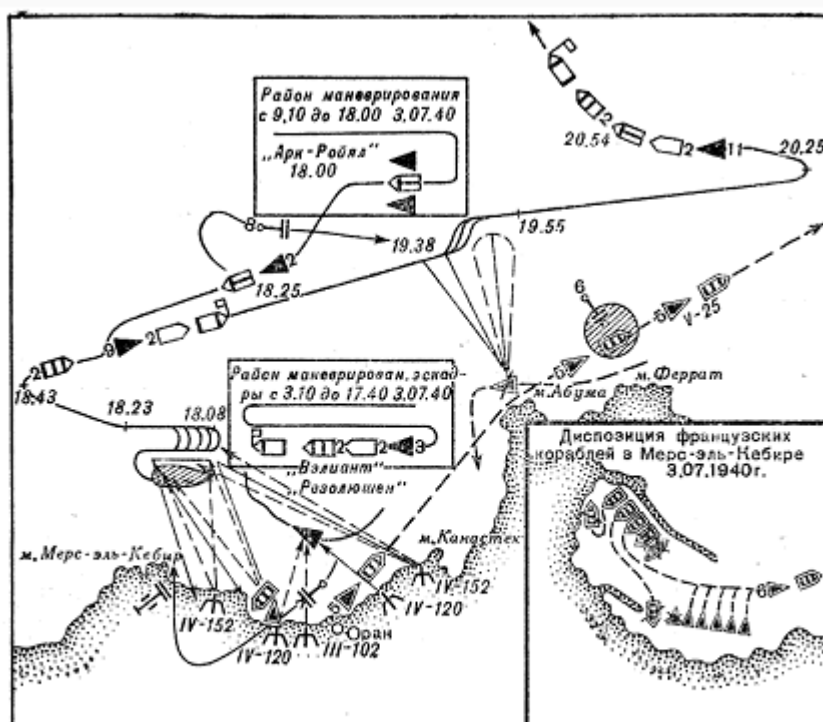


Схема 12. Нападение английских морских сил на французские корабли в Мерс-эль-Кебире 3 июля 1940 г.

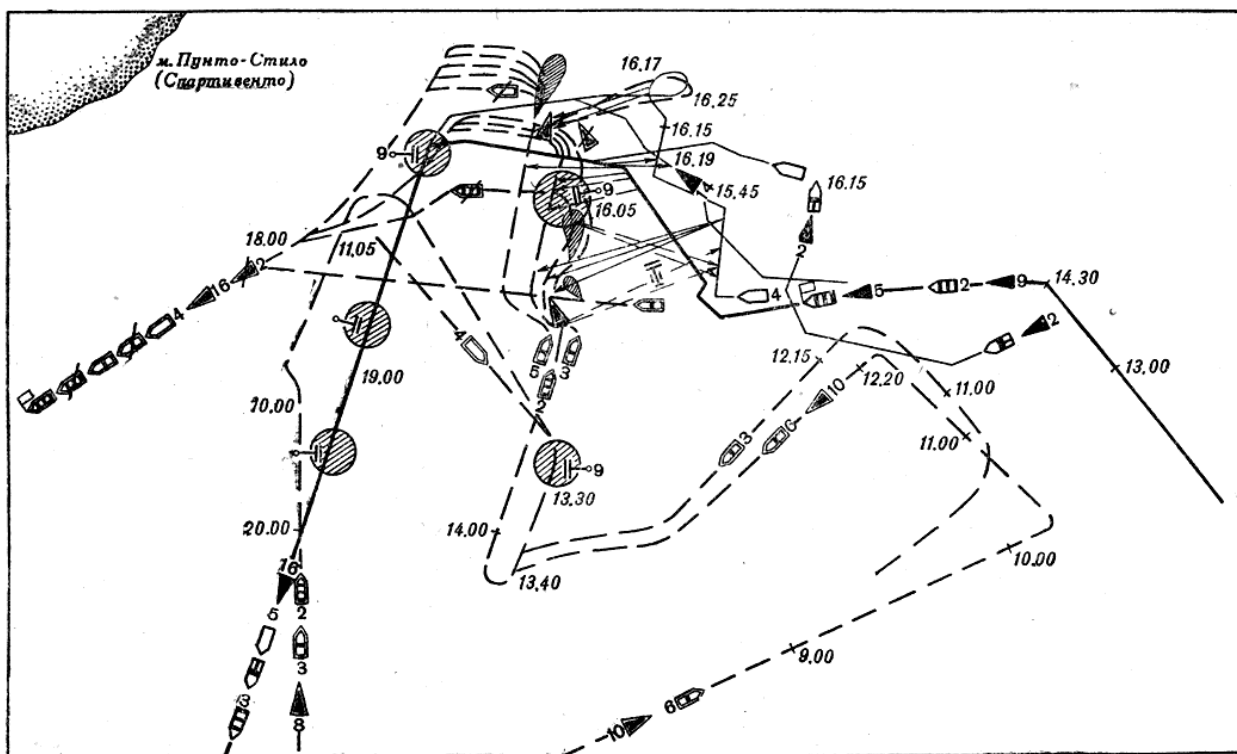


Схема 13. Бой английской восточной эскадры с итальянским флотом в районе м. Пунто-Стило 9 июля 1940 г.

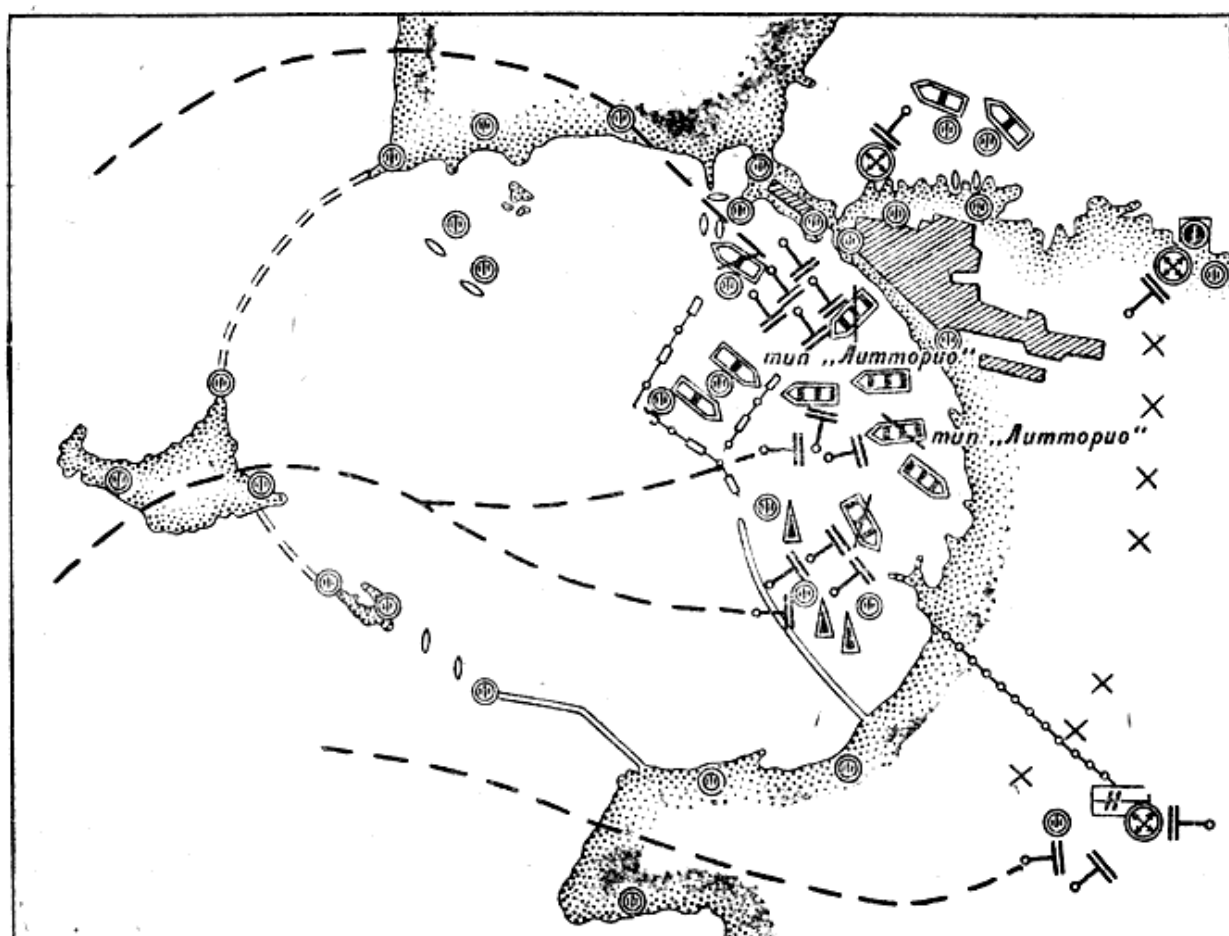


Схема 14. Налет английской авиации на итальянские корабли в Таранто 11—12 ноября 1940 г.

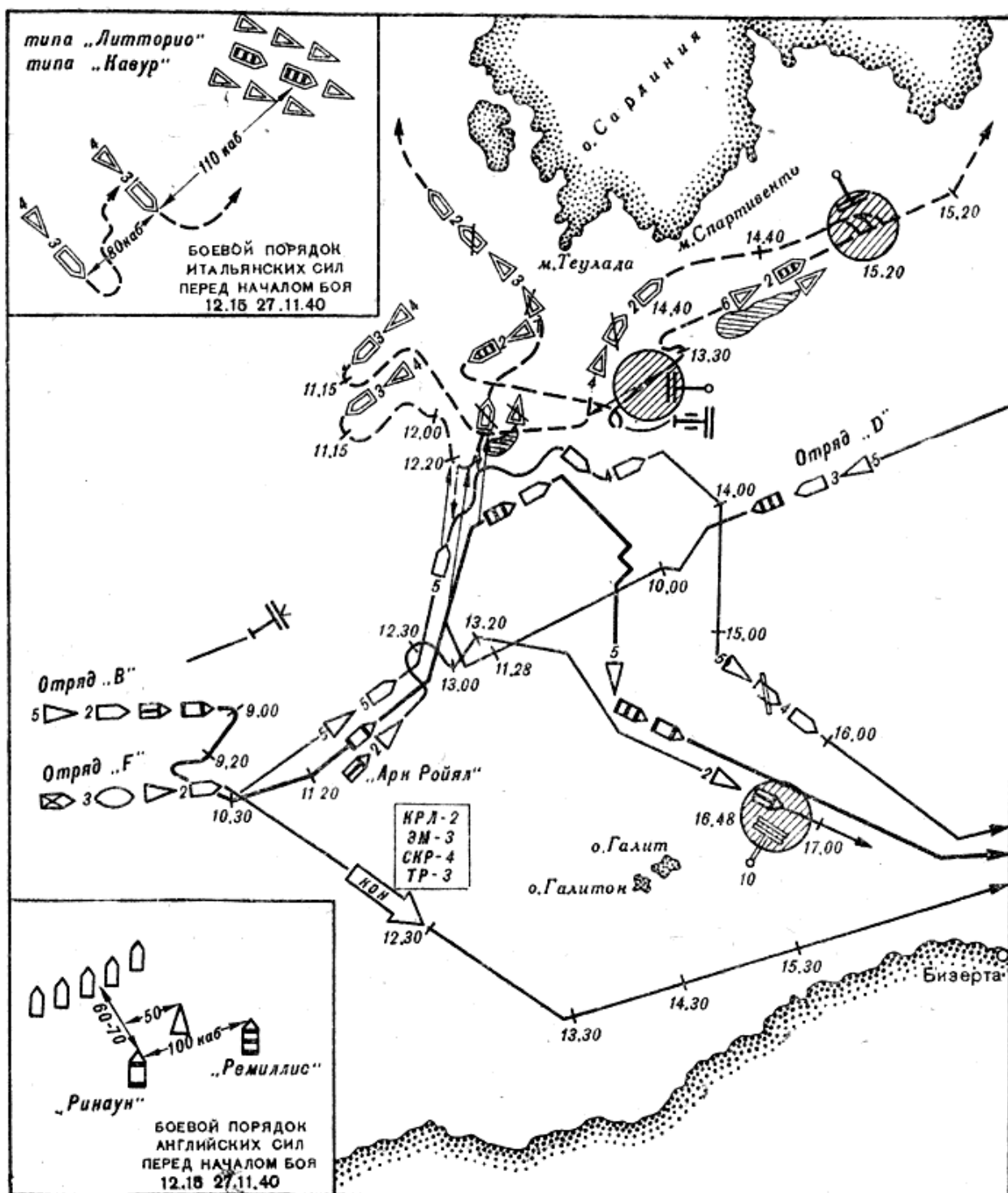


Схема 15. Бой английских сил с кораблями итальянского флота в районе о. Сардиния 27 ноября 1940 г.

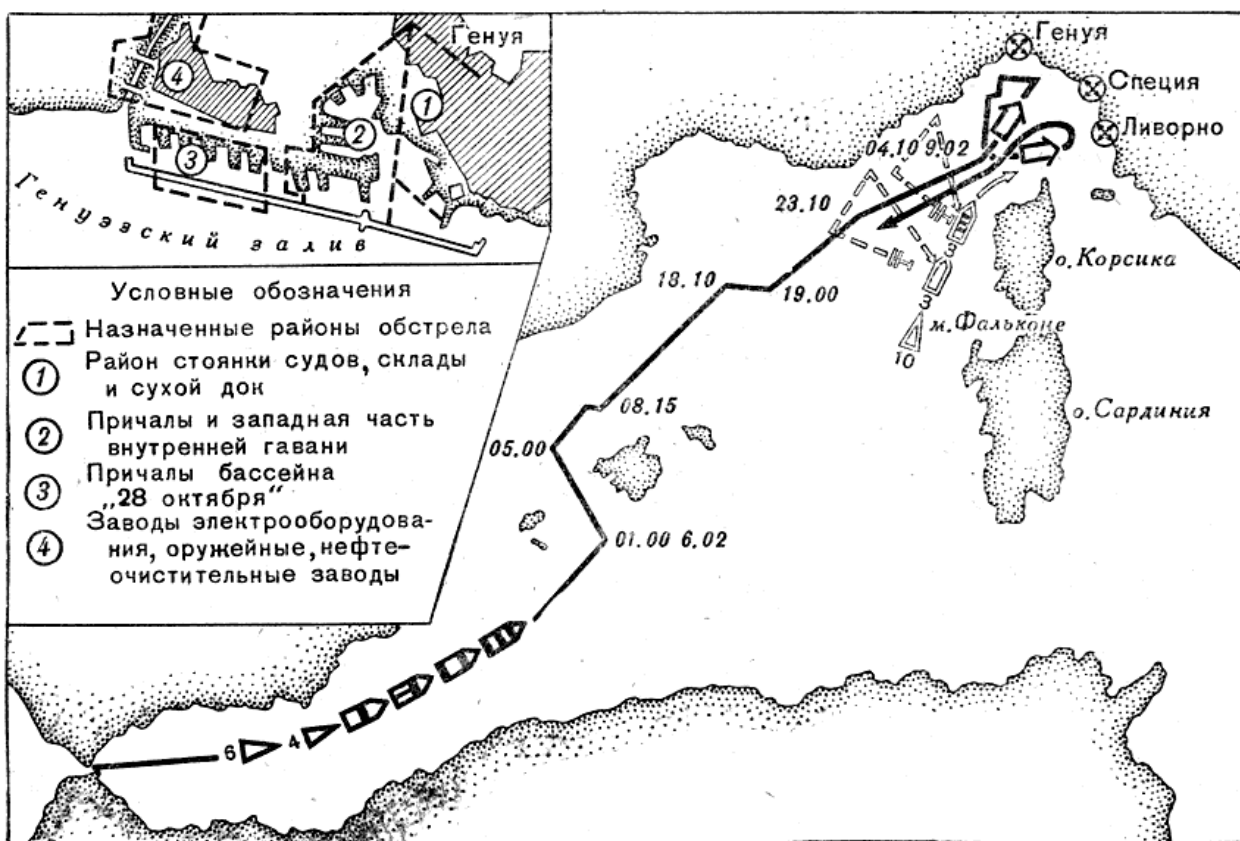


Схема 16. Нападение английского флота на итальянские базы в Лигурийском море 9 февраля 1941 г.

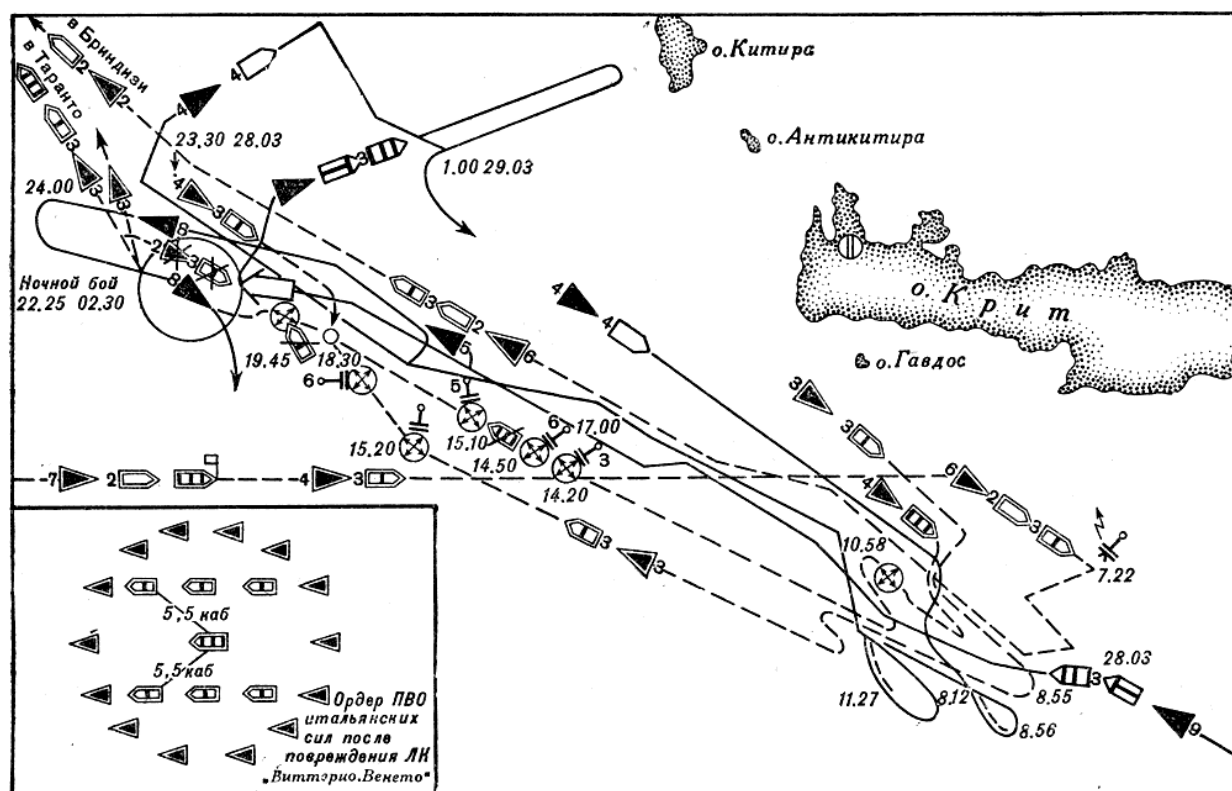


Схема 17. Боевые действия у о. Крит 28—29 марта 1941 г.

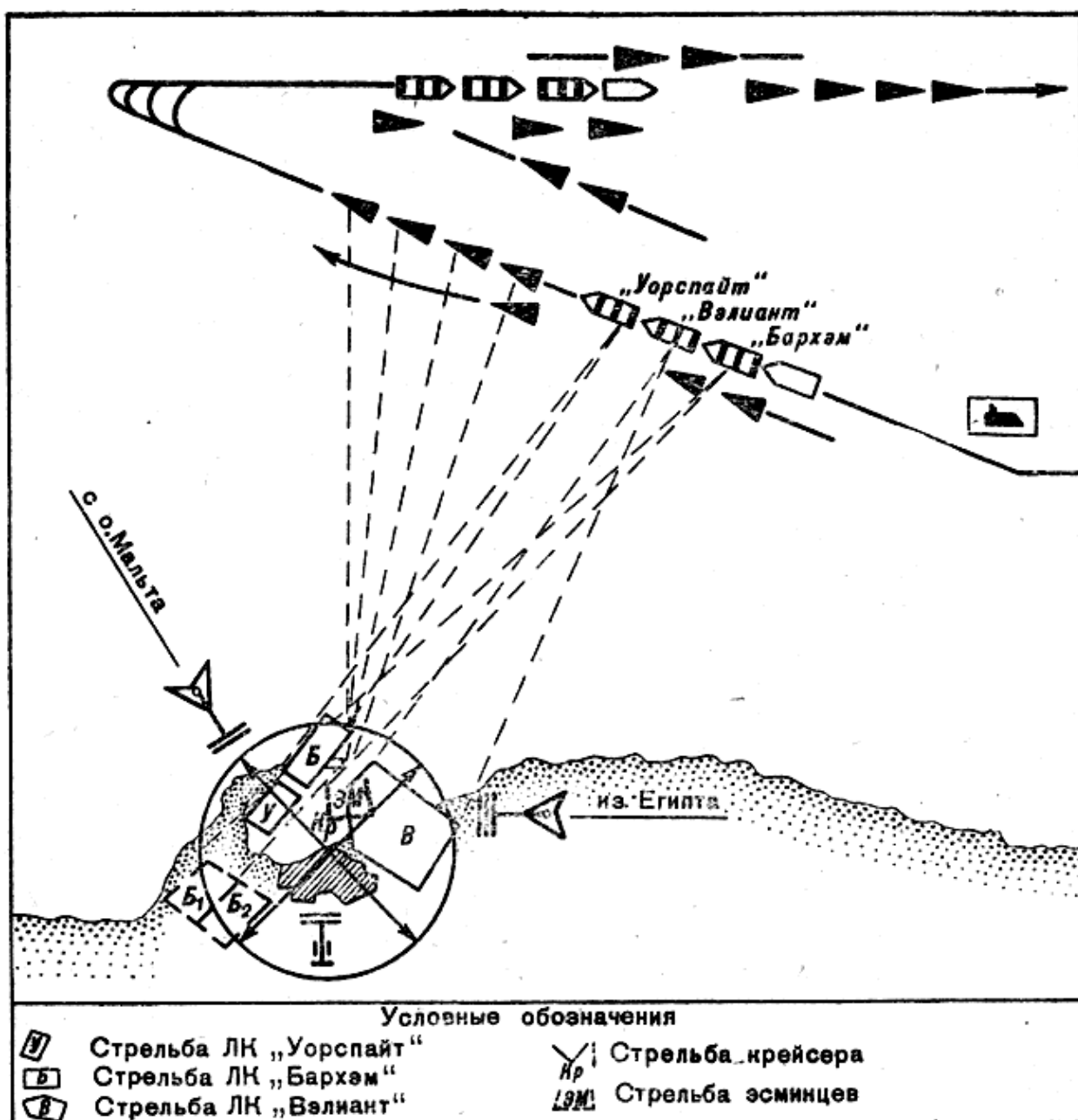


Схема 18. Нападение английского флота на порт Триполи 21 апреля 1941 г.

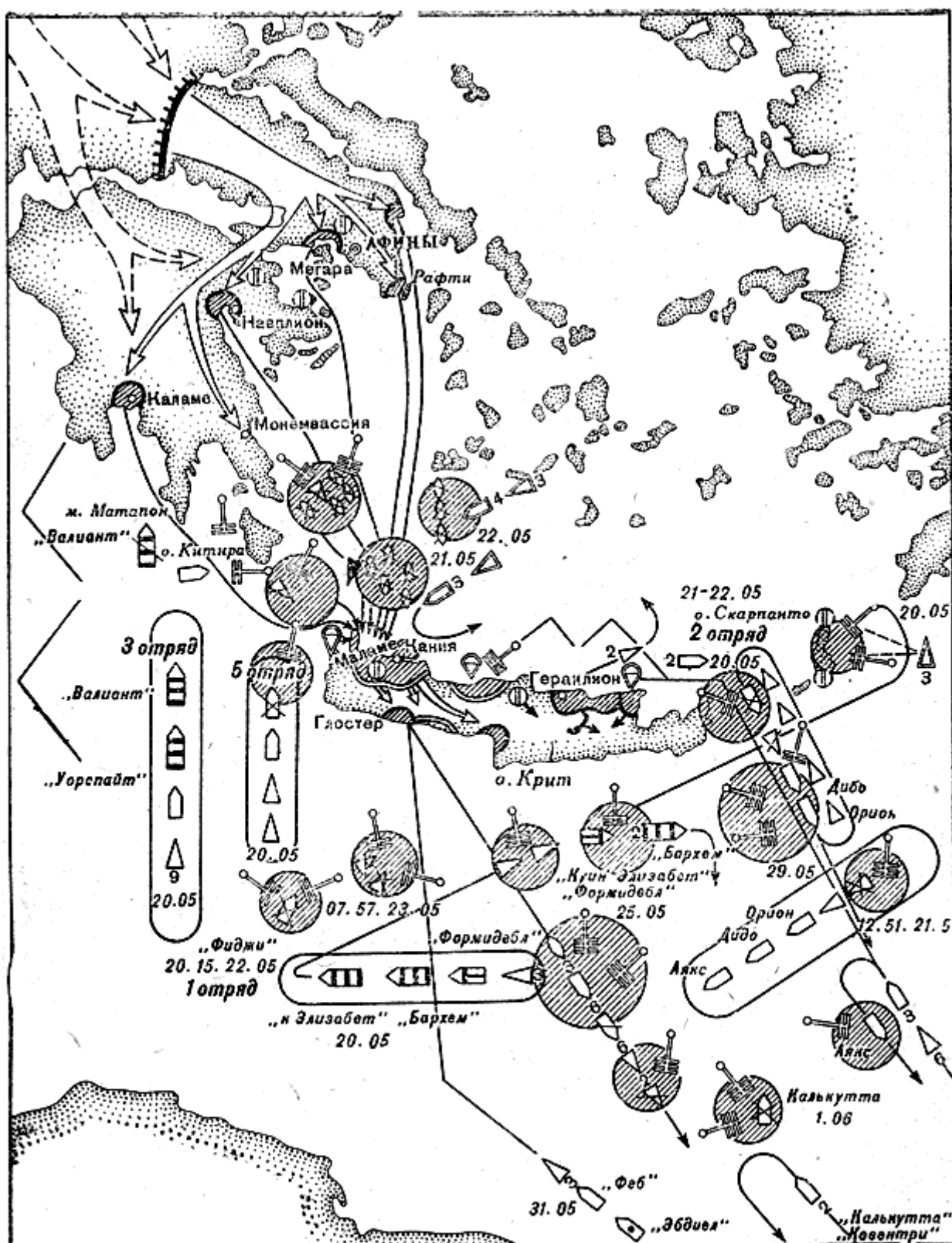


Схема 19. Критская операция немцев и эвакуация английских войск из Греции и с о. Крит 24 апреля — 1 июня 1941 г.

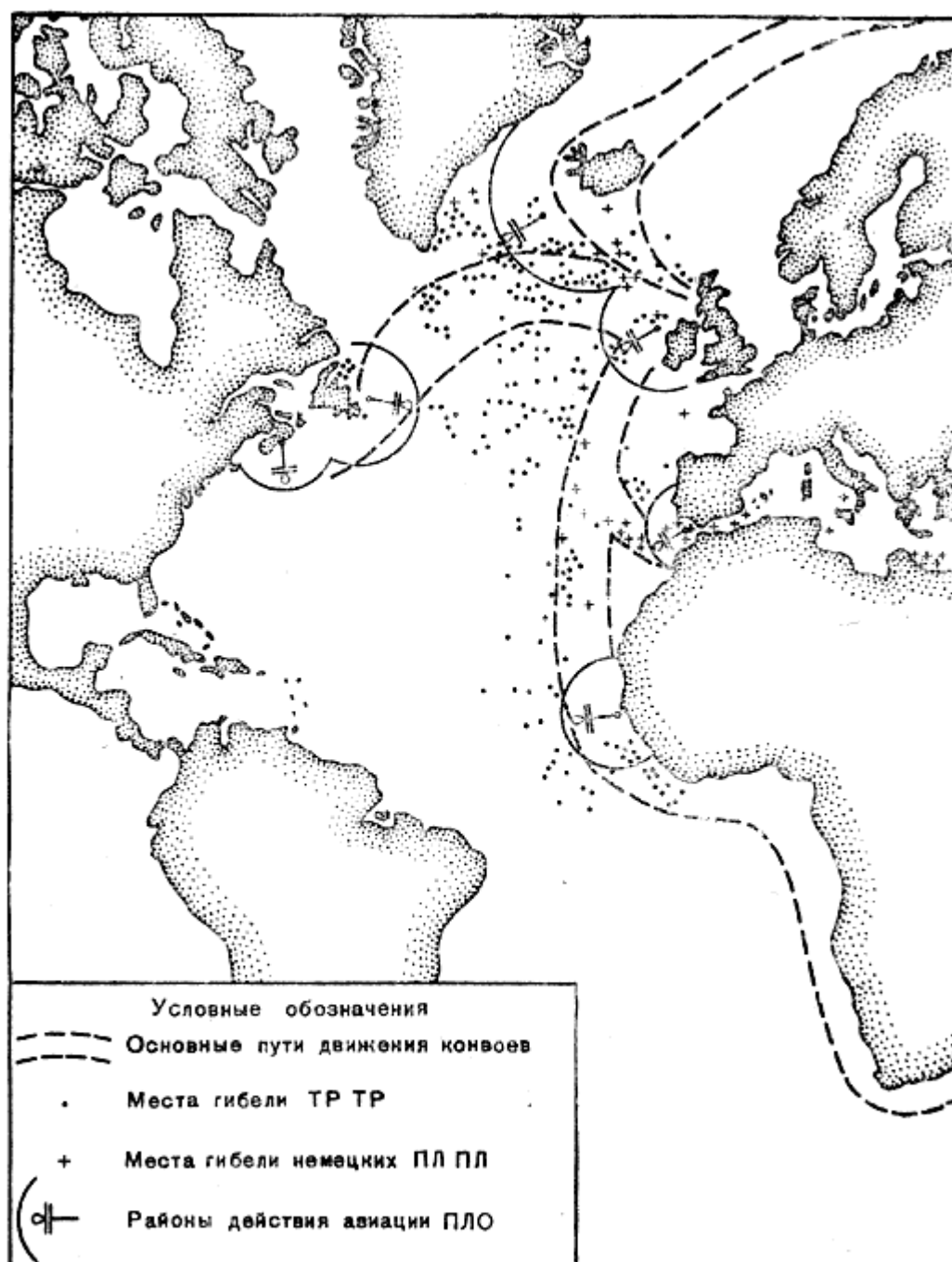
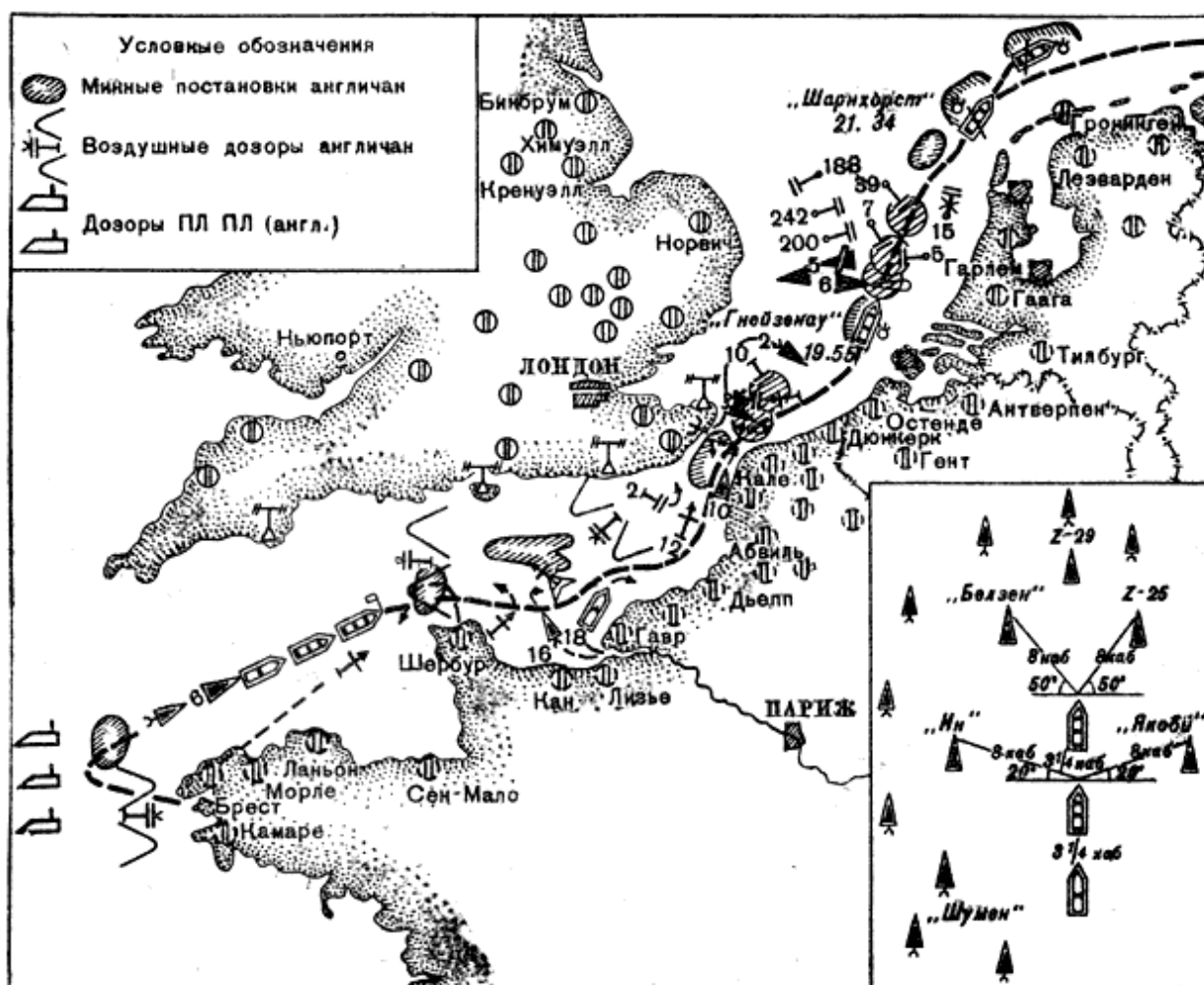


Схема 20. Действия подводных лодок в Атлантике (июнь — декабрь 1941 г.)



С х е м а 21. Прорыв германских кораблей из Бреста (февраль 1942 г.)

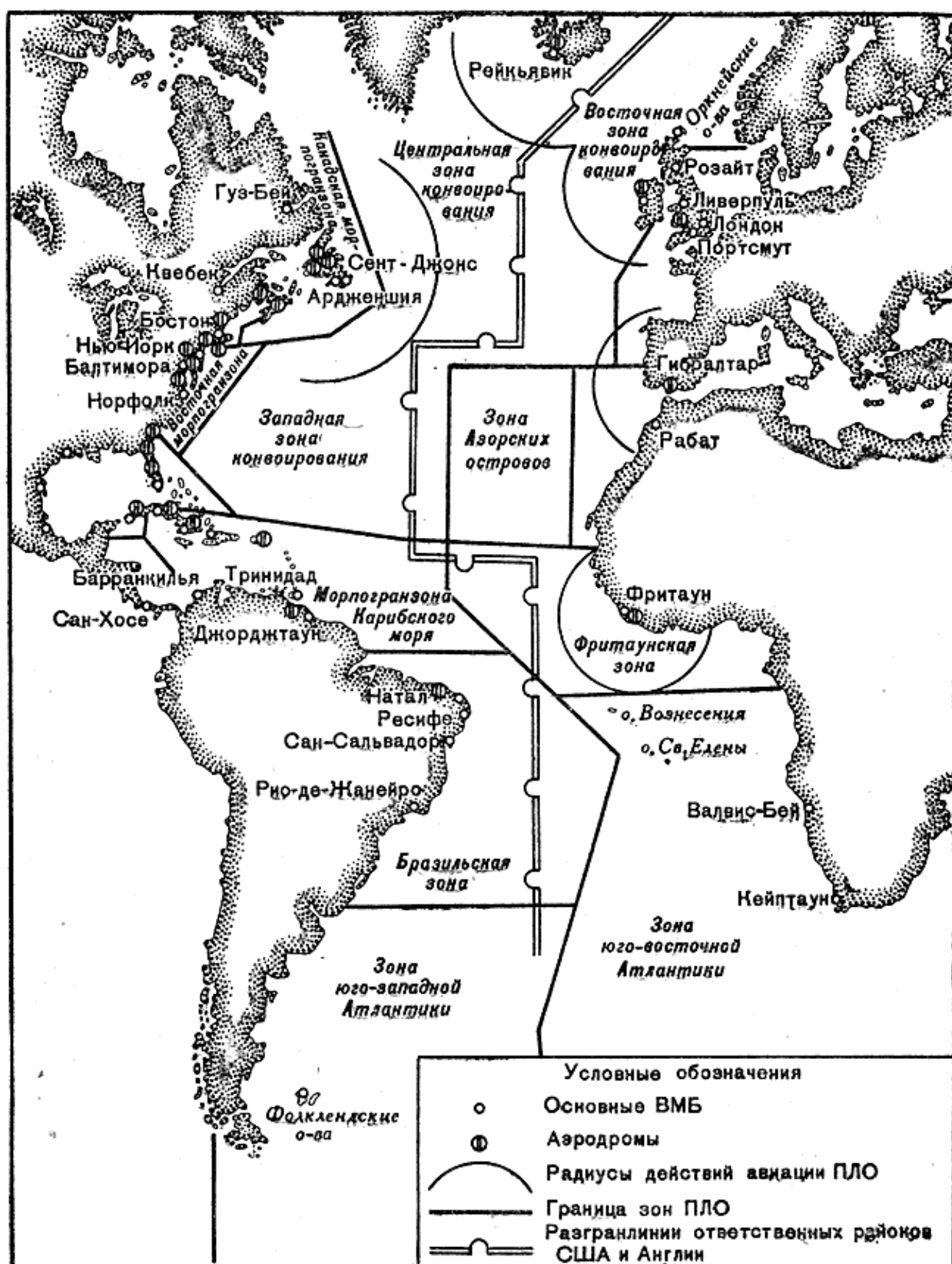
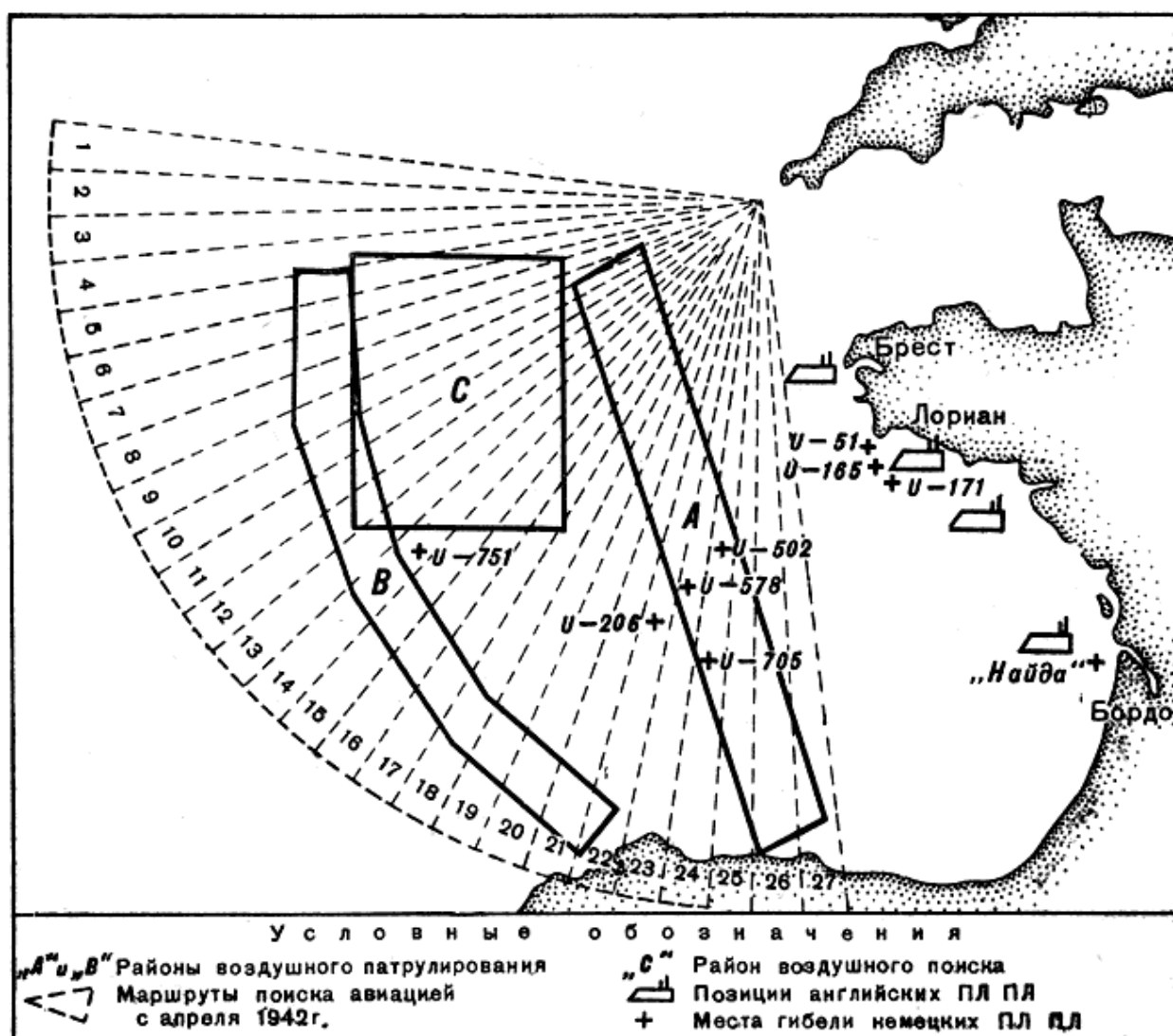


Схема 22. Противолодочная оборона англо-американских сил в Атлантическом океане в начале 1942 г.



С х е м а 23. Борьба с немецкими подводными лодками в Бискайском заливе в 1940—1942 гг.

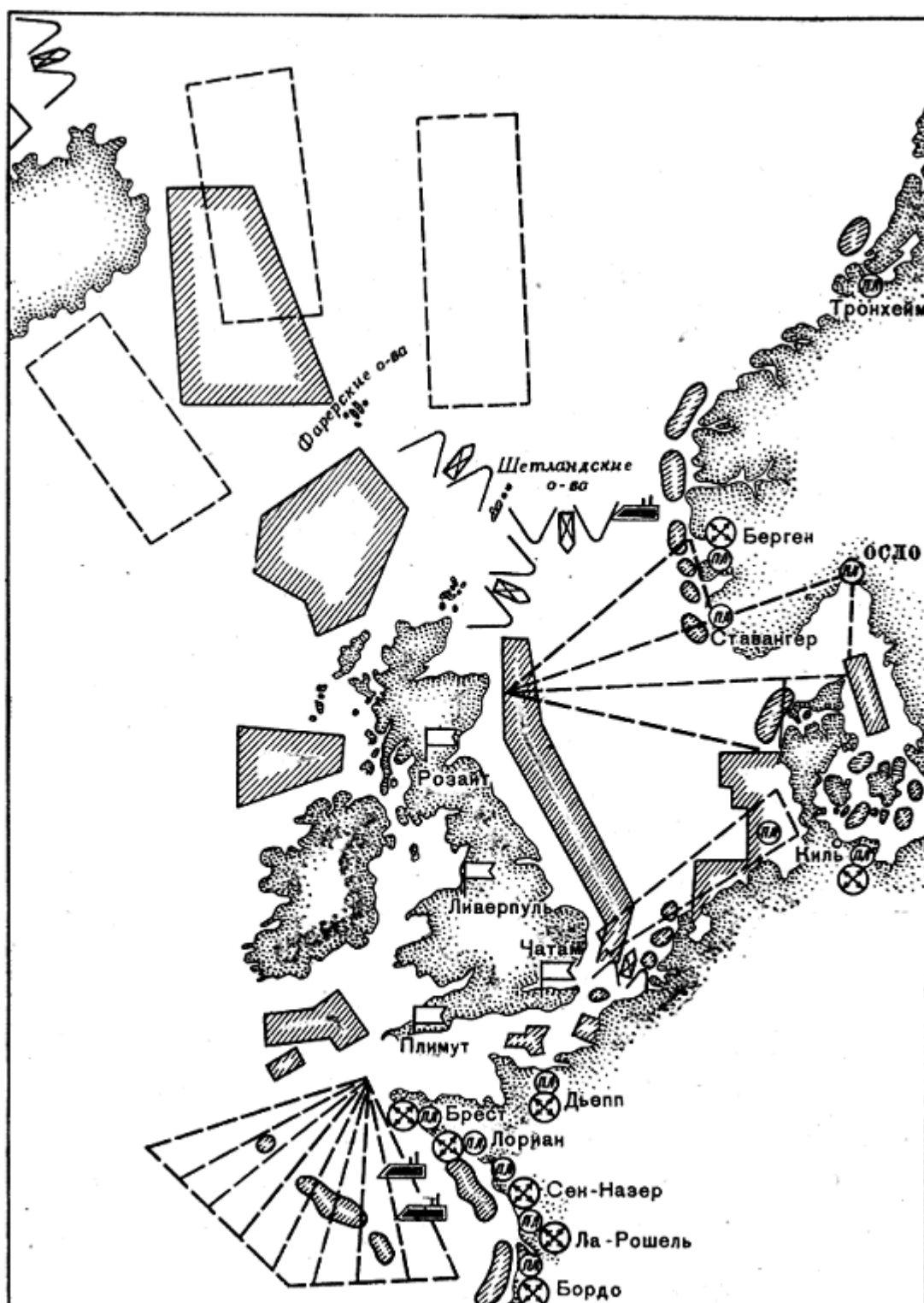


Схема 24. Система английской блокады немецких подводных лодок к концу 1943 г.

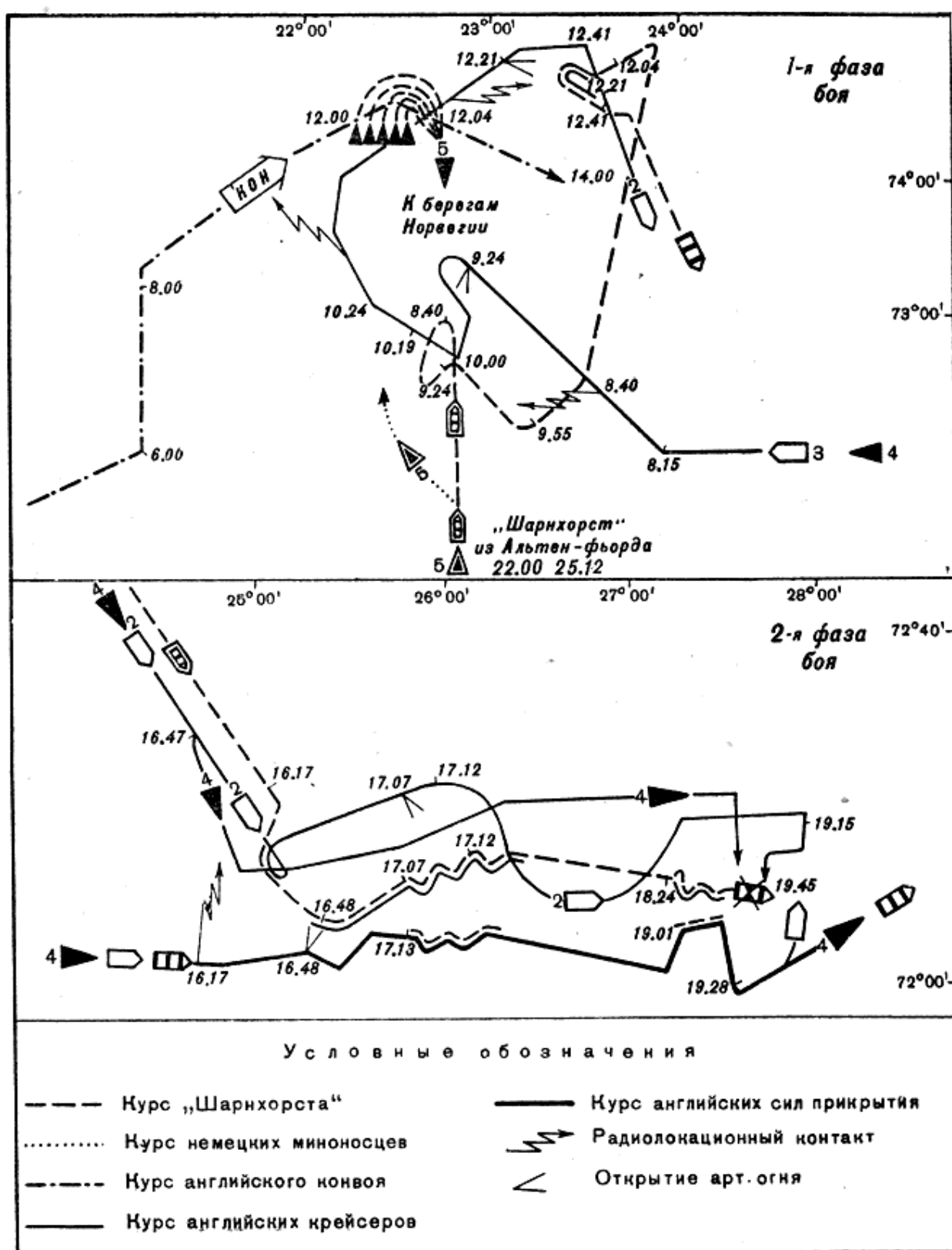


Схема 25. Потопление линкора «Шарнхорст» 26 декабря 1943 г.

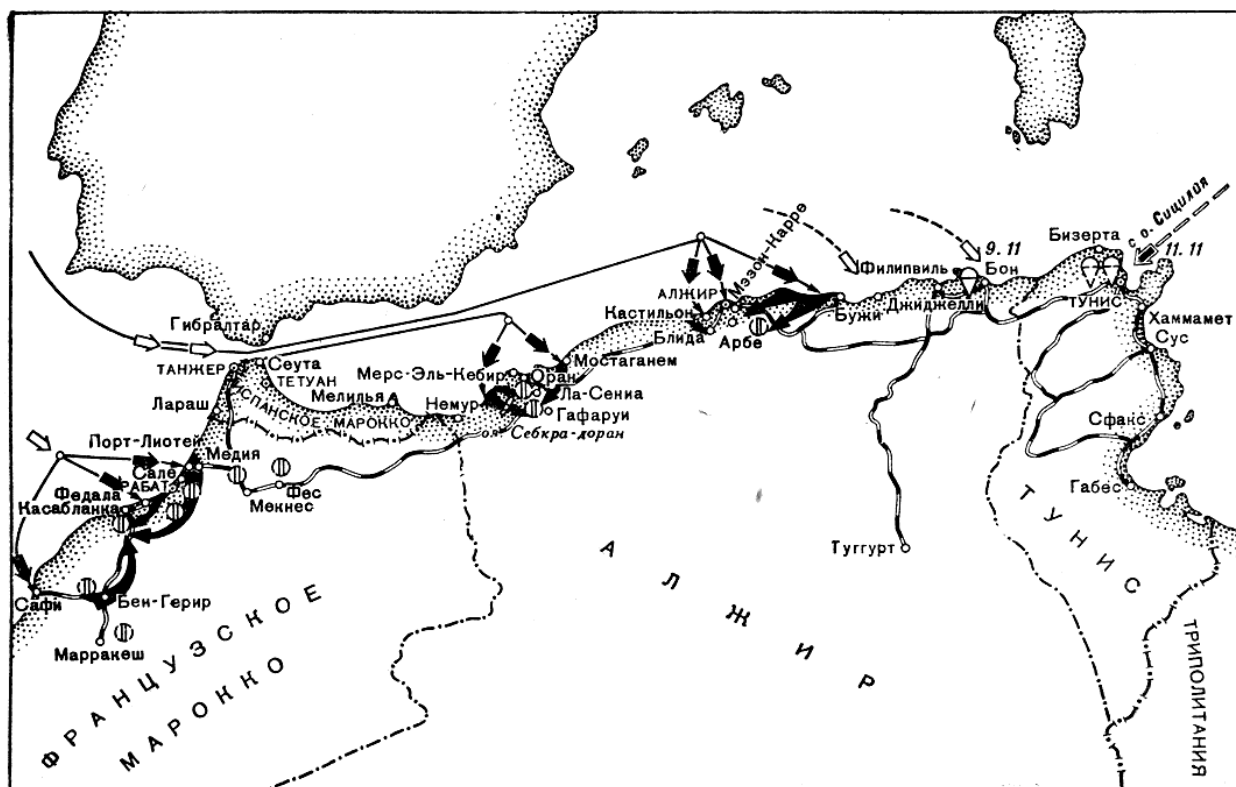


Схема 26. Районы высадки десантов в Северной Африке 8—13 ноября 1942 г.

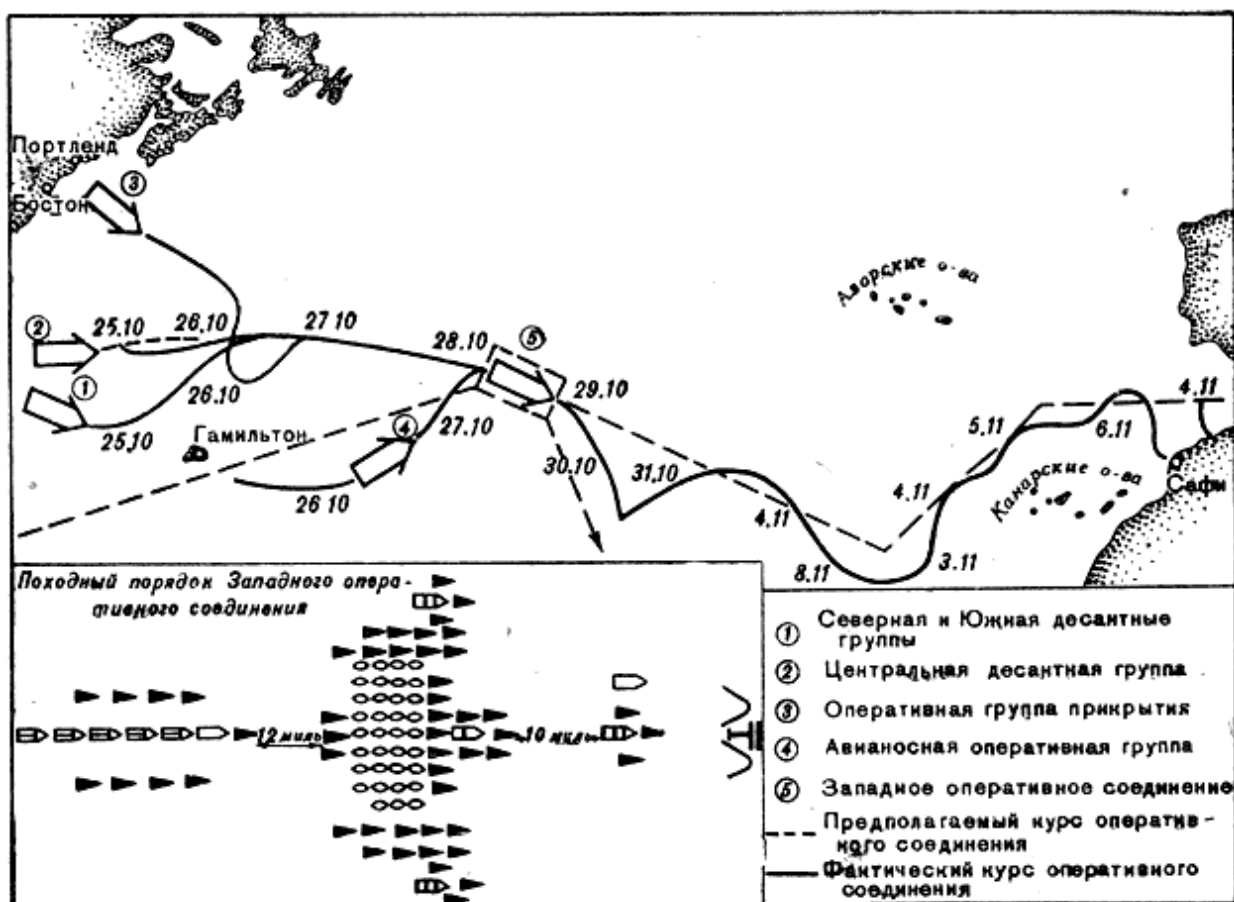


Схема 27. Путь американских десантных сил в Североафриканской операции (24 октября — 7 ноября 1942 г.)

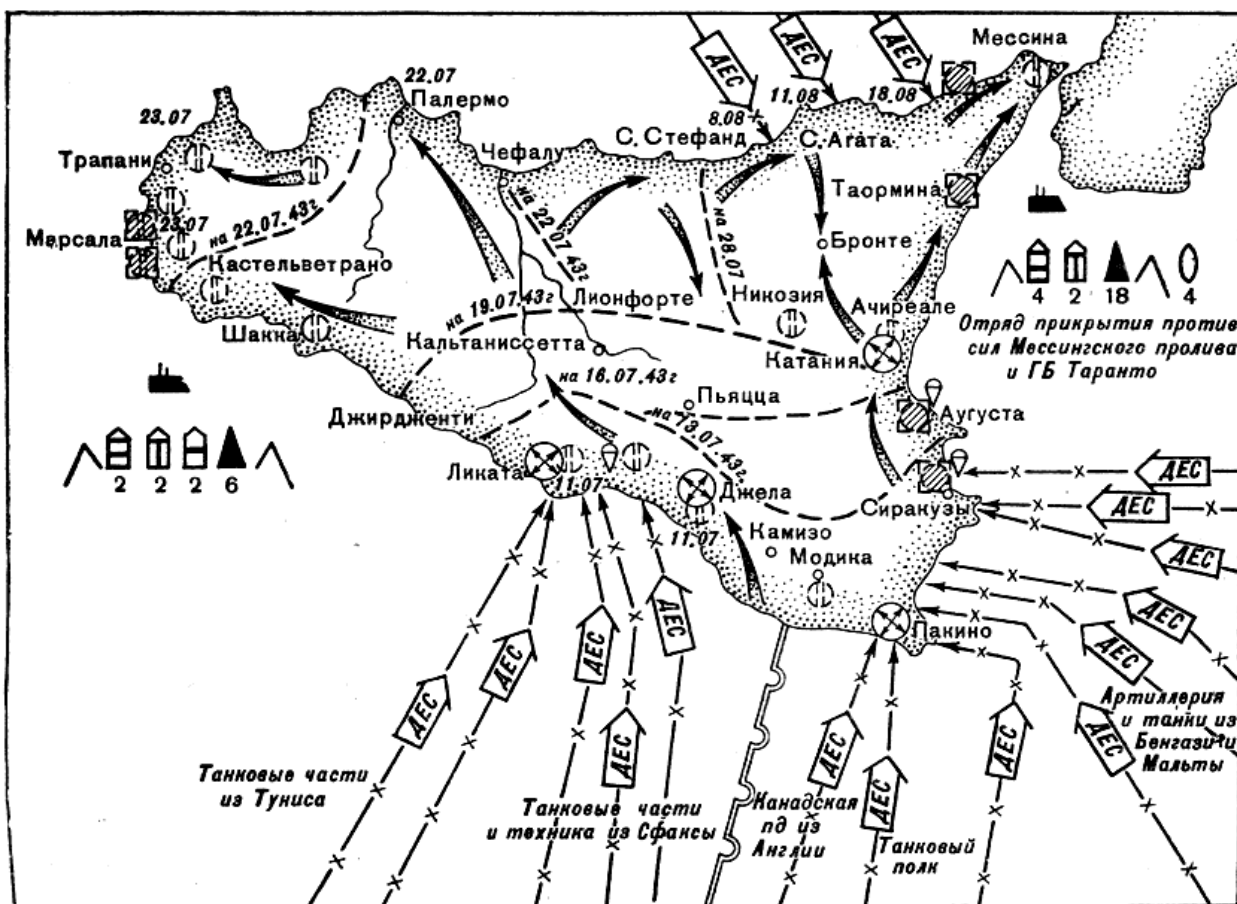


Схема 28. Наступление на о. Сицилия (10 июля — 17 августа 1943 г.)

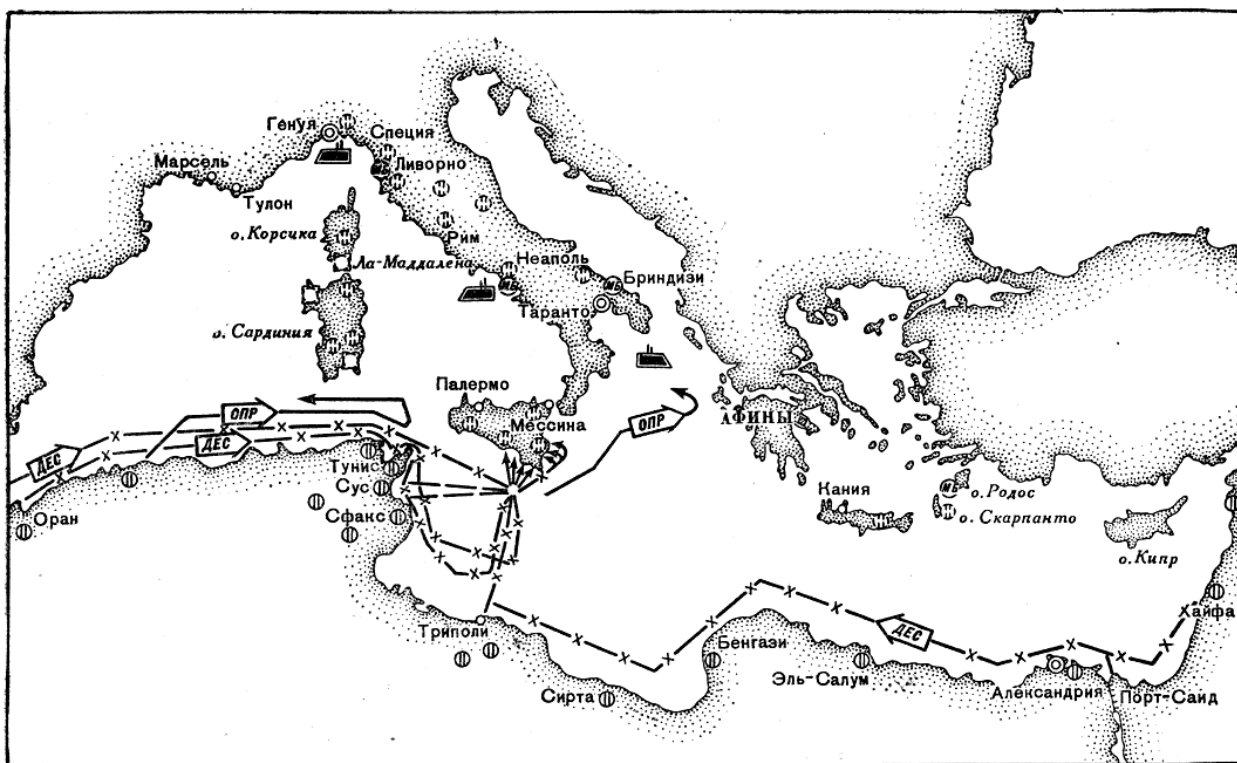


Схема 29. Сицилийская десантная операция (июль 1943 г.)

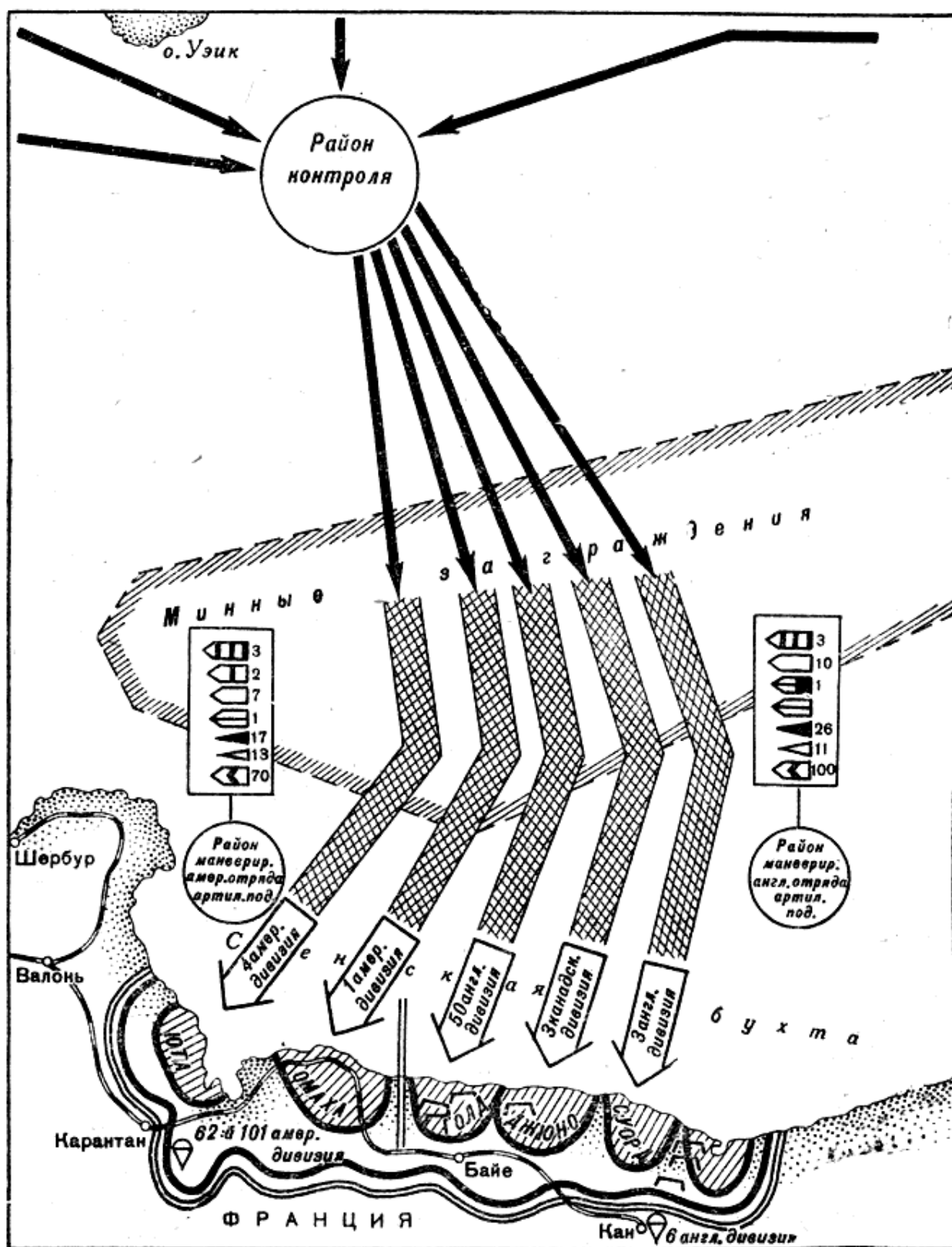


Схема 31. Нормандская десантная операция (июнь 1944 г.)

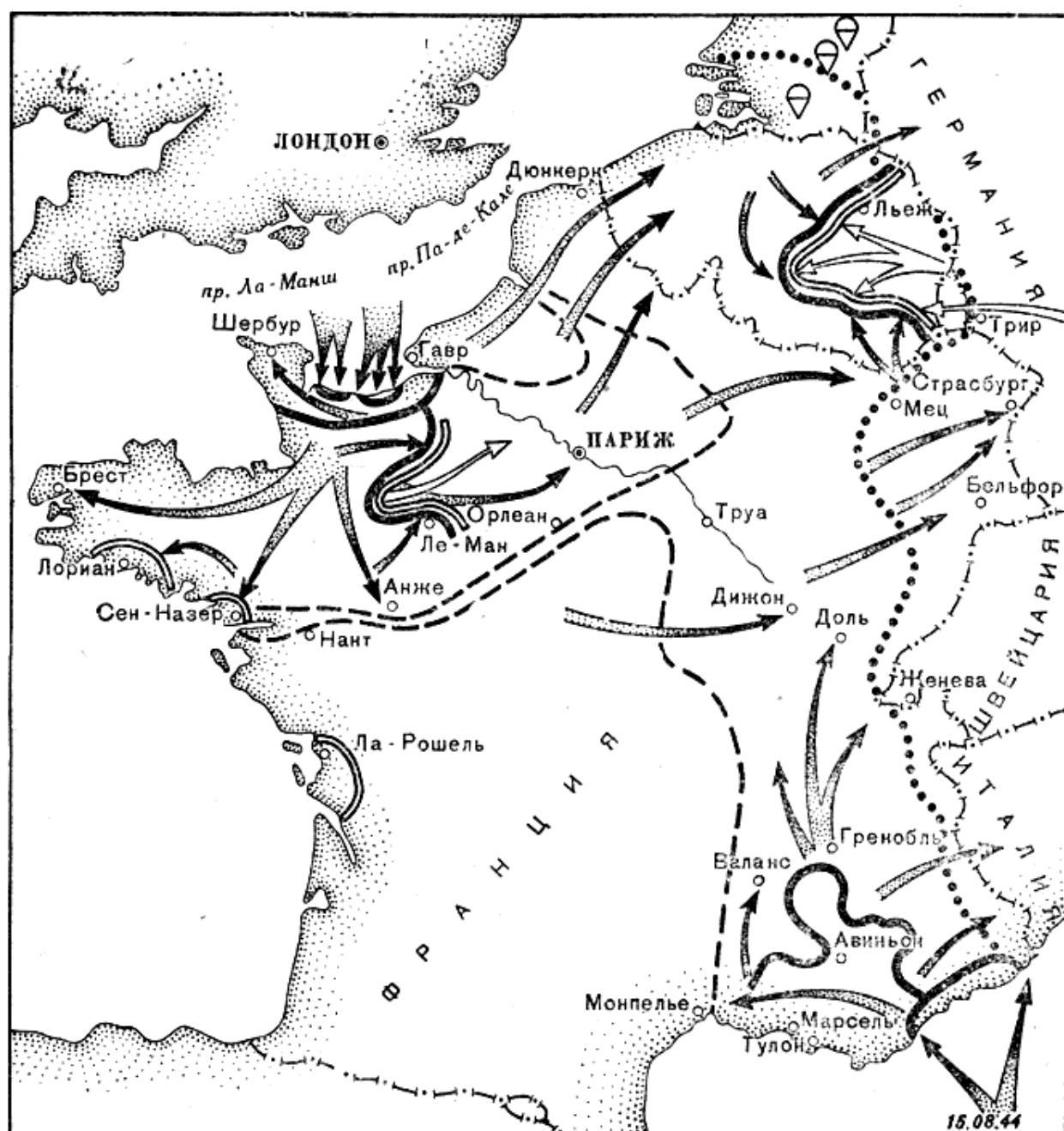


Схема 32. Наступление англичан и американцев во Франции в 1944—1945 гг.

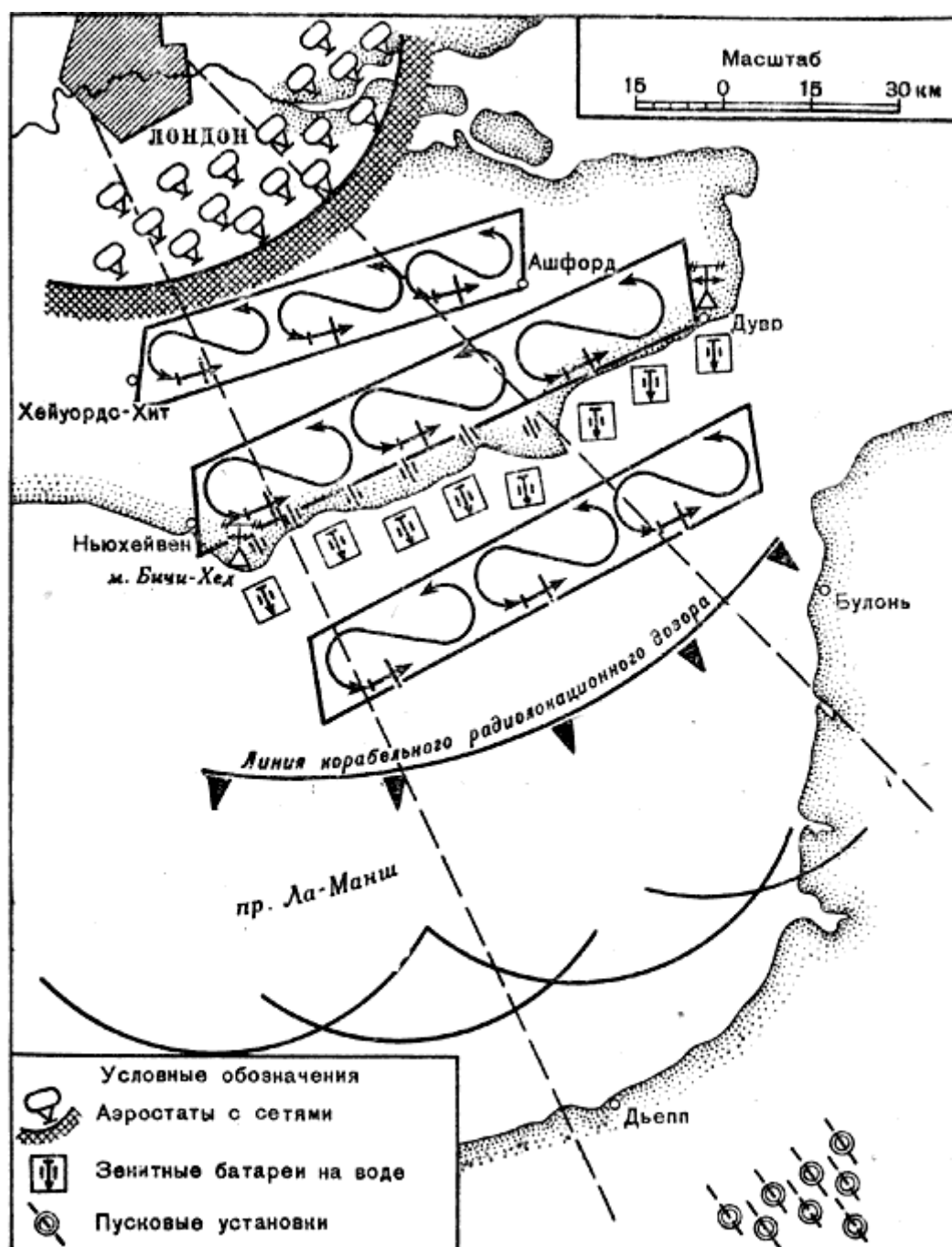
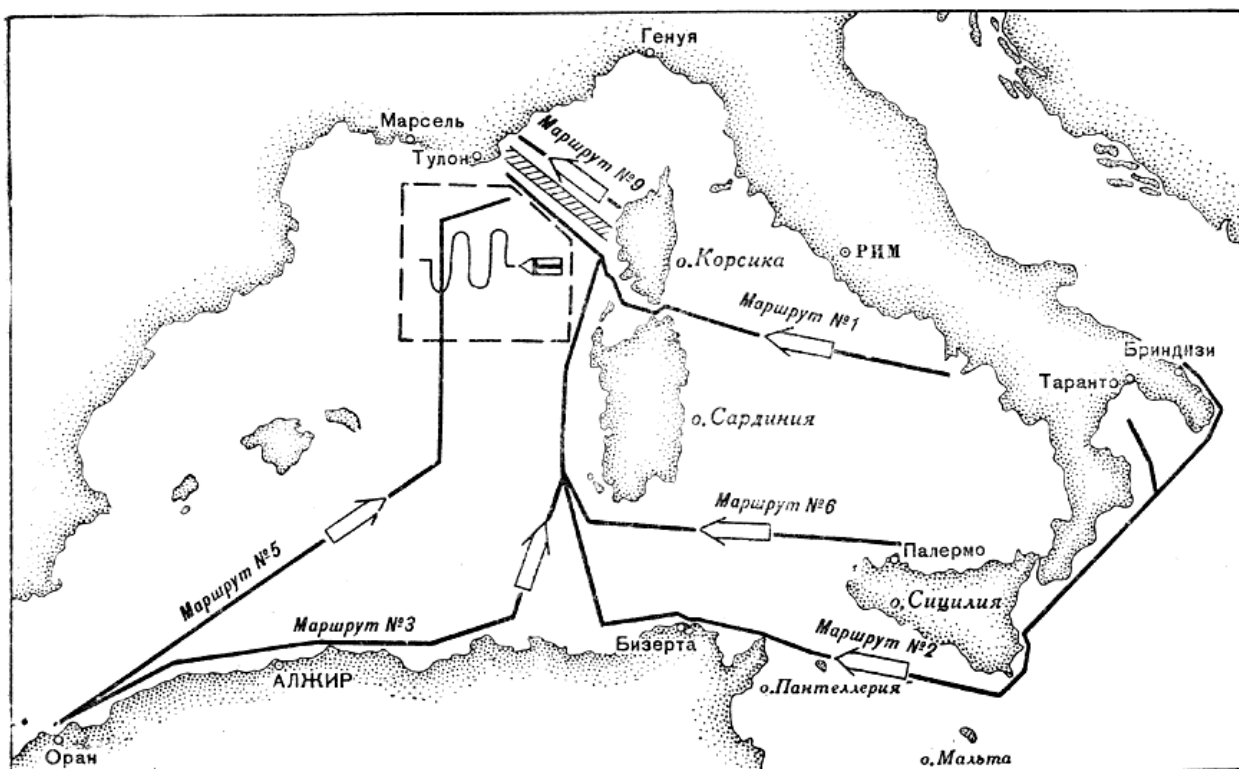


Схема 33. Принципиальная схема противовоздушной обороны Лондона от самолетов-снарядов



•Схема 34. Пути перехода десантных отрядов в операции по высадке десанта на юге Франции (август 1944 г.)

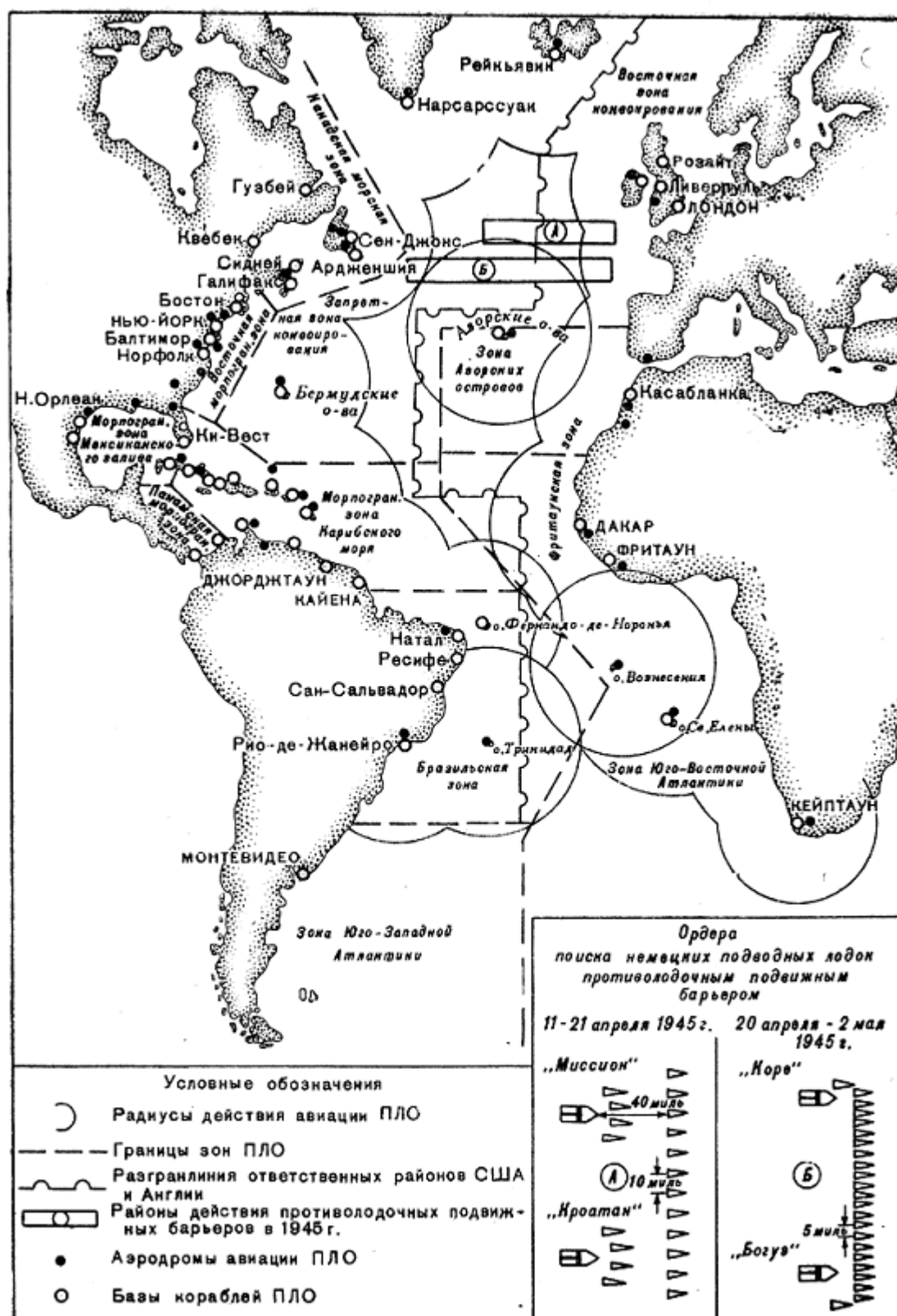


Схема 35. Противолодочная оборона в Атлантике в 1944—1945 гг.

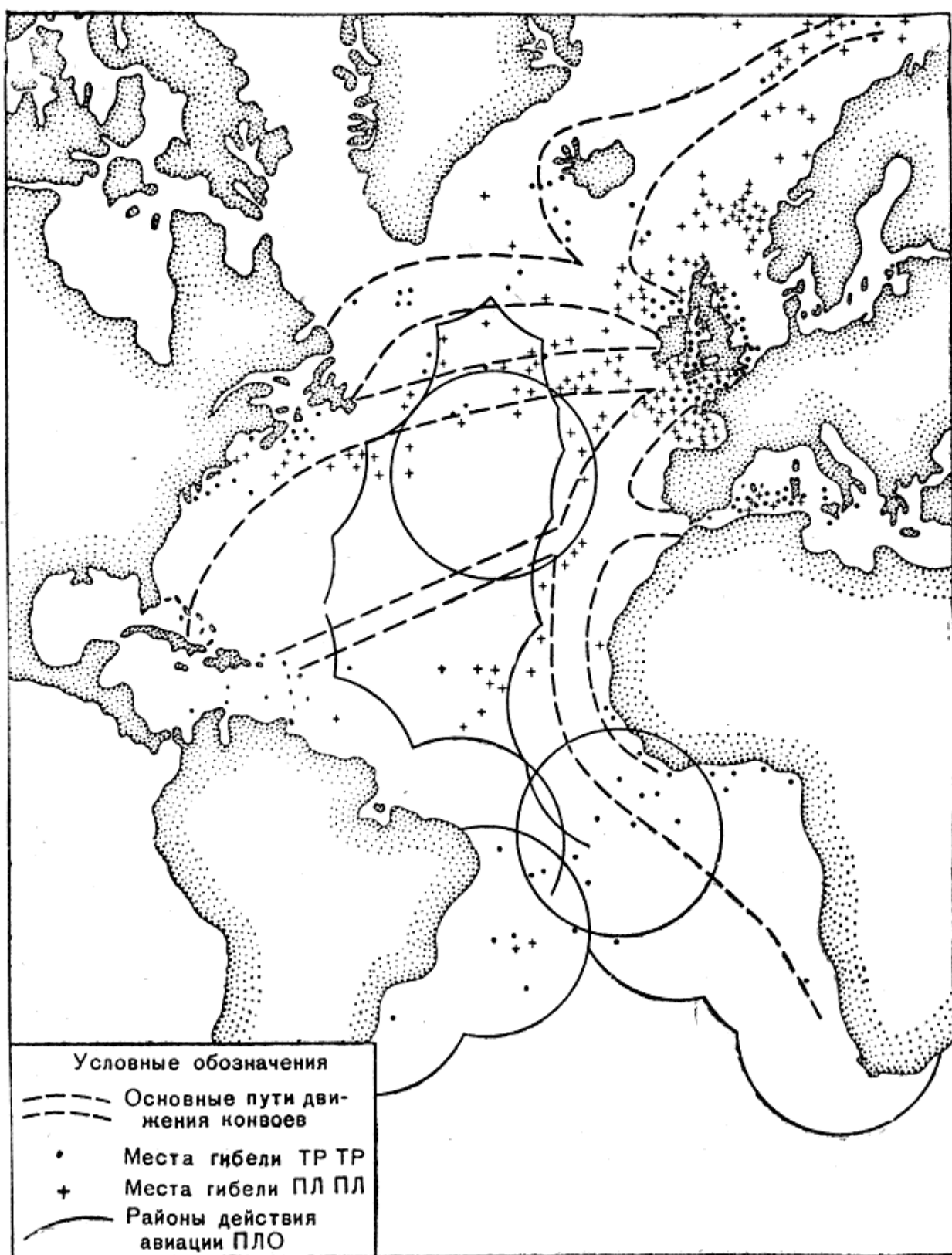


Схема 36. Действия подводных лодок в 1944—1945 гг.

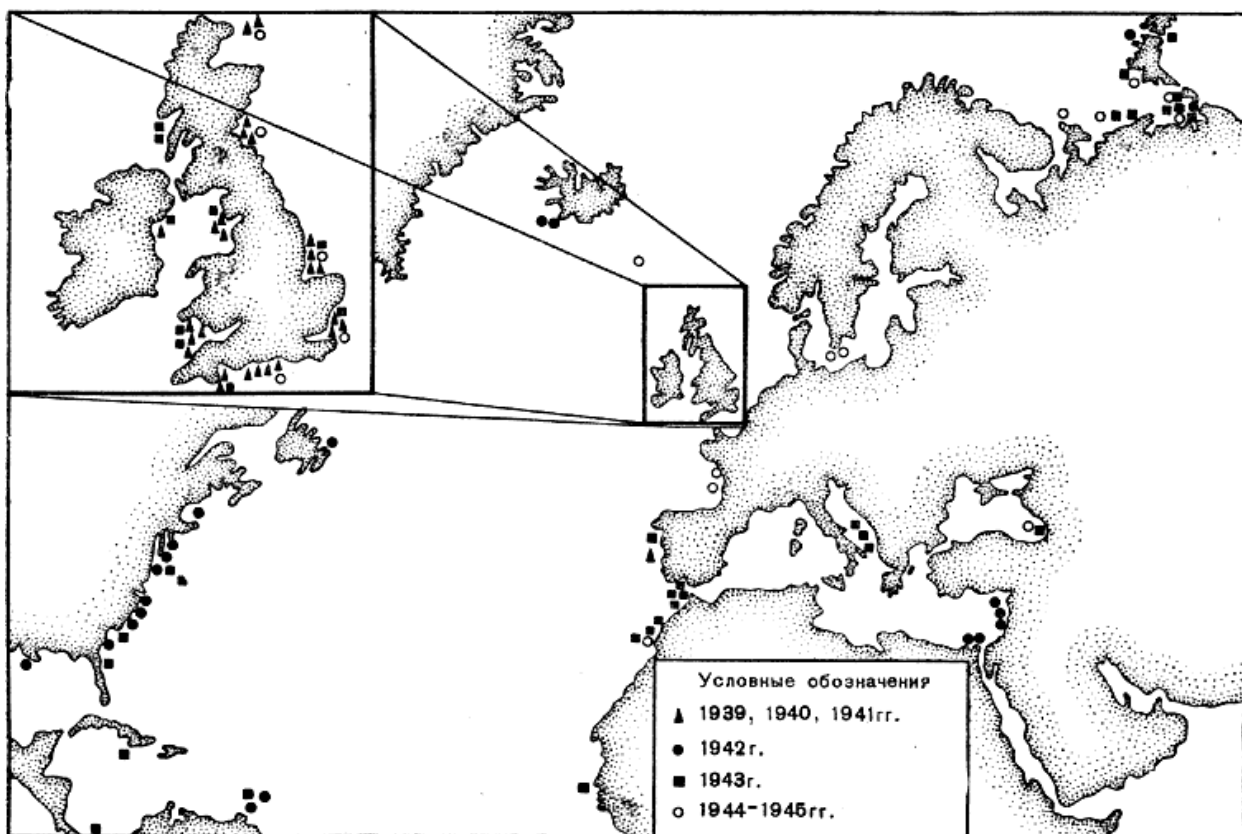


Схема 37. Минные постановки немецких подводных лодок во второй мировой войне (1939—1945 гг.)

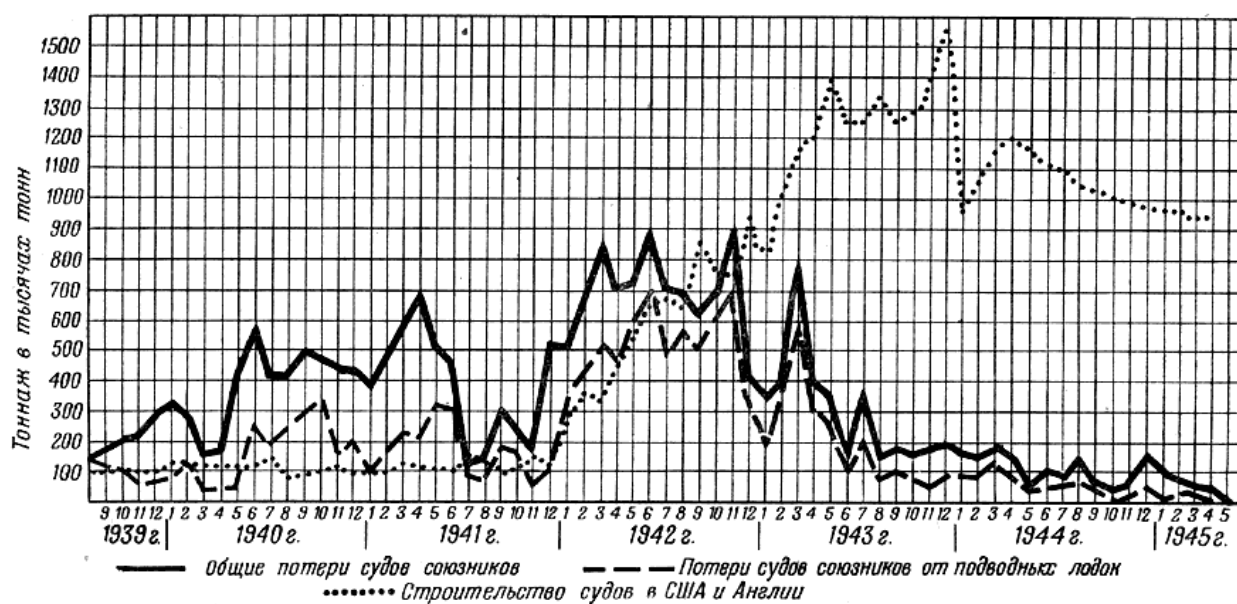


График потерь и восстановления торгового тоннажа США и Англии в годы второй мировой войны

