

---

---

# ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ В АТЛАНТИКЕ И НА СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ

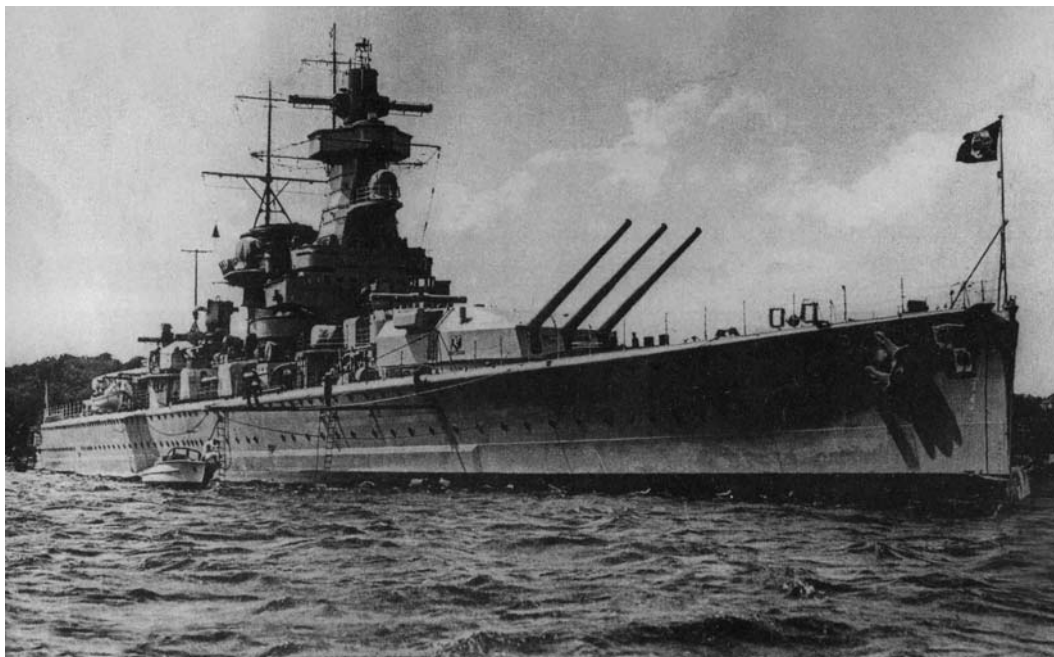
## Борьба в Атлантике и на Средиземном море в первом периоде войны

Накануне Второй мировой войны тенденции развития военно-морских сил крупнейших государств не в полной мере соответствовали требованиям надвигавшейся войны. Борьба за ограничение военно-морских вооружений в 1930-х гг. привела к тому, что к началу войны тяжелые корабли новейших типов практических всех флотов находились в постройке, и всю тяжесть боевых действий в первые годы вынесли на себе суда, принимавшие участие еще в Первой мировой войне<sup>1</sup>.

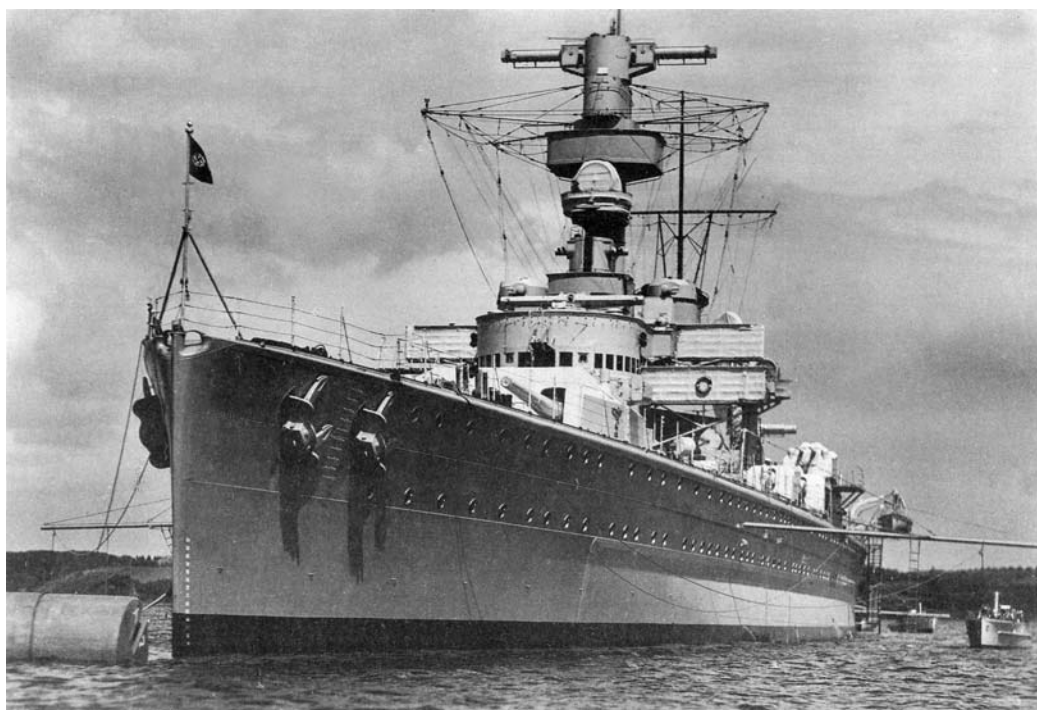
Несмотря на результаты неограниченной подводной войны, проводившейся германским флотом в 1917–1918 гг., роль подводных лодок в новой войне оказалась недооцененной всеми морскими державами. Прямым следствием этого стала неподготовленность Великобритании к борьбе с подводной угрозой<sup>2</sup>, а Германия, в свою очередь, оказалась не готовой к ее ведению<sup>3</sup>. Линейные корабли по-прежнему считались основой морской мощи, на их развитие направлялись основные средства, что ограничивало возможности строительства легких сил флота — эсминцев, конвойных кораблей, тральщиков. Острая нехватка судов этих классов выявилась сразу после начала войны практически во всех воюющих флотах: английскому не хватало именно таких кораблей для охраны конвоев, германскому — для обеспечения действий тяжелых линкоров и линейных крейсеров.

Не менее важным был и просчет в оценке будущего морской авиации палубного базирования. Несмотря на то что во всех флотах в 1930-е гг. началось строительство авианосцев, их возможности и необходимая численность еще не были оценены в полной мере.

С началом Второй мировой войны Великобритании и Франции пришлось срочно организовывать переброску Британского экспедиционного корпуса на континент вместе с соответствующим обеспечением, принимать меры по организации и защите судоходства от угрозы надводных рейдеров и подводных лодок, установить морскую блокаду побережья Германии и защитить собственное побережье от возможных ударов противника. Наиболее успешно была решена задача переброски на континент экспедиционного корпуса. Корабли с войсками, боеприпасами, необходимым снабжением следовали в Брест, Шербур, Нант и Гавр вплоть до июня 1940 г. За это время через Ла-Манш было перебросено почти полмиллиона человек и 89 тыс. машин<sup>4</sup>. Основной причиной низкой активности германского флота в этом районе стала ограниченность его сил и численности подводных лодок, главной целью которых являлись морские перевозки в Атлантике.



Немецкий тяжелый крейсер «Адмирал граф Шпее»



Немецкий тяжелый крейсер «Дойчланд»



Английский линкор «Ройял Оук»



Команда немецкой подводной лодки U-47

Фактически боевые действия на море начались еще до официального объявления войны. Уже 19 августа 1939 г. в Атлантику были отправлены 18 подводных лодок, а 21 и 24 августа в море вышли тяжелые крейсера «Адмирал граф Шпее» и «Дойчланд»<sup>5</sup>, вскоре занявшие назначенные им районы ожидания. К началу Второй мировой войны почти 75% всех морских перевозок приходилось на Атлантический океан, из этого объема почти две трети — на Великобританию, США и Канаду. Атлантика, и в первую очередь ее северная и центральная части, представляла собой узлы коммуникаций, соединявших страны Европы, Америки, Азии, Африки и Австралии. Таким образом, действия рейдеров и подводных лодок в Атлантике несли смертельную угрозу для морской торговли, и прежде всего для экономики Великобритании.

3 сентября, после объявления Великобританией и Францией войны Германии, командование немецкого флота отдало приказ: «С настоящего момента начинайте военные действия против Великобритании»<sup>6</sup>. С 17 августа 1940 г. пространство вокруг Британских островов стало считаться зоной боевых действий, в которой подводные лодки получили возможность атаковать любые суда без предупреждения<sup>7</sup>.

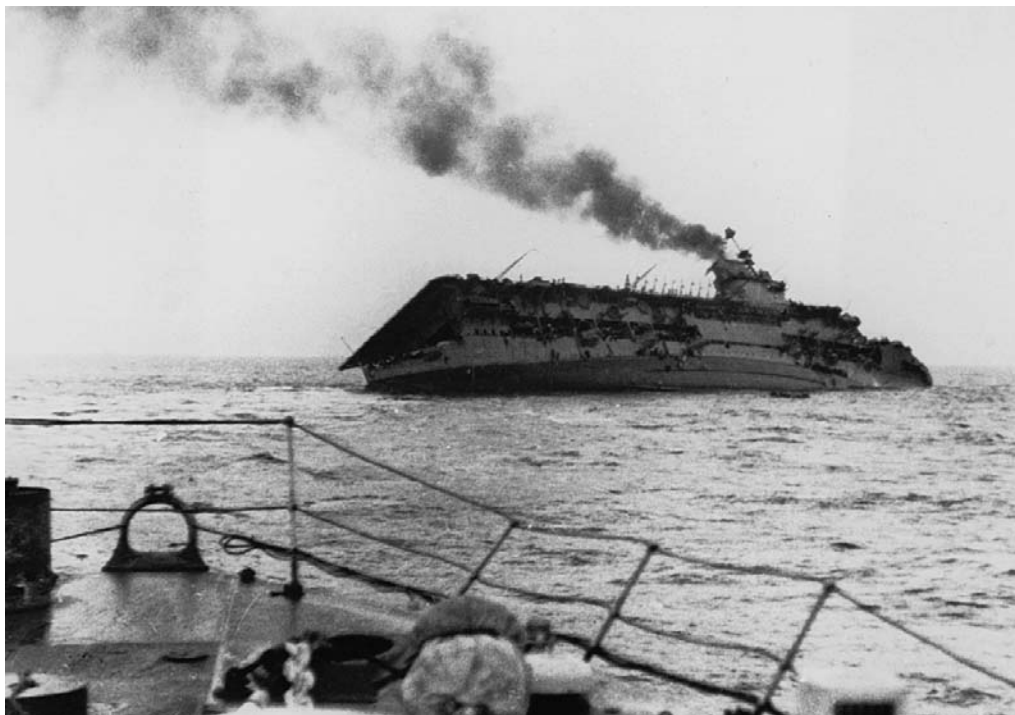
Наиболее впечатляющих успехов добилась подлодка U-47. Штаб подводных германских сил под руководством адмирала К. Дёница разработал операцию по прорыву в главную базу английского флота на Оркнейских островах Скапа-Флоу. Все входы в бухту были закрыты боновыми заграждениями, противолодочными сетями, управляемыми минными полями под защитой сторожевых кораблей и береговых батарей. Но тщательная разведка, включавшая подробнейшую аэрофотосъемку, позволила обнаружить в заграждениях лазейку, которой и воспользовалась U-47. В ночь на 14 октября она проникла в бухту и с дистанции 3600 метров атаковала стоящий на якоре линкор «Ройял Оук». В результате линкор лег на борт и перевернулся, унеся на дно 833 матроса и офицера, включая командира и командующего эскадрой контр-адмирала Г. Блэгроу<sup>8</sup>.

Потеря корабля была воспринята в Великобритании как подлинная трагедия<sup>9</sup>. Стали очевидны и слабость защиты главной базы флота метрополии, и необходимость перевода кораблей в другие базы. Эти действия просчитал противник. К тому времени германские подлодки уже провели операцию по скрытному минированию подходов к базам Лох-Ю, Ферт-оф-Форт и Ферт-оф-Клайд. Вскоре на этих минах подорвались, получив серьезные повреждения, флагманский корабль флота метрополии «Нельсон» и крейсер «Белфаст»<sup>10</sup>.

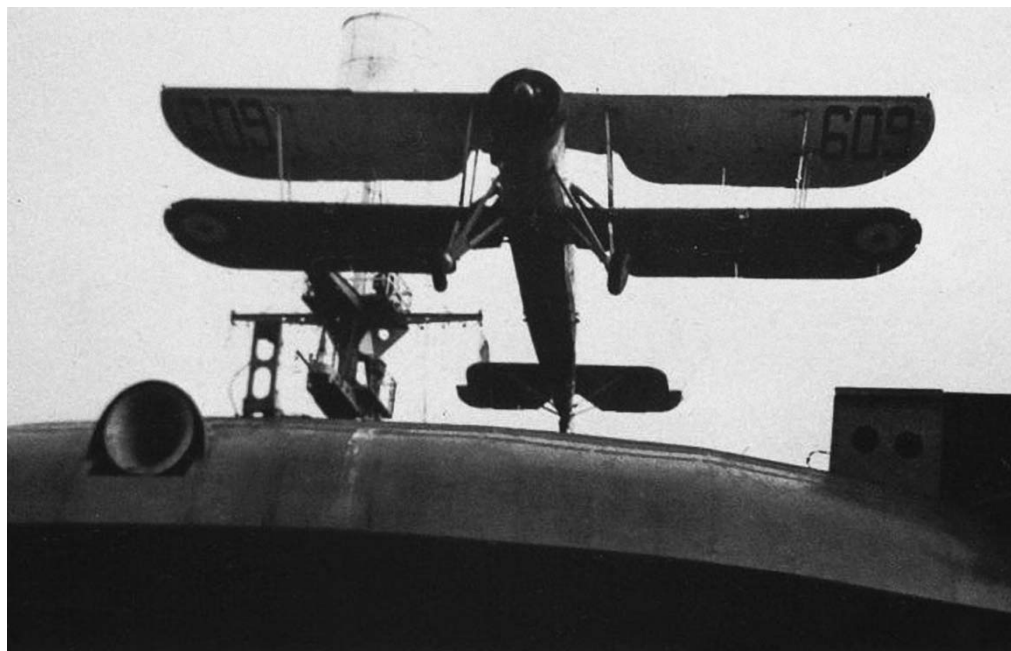
После снятия ограничений в действиях германских подводных лодок против судоходства их главные усилия до апреля 1940 г. были сосредоточены на морских подходах к Британским островам с юго-восточного и юго-западного направлений. Именно в этих районах немецкие подводные лодки добились наибольшего успеха. Всего за период с сентября 1939 и до апреля 1940 г. они потопили 222 торговых судна общим тоннажем свыше 764,7 тыс. тонн<sup>11</sup>.

Успехи германских подлодок в первый период войны опровергли предвоенную уверенность британского Адмиралтейства в том, что оснащение кораблей гидролокаторами устранил подводную угрозу<sup>12</sup>. К ноябрю 1939 г. германские лодки нередко прибегали к ночным атакам из надводного положения. Результат не замедлил сказаться: если в сентябре в ходе ночных атак было потоплено лишь 3% грузовых судов, то в ноябре их доля превысила половину от общего числа погибших кораблей союзников. При этом потери германских подлодок в сентябре — декабре 1939 г. составили всего девять единиц<sup>13</sup>.

Проблема сил противолодочной обороны (ПЛО) английского флота состояла в том, что их тактика к началу войны как раз и была построена на активном использовании гидролокатора кораблями поисково-ударных групп<sup>14</sup>. Опыт первых недель войны показал, что принятая тактика не приносила эффекта, поисковые группы были вынуждены прочесывать огромные районы без ощутимого результата. Стало очевидным, что противника нужно искать вблизи от объекта нападения, то есть конвоев торговых судов. Понадобились несколько месяцев войны, потери десятков кораблей, чтобы подтвердить истину, доказанную еще в период Первой мировой — конвойная система являлась лучшим способом защиты судоходства в условиях боевых действий.



Гибель английского авианосца «Корейджес»



Взлет торпедоносца «Фэйри Суордфиш» с английского авианосца «Фьюриес»

У конвоев оставался еще один опасный враг — надводные рейдеры. К началу войны в океане действовали лишь два германских рейдера — «карманные линкоры» «Адмирал граф Шпее» и «Дойчланд». Первый из них занял позицию в центральной части Атлантики, второй — в северной. Оба получили задачу дезорганизовать и нарушить торговое судоходство противника, а контакт с боевыми кораблями допускался только для обеспечения решения основной задачи.

Если в океане основную угрозу английским перевозкам представляли подводные лодки и рейдеры, то в прибрежных водах их ждал не менее грозный противник, также не оцененный по достоинству в предвоенные годы, — авиация и мины. К началу войны английский флот не имел ни достаточного количества морской авиации, ни отработанной системы взаимодействия с ВВС.

Причина низкой результативности и английской, и германской авиации заключалась в сложной и неэффективной системе управления ее действиями. Оба флота не имели собственной авиации, за исключением палубной авиации английского флота. Английская система оказалась одной из самых неповоротливых. Лишь 12 декабря был создан объединенный штаб Адмиралтейства и Министерства авиации. До лета 1940 г. штаб ВВС продолжал выступать против подчинения береговому флотскому командованию части своих бомбардировщиков, поэтому сложилась ситуация, когда «командование, которое решало задачи по ведению разведки, не имело ударной силы, а командование, располагавшее такой силой, оказалось не подготовленным к решению задач по обнаружению целей»<sup>15</sup>.

В Германии за флотом закрепили лишь руководство морской авиаразведкой и тактическими действиями авиации при столкновениях с морскими силами противника. К началу войны в составе люфтваффе имелось лишь шесть авиагрупп, подготовленных к действиям над морем вместо обещанных тринадцати. Тем не менее уже в самом начале войны совместные действия люфтваффе и военно-морских сил в ведении минной войны привели к большим потерям английского судоходства. Главной предпосылкой этого успеха стало массовое применение германским флотом и авиацией магнитных мин, в то время как английский флот все еще применял традиционные контактные мины. Уже в сентябре германские эсминцы и подводные лодки начали постановку мин у английского побережья. В ноябре мины начали ставить самолеты люфтваффе. К концу декабря Англия и союзники потеряли на минах 79 торговых судов общим водоизмещением 262 697 тонн, повреждения получили целый ряд боевых кораблей<sup>16</sup>.

Ситуация была близкой к критической, так как имевшийся в распоряжении англичан магнитный трал, разработанный против мин собственной конструкции, оказался совершенно неэффективным против германских мин. В ноябре на минах погибло 27 торговых судов, в декабре — 33. От полной катастрофы морские перевозки Англии спасло быстрое истощение минных запасов германского флота, имевшего к началу войны всего 1500 магнитных мин<sup>17</sup>. С января 1940 г. потери торговых судов от минных постановок пошли на убыль, в том числе и в результате разработки нового магнитного трала.

Среди потерь английского судоходства самая меньшая доля пришлось на действия надводных рейдеров. К апрелю 1940 г. стало очевидным, что наиболее эффективным средством в борьбе на коммуникациях являются подводные лодки. Но росту эффективности и результатов подводной войны мешало их ограниченное количество — к тому времени в составе флота было всего 46 боеспособных подводных лодок.

Наиболее значимой операцией германского флота в первый период Второй мировой войны стало вторжение в Норвегию — успешный пример стратегического взаимодействия армии, авиации и флота Третьего рейха. В операции, согласно плану, принимали участие шесть пехотных дивизий, 800 боевых и около 200 транспортно-боевых самолетов, 270 транспортных судов и практически весь боеспособный состав флота. Самая большая сложность в проведении этой операции заключалась в том, что флот не мог обеспечить даже локального превосходства на море — необходимого условия для успешной переброски войск на норвежское побережье. Ситуация осложнялась тем, что Великобритания уже завершила подготовку к высадке собственных войск в Норвегии.



Эвакуация войск союзников с пляжа в районе Дюнкерка



Перегруженный французский эсминец тонет возле Дюнкерка

Это означало, что германские военно-морские силы должны были действовать буквально под носом у британского флота в условиях его подавляющего превосходства. Ставка была сделана на внезапность и быстроту действий. Цена успеха оказалась крайне высока: Германия потеряла три крейсера, 10 эсминцев, четыре подводные лодки, учебный корабль и 10 малых кораблей. Почти все крупные корабли, в том числе линкоры, получили тяжелые повреждения. В строю остались лишь один тяжелый и два легких крейсера, четыре эсминца. Морские силы союзников также понесли большой урон: были потоплены один авианосец, два крейсера, восемь эсминцев, пять подводных лодок<sup>18</sup>.

Завершение норвежской кампании совпало с масштабной катастрофой союзников на суше в мае — июне 1940 г. Остатки союзных войск были прижаты к побережью в районе Дюнкерка. Последней их надеждой стал флот. Задача по эвакуации войск в Англию была поручена адмиралу Б. Рамсею, операция получила название «Динамо». В распоряжение Б. Рамсея были переданы практически все наличные корабли и суда: войсковые транспорты, эсминцы, тральщики, дрейфтеры. Решающую роль в спасении английской армии сыграли свыше 400 мелких судов, обеспечив ее доставку с побережья на борт кораблей, не имевших возможности подойти вплотную к берегу. За время операции из состава союзных войск удалось эвакуировать в порты Англии 338 226 человек. Из общего числа 861 участвовавшего в эвакуации корабля и судна погибло 243, в том числе девять эсминцев и девять крупных транспортов<sup>19</sup>. Эвакуация английских войск и граждан продолжалась и после капитуляции Франции 22 июня 1940 г., в результате которой на Британские острова были доставлены еще более 200 тыс. солдат и офицеров и значительное число гражданских лиц<sup>20</sup>. Спасение большей части экспедиционного корпуса вдохнуло в англичан веру в свои силы. Выступая в парламенте 4 июня 1940 г., премьер-министр У. Черчилль отразил доминирующее настроение в своей речи: «Мы будем оборонять наш остров, чего бы это ни стоило, мы будем сражаться на побережье... мы будем сражаться на полях и на улицах... мы не сдадимся никогда»<sup>21</sup>.

Летом 1940 г. произошли серьезные перемены в общем ходе войны на море. Германская оккупация Норвегии, капитуляция Франции, вступление в войну Италии существенно изменили соотношение сил и возможностей противников. Приобретение новых баз в Норвегии и Франции позволило германским подводным лодкам и надводным кораблям расширить зону действий и активность операций против английского судоходства в океане. В то же время английскому флоту пришлось перераспределить свои силы, направив значительную их часть в Средиземное море, чтобы восполнить потерю французского флота. Ослабление английского флота в Атлантике открывало новые возможности для операций германских сил. Фактически сложилась новая стратегическая ситуация. Собственно битва за Атлантику<sup>22</sup> как таковая и началась летом — осенью 1940 г., когда последствия этих изменений проявились в полной мере, и «действия в Атлантике приобрели большую значимость, чем борьба противника против прибрежного судоходства»<sup>23</sup>.

Новым явлением в борьбе на коммуникациях в океане стали действия германских вспомогательных крейсеров-рейдеров. Данный класс боевых кораблей был известен и применялся давно, в том числе и в Первую мировую войну. На основе этого опыта были разработаны требования к новому поколению рейдеров, их тактике действий в океане<sup>24</sup>. В отличие от рейдеров Первой мировой войны, главными их качествами стали относительно небольшие размеры и увеличивающаяся скорость, дальность плавания, а также незаметность<sup>25</sup>.

Строительство специальных кораблей для рейдерских операций должно было начаться в 1934 г., однако неожиданным препятствием стала нехватка соответствующего артиллерийского вооружения. В результате к началу войны из запланированных 26 рейдеров не удалось построить ни одного, и для решения проблемы началось срочное переоборудование в рейдеры имевшихся торговых судов<sup>26</sup>. Лишь 10 из 250 кораблей, входивших в состав торгового флота Германии, были превращены в рейдеры<sup>27</sup>. Шесть из них приняли участие в рейдерских операциях в составе так называемой «первой волны», вышедшей в океан весной — летом 1940 г. Первым из них стал «Атлантис», ушедший в рейдерство в конце марта 1940 г., последним — «Комет», отправившийся в плавание в начале июля. Действия этих шести кораблей оказались весьма успешными, к концу 1940 г. на их счету было 54 судна общим водоизмещением 366 644 тонны<sup>28</sup>.





Спуск на воду немецкого «карманного линкора» «Адмирал Шеер»



«Адмирал Шеер»



Британский легкий крейсер «Диомед» во время шторма в Атлантике

Особенно досаждали английскому Адмиралтейству действия «карманного линкора» «Адмирал Шеер», прорвавшегося в Атлантику в конце октября и уже 5 ноября атаковавшего конвой НХ-84 в составе 37 судов, шедший из Галифакса под охраной единственного корабля «Джервис Бэй» — бывшего лайнера, переоборудованного во вспомогательный крейсер. «Джервис Бэй», дождавшись, когда конвой рассредоточится, и прикрыв его дымовой завесой, двинулся навстречу линкору<sup>29</sup>. Он смог продержаться в бою около 20 минут, но ценой своей гибели спас конвой. За пеленой дымовой завесы и наступивших сумерек «Адмирал Шеер» смог обнаружить и потопить лишь пять судов из его состава. Появление «карманного линкора» в Атлантике дезорганизовало движение конвоев, три из них были возвращены в порты отправки, другие задержаны. Нормальное движение было восстановлено лишь через 12 дней<sup>30</sup>.

Но все же наибольших успехов в битве за Атлантику во второй половине 1940 г. добились германские подводные лодки. Изменение стратегической ситуации в Европе и получение германским флотом баз в Бретани и Нормандии позволило сократить на 250 миль расстояние до районов развертывания и удвоить количество лодок, действовавших в западной части Атлантики<sup>31</sup>. Большую роль сыграли тяжелые потери английских эсминцев в ходе операции «Динамо» — около 70% из их числа требовали ремонта<sup>32</sup>. Впервые с начала войны немецкое морское командование получило возможность применить тактику групповых действий подлодок, известную как «волчьи стаи». Сам адмирал изложил ее принцип следующим образом: «Концентрированная цель, коей и является конвой судов, должна атаковаться концентрированными средствами»<sup>33</sup>.

«Волчья стая», включавшая от нескольких единиц до двух десятков лодок, формировалась после обнаружения конвоя. В назначенный район направлялись находившиеся поблизости подлодки, один из командиров назначался старшим группы и управлял ее действиями. Обычно лодки совершали атаки ночью из надводного положения с разных направлений. После атаки лодка погружалась и совершала маневр уклонения от кораблей охраны конвоя. Оторвавшись от преследования, она снова всплывала, догоняла конвой и совершала новую атаку. Действия «волчьих стай» распыляли силы эскорта, лишали его корабли возможности эффективно использовать гидролокаторы и в целом обесценивали тактику противолодочных сил английского флота. Наиболее впечатляющих успехов «волчьи стаи» добились в середине октября, когда всего за три дня восьми германским подлодкам удалось потопить 38 кораблей из трех конвоев<sup>34</sup>.

Период с июля по октябрь 1940 г. получил впоследствии название «счастливого времени» для германских подводных сил. Английские противолодочные силы были слабы, многие транспортные корабли все еще следовали в одиночку, что делало нападение на них несложным делом. В октябре 1940 г. результативность немецких подлодок достигла наивысшего показателя — 920 тонн в среднем водоизмещения потопленного судна на одну лодку, находившуюся в море (в июне — 514 тонн). Если в первую неделю июля 1940 г. в английские порты было доставлено 1,2 млн тонн грузов, то к концу месяца этот показатель сократился до 750 тыс. и до конца 1940 г. не превышал 800 тыс. Сокращение потока грузов ставило под сомнение саму способность Англии вести войну. Свидетельством отчаянного положения англичан стало решение о создании сплошного минного поля длиной в 60 миль и шириной не менее 3 миль к северо-западу от Ирландии. Казалось, что Германия была близка к победе в битве за Атлантику.

Весной 1940 г. ожидавшееся вступление Италии в войну на стороне нацистской Германии заставило английское командование держать в Восточном Средиземноморье мощный флот, но контроль над западной частью данного театра военных действий возлагался на военно-морские силы Франции.

Выход из войны Франции кардинально изменил соотношение сил. Перед итальянским флотом появилась перспектива добиться господства как минимум в восточной части Средиземного моря. Конкретные же задачи, вставшие перед ВМФ Италии, сводились к обеспечению перевозок в Северную Африку, обороне собственного побережья, нарушению английских коммуникаций в центральной части Средиземного моря. Задачи английского флота были диаметрально противоположными: обеспечение собственных перевозок на Мальту, между Гибралтаром и Александрией, срыв итальянских перевозок в Ливию.

Количество боевых кораблей и подводных лодок, действовавших в Средиземном море на 10 июня 1940 г.<sup>35</sup>

Класс корабля	Великобритания	Франция	Италия
Линейные корабли, линейные крейсера	5	5	4
Авианосцы	2	1	—
Крейсеры тяжелые	2	7	8
Крейсеры легкие	11	9	14
Эсминцы, миноносцы	40	34	123
Подводные лодки	18	46	115

С этой целью срочно было принято решение сформировать соединение «Н», базировавшееся в Гибралтаре, в составе четырех линкоров, авианосца, трех крейсеров, 19 эсминцев. Однако первой задачей соединения «Н», призванного заменить корабли французского флота, стало их уничтожение с тем, чтобы они не попали в руки немцев. Судьба ВМФ Франции была определена восьмой статьей соглашения о перемирии с Германией, которая требовала соредоточить французские корабли в местах базирования мирного времени, где их предстояло разоружить под наблюдением Германии и Италии<sup>36</sup>. Известие об этом вызвало естественную тревогу английского руководства, опасавшегося реального присоединения французского флота к германскому и итальянскому, что грозило смертельной опасностью. Выход виделся только один: «Любой ценой, идя на любой риск, мы должны были обеспечить, чтобы флот Франции... не стал орудием нашей гибели»<sup>37</sup>.

С этой целью английским руководством была проведена операция «Катапульта». Она началась 3 июля одновременно во всех доступных пунктах, где находились в тот момент корабли бывшего союзника. В английских портах были захвачены находившиеся на стоянке два линкора, 10 эсминцев, шесть подводных лодок, 15 малых боевых кораблей и около 200 вспомогательных и торговых судов. В тот же день в Александрии была захвачена вторая группа кораблей в составе одного линкора, четырех крейсеров, трех эсминцев и одной подводной лодки<sup>38</sup>. В портах Алжира Мерс-эль-Кебире и Оран базировалось самое мощное соединение французского флота: четыре линкора (из них два новейших), 16 эсминцев, шесть подводных лодок, 26 малых и вспомогательных кораблей. Командующий французской эскадрой адмирал М. Жансуль отклонил английский ультиматум, предлагавший или присоединиться к адмиралу Д. Сомервиллу для продолжения войны, или передать корабли под контроль англичан, или же отправиться на остров Мартиника для интернирования. После долгих и бесплодных переговоров бывшие союзники вступили в сражение<sup>39</sup>. Вырваться из Мерс-эль-Кебира и уйти в Тулон удалось лишь линкору «Страсбург» и пяти эсминцам, туда же пришли пять крейсеров и пять эсминцев из Алжира. Погибли 1297 французских матросов и офицеров, 351 получил ранения<sup>40</sup>.

Эта трагедия надолго омрачила отношения двух союзников. Вдохновитель операции «Катапульта» английский премьер У. Черчилль считал ее пусть жестокой, но вынужденной и необходимой мерой. Генерал Ш. де Голль увидел в действиях своего союзника «страх за будущее, отзвуки старинного соперничества на море, обиды, накопившиеся с начала битвы за Францию»<sup>41</sup>.

Устранение угрозы захвата французского флота немцами еще не позволяло говорить о господстве англичан в этой акватории. С началом войны Б. Муссолини потребовал от своего флота самых решительных действий «во всех пунктах Средиземного моря», но командование флота восприняло это без всякого энтузиазма, полагая, что «не существует возможности решения стратегических задач или нанесения поражения вражеским морским силам»<sup>42</sup>. Падение Франции открыло перед итальянским флотом новые перспективы. Из них самой многообещающей была оккупация побережья Туниса и Алжира с его портами и аэродромами, что давало возможность заблокировать Сицилийский пролив, прервав английские коммуникации между Гибралтаром и Египтом. Одновременно ускорялась и упрощалась

поставка всего необходимого итальянским войскам в Ливии. Но Б. Муссолини не оценил эти перспективы, считая, что скорое окончание войны не потребует таких усилий<sup>43</sup>. Упущенные возможности лета 1940 г. обрекли итальянский флот в целом на оборонительный характер его действий в течение всей войны.

9 июля 1940 г. у берегов Калабрии произошло столкновение итальянской эскадры (два линкора, 18 крейсеров, 24 эсминца) с английской (три линкора, авианосец, четыре крейсера, 16 эсминцев). Но артиллерийская дуэль линкоров завершилась после первого же попадания тяжелого снаряда во флагманский линкор «Джулио Чезаре»<sup>44</sup>. Адмирал И. Кампиони приказал выйти из боя. Если в ходе этого первого боя оправданием пассивности итальянцев в какой-то мере могло служить численное превосходство англичан в линейных кораблях, то к августу ситуация кардинально изменилась. Итальянский флот пополнился сразу четырьмя линкорами, два из которых по своим показателям превосходили английские линкоры Средиземноморской эскадры, построенные еще в Первую мировую войну.

К тому времени задачи английского флота чрезвычайно усложнились вследствие вторжения Италии в Грецию в октябре 1940 г. и необходимости оказать последней помощь согласно принятым в апреле 1939 г. обязательствам. В ноябре английские войска высадились на острове Крит, обладание которым, по мнению У. Черчилля, было «почти равносильно успешному наступлению в Ливии»<sup>45</sup>. Базы на Крите, безусловно, улучшили положение английского флота, но и потребовали большого объема перевозок.

В новой ситуации необходимо было срочно устранить превосходство итальянцев в силах. С этой целью была проведена операция, которая получила название «Джаджмент». Английскому флоту удалось подготовить ее в условиях полной секретности и нанести внезапный удар. В ночь на 12 ноября самолеты авианосца «Илластриес» двумя волнами атаковали находившиеся в Таранто шесть итальянских линкоров и девять крейсеров. В результате атаки три итальянских линкора, крейсер и два эсминца получили попадания торпед и бомб и надолго вышли из строя. Английские потери составили два самолета из 21, участвовавшего в налете<sup>46</sup>. Командующий британским Средиземноморским флотом адмирал Э. Каннингхэм, подводя итоги этой атаки, констатировал: «События в Таранто в ночь с 11 на 12 ноября 1940 г. раз и навсегда утвердили палубную авиацию в качестве самого разрушительного оружия британского военно-морского флота»<sup>47</sup>. Впервые в истории войны на море стало очевидным, что роль военной ударной силы флота перешла от линкоров к авианосцам и палубной авиации.

В наступившем 1941 г. продолжились активные действия германских надводных рейдеров. В январе «Адмирал Шеер» перешел из Атлантики в Индийский океан, где потопил четыре судна. В конце марта, быстро пройдя Атлантику, рейдер прорвался через Датский пролив, сумел избежать встречи с патрульными английскими крейсерами и благополучно вернулся в свою базу. В целом, за 161 день рейда он прошел 46 тыс. миль, потопил и захватил 16 судов общим водоизмещением почти 100 тыс. тонн, став самым удачливым и результативным рейдером из числа действовавших боевых кораблей<sup>48</sup>.

Гораздо менее успешными оказались действия других рейдеров. В январе 1941 г. линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» со второй попытки сумели скрытно выйти в Атлантику и начали поиск конвоев, следующих из Канады в Англию. 8 февраля ими был обнаружен конвой НХ-106. Рейдеры разделились для одновременной атаки с двух сторон, но при сближении «Шарнхорст» был обнаружен сопровождавшим конвой линкором «Рэмиллис». Хотя это был старый английский дредноут, ровесник погибшего в Скапа-Флоу «Ройял Оука», его огневой мощи оказалось достаточно, чтобы оба германских линкора отказались от нападения на конвой<sup>49</sup>. Отойдя на запад, 22 февраля рейдеры обнаружили суда другого конвоя и потопили пять из них. 8 марта германские линкоры, ушедшие на юг, перехватили конвой SL-67, и опять наличие всего одного устаревшего линкора «Малайя» спасло конвой от разгрома. Немецкий адмирал Гюнтер Лютенс решил навести на линкор находившиеся в этом районе германские подводные лодки, но эта попытка не увенчалась успехом, и адмирал счел за благо уйти на северо-запад, где его отряду удалось потопить 16 кораблей, следовавших без охранения<sup>50</sup>. 22 марта линкоры вернулись в Брест.



Визит гросс-адмирала Э. Редера на линкор «Шарнхорст»



Гидросамолет на борту немецкого линкора «Шарнхорст»



Немецкий линейный крейсер «Гнейзенау» на якорной стоянке в норвежском фьорде

Ключевым событием 1941 г. в действиях германских рейдеров стала попытка прорыва в Атлантику новейшего германского линкора «Бисмарк». Корабль вступил в строй в августе 1940 г., и сразу же в штабах началась разработка планов его применения. К тому времени впечатляющие успехи германских боевых кораблей в Атлантике давали надежду на еще больший успех новейшего линкора. Поход «Бисмарка» планировался как совместная операция группы рейдеров, получившая кодовое название «Учения на Рейне». Новый линкор должен был начать свободный поиск в Атлантике в сопровождении другого новейшего корабля — тяжелого крейсера «Принц Ойген», одновременно из Бреста планировалось отправить в рейд линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Действия надводных кораблей должны были обеспечить заранее и скрытно выдвинутые в Атлантику танкеры и суда снабжения. Рейдерам планировалось придать несколько подводных лодок<sup>51</sup>.

Операция была разработана с учетом накопленного опыта рейдерства в Атлантике и предполагала путем использования двух оперативных групп линкоров добиться распыления сил противника. Главную ударную силу представляла группа «Бисмарка», задачей которой была борьба с конвоями в Северной Атлантике. По замыслу операции линкор должен был связать боем тяжелые корабли охраны конвоя, а крейсеру «Принц Ойген» предстояло уничтожить транспортные суда<sup>52</sup>. Основной целью операции была «борьба с морской торговлей Англии» путем «нанесения ударов по охраняемым конвоям», задача самого «Бисмарка» заключалась в связывании боем крупных кораблей, избегая при этом риска получить тяжелые повреждения<sup>53</sup>.

Первоначально операция была запланирована на конец апреля 1941 г., когда погодные условия максимально благоприятствовали скрытному прорыву в Атлантику. Но ее ходу в самом начале помешали действия противника. Англичане, адекватно оценив угрозу со

стороны германских тяжелых кораблей, попытались вывести их из строя. В начале апреля британская авиация нанесла тяжелые повреждения находившемуся в Бресте линкору «Гнейзенау». В это же время из-за поломки машин вышел из строя стоявший там же линкор «Шарнхорст». Подрыв 23 апреля на магнитной мине «Принца Ойгена» заставил перенести на месяц назначенную дату операции.

Стало очевидным, что первоначальный замысел операции из-за повреждений линкоров в Бресте терял смысл. Из-за переноса времени операции на конец мая, когда в Северной Атлантике темное время суток ограничено короткими сумерками, германские корабли фактически теряли шанс на скрытный прорыв в Атлантику. И все же командование германских военно-морских сил решило отправить «Бисмарк» в рейд. Решающим фактором оказалось то, что если новый линкор не использовать весной 1941 г., то позже это могло оказаться практически невозможным. Ремонт «Шарнхорста» и «Гнейзенау» в Бресте под постоянными ударами английской авиации мог затянуться на неопределенный срок. Вступление в строй однотипного линкора «Тирпиц» ожидалось лишь через полгода. Сохранявшие нейтралитет США могли в любой момент вступить в войну на стороне Англии, что сразу же изменило бы всю расстановку сил в Атлантике и исключило бы возможность осуществления рейдерских операций крупными боевыми кораблями. Наконец, еще два обстоятельства повлияли на решение германского военно-морского командования: убежденность в исключительно высоких боевых качествах «Бисмарка» и «безграничная уверенность в командирских качествах» возглавляющего оперативную группу адмирала Г. Лютьенса<sup>54</sup>.

Командование английским флотом верно оценило донесения разведки о повышенной боевой готовности крупных немецких кораблей. Английская воздушная разведка вела постоянное наблюдение за каждым крупным кораблем германского флота, отслеживая уровень его готовности к выходу. Именно эти меры предопределили события последующих нескольких дней.

Все походы рейдеров, совершенные в 1939–1940 гг., основывались на достижении внезапности, что лишало противника возможности организовать их своевременный перехват. В новой ситуации требовалось нестандартное решение, однако германское командование предпочло следовать уже принятому плану. В итоге уже ранним утром 21 мая английские самолеты обнаружили «Бисмарк» и «Принц Ойген» у берегов Норвегии, после чего англичане направили свои корабли к выходам в Атлантику.

23 мая немецкий отряд был обнаружен к северо-западу от Исландии английским крейсером «Саффолк», к которому вскоре присоединился крейсер «Норфолк». Последний был обнаружен «Бисмарком», безрезультатно обстрелявшим английский крейсер. Оба английских корабля сумели удержать радиолокационный захват противника и навели на него шедший на перехват отряд в составе линкора «Принц оф Уэлс» и линейного крейсера «Худ». Около пяти часов утра 24 мая главные силы обеих сторон оказались в пределах видимости друг друга.

Английские линкоры имели 18 тяжелых орудий калибром 356–381 мм против восьми 381-мм орудий «Бисмарка» и восьми 203-мм «Принца Ойгена»<sup>55</sup>. Однако решающую роль сыграл маневр германских кораблей, которые встали почти перпендикулярно курсу англичан. К моменту начала боя «Бисмарк» и «Принц Ойген» находились справа впереди по носу английских кораблей, которые в этой позиции могли вести огонь лишь из носовых башен<sup>56</sup>, в то время как германские корабли могли отвечать полными бортовыми залпами. В результате около шести часов утра линейный крейсер «Худ» сначала был поврежден 203-мм снарядом «Принца Ойгена», а затем накрыт залпом главного калибра «Бисмарка», взорвался и затонул.

Поврежденный «Принц оф Уэлс», прикрывшись дымовой завесой, начал отход. Немцы не стали преследовать его и предпочли выполнять приказ, ставивший главной задачей выход в Атлантику для охоты на британские конвои<sup>57</sup>. К тому же снаряд линкора «Принц оф Уэлс», пробив борт в носовой части «Бисмарка», повредил цистерны с топливом. Скорость германского линкора упала, за ним потянулся нефтяной шлейф вытекающего мазута. Адмирал Г. Лютьенс, командовавший германским отрядом кораблей, отказался от прорыва в Атлантику и направил линкор во французскую базу Сен-Назер. «Принц Ойген» получил приказ действовать самостоятельно.





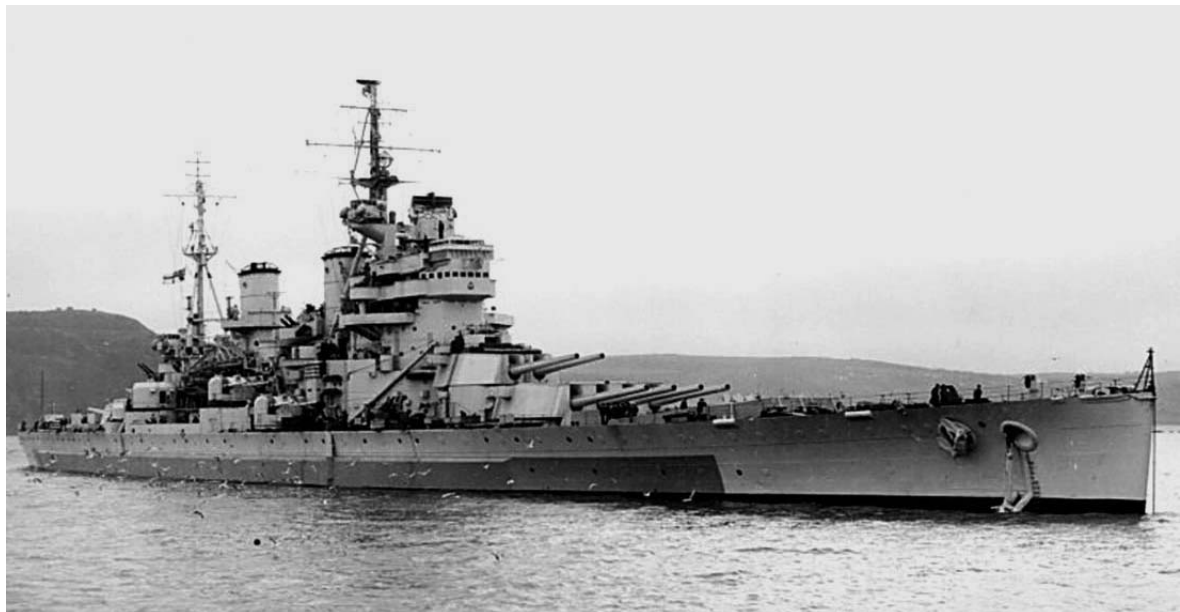
Немецкий линкор «Бисмарк» в Кильском заливе



Орудия главного калибра линкора «Бисмарк»



Английский линейный крейсер «Худ» на якорной стоянке



Английский линкор «Кинг Джордж V»



Взрыв кормовой части линейного крейсера «Худ» в результате попадания 203-мм снаряда тяжелого крейсера «Принц Ойген»



Выжившие немецкие моряки с погибшего линкора «Бисмарк» поднимаются на борт английского крейсера «Дорсетшир»

В последующие два дня «Бисмарк», следуя курсом на юго-восток, пытался прорваться к побережью Франции. На перехват германского линкора был брошен весь британский флот — 48 надводных кораблей, в том числе семь линкоров, два авианосца, восемь крейсеров и 18 эсминцев, и более 100 самолетов<sup>58</sup>. Если бы «Бисмарк» сохранил прежнюю скорость хода, он успел бы войти в зону действий германской ударной авиации. Но уже в наступивших сумерках 26 мая германский линкор атаковали торпедоносцы авианосца «Арк Ройял». Зенитная артиллерия германского линкора открыла быстрый и точный огонь<sup>59</sup>, тем не менее из 13 сброшенных торпед две поразили цель. Взрыв одной из них повредил рули линкора, в результате чего «Бисмарк» потерял управление. Этот успех был достигнут в самый последний момент — англичане уже приняли решение прекратить преследование<sup>60</sup>.

Утром 27 мая «Бисмарк» был перехвачен линкорами «Родней» и «Кинг Джордж V», начавшими артиллерийскую дуэль на дистанции 25 км. «Бисмарк» ответил, но поврежденный руль лишил артиллеристов возможности точно управлять огнем, и ответная стрельба оказалась почти бесполезной, к тому же вскоре после начала боя была повреждена система централизованного управления стрельбой<sup>61</sup>. Полтора часа два английских линкора и два тяжелых крейсера практически безнаказанно расстреливали «Бисмарк», превратившийся к исходу боя в полуразрушенный, охваченный огнем остов. Германский линкор, получив попадания как минимум восьми торпед и нескольких десятков 356-мм и 406-мм снарядов, скрылся под водой, вместе с ним погиб почти весь экипаж и штаб адмирала Г. Лютьенса — около 2200 матросов и офицеров. Английские корабли подняли из воды четырех офицеров и 102 матроса, еще пять человек были спасены германской подводной лодкой<sup>62</sup>. Потерь на английских кораблях не было.

1 июля 1941 г. «Принц Ойген», так и не потопив ни одного судна, вернулся в Брест из-за неполадок машинной установки. Последствия гибели «Бисмарка» имели далеко идущие последствия. Впредь А. Гитлер запретил использование без его ведома крупных кораблей в Атлантике.

Развитие сил и средств английского флота, совершенствование его тактики, в первую очередь разведки, сводили на нет возможность использования в качестве рейдеров крупных боевых единиц. Корабли, наспех превращенные из обычных грузовых теплоходов во вспомогательные крейсера, стали единственными надводными кораблями германских военно-морских сил, продолжавшими битву за Атлантику после гибели самого мощного германского линкора.

Первая половина 1941 г. стала временем наибольшего успеха германских вспомогательных крейсеров. В конце 1940 — начале 1941 г. в океан отправились рейдеры «второй волны»: в декабре — «Корморан», в марте — «Михель», в мае — «Штир». В итоге с января и до конца мая 1941 г. в океане одновременно находилось 5–6 рейдеров, действия которых в этот период привели к потере 34 транспортов союзников. Причиной этому стали совершенствование тактики действий, продуманная система маскировки и эффективная система снабжения<sup>63</sup>.

Рейдеры действовали не только в Атлантике, но и в Индийском и Тихом океанах, и даже у берегов Антарктиды, где необычайного успеха добился вспомогательный крейсер «Пингвин». В январе 1941 г. на основании данных радиоразведки он захватил и отправил в Германию целую норвежскую китобойную флотилию в количестве трех кораблей-маток и 11 судов-китобоев общим водоизмещением около 40 тыс. тонн<sup>64</sup>. Наиболее впечатляющий успех выпал на долю самого малого из рейдеров «Комет» водоизмещением в 3287 тонн. В августе — сентябре 1940 г. за рекордный срок в 31 день этот вспомогательный крейсер прошел Северным морским путем в Тихий океан. Необычный поход стал возможным благодаря помощи советских ледоколов «Ленин», «Сталин» и «Каганович», пробивших путь рейдеру через льды Арктики<sup>65</sup>. Выйдя в Тихий океан, «Комет» начал рейдерские операции, уничтожив три судна самостоятельно и еще семь совместно с другими немецкими кораблями. В ноябре 1941 г. «Комет» благополучно вернулся в Германию.

Тщательный подбор командиров рейдеров, прекрасная подготовка экипажей делали их опасным противником не только для торговых судов, но и для боевых кораблей. Так, рейдер

«Корморан» 19 ноября 1941 г. добился успеха в противоборстве с австралийским крейсером «Сидней»<sup>66</sup>.

Впрочем, рейдерам не всегда удавалось реализовать свои преимущества. Бой крейсера «Штир» 24 сентября 1941 г. показал, насколько уязвимыми являлись бывшие гражданские суда, переоборудованные во вспомогательные крейсера. Противником германского корабля оказался американский пароход «Стефен Гопкинс». По огневой мощи рейдер превосходил противника в 13 раз, имел современную систему централизованного управления огнем и опытных артиллеристов<sup>67</sup>. Но решимость и отвага американского экипажа и его капитана П. Бака перевесили эти преимущества. К тому же командир германского крейсера допустил фатальную ошибку. Не ожидая получить отпор, он сблизился со «Стефеном Гопкинсом» на предельную дистанцию, на которой американские комендоры-резервисты просто не могли промахнуться. Бой, проходивший с необычайным ожесточением, продолжался чуть более 20 минут<sup>68</sup>. Рейдер расстрелял американский пароход, затонувший вместе с 42 членами экипажа. Но и сам «Штир» получил 15 попаданий, вызвавших на борту пожар, с которым команда справиться не сумела. Через полтора часа после начала боя вспомогательный крейсер взорвался и затонул<sup>69</sup>.

Случаи, когда германские рейдеры перехватывались боевыми кораблями английского флота, как правило, завершались потоплением первых. Так, 8 мая 1941 г. английский тяжелый крейсер «Корнуолл» к северо-востоку от Сейшельских островов обнаружил германский рейдер «Пингвин», который безуспешно пытался выдать себя за норвежское судно «Тамерлан». Командир английского крейсера не стал сблизаться с подозрительным судном и открыл огонь с дальней дистанции. В ходе короткого, но ожесточенного боя «Пингвин» был потоплен<sup>70</sup>. Таким же исходом завершилась встреча рейдера «Атлантис» с английским крейсером «Девоншир» 22 ноября 1941 г.

Гибель сразу двух германских кораблей, находившихся в районах, удаленных от основных торговых путей, наводила на мысль о неслучайном появлении в этих местах британских крейсеров. Тем не менее командование военно-морских сил Германии еще не сумело прийти к выводу о том, что это были первые результаты новой системы борьбы с рейдерами, введенной в действие британским Адмиралтейством и ставшей позднее известной под названием «шах и мат». Она позволяла «военному кораблю быстро получить подтверждение из Адмиралтейства о фактическом местонахождении автономно плававших английских и союзнических торговых судов»<sup>71</sup>. Успех «Девоншира» стал первым результатом, положившим начало быстрому изменению ситуации в океане. Гибель в ноябре «Атлантиса» и «Корморана» вместе с возвращением в Германию четырех рейдеров «первой волны» («Орион», «Виддер», «Тор» и «Комет») привели к тому, что впервые с начала рейдерских операций в Атлантике не осталось ни одного вспомогательного крейсера, лишь в Индийском океане все еще продолжал рейдерство «Михель». Из оставшихся рейдеров «второй волны» только «Тор» в январе 1942 г. сумел прорваться в океан. Попытка отправить в рейдерство другие крейсера «второй волны» провалилась.

По сути, уже в конце 1941 г. рейдерские операции германских вспомогательных крейсеров завершились. С середины 1941 г. все меньше транспортных судов союзников следовало по маршрутам без охраны, а эффективность английской блокады германских баз делала операции по прорыву рейдеров в океан слишком рискованными. Вся тяжесть борьбы с судоходством союзников, начиная со второй половины 1941 г., фактически легла на подводный флот Третьего рейха.

Тем не менее эффективность германских рейдеров в целом оказалась высокой. В течение трех с половиной лет в океане действовали девять вспомогательных крейсеров, потопивших и захвативших 133 торговых корабля союзников общим водоизмещением 829 644 тонны<sup>72</sup>. В сумме это в три раза превысило показатели, достигнутые германскими линкорами и крейсерами в ходе борьбы на коммуникациях. При этом воздействие вспомогательных крейсеров не ограничивалось только захватом и уничтожением торгового тоннажа. Захваченные и отправленные в Германию корабли доставили сотни тысяч тонн материалов и продовольствия.

Новый, 1941 г. командование германского подводного флота встретило в поисках новых тактических приемов в борьбе с английским судоходством. Адмирал К. Дёниц видел решенные задачи в использовании самолетов-разведчиков, наводящих лодки на обнаруженные конвои. Но все попытки получить в свое распоряжение авиацию вплоть до конца 1940 г. заканчивались ничем. Лишь 7 января 1941 г. К. Дёницу удалось добиться приказа А. Гитлера о передаче 1-й авиагруппы 40-й бомбардировочной эскадры, дислоцированной в Бордо, в оперативное подчинение штабу подводных сил. Вскоре она предприняла первые попытки навести субмарины на обнаруженные конвои с помощью самолетов дальней разведки, но они оказались неудачными. Экипажи не имели опыта полетов над океаном, допускали грубые навигационные ошибки при наведении лодок на конвои. Первый случай успешного взаимодействия произошел лишь в феврале 1941 г., когда лодка U-37 у берегов Западной Африки обнаружила конвой, следовавший в Англию, вызвала самолеты, затем сама атаковала конвой и навела на него крейсер «Адмирал Хиппер», потопивший семь судов. Начиная с середины февраля 1941 г. ежедневно из Бордо вылетали два «FW-200 Кондор» на разведку районов западнее Британских островов. Один самолет-разведчик, облетев острова с запада, садился на юге-западе Норвегии, а на следующий день следовал обратным маршрутом<sup>73</sup>.

Вскоре, однако, выяснилось, что принятые меры малоэффективны. Один самолет мог навести подводные лодки на обнаруженный конвой только в том случае, если они находились неподалеку. В противном случае самолету приходилось возвращаться на базу, ограничившись сообщением о местонахождении конвоя, который, как правило, за это время менял курс и уклонялся от встречи с подводными лодками. Требовалось, чтобы как минимум 12 самолетов ежедневно поднимались в воздух для ведения разведки. Производство «FW-200 Кондор», используемых в целях дальней морской разведки, вскоре прекратилось. Наладить же производство нового дальнего разведчика He-177 так и не удалось<sup>74</sup>. В марте 1941 г. немецкие подводные силы понесли первые по-настоящему тяжелые потери, лишившись сразу пяти лодок<sup>75</sup>.

В связи с тем что к этому времени продолжительность ночного времени в Северной Атлантике сократилась, а английское командование сдвинуло маршруты конвоев к северу, под прикрытие кораблей и самолетов, действовавших с новых баз в Исландии, немцы вынуждены были также переместить районы патрулирования своих лодок к Азорским островам и побережью Западной Африки.

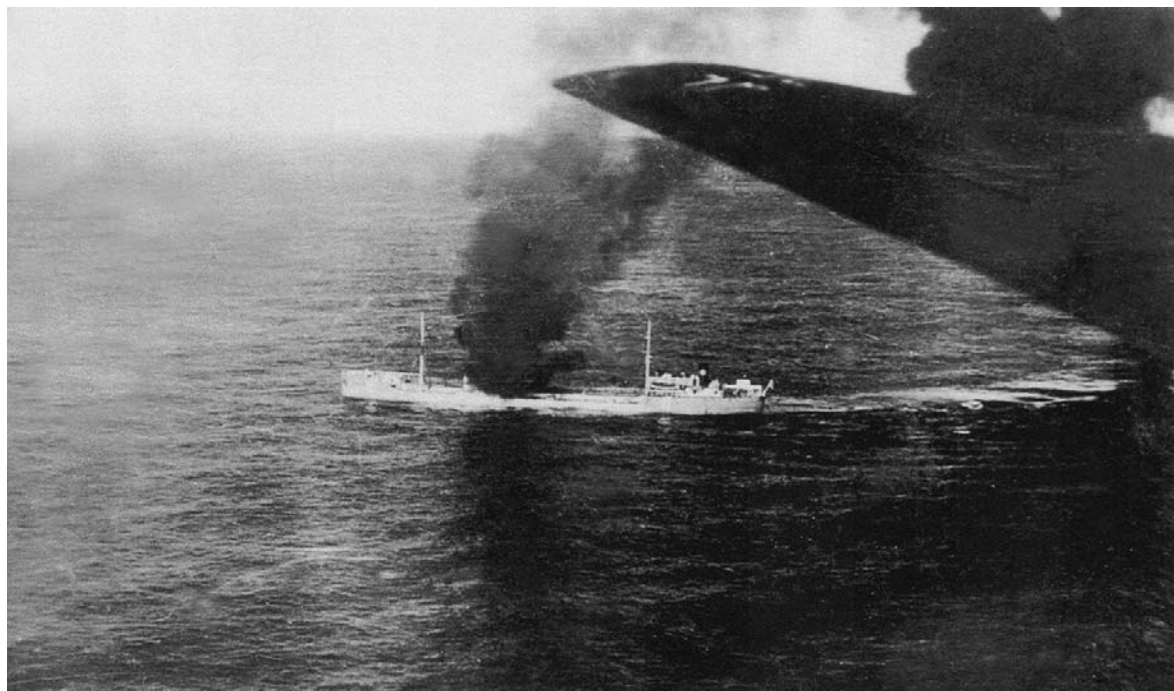
Район Фритауна стал местом их наиболее активных действий. Здесь пересекались морские пути, идущие из Южной Америки, Среднего и Дальнего Востока, формировались конвои и определялись маршруты кораблей, следовавшие в Великобританию самостоятельно. Но для организации эффективной защиты конвоев не хватало кораблей, и этот узел английских коммуникаций оставался «слабым звеном» системы судоходства. Немецкое командование направило к Фритауну семь подводных лодок, которым предстояло преодолеть около 2800 миль. Была создана система дозаправки и пополнения припасов в открытом море со специальных кораблей снабжения, скрытно развернутых в Центральной Атлантике<sup>76</sup>. Благодаря этим мерам длительность нахождения подлодок в назначенных районах увеличилась почти вдвое. В мае из 58 судов, потерянных Великобританией в Атлантике, более половины были потоплены в районе Фритауна. В июне было потоплено еще 68 судов<sup>77</sup>.

Англичане были вынуждены сократить до минимума морские перевозки через этот район, используемые корабли получили мощное прикрытие. Тогда немецкие лодки были направлены на линию Гибралтар — Великобритания. Там они начали совместные действия с 40-й воздушной эскадрой, базировавшейся в Бордо. Число потопленных здесь судов было впечатляющим, хотя общий тоннаж — весьма скромным, поскольку корабли на этом маршруте отличались малым водоизмещением — не более 3 тыс. тонн. Но вскоре действия германской авиации против английского судоходства пошли на убыль, поскольку 22 июня 1941 г. Германия напала на СССР, и основная часть авиации была переброшена на восток.

В конце июня «волчья стая» из 10 субмарин перехватила и атаковала к югу от Гренландии конвой HX-133, следовавший в Великобританию. Однако ей пришлось в полной мере



Немецкий самолет «Fw-200 Кондор» в патрульном полете над Бискайским заливом



Горящее английское транспортное судно «Тунис»

испытать на себе новые приемы противолодочной тактики англичан. Служба радиоперехвата английского Адмиралтейства сумела выявить факт сосредоточения германских лодок по маршруту конвоя, что позволило своевременно усилить его охрану. В итоге вместо ожидаемых четырех эскортных кораблей «стая» столкнулась с тринадцатью. Продолжавшаяся в течение пяти дней схватка закончилась потоплением пяти судов конвоя и двух подлодок<sup>78</sup>.

К тому времени командование немецких подводных сил отказалось от попыток наладить взаимодействие подлодок и самолетов-разведчиков, которые теперь использовались лишь для сбора общей информации о движении конвоев<sup>79</sup>. Вплоть до лета 1941 г. задача обнаружения конвоев противника в Северной Атлантике так и не нашла удовлетворительного решения. Как итог, «сражения против конвоев противника происходили нечасто, а между ними следовали долгие периоды утомительных поисков, когда подлодки без усталости прочесывали казавшиеся пустынными морские просторы в поисках врага»<sup>80</sup>. Главной причиной оставалась нехватка средств обнаружения конвоев.

Вскоре после вступления в войну командование итальянского флота предложило направить свои лодки в Атлантику. Осенью 1940 г. в специально созданной для этого базе в Бордо находилось уже 27 итальянских подводных лодок<sup>81</sup>. В октябре — ноябре итальянские подлодки провели в море 243 дня, потопив одно судно, показатель потопленного тоннажа на одну субмарину в день — 20 тонн. Германские подводные лодки за тот же период провели в море 378 дней, потопили 80 судов, приведенный показатель составил 1115 тонн. Вскоре итальянские лодки были направлены в южные районы Атлантики, где наиболее результативные итальянские подводники имели на своем счету до 80—90 тыс. тонн потопленного тоннажа<sup>82</sup>.

Угроза с воздуха становилась новым серьезным фактором, ограничивавшим действия германских и итальянских подводных лодок в океане. У Черчилля придавал первостепенное значение развитию противолодочной авиации. В июне 1941 г. в результате договоренности между штабами ВВС Великобритании и Канады и соответствующего перераспределения самолетов расширились зоны патрулирования береговой авиации: до 700 миль — на запад от Великобритании, до 600 миль — от побережья Канады, до 300 миль — к югу от Исландии. В центральной части Атлантики остался лишь один район шириной около 300 миль, где конвой не имели прикрытия с воздуха<sup>83</sup>.

В этих условиях германская стратегия битвы за Атлантику, исходившая из неподготовленности противника к ведению подводной войны в океане, все более заходила в тупик. Английский флот упорно и методично выстраивал систему защиты судоходства: увеличивалось количество эскортных кораблей и самолетов береговой авиации, совершенствовались методы управления конвоями и тактика сил ПЛО, на вооружение кораблей и самолетов поступали новые технические устройства. По сути, с лета 1941 г. развернулось настоящее противоборство военно-технического и интеллектуального потенциалов воюющих держав.

В конце сентября — октября 1941 г. по личному распоряжению А. Гитлера началась переброска 10 подводных лодок в Средиземное море. Данное решение было продиктовано необходимостью поддержать действия армии Э. Роммеля в Северной Африке. Подводные лодки и бомбардировщики люфтваффе оказались единственной силой, способной противостоять английскому флоту в условиях, когда морские силы Италии не были в состоянии эффективно бороться с противником. Однако германское командование допустило просчет, так как удар по судоходству в Атлантике оставался практически единственным средством ощутимой борьбы с Великобританией. Германские подводные лодки, направленные в Средиземное море, оказались в зоне активных действий английских сил ПЛО и к концу декабря понесли тяжелые потери, лишившись трети своего состава. В то же время резко сократилась численность лодок в Атлантике. Так, в сентябре — октябре 1941 г. из общего числа находившихся в море 36 лодок лишь от 10 до 20 действовали в Атлантике, в декабре там патрулировали 27 лодок, половина которых была сосредоточена в районе Гибралтара<sup>84</sup>.

Тем не менее отработанная тактика «волчьих стай» все еще обеспечивала успешное применение подводных сил Германии осенью 1941 г. Так, в сентябре немецким подводным лодкам, получившим данные от самолета-разведчика, удалось нанести тяжелейшие потери



двум конвоям, следовавшим в Великобританию из Фритауна и Гибралтара. Несмотря на мощное охранение, первый конвой потерял семь грузовых кораблей из 11, второй — девять из 25. В это же время разыгралось сражение к югу от Гренландии, где наведенные по радио восемь германских лодок атаковали конвой SC-42 в составе 64 судов под охраной четырех кораблей эскорта. В ходе трехдневного сражения было потоплено 16 транспортных кораблей, и лишь ступившийся туман спас конвой от полного разгрома<sup>85</sup>.

Однако далеко не всегда успех сопутствовал немецким лодкам. Так, 15–22 декабря разгорелся бой между силами охранения конвоя HG-76 в составе 32 судов, шедшего из Гибралтара в Англию, и несколькими подводными лодками немцев. Но продолжавшиеся пять дней атаки подводных лодок привели к потере всего двух судов, зато силы охранения потопили пять германских лодок.

Постепенно становилось очевидным, что время работало против германских подводных сил, поскольку потенциал Британской империи превосходил возможности Германии и Италии вместе взятых. Вступление в войну США 11 декабря 1941 г. окончательно лишило страны оси перспектив в этой борьбе. Реальное участие американских сил в битве за Атлантику началось гораздо раньше официального объявления войны. Вскоре после начала Второй мировой войны правительство США объявило о создании 300-мильной зоны безопасности вдоль своего атлантического побережья, куда был запрещен вход кораблям воюющих стран. Спустя всего месяц зона безопасности в Атлантике была расширена до 2300 миль на восток от американского побережья. В июле США приняли на себя обязательства по защите Исландии, высадив там войска и приступив к строительству военных баз. В сентябре 1941 г. американский флот начал осуществлять эскортирование конвоев, следовавших из США в Исландию.

Ф. Рузвельт был уверен, что А. Гитлер не решится на ответные действия, стремясь избежать войны с США. Действительно, уже в июне 1941 г. германский подводный флот в Атлантике получил приказ, предписывающий избегать столкновений с кораблями США. Однако через три дня после нападения Японии на Пёрл-Харбор Германия все же объявила войну США. Расстановка сил в ходе Второй мировой войны и в битве за Атлантику кардинально изменилась.

К началу 1941 г. общая ситуация на Средиземном море оставалась благоприятной для английского флота. Но в январе на аэродромы в Сицилии был переброшен 10-й немецкий авиационный корпус, специально подготовленный для ударов по кораблям. В его состав входили 140 бомбардировщиков, 22 истребителя и 12 самолетов-разведчиков<sup>86</sup>. Через месяц он дополнился 120 бомбардировщиками и истребителями ВВС Италии и еще 115 самолетами, размещенными на аэродромах Сардинии<sup>87</sup>. Эта мощная воздушная группировка стала новым решающим фактором в ходе борьбы на Средиземноморье. Роль воздушных сил чрезвычайно выросла вследствие того, что противоборствующие стороны в феврале — марте 1941 г. практически одновременно столкнулись с необходимостью резко увеличить объем морских перевозок, обеспечивавших переброску германских войск в Африку и английских — в Грецию.

10–11 января 1941 г. эскадрильи немецких пикирующих бомбардировщиков Ю-87 атаковали корабли, прикрывавшие конвой. В результате их атак был тяжело поврежден авианосец «Илластриес» и потоплен крейсер «Саутгемптон». В марте бомбардировщики обрушились на английские конвои, доставлявшие войска и необходимые им грузы из Египта в Грецию. Потери от этих ударов составили 25 судов общим тоннажем 115 026 тонн. У Черчилль признавал, что «господство авиации противника в воздухе давало ему возможность доставлять непрерывным потоком войска и снабжение в Триполи»<sup>88</sup>.

Таким образом, в борьбе на коммуникациях авиация стала главной ударной силой в борьбе на море. Ключевое значение в этой связи имела Мальта с ее аэродромами. Кроме того, на острове базировались английские подводные лодки, представлявшие большую угрозу для коммуникаций Э. Роммеля. На протяжении пяти месяцев остров подвергался ожесточенным налетам итальянской и германской авиации, нередко по три-четыре раза в день. Уже к середине марта положение англичан на острове из-за отсутствия снабжения стало критическим. Противник полностью захватил господство в воздухе. Тем не менее в ходе первых сражений за Мальту, которые продолжались до июня 1941 г., англичанам удалось сохранить остров за собой.

Весной 1941 г. нацистская Германия активно готовилась к вторжению в Грецию. Для проведения операций против английских конвоев, следовавших из Египта в Грецию, привлекался итальянский флот, поддержанный по настоянию Италии с воздуха 10-м авиакорпусом люфтваффе<sup>89</sup>.

27 марта 1941 г. итальянская эскадра (один линкор, пять тяжелых и два легких крейсера, 13 эсминцев) вышла в море с целью нанесения ударов по английским конвоям, следовавшим в Грецию. Однако англичане сумели обнаружить противника с помощью гидросамолетов и навести на него свою эскадру (три линкора, авианосец, четыре легких крейсера и девять эсминцев). В итоге итальянцы лишились трех тяжелых крейсеров и двух эсминцев. Итальянские крейсера, оказавшись застигнутыми врасплох, даже не успели открыть ответный огонь<sup>90</sup>.

Эти события, вошедшие в историю как сражение у мыса Матапан, серьезно ослабили итальянский флот. В связи с капитуляцией 24 апреля Греции англичане вынуждены были срочно эвакуировать свои войска. Ситуация в чем-то напоминала эвакуацию из-под Дюнкерка, но на этот раз господство в воздухе безраздельно принадлежало противнику. Объединенным силам 10-го и 12-го корпусов люфтваффе можно было противопоставить лишь ограниченные силы Средиземноморского флота в составе шести крейсеров, 19 эсминцев, десятка малых кораблей и 11 транспортов. 24 апреля началась операция «Демон», протекавшая чрезвычайно тяжело для английского флота. Из-за постоянной угрозы воздушных налетов корабли принимали войска лишь ночью и с необорудованного побережья. При этом погрузка могла длиться только до трех часов ночи, чтобы корабли успели затемно уйти из зоны досягаемости немецкой авиации<sup>91</sup>. И все же флоту удалось к 29 апреля эвакуировать 50 732 человека — около 80% общей численности английских войск, переброшенных в Грецию, потери флота составили четыре транспорта и два эсминца<sup>92</sup>.

20 мая германские войска (23,5 тыс. парашютистов и горных егерей) начали операцию по захвату острова Крит, их действия обеспечивал 8-й авиационный корпус в составе 716 самолетов, в том числе 433 бомбардировщика, 180 истребителей, для переброски десантников было выделено 550 транспортных самолетов и 60 планеров. Остров обороняли около 44 тыс. солдат и офицеров, включая греческие войска<sup>93</sup>.

Как и прежде, решающую роль сыграло германское превосходство в воздухе, позволившее подавить сопротивление гарнизона острова и высадить немецких десантников. 27 мая было принято решение об эвакуации гарнизона, которая проходила в тяжелых условиях. Корабли, следуя из главной базы в Александрии на Крит и обратно, подвергались постоянным ударам немецких пикировщиков, полагаясь лишь на зенитную артиллерию и мастерство командиров. Флот нес потери, которые росли с каждым днем. Маршрут на Крит вскоре получил среди командиров кораблей зловещее наименование «бомбовой аллеи»<sup>94</sup>.

После того как поступили первые тревожные сообщения о серьезных потерях, перед английским командованием встал вопрос о целесообразности продолжения эвакуации ценой утраты боеспособности значительной части флота. Тем не менее эвакуация продолжилась, к моменту ее окончания в Египет были переправлены 18,6 тыс. человек из 32 тыс. защитников острова. Потери убитыми и пленными составили около 13 тыс. солдат и офицеров. Флот потерял при эвакуации более 2 тыс. человек, три крейсера и шесть эсминцев. Из-за полученных повреждений вышли из строя два линкора, авианосец, два крейсера и два эсминца. Еще три крейсера и шесть эсминцев, получив повреждения, остались в строю. Кроме того, флот лишился 44 транспортных судов общим водоизмещением более 222 тыс. тонн<sup>95</sup>.

Захват Крита стал значительным успехом фашистской Германии. Отныне немецкая авиация, базировавшаяся на греческих аэродромах, могла держать под ударом всю зону действий английского флота, включая главную базу в Александрии и Суэцкий канал.

Для английского флота, ослабленного потерями в греческой кампании<sup>96</sup>, снабжение гарнизонов Мальты и осажденного в апреле 1941 г. Тобрука превратилось в чрезвычайно сложную задачу. Так, только при снабжении Тобрука флот потерял 25 кораблей и транспортов, включая два эсминца, минный заградитель и три шлюпа<sup>97</sup>.

Однако успех в битве конвоев во второй половине 1941 г. постепенно стал клониться в сторону англичан<sup>98</sup>. Большую роль в этом сыграла переброска значительной части сил люфтваффе на восток в связи с началом войны против СССР, что сразу проявилось в активности действий английской авиации и флота. В июле 1941 г. Африканский корпус генерала Э. Роммеля смог получить всего 32 тыс. из требуемых 50 тыс. тонн грузов, в августе этот объем сократился до 28,4 тыс. тонн<sup>99</sup>. Ситуация для немцев складывалась настолько сложно, что доставку жизненно необходимых грузов пришлось поручить подводным лодкам, совершившим во второй половине 1941 г. 16 переходов на Мальту.

Потери итальянского флота при проводке конвоев в Ливию также оказались значительными: в августе было потеряно 27 кораблей (общее водоизмещение — 57 944 тонны), в сентябре — 26 (94 816 тонн). В июне — августе были торпедированы лайнеры «Океания» (19 500 тонн) и «Дуилио» (23 600 тонн), спустя месяц отремонтированная «Океания», а вместе с ней однотипная «Нептуния» и «Эсперия» (11 700 тонн) были потоплены во время транспортировки войск в Триполи<sup>100</sup>. Объем грузов, доставляемых в Африку, резко сократился. В августе итало-германская группа войск в Ливии получила лишь 67% отправленных грузов, в октябре — 37%, в ноябре — 30%<sup>101</sup>.

Германское руководство, осознав серьезность проблемы, направило осенью 1941 г. в Средиземное море подводные лодки, торпедные катера, тральщики и другие корабли<sup>102</sup>, что быстро сказалось на обстановке в этом районе. 13 ноября в результате атак германских подлодок U-81 и U-205 был потоплен авианосец «Арк Роял», и Средиземноморский флот окончательно остался без авианосцев. 25 ноября лодка U-331 потопила линейный корабль «Бархэм»<sup>103</sup>, а 14 декабря U-557 — крейсер «Галатя». Но самый тяжелый удар был нанесен английскому флоту 19 декабря, когда находившиеся в Александрии корабли флота подверглись атаке итальянских человекоуправляемых торпед. Эта операция была подготовлена под руководством Джулио Боргезе, создателя диверсионного подразделения специального назначения итальянского флота (10-й флотилии МАС)<sup>104</sup>.

## Действия флотов в Атлантике и на Средиземном море в 1942–1943 гг.

Вступление США в войну в декабре 1941 г. происходило в условиях тяжелых потерь их Тихоокеанского флота от ударов авианосного флота Японии. Но США оказались совершенно неготовыми и к развернутой вскоре борьбе подводного флота фашистской Германии на коммуникациях атлантического побережья. Проявленная в течение нескольких месяцев беспечность была вызвана недостаточной готовностью к этому в декабре 1941 г. и германского флота. В составе немецкого подводного флота на конец декабря числилась 91 подводная лодка, но в Атлантике могли быть использованы только 22 из них, и лишь половина оказалась в состоянии вести борьбу с судоходством противника, а другая половина находилась на пути домой. 23 лодки действовали в Средиземном море, еще три направлялись туда же в качестве подкрепления и шесть находились на позиции у Гибралтара<sup>105</sup>.

Распределение подводных сил весьма точно отражало приоритеты германского командования. Даже в начале 1942 г. оно еще не осознало всей стратегической важности борьбы на атлантических коммуникациях. Средиземное море представлялось куда более важным театром борьбы с Англией, и появление нового мощного противника не вызвало какой-либо заметной озабоченности военно-политического руководства стран фашистского блока. Именно поэтому настоячивые предложения командующего подводными силами ВМС Германии адмирала К. Дёница перебросить часть подводных лодок из Средиземного моря в западную Атлантику не нашли понимания Верховного командования. Другой причиной, помешавшей вовремя оценить важность развертывания борьбы за Атлантику, стала опасность широкомасштабного вторжения противника в Норвегию. По убеждению А. Гитлера, только срочный перевод в норвежские базы практически всего надводного флота и переброска авиации могли предотвратить это вторжение<sup>106</sup>.



Матросы у носовой башни английского эсминца «Ашанти»



Истребитель на палубе английского авианосца «Викториес»

Действия германских подводных лодок у берегов США в январе 1942 г. дали результат, превзошедший самые смелые ожидания германского командования. За первые две недели было потоплено 13 судов (общий тоннаж около 100 тыс. тонн), в феврале — 34 корабля (365 тыс. тонн)<sup>107</sup>. При этом среднее число германских подводных лодок, действовавших в этом регионе, не превышало 6—8 единиц<sup>108</sup>. Историки США позднее назвали это «бойней, проводившейся вдоль атлантического побережья», сравнив ее с «национальным бедствием, как если бы диверсанты уничтожили полдесятка крупнейших военных заводов»<sup>109</sup>. Однако этот ущерб стал следствием не столько мастерства немецких подводников, сколько полной беспечности американского командования спустя пять недель после объявления войны.

Успех операции «Удар в литавры» подтолкнул германское командование подводных сил к увеличению количества подлодок у берегов США. Все вступающие в строй подводные лодки должны были направляться в этот район. Но Верховное командование не утвердило это решение. А. Гитлер потребовал срочно направить для прикрытия западных подходов к норвежским берегам дополнительно восемь подводных лодок. Всего же к 15 января 1942 г. для защиты Норвегии было выделено 20 лодок<sup>110</sup>, поэтому к побережью США в качестве второй волны направились только пять. В середине апреля 1942 г. в американских водах было потоплено 198 судов (1150 тыс. тонн), при этом более половины этого числа составили танкеры — наиболее ценный и важный для союзников тип транспортных кораблей. Немцы лишились лишь одной подводной лодки.

Весна 1942 г. стала важным, во многом переломным периодом в ходе борьбы на атлантических коммуникациях. Германские военно-морские силы, особенно подводный флот, перешли к новой стратегии — «войне с тоннажем». Суть ее заключалась в следующем: «Судоходство противника — это единый, целостный организм. Поэтому не важно, где именно потоплено то или иное судно. В перспективе исход войны будет зависеть от соотношения судов, потопленных и построенных... Охоту на тоннаж следует вести в тех районах, где, с точки зрения операций подводного флота, его легче всего обнаружить и где его легче всего уничтожить при минимальных потерях с нашей стороны»<sup>111</sup>.

Расчеты, сделанные германскими экспертами еще в 1940 г., показывали, что для принуждения Англии к поискам мира с Германией требовалось топить ежемесячно не менее 700—750 тыс. тонн торгового флота<sup>112</sup>. В условиях, когда английские и американские верфи успевали строить не более 200 тыс. тонн в месяц, у Германии был реальный шанс нарушить снабжение не только экономики, но и населения противника. В 1942 г. ожидалось увеличение строительства нового грузового тоннажа до 500 тыс. тонн и в 1943 г. — до 1,5 млн<sup>113</sup>. Вступление в войну США с их колоссальной индустриальной мощью делало перспективу превышения строительства нового тоннажа над его потерями вопросом времени. Те же экспертные оценки 1940 г. совершенно точно определяли 1942 г. как переломный. Исход битвы за Атлантику должен был решиться соревнованием между германскими подводными лодками, топившими все больше и больше кораблей, и судостроительными заводами союзников, день и ночь спускавшими на воду новые корабли взамен погибших в океане.

Верховное германское командование все еще не понимало важности битвы за Атлантику для всего хода войны. Но это прекрасно осознавали союзники по антигитлеровской коалиции. У. Черчилль писал: «Худшим злом для нас были атаки подводных лодок. Немцам стоило бы всё поставить на эту карту... Подобно тому, как Геринг в 1940 г. во время битвы за Англию постоянно менял объекты своих воздушных нападений, так и теперь подводная война была до некоторой степени ослаблена ради других привлекательных действий»<sup>114</sup>.

Верное избранной стратегии немецкое командование подводных сил возлагало все надежды на строительство новых лодок, темпы которого весной 1942 г. оказались, однако, гораздо ниже ожидаемых — 10—13 единиц в месяц вместо 20. На совещании у А. Гитлера 14 мая 1942 г. адмирал К. Дёниц сообщил, что из всех имевшихся в строю на 1 мая 1942 г. подводных лодок лишь 85 действовали в Атлантике, 19 находились в Средиземном море, еще 20 — в Арктике, а 114 лодок проходили курс подготовки на Балтике<sup>115</sup>. Он привел также данные о результативности подводной войны: в период с января по апрель 1942 г. средние ежедневные показатели потопленного тоннажа союзников в пересчете на каждую лодку вы-

росли с 209 до 412 тонн<sup>116</sup>. В этих условиях состязание между строительством новых кораблей и уничтожением тоннажа в океане представлялось адмиралу К. Дёницу небезнадёжным. По его подсчетам, ежемесячные показатели в 700 тыс. тонн потопленных кораблей союзников обеспечивали победу в этом состязании<sup>117</sup>.

Однако в апреле 1942 г. на ход борьбы за Атлантику начал влиять новый фактор, воздействие которого росло все последующие годы вплоть до конца войны. Именно весной 1942 г. дали о себе знать результаты применения новых технических устройств, поступавших на вооружение английских авиации и флота. В феврале 1942 г. одна из подводных лодок донесла об обнаружении небольшого конвоя в Бискайском заливе, после чего лодка исчезла. Спустя некоторое время при сходных обстоятельствах исчезли еще две германские подводные лодки. Встревоженный штаб подводных сил предположил, что лодки стали жертвой «фальшивого конвоя», состоявшего из судов-ловушек<sup>118</sup>. В действительности германские лодки были потоплены кораблями эскорта, оборудованными радиолокатором сантиметрового диапазона, позволявшими обнаруживать лодки на большом расстоянии и точно определять их местоположение. В течение короткого времени в Бискайском заливе три подводные лодки, следовавшие ночью в надводном положении в районы патрулирования, были атакованы самолетами английской береговой авиации и получили серьезные повреждения. Атаки начинались внезапным появлением самолета, который на дистанции около одной мили включал мощный прожектор, а затем сбрасывал глубинные бомбы, срабатывавшие сразу после погружения. Точный выход самолета в район нахождения подводной лодки в ночное время был возможен только с использованием радиолокатора. Появление такого устройства на противолодочных кораблях и самолетах кардинально меняло условия борьбы в Атлантике.

Не менее тревожными оказались сообщения нескольких командиров подводных лодок о том, что они были обнаружены и подверглись атаке эскадренных миноносцев сразу после сеанса радиосвязи. Корабли эскорта появлялись точно в районе нахождения лодок, и это явно не было случайностью. Технические специалисты германского штаба подводных сил не смогли предвидеть появления еще одной технической новинки — коротковолнового радиопеленгатора, позволявшего с высокой точностью определять положение лодки после ее выхода в эфир<sup>119</sup>. Первоначально такие установки были созданы на берегу, но к лету 1942 г. они появились и на кораблях охраны<sup>120</sup>.

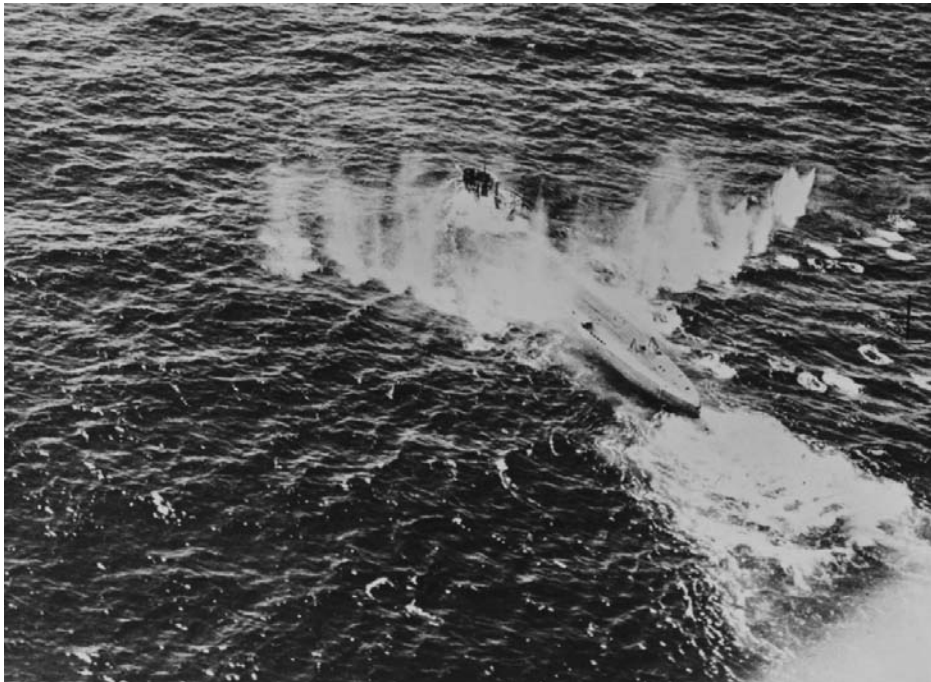
Командованию подводных сил Германии сразу же стало ясно, что последствия массового применения высокоточных локаторов и радиопеленгаторов выйдут за рамки тактического применения. К. Дёниц признавал: «Авиация неожиданно стала очень грозным противником, опасным не только для отдельной подлодки... но и для нашего метода ведения подводной войны в целом... Теперь в районах с сильным воздушным патрулированием применение нашей тактики («волчьих стай». — *Прим. ред.*) станет невозможным»<sup>121</sup>.

Увлеченный идеей роста численности подводных лодок, адмирал К. Дёниц явно упустил из виду необходимость их технического совершенствования, и его просчет стал очевидным к лету 1942 г. В качестве мер противодействия этим новым угрозам было предложено начать срочное строительство лодок совершенно нового типа, снабженных двигателем Г. Вальтера, позволявшим развивать подводную скорость до 25 узлов и сохранять ее на протяжении нескольких часов. По мысли адмирала, лодки этого типа могли преодолеть трудности, возникшие с появлением у противника радиолокаторов и радиопеленгаторов, поскольку были в состоянии сблизаться с конвоями и проводить атаку, не поднимаясь на поверхность.

Единственной новацией германских подводных сил в борьбе за Атлантику весной 1942 г. стало появление так называемых «дойных коров» (лодок-танкеров), субмарин большого водоизмещения (1700 тонн), главным назначением которых была заправка топливом подводных лодок в удаленных районах. Лодка-танкер была вооружена лишь парой зениток, но могла принимать в цистерны до 700 тонн топлива. В апреле в Атлантику вышла первая подводная лодка-танкер U-459. За две недели, находясь в районе Бермудских островов, она дозаправила 13 лодок среднего водоизмещения и две лодки большого водоизмещения. Вскоре в этом районе действовали уже три таких лодки<sup>122</sup>.



Американский танкер, торпедированный немецкой подводной лодкой



Атака немецкой подводной лодки британским бомбардировщиком

Введение мер противолодочной обороны у восточного побережья США положило конец безнаказанным действиям германских подводных лодок и заставило командование германских ВМС искать новые районы эффективных действий. Немецкие лодки были направлены в Карибское море, к западному побережью и южной оконечности Африки, к берегам Бразилии. Но все же главным районом действий оставалась Северная Атлантика, где пролегли основные маршруты движения конвоев из Северной Америки в Англию и обратно. Рост числа подводных лодок, вступивших в строй (по 30 единиц ежемесячно в июле — сентябре 1942 г.), позволил немцам начать новую фазу борьбы с конвоями союзников, имея одновременно в Атлантике до 80 подводных лодок.

Главной особенностью этой новой фазы стала концентрация «волчьих стай» в районах, где конвои следовали без воздушного прикрытия. К тому времени строительство новых авиационных баз в Северной Америке, Гренландии, Исландии, Северной Ирландии и Фритауне позволило союзникам прикрывать конвои на удалении до 800 миль от побережья, что серьезно ограничило возможности подводных лодок<sup>123</sup>. Самолеты береговой авиации буквально загоняли германские лодки под воду, не давая им возможности сблизиться с конвоем. Другим фактором, серьезно изменившим условия этого нового этапа борьбы с подводными лодками, стало массовое использование радиолокаторов эскортными кораблями.

Вторая половина 1942 г. стала временем ожесточенных схваток между кораблями охранения конвоев и германскими подлодками. Уже первое подобное сражение показало, насколько тяжелым обещал быть этот период битвы в Атлантике. В августе 1942 г. следовавший на восток конвой SC-94 в составе 33 судов и семи кораблей эскорта подвергся нападению двух «волчьих стай» в составе 17 подводных лодок. Сражение продолжалось пять дней, его итогом стало потопление 11 судов и двух лодок<sup>124</sup>. Высокая степень напряжения в этой войне с конвоями сохранялась до конца года. В декабре конвой HX-217 на протяжении нескольких дней атаковали уже 22 подлодки.

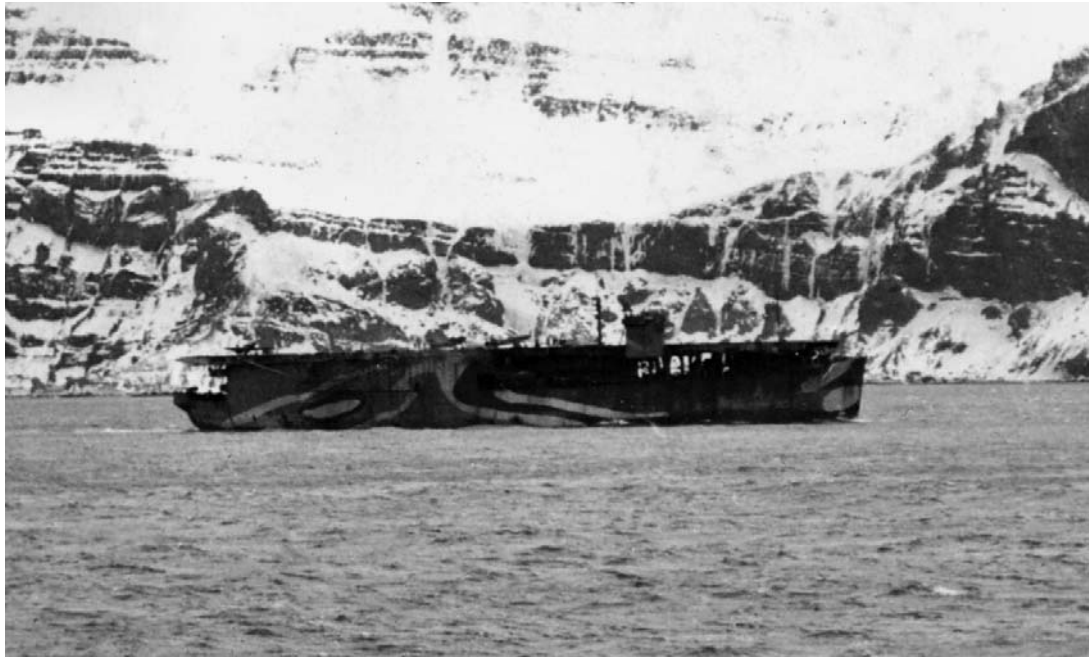
Анализ исхода этих сражений сразу же выявил общую закономерность — конвои, имевшие хотя бы частичное воздушное прикрытие, несли меньшие потери, а их эскорт уничтожал значительное число подлодок противника. Но итог сражений в Атлантике в 1942 г. все же не позволял ни одной из сторон считать эту борьбу выигранной. Союзники потеряли в Атлантике 1081 судно общим водоизмещением 5936 тыс. тонн (общие потери на всех театрах составили 1664 корабля тоннажем 7790 тыс. тонн), германские ВМС потеряли 87 подводных лодок, кроме того, были потоплены 22 итальянские подлодки<sup>125</sup>.

Открытие нового фронта в Северной Африке требовало значительного увеличения объема перевозок в Атлантике. Перспектива высадки в Европе, подготовка новой ширококомандной десантной операции также требовали еще большего потока грузов. В этой ситуации для союзного командования было предельно ясно, что «пока германские подводные лодки не потерпят поражения, наступательная стратегия, с которой связали себя союзники, не будет иметь шансов на успех. Вторжение в Европу не может состояться до тех пор, пока не будет выиграна битва за Атлантику»<sup>126</sup>. Сама логика противоборства определяла новый, 1943 г. как период решающей борьбы в Атлантике.

Германские подводные силы встречали новый год на пике своего могущества. На 1 января 1943 г. в Атлантике находились 164 подводные лодки, в Средиземном море — 24 лодки, в Арктике — 21. В это же время сменилось и командование германскими военно-морскими силами, во главе которых был поставлен бывший командующий подводным флотом гросс-адмирал К. Дёниц, что явно говорило о приоритете этого рода сил флота<sup>127</sup>.

Начало решающих сражений в борьбе за Атлантику в январе 1943 г. складывалось не в пользу союзников. 9–11 января в районе Азорских островов восемь немецких подводных лодок напали на конвой ТМ-1, состоявший из девяти танкеров под защитой четырех кораблей эскорта, и буквально истребили его, потопив семь танкеров, что лишило союзные войска в Северной Африке столь необходимого топлива. В конце февраля следовавший на запад конвой ON-166 подвергся атакам подводных лодок в течение пяти дней на протяжении 1100 миль пути, в результате было потеряно 14 судов. Корабли охранения сумели потопить лишь две подводные лодки. Столь длительные атаки стали возможными благодаря нахождению в районе Азорских островов двух лодок-танкеров, обеспечивших топливом 27 субмарин<sup>128</sup>.





Британский авианосец «Дэшер» в водах исландского Хваль-фьорда



Заправка линкора «Вашингтон» с танкера в открытом море



Истребители и торпедоносцы прогревают двигатели на палубе американского авианосца в Атлантике



Подвеска бомбы на американский пикирующий бомбардировщик

Самое грандиозное сражение всей битвы за Атлантику разыгралось 16–20 марта, когда три отряда немецких подводных лодок (38 единиц) атаковали два конвоя НХ-229 и SC-122, шедших в Великобританию. 17 марта конвои объединились, что позволило увеличить число эскортных кораблей, к тому же они получили прикрытие с воздуха. Но это не спасло их от тяжелейших потерь. Сражение в Атлантике продолжалось четверо суток. Германская пропаганда преподнесла это событие как «величайшую битву конвоев всех времен», завершившуюся уничтожением 32 транспортов общим водоизмещением 186 тыс. тонн. В действительности потери оказались значительно меньше — всего 22 судна общим водоизмещением 146 тыс. тонн, но при этом была потоплена лишь одна подводная лодка<sup>129</sup>.

Столь большие потери произвели угнетающее впечатление на союзное командование. Британское Адмиралтейство признало: «Немцы никогда не были так близки к полному нарушению коммуникаций между Старым и Новым Светом, как в первые двадцать дней марта 1943 г.». За этот период было потеряно 97 судов, почти две трети которых следовали в составе конвоев. Особенно впечатляющим было то, что конвои охраняли солидные силы, и они имели воздушное прикрытие. Но именно в период самых глубоких сомнений в эффективности форм и методов борьбы с подводной угрозой наступил перелом. В апреле 1943 г. в два раза сократилось число потопленных в Атлантике кораблей, оставшихся на этом уровне и в мае<sup>130</sup>. Одновременно увеличились потери германских подводных лодок.

Эта новая тенденция ярко выявилась в ходе сражения 2–6 мая 1943 г. После обнаружения шедшего на запад конвоя ONS-5, состоявшего из 30 судов, на его пути были развернуты две завесы германских подводных лодок (41 единица). Охрану конвоя обеспечивали три эскадренных миноносца, фрегат, четыре корвета и два траулера. В ходе ожесточенного четырехдневного сражения конвой потерял 12 судов, а немцы — семь лодок. Главной причиной такого исхода стало быстрое усиление охраны конвоя. После первых же контактов с подводными лодками английское командование направило на усиление две эскортные группы и береговую авиацию. Все 15 лодок, пытавшиеся приблизиться к конвою, были обнаружены и атакованы.

Изменившееся соотношение сил окончательно выявилось при атаке конвоев SC-130 и НХ-239. Против первого из них, вышедшего из Галифакса в составе 38 судов, 15–20 мая были развернуты четыре группы подводных лодок, но, несмотря на многочисленные и ожесточенные атаки, конвой не потерял ни одного судна. Второй конвой также не понес потерь. Урон противника составили шесть лодок. В мае 1943 г. ВМС Германии потеряли 31 подводную лодку. Если в январе — марте 1943 г. потери составили 9,2%, то в мае они достигли 30%<sup>131</sup>. 24 мая все германские подводные лодки получили приказ покинуть районы Северной Атлантики.

К маю 1943 г. во всей полноте дали о себе знать меры совершенствования технических и организационных средств борьбы с подводной угрозой. В распоряжение английского командования, обеспечивавшего проводку конвоев в Атлантике, поступили новые многочисленные эскортные корабли, в том числе и конвойные авианосцы, десятки противолодочных самолетов берегового базирования, включая американские сверхдальние бомбардировщики и летающие лодки. Все они были снабжены целым арсеналом новых технических устройств и вооружения, ставшим результатом продолжавшейся войны конструкторов.

Противоборство конструкторских бюро воюющих сторон разгорелось с новой силой. Германские инженеры в экстренном порядке продолжали разрабатывать ряд новинок, среди которых особенно большие надежды возлагались на новые торпеды и шноркель — устройство подводного хода. Ответом на появление радара стали устройства обнаружения радиолокационного облучения «FuMB1 Метокс», появившиеся на германских подлодках в конце 1942 г. и позволившие резко сократить число обнаружений подводных лодок весной 1943 г. «Метокс» оставался достаточно эффективным до лета 1943 г., пока у англичан не появился радар сантиметрового диапазона, и воздушная угроза германским лодкам вновь возросла. Особенно велика она была в Бискайском заливе, через который подводные лодки выходили в Атлантику из баз на побережье Франции.

В качестве меры противодействия германское командование приказало объединять подлодки в группы для совместной обороны от атак авиации. Несколько лодок было пере-

оборудовано в «подлодки ПВО», на которых устанавливалось мощное зенитное вооружение. По замыслу командования «подлодки ПВО» должны были прикрывать группы лодок, прорывающихся в Атлантику. Результатом этой новой тактики стали сражения, разыгравшиеся в мае — июле 1943 г. между подлодками и береговой авиацией союзников в Бискайском заливе. В июне потери лодок, выходивших в Атлантику, снизились. Но союзное командование быстро нашло средство борьбы с ордерами коллективной ПВО немецких лодок, просто изменив тактику действий авиации и надводных сил. По новой тактической схеме самолет, обнаруживший лодки, вместо немедленной атаки вызывал подкрепление, находясь вне зоны поражения средствами ПВО подлодок. В период с 1 июля по 2 августа 1943 г. залив форсировали 86 немецких подлодок, из которых 55 было обнаружено, 17 потоплено (16 из них авиацией) и еще шесть, получив повреждения, вернулись в базы. Под влиянием таких потерь выход подлодок в море был на время прекращен<sup>132</sup>.

Получив, наконец, в свое распоряжение эскадрилью бомбардировщиков, вооруженных планируемыми бомбами, К. Дёниц бросил их против эскортных кораблей в Бискайском заливе. Эффект применения планирующих бомб оказался настолько велик, что английский командование вывело из зоны действия германской авиации свои эскортные группы. Но это ослабление было с лихвой компенсировано увеличением количества береговой авиации, чему в решающей степени способствовал вывод германских подлодок из Северной Атлантики.

Неутешительными были и результаты действий германских лодок, оставшихся в океане. В июне — августе 1943 г. они смогли потопить 58 транспортных судов союзников, большей частью у побережья Южной Африки и в Индийском океане. Однако цена этого успеха была чрезмерна — 74 подводные лодки<sup>133</sup>. Такое соотношение потерь поставило гросс-адмирала К. Дёница, по его собственному признанию, «перед самой трудной проблемой из всех, которые возникали во время войны... Предстояло решить, отозвать все подводные лодки со всех театров военных действий, тем самым прекратив подводную войну, или же продолжать операции»<sup>134</sup>. По сути, германский главнокомандующий признал полный крах своей прежней доктрины войны с тоннажем.

Масштабы и темпы строительства новых транспортных судов на союзных верфях достигли наивысших показателей. Наиболее ярким примером в этом отношении стало крупносерийное строительство на американских верфях транспортных судов типа «Либерти»<sup>135</sup>.

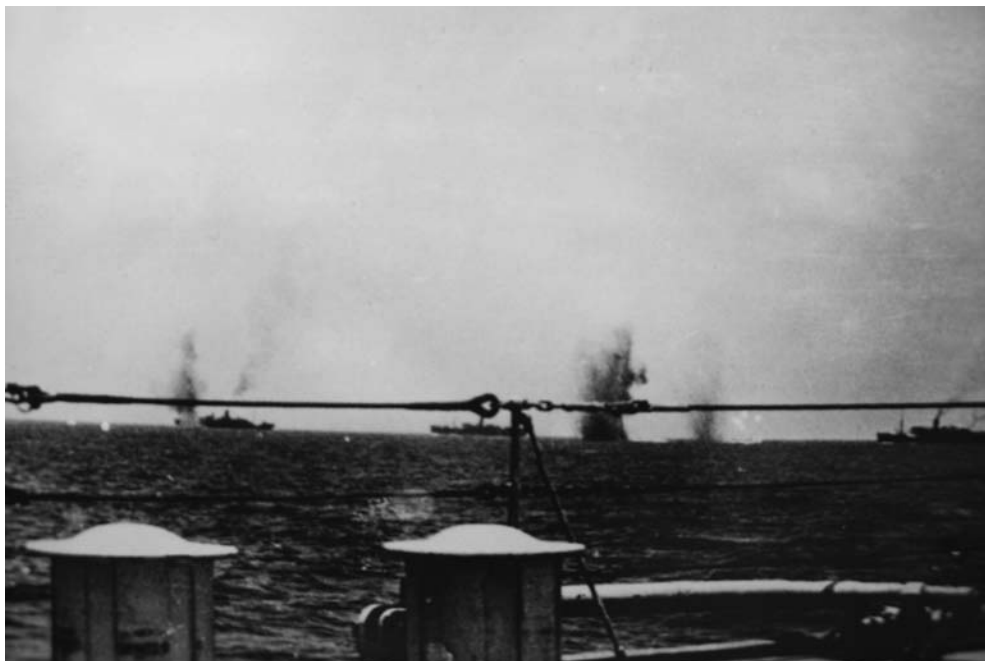
С началом нового, 1942 г. в центре событий на Средиземном море вновь оказалась Мальта. По сути, в первой половине года весь ход войны на этом театре определялся итогами борьбы за остров. От того, в чьих руках он находился, зависела возможность беспрепятственного снабжения армий противоборствующих сторон в Северной Африке. Лишь в феврале 1942 г. командующему германскими войсками в Италии генерал-фельдмаршалу А. Кессельрингу удалось убедить А. Гитлера в необходимости захвата Мальты. «В конце аудиенции Гитлер схватил меня за руку и с австрийским акцентом сказал: «Будьте в полной готовности, фельдмаршал Кессельринг. Я собираюсь это сделать!»<sup>136</sup>

В конце 1941 г. силы люфтваффе в Италии вновь были увеличены, на Сицилию прибыли части 2-го авиакорпуса. Массированные удары начались в декабре, когда германские бомбардировщики совершили 169 налетов, в январе — 262 налета. Горстка английских истребителей «Харрикейн» отражала эти налеты, неся тяжелые потери. К концу января их осталось всего 28, к середине февраля — 11, и каждому из них противостояло более 10 самолетов противника<sup>137</sup>. Но все же главным следствием господства противника в воздухе стала невозможность прикрыть конвой, следовавшие на остров. 12 февраля 1942 г. вышедший из Александрии конвой при попытке прорыва к Мальте был фактически уничтожен, потеряв все свои четыре транспорта<sup>138</sup>.

Успех воздушного наступления на остров давал основания для дальнейших шагов. Итальянское и германское командование пришло к выводу о необходимости «уничтожить осиное гнездо англичан на Мальте»<sup>139</sup>, началась подготовка плана вторжения, получившего название «Геркулес». Одновременно резко увеличились объемы грузов, перевозимых в Африку, в январе было доставлено в 1,5 раза больше боеприпасов и топлива, в феврале — марте — уже



Английские моряки у зенитной установки на одном из эсминцев в Средиземном море



Мальтийский конвой во время авианалета



Транспорт в охране эскортных миноносцев у берегов Мальты



Транспорт входит в гавань Ла-Валетты



Уцелевшие моряки с потопленных судов

в 2,5 раза<sup>140</sup>. Очередная попытка провести на Мальту конвой 22 марта снова закончилась провалом, три судна были потоплены на подходе и в самом порту уже во время разгрузки. В итоге, из 26 тыс. тонн грузов удалось спасти всего 5 тыс.<sup>141</sup>

В апреле 1942 г. состояние английских сил на Мальте стало критическим, каждый день они подвергались налетам до 170 бомбардировщиков люфтваффе. Находившиеся на острове корабли были уничтожены или перебазированы в африканские порты, доки и мастерские разрушены, число боеспособных истребителей сократилось до шести единиц, и все же гарнизон Мальты держался. «Мальта побеждала, будучи на волосок от поражения, — вспоминал У. Черчилль, — и мы в Англии испытывали величайшую тревогу»<sup>142</sup>. Степень этой тревоги была такова, что английский премьер-министр обратился с экстренной просьбой к президенту США направить авианосец «Уосп» в Средиземное море для доставки на Мальту истребителей «Спитфайр»<sup>143</sup>. Ф. Рузвельт быстро откликнулся на эту просьбу, и 46 истребителей были переброшены на мальтийские аэродромы, но в течение всего трех дней почти полностью уничтожены немецкими бомбардировщиками<sup>144</sup>. Объем грузов, доставленных в Африку, по сравнению с декабрем увеличился почти в четыре раза, что дало возможность Африканскому корпусу Э. Роммеля начать новое наступление в конце мая.

Положение гарнизона и населения острова было отчаянным, запасы самого необходимого оказались на исходе. Командующий английским гарнизоном острова генерал У. Добби доносил в Лондон: «Очевидно, может случиться самое худшее, если мы не сможем пополнить запасы для удовлетворения жизненных потребностей, в особенности это касается муки и боеприпасов... Речь идет о том, чтобы выжить»<sup>145</sup>. Но вторжение не состоялось. Успех начавшегося наступления войск Э. Роммеля привел к тому, что план «Геркулес» был отменен<sup>146</sup>. Позднее это было признано одной из самых фатальных ошибок руководства Германии и Италии.

Этой ошибкой не замедлило воспользоваться английское командование. В мае на Мальту были переброшены 60 истребителей «Спитфайр», действия которых привели к перелому в битве за Мальту. В мае в ходе налетов итальянская и германская авиация потеряла 40 самолетов, англичане — лишь 25. Интенсивность воздушных налетов на Мальту резко сократилась<sup>147</sup>.

Окончательно участь Мальты была решена в ходе наступления Африканского корпуса, захватившего 21 июня 1942 г. Тобрук вместе с огромными запасами топлива и снаряжения, что вызвало эйфорию в Германии и Италии. Операция «Геркулес» была еще раз отложена, теперь до сентября. Вернувшись к вопросу о захвате Мальты на совещании 15 июня 1942 г., А. Гитлер подтвердил всю важность этой операции, но одновременно подчеркнул, что не верит в ее возможность до окончания наступления на востоке<sup>148</sup>.

Гарнизону и населению острова катастрофически не хватало самого необходимого, включая хлеб, ежедневная норма выдачи которого уже в мае сократилась до 280 граммов<sup>149</sup>. В июне британское Адмиралтейство решило провести на Мальту одновременно сразу два конвоя. 5 июня из Англии вышел конвой «Гарпун» в составе шести транспортов, 13–14 июня из портов Египта отправился конвой «Вигэрес», включавший 11 судов. Западный конвой охраняли корабли британского флота, включая линкор, два авианосца, три крейсера и восемь эсминцев. Восточный конвой взяли под свою защиту семь крейсеров и 17 эсминцев. Кроме того, на позициях были развернуты 13 подводных лодок, прикрытие с воздуха обеспечивала береговая авиация с Мальты и египетских аэродромов. С целью введения противника в заблуждение на два дня раньше из Порт-Саида вышел отвлекающий конвой из четырех транспортов в сопровождении крейсера и семи эсминцев. Ни один конвой прежде не имел подобного обеспечения, но это не предотвратило разгрома. Воздушная разведка противника обнаружила оба конвоя, и они подверглись ожесточенным атакам итальянских и немецких бомбардировщиков. На перехват восточного конвоя вышла итальянская эскадра в составе двух линкоров, четырех крейсеров и 12 эсминцев. Итогом сражения стал прорыв на Мальту лишь двух транспортов конвоя «Гарпун», кораблям конвоя «Вигэрес» пришлось вернуться обратно. Английский флот понес тяжелые потери: крейсер, пять эсминцев и шесть транспортов были потоплены авиацией противника.



В конце июня 1942 г. войска Африканского корпуса фельдмаршала Э. Роммеля вышли к английским позициям у Эль-Аламейна, до Александрии оставалось всего 70 км. Здесь они были остановлены. И опять главным вопросом стала доставка снабжения и боеприпасов. По-прежнему все упиралось в Мальту, поскольку в случае ее падения менялась вся стратегическая ситуация в Средиземноморье. Для проводки нового конвоя была подготовлена специальная операция «Пьедестал», при планировании которой максимально учитывался опыт июньских конвоев. Конвой WS-21S в составе 14 транспортных судов получил чрезвычайно мощную охрану: два линкора, три авианосца, семь крейсеров, 24 эсминца, восемь подводных лодок. 10 августа конвой прошел Гибралтар, и в тот же день из Порт-Саида отправился отвлекающий конвой. 11 августа авианосец «Игл» был торпедирован германской подлодкой U-73. Ветеран английского флота, получив четыре торпеды, затонул через восемь минут, погибли 260 матросов и офицеров<sup>150</sup>. В тот же день начались налеты немецкой авиации, затем последовали атаки подводных лодок, а с наступлением ночи — и торпедных катеров. К 15 августа Мальты достигли лишь пять кораблей, из которых два были сильно повреждены. Флот и на этот раз понес очень тяжелые потери: авианосец, два крейсера и эсминец были потоплены, еще один авианосец и два крейсера повреждены<sup>151</sup>.

Действия английского флота в Средиземном море как нигде были подчинены интересам сухопутной армии. Чтобы облегчить тяжелое положение 8-й армии генерала Б. Монтгомери, флот провел рискованный рейд на Тобрук (операция «Эгримент»). Но в ночь на 14 сентября 1942 г. он завершился катастрофой. Артиллерия и авиация противника уничтожили крейсер, два эсминца и шесть катеров. Значительная часть десанта попала в плен.

Гораздо успешнее силы флота действовали на коммуникациях противника. Передышка, которую получила Мальта, позволила увеличить авиационную группировку и начать налеты на конвои, доставлявшие грузы корпусу Э. Роммеля. Успех этих действий во многом способствовал неудаче наступления Африканского корпуса на Алам-эль-Хальфу в начале сентября. Войскам требовалось около 6 тыс. тонн топлива, итальянский конвой из семи судов, отправленный 28 августа, вез 10 тыс. тонн, но до места назначения дошли лишь три из них и 1,5 тыс. тонн топлива. 8 сентября немецкий фельдмаршал с отчаяньем сообщал своему командованию: «Ситуация со снабжением превратилась в кризис, в основном потому, что отправленные припасы никак не могут достичь цели... Все больше и больше судов гибнет, все меньше и меньше выделяют итальянцы для перевозок в Африку»<sup>152</sup>. А. Кессельринг пообещал Э. Роммелю доставлять по 500 тонн бензина транспортными самолетами, но и это выполнить не удалось<sup>153</sup>. Наступление Э. Роммеля провалилось, а вскоре 8-я армия Б. Монтгомери нанесла Африканскому корпусу тяжелейшее поражение под Эль-Аламейном.

Наиболее масштабные задачи выпали на долю английского флота в связи с подготовкой операции «Торч»<sup>154</sup>. На флот легла основная тяжесть этой работы. Британский Средиземноморский флот обеспечивал высадку двух десантов — в Алжире и Оране. Для перевозки войск и грузов был сосредоточен огромный флот транспортных и боевых кораблей. 26 октября 1942 г. армада в 650 кораблей и судов уже была на пути к местам высадки<sup>155</sup>. Английское командование опасалось, что противник подвергнет ударам с воздуха и из-под воды столь заманчивую цель, ожидалось, что для этого может быть использовано до 400 самолетов и около 75 подводных лодок<sup>156</sup>.

Для обеспечения высадки союзное командование предприняло необычайные меры секретности<sup>157</sup>, но все же главную защиту составили боевые корабли и авиация. Защищали и обеспечивали высадку десанта шесть линейных кораблей, 12 авианосцев, 20 крейсеров, 80 эсминцев, 13 кораблей ПЛО, 43 тральщика, девять подводных лодок и 43 других боевых корабля и катера<sup>158</sup>. Однако эти опасения не оправдались. Противник не оказал никакого серьезного противодействия высадке. Главной причиной этого стали ошибки как в оценке направления и предполагаемого места высадки союзного десанта, так и времени его проведения. «Верховное командование Германии не предполагало возможности высадки союзников в Северной Африке и считало, что они могут высадиться в Дакаре, на юге Франции или на

Крите, а большая концентрация транспортных судов в Гибралтаре рассматривалась просто как большой конвой на Мальту»<sup>159</sup>.

К началу декабря союзники высадили в Северной Африке 253 213 человек<sup>160</sup>, что открывало возможности масштабного наступления против итальянских и германских войск. Ответом руководства Германии на высадку союзников стала оккупация Южной Франции, одной из задач которой являлся захват французского флота. Но военно-морское командование Франции успело принять меры, и 27 ноября, после того как немецкие танки ворвались в главную базу флота, более 90 кораблей общим водоизмещением 237 тыс. тонн, включая три линкора, семь крейсеров, 30 лидеров и эсминцев и 16 подводных лодок, 18 эскортных кораблей, были взорваны или затоплены. Четыре подводные лодки сумели выйти из базы и прорваться в порты Северной Африки. Противнику достались лишь четыре эсминца, стоявшие в доках<sup>161</sup>.

Не сумев воспрепятствовать высадке союзников в Северной Африке, германское командование предприняло срочные меры по нарушению английских и американских коммуникаций. К побережью Северной Африки были направлены германские и итальянские подводные лодки, к 12 ноября их насчитывалось девять единиц, еще 12 лодок находились на позициях к западу от Гибралтара. Германское командование приняло решение перебросить семь подводных лодок из Атлантики в Средиземное море, в итоге численность германских лодок достигла 23 из общего числа 212, находившихся в строю в ВМС<sup>162</sup>. И хотя некоторые из них добились ряда побед, в целом поставленная задача срыва снабжения десантированных войск решена не была. Тяжелые корабли итальянского флота из-за острой нехватки топлива отстаивались в базах. В ноябре союзники потеряли в Средиземном море 13 транспортных судов, в декабре их число сократилось до трех. В то же время германские и итальянские подводники столкнулись с активной и хорошо организованной противолодочной обороной, потеряв в период с 7 ноября по 15 декабря почти полтора десятка лодок<sup>163</sup>. Английское командование извлекло уроки из «битвы конвоев», и первым делом на захваченных территориях были созданы аэродромы. Действуя с них, авиация союзников сыграла большую роль в нарушении линий снабжения противника и защите собственных коммуникаций. Уже 18 ноября без потерь был проведен конвой «Стоунэйдж» на Мальту в составе четырех транспортов. В декабре 1942 г. конвой на Мальту стали приходить без помех.

Противоположная ситуация сложилась с итальянскими и германскими поставками в Северную Африку. Потребности Африканского корпуса в грузах составляли не менее 150 тыс. тонн в месяц, но уже в декабре 1942 г. потери при доставке морем достигли 96 тыс. тонн, а далее они лишь возрастали: в январе 1943 г. — 130 тыс., в феврале — снова 96 тыс., в марте — 100 тыс., апреле — 108 тыс., мае — 120 тыс. тонн. Фатально невосполнимыми оказались потери грузовых судов, в январе — мае 1943 г. они составили 330 единиц (общий тоннаж 470 тыс. тонн)<sup>164</sup>. К сентябрю 1943 г. в ожесточенной битве конвоев флот Италии лишился почти всего своего транспортного тоннажа<sup>165</sup>. Флот и авиация союзников уничтожили в 1940—1943 гг. 595 судов общим тоннажем 2,199 млн тонн и 28 эсминцев из состава охраны конвоев<sup>166</sup>. Как результат, итальянские и германские войска были посажены на голодный паек, испытывая острый недостаток в самом необходимом, что, в конечном итоге, предопределило их капитуляцию в мае 1943 г.<sup>167</sup> Невозможность эвакуировать эти войска из Африки сыграла большую роль в последовавшем вскоре выходе Италии из войны.

Следующим важнейшим событием в войне на Средиземном море стала высадка английских и американских войск на Сицилию (операция «Хаски») в июле 1943 г. При ее проведении союзники широко использовали опыт, полученный в период подготовки и проведения операции «Торч»<sup>168</sup>. Наибольшее беспокойство командованию союзниками доставляли германские подводные лодки и авиация, несмотря на то что эти силы были ограничены — всего 18 германских подводных лодок и около 200 бомбардировщиков, способных действовать против конвоев союзников<sup>169</sup>. Эти силы не могли остановить колоссальную армаду численностью более 2500 боевых, транспортных кораблей и высадочных средств. С воздуха высадку прикрывали и обеспечивали до 4 тыс. самолетов<sup>170</sup>.

В то время как командование итальянского флота уже после катастрофы в Тунисе было уверено, что следующим объектом удара станет Сицилия, «немцы считали, что более вероятно операция против Сардинии или Корсики»<sup>171</sup>. Допущенный просчет не позволил сосредоточить силы для удара по караванам с американским и английским десантом, и утром 10 июля союзники начали высадку в Сицилии практически не испытывая сопротивления. Действия подводных лодок и авиации противника привели к потере пяти десантных и семи транспортных судов, одного эсминца<sup>172</sup>. Несмотря на абсолютное превосходство союзников на море и в воздухе, противнику удалось почти без помех эвакуировать на материковую часть Италии 62 тыс. итальянских и около 40 тыс. немецких солдат и офицеров, потеряв потопленными всего 15 малых судов.

На дальнейшие планы союзников повлияли политические изменения в Италии в конце июля 1943 г. Свержение Б. Муссолини и переход Италии на сторону антигитлеровской коалиции открывали возможности для масштабной высадки на материке и быстрого продвижения к границам Третьего рейха. 8 сентября командующий союзными силами генерал Д. Эйзенхауэр и глава нового итальянского правительства маршал П. Бадольо объявили о капитуляции Италии<sup>173</sup>. Главные силы итальянского флота (три линкора, шесть крейсеров и восемь эсминцев) в ночь на 9 сентября во второй половине дня подверглись атаке 11 германских бомбардировщиков, применивших радиоуправляемые планирующие бомбы. Флагманский линкор «Рома» был поражен двумя бомбами, вызвавшими взрыв погребов боезапаса и гибель корабля, погибли 1253 члена экипажа, включая командующего адмирала К. Бергамини<sup>174</sup>. Оставшаяся часть флота все же добралась до Мальты, туда же пришли и корабли из Таранто — три линкора и два крейсера<sup>175</sup>.

Главным врагом десантных сил союзников была германская авиация. Соединение бомбардировщиков, потопившее линкор «Рома», 11 сентября обрушило свои управляемые бомбы на корабли, прикрывавшие высадку у Салерно, тяжело повредив три крейсера, а 16 сентября бомбы поразили обстреливавший немецкие войска линкор «Уорспайт», вышедший из строя до конца операции. Немецкие подводные лодки сумели потопить лишь три транспорта, эсминец и тральщик.

Успехи союзников в Италии разительно отличались от результатов деятельности союзных сил в Восточном Средиземноморье. Капитуляция Италии поставила вопрос о контроле над рядом островов в Эгейском море, крупнейшим и важнейшим из которых был Родос, имевший удобную гавань и большие аэродромы. Фактически обладание этими островами обеспечивало контроль над Эгейским морем. Английским войскам удалось в сентябре 1943 г. захватить ряд небольших островов — Кос, Лерос и Самос, но Родос оставался в руках немцев. Борьба в Эгейском море продолжалась до конца года и завершилась победой германских сил, вернувших под свой контроль все острова. Решающей силой, как и прежде, оказалась немецкая авиация, ее действия привели к тяжелым потерям англичан: шесть эсминцев и две подводные лодки были потоплены, четыре крейсера и четыре эсминца получили повреждения. Потери армии составили 4800 солдат и офицеров, ВВС лишились 115 самолетов. Вермахт одержал победу, но значение ее вызвало сомнение даже у германского командования. Захваченные острова «оставались в руках немцев до окончания войны, но играли столь же незначительную роль, как и блокированные японские базы в Тихом океане»<sup>176</sup>.

Действия немецкой авиации не только в восточной, но и в центральной части Средиземного моря составляли главную заботу союзного командования вплоть до конца года. Целью немецких бомбардировщиков стали конвои, доставлявшие пополнения и снабжение войскам в Италии. Объем этих перевозок был таков, что в конце 1943 г. количество судов в конвоях на Средиземном море превысило их число в атлантических конвоях. Самого крупного успеха германской авиации удалось добиться 3 декабря 1943 г., когда в результате удара по порту Бари бомбами был поражен транспорт с боеприпасами, детонация которых вызвала взрыв чудовищной силы, уничтоживший 16 кораблей и 38 тыс. тонн грузов. Порт Бари был восстановлен лишь через несколько недель<sup>177</sup>. Этот случай доказал высокую уязвимость для ударов авиации портов массовой разгрузки.

## Высадка союзников на Сицилии и вывод Италии из войны

Германские и итальянские войска в начале 1943 г. потерпели крупные поражения на советско-германском фронте<sup>178</sup> и в Северной Африке. Вооруженные силы Италии оказались в тяжелом положении: в России и Африке были разгромлены лучшие итальянские дивизии.

В результате анализа положения Италии и возможностей итальянской армии англо-американские союзники приняли решение использовать успех в действиях в Северной Африке и перелом в пользу союзников в борьбе на морских коммуникациях, позволивший, в частности, англичанам удержать Мальту для продолжения ими наступательных операций в Средиземноморье в направлении юга Европы. Этому способствовало и то, что большую часть немецких войск продолжал притягивать советско-германский фронт, где А. Гитлер летом 1943 г. собирался предпринять новые наступательные операции<sup>179</sup>.

США и Великобританией планировалось на этот период провести операцию с ограниченными целями — высадку на острове Сицилия. Захват этого острова, обеспечивавший повышение безопасности коммуникаций союзников на Средиземном море, одновременно позволил бы союзникам выбирать новые районы действий на юге Европейского континента и усилить давление на Италию с целью вынудить Б. Муссолини выйти из войны. Несмотря на то что военные действия против Италии, по замыслу союзников, должны были бы способствовать облегчению положения Красной армии на советско-германском фронте, изначально ограниченные цели десантной операции на Сицилии не могли бы оказать существенную военную помощь Советскому Союзу.

Важным этапом для обеспечения десантирования на Сицилию являлся захват Пелагских островов. Крупнейший из них — остров Пантеллерия, расположенный в 100 км к юго-западу от Сицилии, должен был стать удобным для обороны опорным пунктом. Операция предусматривала захват и дальнейшее использование островов для подготовки десантных сил и базирования истребителей союзников<sup>180</sup>.

Гарнизон Пантеллерии состоял из 12 тыс. человек и 21 батареи орудий средних и крупных калибров (вплоть до 382-мм)<sup>181</sup>. Морской десант союзников составили 1-я британская пехотная дивизия и приданные ей 19 танков. С 8 мая 1943 г. в течение месяца остров атаковали англо-американские ВВС, а корабли обстреливали укрепления с моря. За день до высадки на остров самолетами союзников была обрушена 1571 тонна бомб и реактивных снарядов<sup>182</sup>.

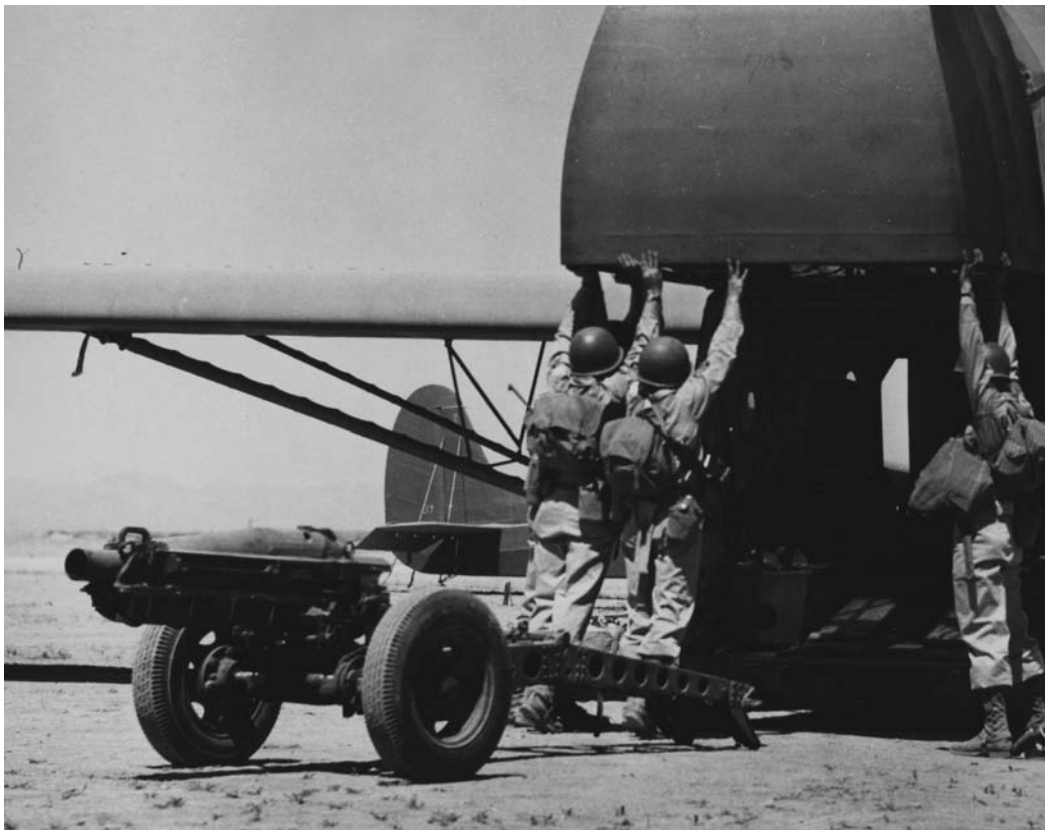
В ночь на 11 июня английский морской десант в составе трех групп кораблей выдвинулся из портов Сфакс и Сус с приданным ему отрядом кораблей артиллерийской поддержки (крейсера «Пинелопи», «Ньюфаундленд», «Орора» и восемь эскадренных миноносцев). В это же время проводилась авиационная подготовка высадки десанта союзников. В 11 часов утра британские корабли начали обстрел берега. Итальянские батареи вели слабый противотанковый огонь. Высадка десанта не встретила серьезного противодействия. В 12 часов 45 минут защитники острова сдались — формальной причиной было названо истощение запасов питьевой воды. На следующий день, не оказав сопротивления, капитулировал гарнизон на острове Лампедуза, 13 июня сдались силы обороны на островах Лампигоне и Линоза<sup>183</sup>.

Завершив освобождение Пелагских островов и установив в Сицилийском проливе оперативный режим, благоприятный для дальнейшего накопления сил в Средиземноморье, командование союзников приступило к планированию операции «Хаски» — высадке десанта на остров Сицилия<sup>184</sup>. По оценке британского командования, это должно было заставить Германию расплыть силы и способствовать выходу Италии из войны, а также принудить Турцию присоединиться к войскам союзников<sup>185</sup>.

Американское военное командование настаивало на высадке десанта в Северной Франции и скорейших действиях, направленных против Германии, вместо того чтобы участвовать в боевых действиях «на периферии»<sup>186</sup>. Впоследствии Ф. Рузвельт поддержал У. Черчилля. Они считали необходимым продолжить наступление на Сицилию, юг Италии и, возможно, Балканы<sup>187</sup>. По их мнению, захват плацдарма на территории стран фашистского блока должен был вызвать резкий подъем движения Сопротивления. Данному обстоятельству



Американский самолет буксирует планер во время репетиции высадки союзников на Сицилии



Солдаты 82-й десантной дивизии армии США возле планера



Американские солдаты поднимаются на борт десантного корабля в гавани тунисского порта Бизерта в день высадки на Сицилии



Инструктаж на борту десантного корабля на пути в район высадки

способствовало и то, что в Италии, после потери 150 тыс. солдат и офицеров<sup>188</sup> в Тунисе, росли оппозиционные настроения против Б. Муссолини, в том числе в рядах большого совета национальной фашистской партии.

Для подготовки и проведения операции по овладению Сицилией было сформировано союзное командование во главе с Д. Эйзенхауэром. Сухопутными силами командовал британский генерал Х. Александер, военно-воздушными силами — главный маршал авиации А. Теддер, военно-морскими силами — адмирал Э. Каннингхэм<sup>189</sup>.

Важнейшей ключевой позицией, призванной обеспечить захват Сицилии, считался Мессинский пролив, шириной менее трех миль, разделяющий северо-восток острова и южную часть Италии (Калабрии). Все военные корабли и транспортные суда, осуществлявшие перевозки из материковой Италии на Сицилию, неизменно следовали через это бутылочное горлышко. Поэтому англо-американское командование прежде всего спланировало операцию по захвату этого пролива<sup>190</sup>.

Поскольку союзники сохраняли и контролировали господство на море, оптимальный вариант обеспечить победу на Сицилии состоял во вторжении на юг Италии. Фактически войск противника в районе Калабрии на тот момент не было. Захват данной территории мог изолировать Сицилию от материка и не допустить эвакуацию войск с острова<sup>191</sup>. Вместе с тем данный вариант не был принят, и причина тому — нерешительность американцев по поводу высадки на материковой части Италии<sup>192</sup>.

Командующий группировкой Д. Эйзенхауэр считал этот план рискованным. Он решил действовать следующим образом: английская 8-я армия генерала Б. Монтгомери должна была высадиться на юго-востоке Сицилии, а 7-я армия США под командованием Дж. Паттона — на западе острова. Силы союзников насчитывали 478 тыс. человек, 1380 кораблей и судов, более 1800 десантных плавсредств, свыше 4 тыс. боевых и 900 транспортных самолетов<sup>193</sup>. Перед высадкой десанта союзная авиация в течение более двух месяцев наносила бомбоштурмовые удары по Сицилии, Сардинии и югу Апеннинского полуострова<sup>194</sup>.

Как оказалось впоследствии, именно оттуда итаलो-немецкие войска и ожидали удар<sup>195</sup>. Генерал А. Гуццони, возглавивший объединенную итало-германскую группу войск (одновременно он командовал итальянской 6-й армией), сосредоточил в этом районе 255 тыс. человек в составе девяти итальянских дивизий<sup>196</sup>. Кроме того, там располагались две немецкие дивизии общей численностью 20 тыс. солдат и офицеров, разделенные на пять мобильных резервных соединений, а также 600 самолетов<sup>197</sup>. А. Гуццони вытянул свои войска по периметру острова, оставив две итальянские дивизии в вероятных местах высадки противника. Однако А. Кессельринг считал, что противостоять высадке союзников можно только быстрым контрнаступлением немецких войск. Последние по его настоянию сменили итальянцев и приняли первый удар союзного десанта<sup>198</sup>.

Для осуществления десантной операции англо-американскими союзниками было задействовано около 3200 кораблей. В это число вошли 280 боевых кораблей основных классов, из них шесть линкоров, четыре авианосца, 10 крейсеров, 900 крупных и 1225 малых десантных плавсредств<sup>199</sup>, значительное количество транспортов и кораблей сопровождения<sup>200</sup>. ВВС союзников располагали 3899 самолетами различных типов, в том числе и 219 самолетами флота и морской пехоты США<sup>201</sup>. ВВС противника перед операцией имели 820 немецких и 1095 итальянских самолетов, но только половина из них была готова к ведению боевых действий. На самой Сицилии базировалось 160 немецких и 80 итальянских самолетов<sup>202</sup>.

Важным условием успеха операции являлось поддержание скрытности ее планирования и подготовки. Германское командование не было уверено, что союзники начнут вторжение в Европу операцией именно на Сицилии, рассматривалась также возможность первого удара в Сардинии, поскольку, располагая этим островом, союзники получили бы выгодный плацдарм для последующей атаки на Корсику, прямо на север. С Корсики войска США и Великобритании могли нанести эффективный удар и на юге Франции, в районе Марселя, и севернее Рима. Немцы также допускали, что союзные войска могут провести высадку в Греции и начать наступление на север через Балканы.

Британская разведка провела специальную операцию («Мясной фарш») по дезинформации противника, укрепив заблуждения германского командования. В Испании разведслужбы Третьего рейха получили документы, среди которых было письмо, подписанное заместителем начальника Генерального штаба Великобритании, адресованное генералу Х. Александеру, где указывалось, что союзники планируют высадку десанта либо на Сардинии, либо в Греции<sup>203</sup>. Немецкие агенты в Испании были уверены, что письмо подлинное. Оно произвело на А. Гитлера, в отличие от А. Кессельринга, большое впечатление. Фюрер направил из Франции 1-ю танковую дивизию для усиления обороны Греции, 90-ю дивизию — на Сардинию, а 11-й воздушный корпус с приданными ему двумя парашютными дивизиями — в Южную Францию. Этим соединениям была поставлена задача сорвать англо-американский десант на Сардинию<sup>204</sup>. Другим элементом дезинформации противника о готовящейся десантной операции стала имитация формирования в Каире 12-й английской армии, которая создавалась якобы для вторжения на Балканы через Грецию в начале лета 1943 г.<sup>205</sup>

Конкретный день начала десантной операции определялся союзниками, исходя из обстановки на советско-германском фронте. Было выбрано время, когда вооруженные силы Италии и Германии оказались максимально задействованы на восточном фронте. В июле — августе 1943 г. вермахт потерпел тяжелое поражение под Курском<sup>206</sup>. Военные и промышленные объекты на территории Германии и ее сателлитов находились под воздействием авиации СССР, Великобритании и США. Летом 1943 г. в Италию из Франции и других оккупированных стран было переброшено 14 немецких дивизий, из них четыре танковые, две моторизованные, шесть пехотных и две парашютные<sup>207</sup>. Однако этих сил не хватало для эффективной помощи Италии.

Командование союзных сил, планируя и готовя операцию, в некоторой степени излишне перестраховывалось. Для операции «Хаски» планировалось задействовать 10 дивизий, хотя это превышало количество сил, которое союзники в 1944 г. высадили на берег Нормандии. Кроме того, союзное командование настаивало на высадке в Салерно, который был в 200-мильной зоне доступа авиации, базировавшейся на аэродромах северной Сицилии<sup>208</sup>.

Корабли и плавсредства для десанта были сконцентрированы во всех базах побережья Северной Африки, причем порты от Орана до Суса предоставлялись США, от Суса до Хайфы — Великобритании. Для проведения операции были созданы два оперативных объединения — Западное и Восточное<sup>209</sup>. Ближайшая к Сицилии военно-морская база союзников на Мальте служила для развертывания перед операцией сил десанта, кораблей сопровождения и охранения, а также для обеспечения войск союзников топливом, боеприпасами и продовольствием.

Расхождения во взглядах на применение авиации непосредственной поддержки десанта и отсутствие стремления у военно-воздушного командования осуществлять взаимодействие с другими видами вооруженных сил привели к ошибкам и просчетам на подготовительном этапе операции<sup>210</sup>. Руководство военно-воздушных сил союзников не только не участвовало в совместном планировании, но и не разрешило пилотам реагировать на заявки, поступавшие от кораблей или наземных радиостанций, за исключением тех, которые были одобрены собственным штабом в Северной Африке.

Замыслом операции «Хаски» предусматривалась высадка морского десанта на юго-восточном побережье Сицилии от Сиракуз до Ликаты. Ширина общего фронта десантирования составляла 125 км. Также предполагалась высадка двух воздушных десантов. Первый эшелон составляли английские, канадские и американские дивизии (в том числе одна танковая), их высадку предваряли действия отрядов коммандос и рейнджеров<sup>211</sup>. Ближайшей задачей десантной операции был захват плацдарма и авиабаз на юге Сицилии. Затем предполагались наступление на север под прикрытием ВВС, рассеяние и окружение войск противника и в итоге их капитуляция. Конечная цель операции заключалась в полной оккупации Сицилии и использовании ее авиабаз и портов для проведения последующих операций против Италии<sup>212</sup>.

Участок побережья от Сиракуз до мыса Пассеро был определен для английского десанта, от Папполо до Ликаты — для американского, а между ними планировалась высадка канадских войск<sup>213</sup>. Английским войскам предстояло овладеть районами Сиракуз, Аугусты и Катании, где приоритетной целью являлись аэродромы; задача американских войск — захват порта и



авиабаз Ликаты и прикрытие левого фланга британских войск. Авиадесанты были направлены на захват объектов береговой обороны на Сицилии, а также ближайших аэродромов в целях поддержки морского десанта. Для проведения высадки английского воздушного десанта использовалось 133 планера, а для американского — 400 военно-транспортных самолетов<sup>214</sup>.

Союзное командование предпринимало все меры для достижения внезапности. С этой целью посадка десантных сил осуществлялась в 13 пунктах, а также соблюдались все меры маскировки в период подхода десантных отрядов к Сицилии. Восточное оперативное объединение включало в себя три десантных отряда и отряд кораблей огневой поддержки (ОКОП). В первый отряд, перевозивший две пехотные дивизии, вошли 73 транспортных и десантных судна, 18 высадочных десантных барж, два крейсера ПВО, монитор, 16 эскадренных миноносцев, 12 сторожевых кораблей и корветов, пять канонерских лодок, 11 тральщиков. Второй десантный отряд вышел из Туниса и Марокко и состоял из 58 танкодесантных кораблей, 31 десантного судна, крейсера ПВО, 10 эскадренных миноносцев. Третий отряд с пехотной дивизией включал 49 транспортов, 21 десантный корабль, 10 высадочных десантных барж, два крейсера ПВО, монитор, 31 эскадренный миноносец, шесть сторожевых кораблей, 18 фрегатов и корветов и семь тральщиков. ОКОП состоял из крейсеров «Орион», «Югенда», монитора «Робертс» и шести эскадренных миноносцев<sup>215</sup>.

Первый десантный отряд Западного оперативного объединения, отвечавший за доставку 45-й пехотной дивизии, выдвинулся с баз 6 июня и прибыл в Северную Африку перед началом операции. Он включал в себя 18 транспортов, 18 танкодесантных и пехотодесантных судов, 12 танкодесантных барж и пассажирских судов. Группа охранения состояла из 12 эскадренных миноносцев, четырех минных заградителей, 10 тральщиков, подводной лодки и двух буксиров. Проведение высадки в Сколитти (правый фланг сектора ответственности США) предполагалось с тех же плавсредств, на которых 45-я дивизия пересекала Атлантический океан. Ближайшей задачей 45-й дивизии был захват аэродромов Комизо и Бискари, а затем расширение плацдарма и установление взаимодействия с войсками Канады и Англии, находящимися на правом фланге<sup>216</sup>.

Второй десантный отряд во главе с флагманским кораблем «Монровия» перевозил 1-ю пехотную дивизию, два батальона рейнджера и два химбатальона из Алжира. Отряд включал 12 транспортов, 14 танкодесантных, 35 десантных судов. Группа поддержки состояла из 10 эсминцев и 18 тральщиков, группа управления — из девяти пассажирских судов, группа спасательных судов — из трех буксиров и спасательного судна. По плану дивизия должна была высадиться в американском секторе с задачей овладеть авиабазой в Понте-Оливо. После этого 1-я пехотная дивизия, расширяя плацдарм в зоне высадки, должна была соединиться с соседями справа и слева<sup>217</sup>.

Третий отряд перевозил 3-ю пехотную дивизию, часть танковой дивизии, батальон рейнджера и два инженерных полка из Бизерты. Корабельный состав отряда: 88 танкодесантных судов, 40 десантных кораблей и катеров, крейсер ПВО, 39 вспомогательных десантных кораблей, семь пассажирских судов<sup>218</sup>. Группу охранения составляли шесть эскадренных миноносцев, два тральщика и одна подводная лодка, группу спасательных судов — два буксира, резервную группу — 43 десантных судна разных типов и шесть тральщиков. Район высадки дивизий — окрестности Ликаты, ближайшая задача — установление связи с 1-й дивизией и оборона фланга общего десанта<sup>219</sup>.

В Западное оперативное объединение вошли 8-я («Филадельфия», «Саванна» и «Бойз») и 13-я («Бирмингам» и «Бруклин») дивизии крейсеров США, а также монитор «Аберкромби». Во время перехода десантных сил вдоль побережья Северной Африки крейсерам надлежало действовать в качестве группы прикрытия, а перед десантной операцией и по ее ходу решать задачи артиллерийской поддержки, при этом «Филадельфия» поддерживала огнем 45-ю дивизию, «Саванна» и «Бойз» — 1-ю дивизию, «Бирмингам» и «Бруклин» отвечали за поддержку 3-й дивизии<sup>220</sup>. По окончании высадки крейсера по мере надобности должны были поддержать огнем десантируемые войска, а минные заградители — поставить защиту якорной стоянки транспортов в бухте рядом с г. Гела<sup>221</sup>.



Американский танк на Сицилии



Американские десантники 82-й дивизии ведут наблюдение в районе сицилийского города Гела



Британские солдаты в бою на Сицилии

Поскольку основную угрозу морской части операции составляли авиация и подводные лодки противника, во время ее подготовки были произведены налеты союзной авиации на итальянские аэродромы и военно-морские базы (Специя, Неаполь, Ливорно, Мессина). Эти удары особенно активно наносились с 29 июня, когда английские бомбардировщики «Веллингтон» осуществили крупный налет на Мессину. Итоги авиаударов, которые предпринимались систематически в течение последних 5–6 суток перед операцией, оказали существенное влияние на ход и характер высадки<sup>222</sup>. Была нарушена связь между островом Сицилия и материком, на время прервалось судоходство в Мессинском проливе, инфраструктура главных военно-морских баз и аэродромов Италии сильно пострадала. Деятельность баз и портов, через которые из Италии на Сицилию можно было доставить резервы противника, была нарушена, ухудшилось снабжение войск и населения острова, тем более что часть запасов была уничтожена. Немецкой авиации пришлось перебазироваться на материковые аэродромы Италии<sup>223</sup>.

10 июля 1943 г. было определено как день «Д». В это время на советско-германском фронте грохотала Курская битва. 5 июля вермахт начал свою главную операцию на восточном фронте («Цитадель»). Точное время десантирования (время «Ч» — 2 часа 45 минут) было выбрано исходя из того, что парашютистов надлежало сбрасывать при максимально возможном свете луны<sup>224</sup>.

Движение соединений десанта по морю прошло в полном соответствии с разработанным планом. Около 12 часов дня, перед высадкой, когда десантные отряды двигались к заданному району, погодные условия начали портиться, а в 16 часов 30 минут поднялся ветер до 6–7 баллов<sup>225</sup>. Данное обстоятельство могло негативно сказаться на скорости движения соединений и помешать эффективной высадке войск. Метеорологические факторы особенно влияли на высадку в американском секторе на наветренном побережье. Ситуация с погодой настолько усложнилась, что генерал Д. Эйзенхауэр и адмирал Э. Каннингхэм обсуждали возможности отмены или переноса даты десанта. Но к ночи сила ветра уменьшилась, и десантные отряды восстановили график движения, пойдя на небольшие изменения маршрутов.

Ветер создал помехи воздушным десантам. Из 137 планеров 56 приземлились слишком далеко от заданной точки десантирования, 69 не достигли берега и сели на воду, и только 12 выполнили задание точно<sup>226</sup>. Транспортные самолеты США были вынуждены пролетать над десантными силами, поэтому оказались в сфере действия корабельного зенитного огня, и часть самолетов была уничтожена<sup>227</sup>. Парашютисты оказались разбросанными по всему побережью острова и значительной роли в оказании помощи морскому десанту не сыграли. Следовательно, два воздушных десанта, которым союзное командование отводило особо важные задачи, не смогли их выполнить.

Высадка десанта с моря началась точно по плану, кроме 45-й дивизии США, запоздавшей на час. Противодействовали ему атаки самолетов противника, которые начались рано утром, в 4 часа 30 минут, и шли с разной степенью интенсивности весь день. Бомбардировщики заходили на цели на небольшой высоте со стороны гор, поэтому их подход было трудно установить радиолокационными станциями. Истребительное прикрытие десанта началось только с 5 часов 15 минут. За это время были потеряны миноносец США «Мэддокс» и тральщик.

С восходом солнца корабли ОКОП начали обстрел береговых батарей итало-германских войск, их складов, мест расположения и коммуникаций. Оборонявшиеся итальянские части оказали слабое сопротивление, поэтому войска 8-й армии провели высадку практически без помех. В секторе ответственности США десант вначале также не встретил особого сопротивления, но примерно в 10 часов утра в район Джела подошли немецкие танковые подразделения и моторизованная дивизия Италии. Для исправления ситуации артиллерия крейсеров союзников открыла огонь по танкам, часть из которых была уничтожена, а некоторые вышли из строя. В целом, за первые три дня операции «Хаски» лишь ВМС США десантировали более 66 тыс. человек, около 18 тыс. тонн грузов и около 7,5 тыс. транспортных средств<sup>228</sup>.

Высадка 10 июля для итальянского командования не стала неожиданностью<sup>229</sup>, но итальянцы практически не оказывали серьезного сопротивления. В конце первого дня только в полосе наступления 7-й союзной армии были взяты в плен около 4 тыс. итальянцев. Американские войска потеряли 58 человек убитыми, 199 ранеными и 700 пропавшими без вести<sup>230</sup>.



Канадский танк на улице разрушенного сицилийского городка



Британская артиллерия ведет огонь по противнику



Британские солдаты меняют позицию во время боя в городе Катания



Поиск снайперов американскими разведчиками при взятии Мессины на Сицилии

Для противодействия десанту был предпринят только один контрудар. Части дивизии «Герман Геринг» были сконцентрированы в районе Кальтагироне, на равнине Гела, в 32 км от побережья. 11 июля 1943 г. рано утром они нанесли контрудар по десанту. Немецкие танки разбили передовые отряды британской 1-й пехотной дивизии и 45-й пехотной дивизии армии США и вышли к сицилийскому пляжу. Сильный огонь орудий кораблей поддержки остановил немецкую атаку<sup>231</sup>. Для продолжения наступления Дж. Паттон вынужден был перебросить из Северной Африки дополнительно 2 тыс. человек<sup>232</sup>.

Потери в десантных судах, планерах и транспортных средствах не помешали англо-американским силам за первые два дня операции высадить около 80 тыс. человек и до 300 танков<sup>233</sup>. Это незамедлительно сказалось на результатах действий десанта: в первый день были захвачены города Сиракузы, Ликата, Джела, а также находившиеся рядом авиабазы, на которые сразу же была переведена истребительная авиация союзников с Мальты.

Для обеспечения безопасности в начале десантной операции стоянки кораблей в секторе США прикрыли минными полями, а в английском секторе было организовано патрулирование кораблей противолодочной обороны<sup>234</sup>. Меры оказались эффективными — все попытки немецких подводных лодок прорваться к стоящим транспортам закончились безрезультатно.

Из-за того что итальянские войска быстро сложили оружие, немецкие части были вынуждены занять второй рубеж обороны на севере Сицилии, прикрывая важную магистраль на Мессину. Здесь была создана сильная линия обороны с горным массивом вулкана Этна в центре<sup>235</sup>.

Немецкий главнокомандующий фельдмаршал А. Кессельринг считал, что активными наступательными действиями можно попытаться отбросить десант союзников в районе Джелы и совместный удар двух немецких дивизий по флангам англо-американских сил, наступавших с юго-востока на север, позволит удержать фронт на острове. Нацистское командование опасалось использования авиабазы в Комизо союзниками, ведь в таком случае они получили бы подавляющее превосходство в воздухе, полностью лишив немецкие войска возможности передвигаться днем<sup>236</sup>.

В результате бездействия итальянских частей фланги дивизии «Герман Геринг» оказались под угрозой<sup>237</sup>. Командующий 6-й итальянской армией полагал, что приданные ему части чрезвычайно слабы и не подготовлены для атаки двух высадившихся армий союзников. Такого же мнения придерживался и генерал В. Варлимонт<sup>238</sup>.

12 июля английские войска взяли Аугусту и продолжили энергичное наступление на Катанью. Периодически артиллерийскую поддержку сухопутным частям оказывали американские крейсеры, английские и американские эскадренные миноносцы. Соединения 8-й армии союзников, продвигавшиеся в глубь Сицилии, подошли к Лентини и, используя успех парашютистов<sup>239</sup>, продолжили наступление.

Немецкое командование предприняло несколько контрударов, чтобы остановить десантные войска союзников. Для этого оно избрало район между Аугустой и Катаньей. К контрудару были привлечены моторизованная дивизия, прибывшая из Италии, и две десантных бригады. В результате наступление английских войск на двух главных направлениях к 20 июля было остановлено. Однако ослабление других немецких участков обороны позволило американским войскам без серьезных проблем активизировать наступление<sup>240</sup>. 16 июля американские дивизии, используя поддержку крейсеров «Филадельфия», «Бирмингам» и английского монитора «Аберкромби», захватили Агридженто.

Вместе с ними в северном направлении наступали главные силы 7-й армии, стремясь установить связь с канадскими войсками, продвигавшимися на левом фланге 8-й армии<sup>241</sup>. После занятия 20 июля Энны союзные войска полностью контролировали основные коммуникации и магистрали в центральной части Сицилии. 22 июля американские танки вошли в Палермо, после чего и другие значимые населенные пункты северо-западной части Сицилии были захвачены союзниками.



Немецкий танк, захваченный союзниками на Сицилии



Немецкие пленные проходят по улице сицилийского города мимо колонны союзников



В результате судьба Сицилии была решена. Командование немецко-итальянских войск не использовало имевшиеся возможности для энергичного противодействия десанту, а сдача в плен 6 тыс. итальянских солдат говорила о полном падении боеспособности итальянской армии. В такой обстановке германское командование приняло решение перейти к жесткой обороне, укрепив две оборонительные линии в северо-восточной части Сицилии — на путях к Мессине<sup>242</sup>.

17 августа, когда была занята Мессина, союзные силы захватили и все аэродромы Сицилии. Операция закончилась на 39-е сутки после начала высадки. За это время англо-канадские войска потеряли примерно 12 тыс., а американцы — около 7,5 тыс., из них были убиты около 2,7 тыс. человек. Войска противника потеряли убитыми и ранеными почти 30 тыс., пленными — более 140 тыс. человек (главным образом итальянцев), 260 танков, до 500 орудий и несколько сотен самолетов<sup>243</sup>.

Высадка на Сицилии стала первой крупной десантной операцией, в ходе которой массово применялись новые специальные десантные корабли и суда, позволившие перевозить десант без перегрузки «от берега до берега». Важнейшей спецификой данной операции являлась погрузка десанта в нескольких удаленных друг от друга пунктах. Однако крупный результат в операции «Хаски» был достигнут не за счет высокого военного искусства британо-американского командования, а главным образом благодаря подавляющему преимуществу союзников над итальянскими и немецкими войсками как в количественном, так и в качественном отношении. Однако союзникам не удалось воспрепятствовать эвакуации германских частей в Италию.

В 1943 г. внутривойсковая и экономическая ситуация в Италии оказалась чрезвычайно тяжелой. Армия и флот постоянно несли потери и проигрывали союзникам одно сражение за другим. Торговый флот Италии потерял большую часть своих судов. Объекты и инфраструктура тяжелой промышленности со второй половины 1942 г. находились под постоянным воздействием авиации союзников. Проблемы как количественные, так и качественные средствами ПВО не позволяли создать эффективную противовоздушную оборону. В результате налетов союзной авиации сильно пострадали порты Южной Италии, а также система железных дорог. Население постоянно испытывало проблемы со снабжением.

В стране росло недовольство и возмущение режимом Б. Муссолини. Итальянские военачальники стали все чаще задумываться о капитуляции, офицеры и солдаты не стремились испытывать трудности войны и умирать за Третий рейх. Нацистская Германия, потерпевшая крупные поражения на советско-германском фронте, не могла в нужном объеме предоставить своему итальянскому союзнику необходимую поддержку в живой силе и военной технике. Логичным итогом стало свержение 25 июля 1943 г. Б. Муссолини, который был заключен под домашний арест. Новое правительство маршала П. Бадольо объявило, что Италия будет продолжать войну в лагере стран оси. В Берлине также не планировали уходить из Италии<sup>244</sup>.

На этот момент итальянская армия сократилась до 82 дивизий и восьми отдельных бригад. Значительная часть соединений находилась за пределами страны. Снабжение войск вооружением, подготовка личного состава и материально-техническое обеспечение оставались на чрезвычайно низком уровне. Флот включал семь линкоров (но два из них находились в небоеспособном состоянии), 10 тяжелых и легких крейсеров, 71 эскадренный миноносец, 28 корветов и около 100 подводных лодок<sup>245</sup>. ВМС испытывали проблемы с топливом. ВВС в июле 1943 г. располагали примерно 1 тыс. самолетов, из них почти 700 находились в Италии (некоторые были уничтожены в ходе операции «Хаски»), а остальные — на Балканском полуострове и на базах в Эгейском море. Помимо этого, в обороне Италии участвовало 17 немецких дивизий (из них семь танковых и моторизованных), около 600 самолетов (в том числе 240 бомбардировщиков и 220 истребителей); в Средиземном море германский флот был представлен 20 подводными лодками, торпедными катерами и прочими малыми кораблями<sup>246</sup>.

В конце весны 1943 г., незадолго до завершения тунисской кампании, Ф. Рузвельт и У. Черчилль встретились на очередной конференции в Вашингтоне. Лидеры союзников рассматривали главную проблему: о выборе оптимальной стратегии в войне с Германией. В качестве следующего важнейшего шага после захвата Сицилии У. Черчилль настойчиво предлагал высадку десанта в Италии. Офицеры, отвечавшие за военное планирование, определили, что форсирование Ла-Манша может быть успешным только в том случае, если немецких войск во Франции останется не более 12 дивизий, а это может случиться только в результате капитуляции Италии. В свою очередь, Германия, чтобы заменить 24 итальянские дивизии на Балканах, пришлось бы послать туда свои дивизии. Высадка в Италии давала бы союзникам контроль над аэродромами в районе Фоджи, что позволяло усилить воздушное наступление союзников против самой Германии.

В августе 1943 г. на конференции в Квебеке, где основную работу вели главы государств и начальники генеральных штабов США и Англии, было принято решение о вторжении на континентальную часть Италии (операция «Аваланш»). Параллельно с этим началась подготовка к высадке десанта в Южной Франции (операция «Энвил») для захвата важных стратегических плацдармов у Тулона и Марселя<sup>247</sup>.

Объявление итальянским правительством П. Бадольо о продолжении войны на стороне блока оси было политическим маневром с задачей предотвратить попытки нацистских войск захватить Италию в связи с ее возможной капитуляцией. Сразу после прихода к власти П. Бадольо пытался заключить перемирие с союзниками. 3 августа 1943 г. в местечке Кассибле англо-американские представители и доверенное лицо П. Бадольо бригадный генерал Д. Кастеллано подписали капитуляцию Италии. В нем было сказано, что союзные войска сразу же после подписания документа высадятся в Южной Италии, и еще одна парашютная дивизия — в Риме, чтобы не допустить его оккупации немецкими войсками (по оценке Д. Кастеллано, в Италии находились около 400 тыс. немецких военнослужащих)<sup>248</sup>.

Несмотря на принятые меры скрытности, германское руководство в середине августа узнало из перехваченных радиogramм о связи П. Бадольо с представителями США и Великобритании. Верховное командование Германии осознавало, что устранение от власти Б. Муссолини в конечном счете приведет к выходу Италии из войны. А. Гитлер принял решение в случае вторжения союзных войск в Италию вести борьбу с ними даже при капитуляции последней. Немецкие войска были развернуты двумя группами: первая — в Северной Италии, вторая — в районе Рима и южнее столицы. В Италию было направлено несколько дивизий из Северной Франции и некоторых других оккупированных государств Западной Европы. К концу августа немецкое командование разработало два плана. В случае если Италия капитулирует, 10-й армии Германии предписывалось разоружить итальянские подразделения на юге страны и вернуться к Риму. Если бы союзники вторглись на Апеннины до капитуляции фашистского руководства, 10-я армия должна была вместе с итальянскими частями отразить высадку с тем, чтобы защитить Рим<sup>249</sup>.

3 сентября в 17 часов 15 минут генерал Д. Кастеллано от имени главы итальянского правительства маршала П. Бадольо и генерал Б. Смит по поручению Д. Эйзенхауэра подписали соглашение о перемирии<sup>250</sup>. Вечером 8 сентября о нем по радио объявило союзное командование. Правительство Италии приказало своей армии и флоту прекратить боевые действия против союзных войск, но «отражать любое нападение независимо от того, с какой стороны оно последует»<sup>251</sup>. Итальянским дивизиям разрешалось оказывать вооруженное сопротивление немцам при любых попытках разоружить их. На территориях, подконтрольных армии Германии, итальянские дивизии в соответствии с планом «Аксис» были разоружены в кратчайший срок, но в районе столицы они сопротивлялись в течение двух дней. Король Италии и правительство были вынуждены бежать в Бриндизи. После этого немецкие части заняли Рим. 12 сентября при помощи немецких диверсантов во главе с О. Скорцени был освобожден из-под ареста Б. Муссолини, а 18 сентября на занятой нацистами территории Италии он заявил о создании итальянского государства фашистско-республиканского типа. Таким образом, в Италии сформировались два конфликтующих правительства<sup>252</sup>, но только 13 октября правительство П. Бадольо объявило войну Германии<sup>253</sup>.



Солдаты американской армии высаживаются на пляже итальянского города Салерно



Высадка британских войск в Южной Италии



Британские бойцы укрываются за подбитым немецким танком



Разбитые немецкие истребители на аэродроме Монте-Корвино

9 сентября части 6-го американского и 10-го английского корпусов с пятью батальонами английской и американской морской пехоты начали высадку в заливе Салерно. Салернский залив не случайно был выбран для проведения десантной операции. По словам одного из британских офицеров, участвовавших в планировании высадки, это была «лучшая полоса побережья во всей Италии, а возможно, и во всем Средиземноморье»<sup>254</sup>. Решительности и оптимизма был полон и Д. Эйзенхауэр, заявивший журналистам, что настало время «прекратить щипать острова и нанести удар по большому месту немцев»<sup>255</sup>.

Ближайшей задачей десанта являлся захват Неаполя для создания линий снабжения через его порт американско-английских войск в Италии. Затем, действуя вместе с англичанами, наступающими из Калабрии, американцы должны были освободить южную и центральную части Италии от нацистских войск.

Условия для подготовки десанта в Салерно оказались более трудными, чем для Сицилии. Командующим объединенными силами десанта был назначен адмирал К. Хьюитт. Он разделил десант на Северное ударное объединение из английских кораблей, перевозивших две дивизии, и примерно равное ему Южное ударное объединение с войсками США. После них должны были десантироваться еще две дивизии, выделенные в резерв. Для успешной высадки дивизий в двух районах, расположенных в Салернском заливе (точки высадки удалены на восемь миль друг от друга), было задействовано 26 транспортов, 120 танкодесантных кораблей и 90 малых танкодесантных судов. Их поддерживали семь крейсеров (в том числе три американских), два монитора и 35 эскадренных миноносцев. В качестве авиационной и огневой поддержки действовал отряд кораблей из пяти эскортных авианосцев и 10 эсминцев. В группу прикрытия вошли четыре линкора, английские авианосцы «Илластриес» и «Формидебл» под прикрытием эсминцев. Соединению прикрытия кроме отражения атак надводных кораблей была поставлена задача обеспечения противовоздушной обороны сил десанта<sup>256</sup>.

В ночь на 8 сентября десантные отряды выдвинулись для высадки в заливе Салерно. Погрузка частей 10-го корпуса Великобритании и двух батальонов морской пехоты была выполнена в Бизерте и Триполи, откуда десантный отряд в составе 282 кораблей и судов двигался самостоятельно. 6-й американский корпус и три батальона морской пехоты вышли из Орана и Палермо, их десантные отряды, включавшие в себя 18 транспортов и 72 десантных корабля, соединялись приблизительно в 110 милях от района высадки. В итоге в операции участвовало до 600 кораблей и судов, в их числе 230 боевых кораблей основных классов<sup>257</sup>.

Немцы располагали в районе Салерно только одной дивизией, а всего в Италии они сумели сосредоточить 16 дивизий, из которых восемь под руководством фельдмаршала Э. Роммеля находились в Северной Италии, а другие восемь — в Центральной и Южной Италии. А. Кессельринг создал развитую систему обороны на случай высадки союзных войск. Не располагая силами для срыва наступления войск Б. Монтгомери от Реджо-ди-Калабрии, он занял позиции для ведения сдерживающих боев силами двух дивизий, а остальные выделил для обороны района Рим — Неаполь.

А. Кессельринг расположил в районе Салерно значительную часть 16-й танковой дивизии и полк парашютистов, которые должны были оборонять побережье залива. Немцы заранее заняли позиции в районе Салерно, провели минирование береговой линии, установили проволочные заграждения, укрепили и замаскировали огневые позиции для артиллерии, создали исходные рубежи для выдвижения танков. Были разработаны планы переброски в район высадки остальных немецких дивизий. Делалось все возможное, чтобы создать «непреодолимую» оборону для войск союзников.

Однако в ходе организации обороны немецкое командование допустило просчет — руководство Третьего рейха отказалось сосредоточить дополнительные силы у Неаполя. Оно считало, что Средиземное море не являлось преградой для флота союзников. Побережье Италии было открыто для обхода с флангов любой немецкой группировки на Апеннинском полуострове. Зато Апеннинские горы, наоборот, были препятствием, где относительно небольшие силы оборонявшихся могли бы сдерживать крупные силы атакующих. После докла-

дов Э. Роммеля и А. Кессельринга германское Верховное командование приняло решение организовать оборону Салерно и Неаполя, но не предоставило для этого необходимых сил и средств. Авиация Германии в Италии насчитывала не более 350 самолетов, но разведка союзников считала, что противник имеет здесь до 555 боевых единиц<sup>258</sup>.

В ночь на 9 сентября немецкие самолеты-разведчики засекли движение десантных групп в Тирренском море по направлению к Салерно. Атака бомбардировщиков не принесла союзникам существенных потерь, однако внезапность высадки была утеряна, и это позволило немцам занять позиции на побережье и подготовиться к обороне. В полночь авиация союзников наносила бомбоштурмовые удары по позиции противника в заливе Салерно, а затем открыли огонь по берегу корабли США и Великобритании. Главные силы союзников начали высадку в четыре часа, при этом немцы оказали им упорное сопротивление огнем. Затем на берег выгрузились танки. В течение дня корабли союзников обстреливали 132 различных объекта противника. Занять весь плацдарм удалось лишь вечером 9 сентября. Высадка закончилась на следующий день. В ночь на 12 сентября немцы организовали несколько крупных контрударов, и 13 сентября успех уже был близок, но сбросить десант в море не удалось. Флот союзников все это время вел сильный огонь по немецким войскам<sup>259</sup>.

17 сентября 1943 г. американские и английские войска взяли Монте-Корвино, лишив тем самым немцев важной авиабазы. 27 сентября наступавшие из Калабрии части 8-й британской армии захватили крупный аэродром Фоджа, что обеспечило более благоприятные действия авиации союзников<sup>260</sup>. Авангард 8-й британской армии соединился с войсками, высаженными в Салерно. Однако только 3 октября при поддержке итальянских партизан союзники взяли Неаполь и смогли вытеснить германские войска дальше на запад, к р. Вольтурно. Отступая из Неаполя, немецкое командование приказало взорвать сооружения порта, а корабли и суда в гавани затопить (всего около 50 единиц).

Характерной чертой десантной операции в Салерно было использование поддержки палубной авиации. При этом союзные войска, как и в операции «Хаски», действовали на суше очень осторожно, неэнергично и крайне медленно, хотя подавляющее преимущество в силах было на их стороне.

Если на Сицилии была свойственна переоценка силы обороны противника, то в операции «Эвеланш» наблюдалась их недооценка, что и стало причиной проблем при высадке главных сил десанта и в его действиях на первом этапе операции. Линейные корабли, которые были призваны вести основную огневую поддержку, подошли к месту высадки только 16 сентября. Слишком поздно было осуществлено и массированное применение авиации. Поспешность англо-американского командования с высадкой в Салерно можно объяснить опасением, что Германия успеет сосредоточить войска и организовать развитую оборону<sup>261</sup>. Недостаток в авиации явился главной причиной поражения немцев.

С 9 сентября по 6 октября под Салерно 5-я американская армия потеряла 727 человек убитыми, более 2,7 тыс. ранеными, 10-й британский корпус — около 7 тыс. убитыми, пропавшими без вести и ранеными<sup>262</sup>. Потери противника составили около 3,5 тыс. человек, в том числе около 630 убитыми<sup>263</sup>.

Сразу после капитуляции Италии немцы немедленно эвакуировали свои войска с Сардинии, перебазировав их на Корсику. 17 сентября 1943 г. в Кальяри десантировались войска США: Сардиния с ее аэродромами и двумя базами гидроавиации была захвачена.

На Корсике располагалось примерно 40 тыс. итальянских и 12 тыс. немецких войск. В ночь на 14 сентября, а затем и на 17 сентября в Аяччо десантировались части «Сражающейся Франции», которые при поддержке французских участников движения Сопротивления «Маки» и итальянцев довольно оперативно захватили западную оконечность острова<sup>264</sup>. К исходу сентября немцы контролировали только Бастию, но и отсюда они начали эвакуироваться морем в Ливорно и на о. Эльба. 4 октября Бастиа была захвачена французами. Операции на Корсике прикрывало с моря французское соединение: два легких крейсера, два лидера эскадренных миноносцев, три подводные лодки и другие корабли<sup>265</sup>.



Высадка американских сил на плацдарм Анцио



Американский патруль возле итальянского города Анцио



Британские солдаты перед боем



Пленные немцы, захваченные союзниками в Анцио





Бой в Монте-Кассино. Немецкие парашютисты ведут огонь из пулемета



Британские войска в руинах Монте-Кассино

Немцы временно остановились на «линии Вольтурно», чтобы создать на севере полуострова новые оборонительные позиции. Весь октябрь и первые две недели ноября они, планомерно отступая к «зимней линии», проходившей в 40 милях северо-западнее Неаполя, вели аррьергардные бои. Северная и Центральная Италия были под их контролем. «Зимнюю позицию», которая являлась разветвленной системой хорошо подготовленных оборонительных сооружений в горах, немцы планировали удерживать до последнего солдата. А. Кессельринг, возглавивший командование всеми войсками в Италии после отъезда Э. Роммеля во Францию, располагал здесь 19 дивизиями против 14 дивизий 5-й и 8-й армий союзников.

Соединения и части 8-й британской армии Б. Монтгомери перешли в наступление 28 ноября 1943 г. Через пару дней начала движение на север и 5-я американская армия генерала М. Кларка. Из-за ожесточенного сопротивления немцев, а также непрерывных дождей, повредивших все дороги, наступление быстро остановилось. За три недели союзники продвинулись вперед только на 12 км. Правый фланг оборонительного рубежа упорно удерживался немцами на горе Монте-Кассино, в 75 милях от Анцио и Неттуно, куда союзники планировали произвести высадку 6-го корпуса смешанного состава, которому предстояло соединиться с наступавшей с фронта 5-й армией<sup>266</sup>. Поэтому длительное время готовившийся десант в районе Анцио считали практически неосуществимым. 22 декабря по рекомендации М. Кларка и с согласия Д. Эйзенхауэра десантирование частей 6-го корпуса было отложено.

Встретившись с военным командованием союзников в Тунисе 25 декабря 1943 г., У. Черчилль настоял на возобновлении подготовки к высадке у Анцио. Он предлагал осуществить десантирование, не ожидая, чем закончится новое наступление союзников, хотя и признавал, что в создавшихся условиях недостатка кораблей десант силами только одной дивизии был бы слишком опасным.

По просьбе У. Черчилля Ф. Рузвельт задержал в Средиземном море 56 больших танкодесантных кораблей. Ф. Рузвельт настоял при этом на двух важных условиях: высадка в Нормандии останется приоритетной задачей, а У. Черчилль откажется от своих планов, касающихся проведения периферийных операций против островов Эгейского моря. Таким образом, десант у Анцио получил необходимое количество кораблей и высадочных средств, рассчитанных на две дивизии. 20 января 1944 г. было определено как день «Д». Из состава 5-й армии для участия в высадке у Анцио были выделены 3-я американская и 1-я английская дивизии, а также три батальона командос Великобритании и полк парашютистов<sup>267</sup>.

К 12 января план десантной операции был одобрен. По просьбе командовавшего десантом генерал-майора Дж. П. Лукаса, день «Д» был перенесен на 22 января. Параллельно с этим 8-я армия готовилась возобновить наступление на «линию Густава», чтобы воспрепятствовать немцам в переброске резервов отсюда в другое место. 17 января 5-я армия приняла атаку на участке Монте-Кассино с целью сковать немецкие силы, которые могли быть использованы против десанта у Анцио, и прорвать линию обороны противника. ВВС США, интенсивно атакуя важнейшие магистрали, мосты и аэродромы, начали «изоляцию плацдарма» и 19 января доложили, что им удалось выполнить задачу<sup>268</sup>.

Понимая слабость своих сил и находясь под негативным впечатлением от неудачи в Салернском заливе, десантные отряды союзников 21 января вышли из Неаполя и направились к Анцио кружным путем, чтобы ввести противника в заблуждение. В результате проведенной разведки было установлено, что защитные сооружения на берегу заняты весьма слабыми силами немцев. За несколько минут до подхода десантных катеров к району высадки крупные корабли открыли заградительный огонь.

В отличие от сумбурной высадки у Салерно, десант у Анцио был одним из самых хорошо организованных за всю войну. Плавсредства десанта подошли к участкам высадки точно по плану, ровно в два часа ночи, и быстро выполнили свои задачи. Сопротивление противника на берегу оказалось незначительным. Союзники полностью реализовали благоприятные последствия достижения оперативной и тактической внезапности<sup>269</sup>. Три предыдущих дня по приказу А. Кессельринга, считавшего более вероятной высадку севернее Рима<sup>270</sup>, нацистские войска находились в состоянии повышенной боевой готовности ввиду возможной

высадки союзников в любом пункте на побережье Италии, в том числе и у Анцио. Но в ночь на 22 января командующий вслед за своим штабом отменил состояние повышенной боевой готовности и дал личному составу возможность отдохнуть. Осознав свою ошибку, А. Кессельринг быстро направил артиллерию и пехотные батальоны к Анцио, восстановив перед этим часть магистралей.

Таким образом, союзники не смогли полностью изолировать плацдарм. Попытки 5-й армии ликвидировать оборону немцев у Монте-Кассино также оказались безуспешными. Но на пляж у Анцио было высажено 36 тыс. человек первого эшелона десанта, при этом потери союзников составили только 150 человек. За первые семь дней операции, несмотря на сильный шторм, удалось высадить 70 тыс. человек, выгрузить более 25 тыс. тонн материально-технических средств, 500 орудий и 237 танков<sup>271</sup>. Американские войска высаживались южнее Анцио, а англичане — севернее. Их войска не встретили сопротивления со стороны итальянцев. Однако 14-я немецкая армия получила от ОКВ задачу опрокинуть англо-американцев. В течение пятидневных боев у Анцио только американская 45-я дивизия потеряла 400 человек убитыми, 2 тыс. ранеными и 1 тыс. пропавшими без вести<sup>272</sup>. Командовавший десантом генерал-майор Дж. П. Лукас решил не продолжать активных боевых действий и заняться укреплением плацдарма.

Пауза в боевых действиях в Италии продолжалась до середины мая 1944 г. Ни одна из сторон особых успехов не достигла. 5-я армия не смогла окружить нацистские войска и сама оказалась разделенной на две части. А. Кессельринг, используя выгоды обороны на внутренней линии, сумел наладить оперативную передислокацию своих сил между плацдармом союзников у Анцио и «линией Густава». К марту 1944 г. на плацдарме находились американские (90 200 человек) и английские (около 35 500 человек) войска, успешно сдерживаемые немцами, которые имели здесь 135 698 человек<sup>273</sup>.

С наступлением весны и улучшением метеорологических условий союзники начали готовиться к решающему штурму «линии Густава». К маю США и Великобритания располагали уже 27 дивизиями, причем семь из них действовали у Анцио. Против этих сил А. Кессельринг выставил 25 дивизий. 11 мая в рамках операции «Диадема» союзники возобновили штурм немецких оборонительных рубежей. 19 мая корпус войск Свободной Франции, входивший в состав 5-й армии, сумел прорвать немецкую оборону, опирающуюся на гору Монте-Кассино, и союзные армии устремились на север<sup>274</sup>. 25 мая авангард союзных войск, наступавших с юга, соединился с десантом у Анцио. В ночь на 3 июня немцы спешно начали отход на север по всему фронту. 4 июня 1944 г. силы союзников без серьезных боев заняли Рим, а 6 июня союзные войска начали операцию «Оверлорд» — вторжение в Нормандию. С этого момента Италия окончательно стала второстепенным театром военных действий в Европе.

Англо-американское командование со второй половины 1944 г. стремилось и дальше использовать метод планомерного и методичного выдавливания немцев на север Италии. Операции на итальянском фронте приняли затяжной характер. Гитлеровцы продолжали удерживать за собой Северную и Центральную Италию, имея здесь 21 дивизию и 370 самолетов<sup>275</sup>. Фронтальные атаки с незначительными оперативно-стратегическими итогами затянулись до конца войны. Даже «инициатива, с трудом захваченная союзниками, была частично растрчена в кампании, которая по своей стратегической бессмысленности и тактической заурядности является уникальной в военной истории»<sup>276</sup>.

Между тем члены правительства П. Бадольо встретились 6 августа 1943 г. с И. фон Риббентропом и В. Кейтелем и попросили гитлеровцев освободить Италию от союзнических обязательств. Вместо этого последовал приказ немецким войскам подготовиться к оккупации страны. Количество немецких войск только в Северной Италии было доведено до 17 дивизий<sup>277</sup>.

Настойчивое стремление итальянского общества к миру, к решительному разрыву с нацистской Германией заставило правительство П. Бадольо начать 19 августа в Лиссабоне официальные переговоры со своими будущими новыми союзниками. Переговоры завершились заключением перемирия 3 сентября 1943 г. Согласно его условиям войска Италии

прекращали любые враждебные действия по отношению к союзникам. Великобритания и США могли по своему усмотрению использовать нужные им аэродромы и порты Италии, а правительство обещало приложить все силы к тому, чтобы «не предоставлять немцам возможностей, которые могли бы быть использованы против Объединенных Наций»<sup>278</sup>. 13 октября правительство П. Бадольо объявило войну Германии. В этой связи СССР, США и Англия признали Италию совоюющей стороной. Германия лишилась своего главного идеологического и теснейшего политического союзника.

Военные успехи в Средиземноморье позволили Великобритании и США выделить новые силы и средства для борьбы с Японией на Тихом океане. Ликвидация ВМС Италии и гибель почти всех крупных немецких кораблей позволили Адмиралтейству Великобритании в январе — феврале 1944 г. усилить группировку Королевского флота в зоне Тихого океана за счет передислокации туда кораблей из Атлантики, Средиземного моря и собственных территориальных вод.

Подводя итоги вооруженной борьбы в Средиземноморье, необходимо констатировать, что решающие сражения в это время происходили на главном фронте Второй мировой войны — советско-германском. Именно здесь вермахт нес самые ощутимые потери и были сосредоточены его самые боеспособные войска. Германия и ее союзники испытывали недостаток в живой силе, военной технике и ресурсах на всех театрах военных действий и были вынуждены перейти к обороне<sup>279</sup>. Военные действия союзников против вермахта в Италии завершились лишь 25 апреля 1945 г.

Значимым итогом высадки действий союзников в Средиземноморье стала капитуляция Италии и вывод ее из войны на стороне нацистской Германии. Медлительность действий англо-американских войск, однако, позволила немецкому командованию оттянуть время и осуществить перегруппировку сил и средств в данном регионе. За более чем полтора года итальянской кампании союзниками не было уничтожено ни одной крупной группировки противника, в то время как потери сухопутных сил вермахта только с ноября 1942 до конца 1943 г. составили 7 тыс. танков, 14,3 боевых самолетов. В 1943 г. были пленены 442 623 его солдата и офицера, а общие потери в людях по сравнению с предыдущим годом выросли почти в 1,9 раза<sup>280</sup>. Восполнение таких потерь для германского командования становилось уже непосильным.

## **Окончание битвы за Атлантику и войны на Средиземном море**

Завершающий этап борьбы за Атлантику приобрел противоречивый характер. С одной стороны, количественные показатели противоборствующих сторон достигли своих максимальных показателей, неизмеримо выросли и их технические возможности. Потери фашистского блока возрастали, особенно на советско-германском фронте. Это явилось одной из причин снижения потерь союзных конвоев. С каждым днем становилось ясно, что фашистская Германия проигрывает битву за Атлантику. Исход этой борьбы был предопределен. В распоряжении союзников имелись два мощных ресурса — огромный экономический потенциал и время, работавшее на них, что позволило исправить просчеты и промахи, допущенные в начале борьбы. У фашистской Германии не было ни того, ни другого — имевшийся потенциал экономики буквально поглощался войной на востоке.

Фатальным просчетом германского командования стала недооценка перспектив развития новых технических средств борьбы, в первую очередь возможностей радиолокации в борьбе на море. Осознание всей важности этого направления борьбы пришло лишь в момент кульминации битвы за Атлантику, но время было упущено.

И все же германское командование приняло решение продолжать борьбу, цель которой отныне заключалась лишь в сковывании сил и средств противника, вынужденного отвлекать

огромное количество авиации, кораблей, береговой инфраструктуры, не говоря уже о ресурсах. Причем оно верно связало переход к обороне в подводной войне с общими изменениями на фронтах Второй мировой войны, где вооруженные силы стран оси также перешли к обороне. Эти перемены стали прямым следствием кардинальных изменений в соотношении военно-экономических потенциалов противоборствующих коалиций.

В первой половине 1944 г. все большее влияние на действия руководства нацистской Германии оказывало ожидание близкого вторжения союзников в Европу. В феврале главнокомандующий германским флотом представил А. Гитлеру соображения об использовании флота в случае его начала, признав, что в одиночку ВМС не в состоянии ни предотвратить, ни отразить попытку высадки десанта. А сил оставалось очень мало: армаду вторжения были готовы встретить лишь четыре эсминца и 30 торпедных катеров, а также малые подводные лодки, человекоуправляемые торпеды и дистанционно управляемые катера, начиненные взрывчаткой<sup>281</sup>. Главные надежды флота возлагались на подводные лодки, однако они оказались разделенными. Для защиты Норвегии была направлена группа «Митте» в составе 22 лодок, для отражения десанта на побережье Франции осталась группа «Лендвирт» из 36 лодок<sup>282</sup>. После получения первых же сведений о начале вторжения в Нормандию все лодки группы «Лендвирт» были выведены в море.

Попытки нанести удар по англо-американскому флоту вторжения привели к «самым тяжелым боям, выпавшим на долю подводников за всю историю подводной войны»<sup>283</sup>. Впервые за всю войну предстояло направить свои субмарины в районы, где их ожидали сотни эскортных кораблей и противолодочных самолетов, а возможности уклонения от атак были ограничены мелководьем. Последней надеждой подводников был шноркель<sup>284</sup>, но лишь семь лодок группы «Лендвирт» были оборудованы этим устройством<sup>285</sup>. Германским подводникам в этом сражении противостояла колоссальная армада из 850 кораблей Великобритании и США, из которых 286 кораблей эскорта — для борьбы с подводными лодками. Противолодочную оборону с воздуха обеспечивало более 2 тыс. самолетов береговой авиации. Исход этого противоборства был предрешен<sup>286</sup>. Подводные силы Германии потерпели крупное поражение. По германским данным, погибло 25 подводных лодок, союзники потеряли 16 транспортных и три эскортных корабля, транспорт из состава сил вторжения<sup>287</sup>.

Успешная высадка и наступление во Франции английских и американских войск заставило германское командование в конце августа 1944 г. перевести уцелевшие подводные лодки в норвежские базы. Отныне все перспективы продолжения борьбы в Атлантике были связаны с использованием шноркеля, в котором командование подводных сил видело практически панацею. Не меньше надежд возлагалось на модернизацию уже построенных и строительство лодок новых типов<sup>288</sup>. Первая группа подводных лодок (девять единиц и подводный танкер), получивших новые поисковые приемники, акустические торпеды, мощное зенитное вооружение, отправилась в океан в сентябре 1944 г. Благополучно форсировав Бискайский залив, группа вышла в Атлантику. Вслед за ней через несколько дней отправилось еще 19 лодок.

В середине сентября они развернулись в завесу из 20 субмарин на пути атлантических конвоев и атаковали суда двух конвоев ON-202 и ONS-218, позднее объединенных в один, что позволило увеличить число кораблей эскорта до 14. Особенностью этих атак стало то, что наряду с транспортными судами мишенью субмарин были корабли эскорта, против которых использовались акустические торпеды. Продолжавшиеся 20–23 сентября атаки, по донесениям командиров подводных лодок, завершились уничтожением девяти торговых судов и почти поголовным истреблением сил охраны — 12 потопленных кораблей. В действительности этот успех был намного скромнее — лишь три эскортных корабля и шесть транспортов. При этом три подводные лодки были потоплены<sup>289</sup>.

До конца года число потопленных кораблей неуклонно сокращалось. За сентябрь — октябрь германские подлодки смогли потопить лишь девять торговых судов из общего числа 2468 кораблей, проследовавших через Атлантику в составе 64 конвоев. Потери же германских ВМС в этом районе составили 25 лодок. В этой обстановке подводные лодки перешли от

тактики «волчьих стай» к самостоятельным действиям, однако их эффективность оказалась крайне низкой. В сентябре — декабре 1944 г. было потоплено всего 16 кораблей и судов союзников, потери германского флота в этот же период составили 55 подводных лодок<sup>290</sup>.

Действия германских подводных лодок к началу 1945 г. строились на основе новой тактики. Теперь лодки вновь стали действовать поодиночке. Каждая из них получала свой район действий у побережья противника и, прибыв на место, как правило, ложилась на грунт. Обнаружив шум винтов транспортных кораблей, субмарина поднималась и начинала атаку. Эта тактика засад резко снизила вероятность обнаружения лодок<sup>291</sup>. Уже к концу января 1945 г. уровень потерь подлодок сократился до 10,4% от общего числа находившихся в Атлантике. В этот период основным районом действий подводных лодок стали прибрежные воды союзников, где резко снижалась эффективность работы гидролокаторов противолодочных кораблей.

С наступлением нового, 1945 г. в продолжавшейся борьбе на атлантических коммуникациях возникла парадоксальная ситуация. Казалось бы, исход этой борьбы был уже окончательно предрешен. Превосходство сил союзников стало подавляющим. Противолодочные силы включали 37 групп общей численностью 426 эскортных кораблей и 28 конвойных авианосцев. На авиационных базах Исландии и Британских островов находилось 420 самолетов патрульной авиации. Но несмотря на это, руководство британского Адмиралтейства с тревогой оценивало перспективы дальнейшей борьбы. И главной причиной этого была неожиданно высокая эффективность шноркеля, представлявшего собой слишком малую цель для авиационных радиолокаторов. В результате эффективность патрульной авиации резко снизилась. Так, в октябре 1944 г. из 49 подлодок, вышедших в Атлантику из норвежских баз, была повреждена лишь одна, а в декабре все 50 лодок без помех вышли в океан. Обычной стала практика, когда лодки выходили из своих баз в Норвегии и возвращались через восемь недель, следуя в подводном положении. Эти результаты оценивались как «поражение нашей патрульной авиации шноркелем»<sup>292</sup>.

Большие опасения внушал и продолжавшийся рост численности германских подводных сил. В январе 1945 г. в строй вступило 30 новых подводных лодок, в марте их общее число в составе флота достигло 463 единиц, одновременно сократился и уровень их потерь — с 18 до 12 лодок. Ожидавшееся появление в Атлантике новых лодок XXI и XXIII серий только усиливало эти опасения. Руководство британского Адмиралтейства вполне допускало возможность повторения ситуации 1943 г. и новых масштабных потерь торгового тоннажа в Атлантике.

Несмотря на то что численность подводных лодок в Атлантике на протяжении последних месяцев войны оставалась достаточно большой (в январе — 39, в феврале — 51, в марте — 61, в апреле — 44), результативность их действий так и осталась далека от показателей 1942—1943 гг. Но подводные лодки по-прежнему оставались самым эффективным оружием борьбы на морских коммуникациях. В январе — апреле 1945 г. потери торговых судов от их атак составляли от 11 до 15 судов. Но цена этого успеха была все так же велика — от шести до 23 лодок в месяц<sup>293</sup>. В итоге, если в 1942 г. на одну уничтоженную лодку приходилось 13,6 потопленного корабля союзников, то в 1945 г. — лишь 0,3 судна. Резко выросла эффективность сил противолодочной обороны Великобритании и США. Если в начале войны на одну уничтоженную подводную лодку приходилось около 16 обнаружений лодок противолодочными силами, то к концу войны число обнаружений лодок на одну потопленную уменьшилось до 1,5<sup>294</sup>.

4 мая 1945 г. германское командование передало по радио приказ всем своим лодкам прекратить боевые действия и следовать в базы. Процесс их капитуляции растянулся на долгие недели. В Атлантике в это время находилось 45 подлодок, и лишь восемь из них сразу подчинились приказу командования. В конечном итоге все они или вернулись на базы, или сдались кораблям союзников, или были затоплены своими экипажами. Самый необычный поход был избран лодкой U-977, отправившейся к побережью Южной Америки и сдавшейся аргентинским властям в августе 1945 г.<sup>295</sup> В общей сложности капитулировало 156 подводных лодок, командиры 221 лодки предпочли затопить свои корабли.

Битва за Атлантику, продолжавшаяся с переменным успехом с самого начала Второй мировой войны, оказывала значительное влияние на все действия союзников в Африке и Европе. Победа в этой битве была решающим условием успеха всей борьбы Великобритании и США с фашистской Германией и ее союзниками. Первоначальные успехи германских морских сил в этой войне объяснялись не столько их преимуществом, сколько неготовностью союзников к борьбе в океане. Немцы всего лишь эксплуатировали свою удачу и «не вкладывались в будущее».

Простое наращивание количества германских подводных лодок в Атлантике вместе с тактикой «волчьих стай», управлявшихся из единого центра, поставили Великобританию и США в очень сложное положение в начале 1943 г. Но именно в этот период впервые дали о себе знать результаты решений союзного командования, принятых в расчете на длительное ведение войны. Произошедший в мае — июне 1943 г. перелом в битве за Атлантику стал результатом целого ряда мер по созданию новых средств борьбы с подводными лодками, масштабному строительству кораблей и развитию авиации. Ответные меры германского командования явно запоздали. Именно поэтому построенный к весне 1945 г. гигантский подводный флот оказался уже ненужным: быстроходные лодки новых серий, вооруженные самонаводящимися торпедами и снабженные шноркелем, поступили на поле боя, когда война была уже проиграна.

Действия военно-морских сил на Средиземном море в 1944 г. были направлены на обеспечение сухопутных сил. Союзные флоты обеспечивали доставку необходимых грузов и провели ряд десантов на побережье Италии и Франции. Германские военно-морские силы и авиация активно противодействовали этому. Несмотря на выход Италии из войны, в распоряжении командования ВМС оставалось значительное количество малых боевых кораблей и катеров. Главную угрозу судоходству союзников по-прежнему составляли подводные лодки. В январе их насчитывалось 13 единиц, в марте к ним присоединились еще шесть лодок, сумевших прорваться через Гибралтар. На аэродромах Франции находилось более 100 немецких бомбардировщиков и торпедоносцев, в мае их число увеличилось до 125<sup>296</sup>. Эти сравнительно небольшие силы доставили союзникам массу неприятностей в ходе десантной операции (22 января 1944 г.) у Анцио, десанта на остров Эльба (17 июня 1944 г.) и операции «Драгун» (десант на южное побережье Франции 15 августа 1944 г.). Самым необычным, хотя и безрезультатным стало применение противником нового оружия в период проведения союзниками операции «Шингл». В ночь на 20 апреля английские и американские корабли, находившиеся у побережья Неттуно, были атакованы 17 немецкими человеко-торпедами. Но союзники, получив предупреждение разведки о возможной атаке, встретили ее в полной готовности. Потеряв 10 торпед, противник прекратил атаки<sup>297</sup>.

Успехи немецких подводных лодок в борьбе с судоходством союзников в 1944 г. также оказались весьма скромными. За весь год им удалось потопить лишь 10 транспортных судов (такое же количество было потоплено и немецкой авиацией). При этом союзники смогли к концу года покончить с подводными силами противника. Большую роль в этом сыграли удары стратегической авиации по базам подлодок на французском побережье. Последняя германская подводная лодка была потоплена в сентябре 1944 г. За время их действий в Средиземном море было потеряно 68 подлодок, но урон, причиненный союзникам, оказался велик: 95 транспортных судов и 24 боевых корабля, включая линкор, два авианосца, четыре крейсера, 12 эсминцев.

Гораздо скромнее оказались успехи в борьбе с германским судоходством у побережья Италии. Германское командование, не имея в своем распоряжении крупных кораблей, использовало малоразмерные суда и при этом обеспечило большой объем перевозок, который в первой половине 1944 г. составил 8—12 тыс. тонн в месяц у западного побережья и 4—6 тыс. тонн — у восточного побережья Италии. Весьма успешными оказались действия германских сил по эвакуации с Крита в сентябре 1944 г. Несмотря на полное превосходство англичан на море и в воздухе, немцам удалось, используя малые суда и транспортные самолеты, эвакуи-

ировать с острова около 12 тыс. солдат и офицеров, и англо-американские войска ничем не могли помешать этому<sup>298</sup>.

В целом же до конца октября немцы сумели эвакуировать с Эгейских островов более 37 тыс. человек, значительную часть вооружений и военных грузов, несмотря на все усилия английского флота и авиации. Лишь после того как были уничтожены захваченные немцами итальянские эсминцы и потоплена большая часть транспортных кораблей и судов, эвакуация германских гарнизонов была прекращена. Оставшиеся войска на Родосе, Леросе, Косе и в западной части Крита отбили все попытки англичан захватить острова — не помогли ни удары авиации, ни обстрелы тяжелой артиллерией линкоров.

К началу 1945 г. нацистская Германия имела возможность действовать лишь в северной Адриатике и у северо-западной части итальянского побережья. В этих районах немецкие силы продолжали свою деятельность вплоть до окончания войны, вызывая удивление своего противника: «С большой решимостью и изобретательностью немцы находили замену тому, чем не обладали. С помощью всевозможных мер, включавших даже переброску небольших судов по суше... они поддерживали достаточно эффективную конвойную службу... Немцы не располагали кораблями крупнее эскадренного миноносца... тем не менее их катера и эскортные корабли... и паромы вели самоотверженную борьбу за вверенные им грузы»<sup>299</sup>.

До окончания боевых действий на Средиземном море в мае 1945 г. противостоящие стороны решали задачи обеспечения действий собственных сухопутных сил и нарушения коммуникаций противника.



---

## ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> *Levy J. P. Royal Navy Fleet Tactics on the Eve of the Second World War // War in History. 2012. 19 (3). P. 23–24.*

<sup>2</sup> *Морисон С. Битва за Атлантику, сентябрь 1939 — май 1945. История морских операций ВМФ США во Второй мировой войне / Пер. с англ. СПб., 2002. С. 57.*

<sup>3</sup> Решающую роль в этом сыграли достижения английского флота в разработке средств гидролокации. Появление на вооружении английских эскортных кораблей гидролокатора дало основания считать подводную угрозу сведенной на нет (*Levy J. P. Op. cit. P. 167*).

<sup>4</sup> *Роскилл С. Флот и война / Сокращ. пер. с англ. М., 1970. С. 46.*

<sup>5</sup> В соответствии с Версальским и Вашингтонским договорами было заморожено строительство линкоров, а Германии разрешалось иметь корабли водоизмещением не более 10 тыс. тонн. Поэтому Германия в 1930-х гг. построила первый корабль «Дойчланд». Вооружен он был, как линкор, обладал скоростью хода, как крейсер, но все же это и не то, и не другое. Необыкновенное сочетание характеристик, не подходивших под международные стандарты, привело к попыткам придумать для корабля некий новый термин. Американская пресса называла его просто «бронированный корабль», а английская пресса придумала ироничное название «карманный линкор» (См.: *Кофман В. Л. Карманные линкоры фюрера. Корсары Третьего рейха. М., 2007. С. 6–14*).

<sup>6</sup> *Дёниц К. Десять лет и двадцать дней. Воспоминания главнокомандующего военно-морскими силами Германии. 1935–1945 гг. / Пер. с англ. М., 2004. С. 54–55.*

<sup>7</sup> Там же. С. 62.

<sup>8</sup> *Levy J. P. Op. cit. P. 37.*

<sup>9</sup> *Роскилл С. Указ. соч. С. 59.*

<sup>10</sup> Там же. С. 60–61; *Дёниц К. Указ. соч. С. 72–73.*

<sup>11</sup> Подсчитано по: *Роскилл С. Указ. соч. С. 540.*

<sup>12</sup> Изучение германскими специалистами английских гидролокаторов, захваченных на французских кораблях после капитуляции Франции в июне 1940 г., показало, что дистанция обнаружения субмарины в надводном положении составляет всего 2–3 кабельтова (*Морисон С. Указ. соч. С. 70*).

<sup>13</sup> *История второй мировой войны 1939–1945. В 12-ти т. Т. 2. М., 1974. С. 58.*

<sup>14</sup> *Руге Ф. Военно-морской флот Третьего рейха. 1939–1945 / Пер. с англ. М., 2003. С. 65.*

<sup>15</sup> *Роскилл С. Указ. соч. С. 55.*

<sup>16</sup> Там же. С. 540.

<sup>17</sup> Там же. С. 84.

<sup>18</sup> *Руге Ф. Указ. соч. С. 108.*

<sup>19</sup> *Маршалль В., Греффрат П. Вторая мировая война на море и в воздухе. Причины поражения военно-морских и воздушных сил Германии / Пер. с нем. М., 2011. С. 50.*

<sup>20</sup> *Роскилл С. Указ. соч. С. 190.*

<sup>21</sup> *Черчилль У. Вторая мировая война. В 3-х кн. / Сокр. пер. с англ. М., 1991. Кн. 1. Т. I–II. С. 359.*

<sup>22</sup> Такое название получила борьба союзников по антигитлеровской коалиции с нацистской Германией и Италией за коммуникации и господство в Атлантическом океани прилегающих к нему морях.

<sup>23</sup> *Роскилл С. Указ. соч. С. 295; Сам термин «битва за Атлантику» впервые был использован У. Черчиллем в марте 1941 г. (Черчилль У. Указ. соч. Кн. 1. Т. I–II. С. 60).*

- <sup>24</sup> *Forczyk R.* German commerce raider vs British cruiser: the Atlantic & the Pacific, 1941. Oxford, Long Island City, 2010. P. 20.
- <sup>25</sup> *Ibid.* P. 7.
- <sup>26</sup> *Ibid.* P. 21–22.
- <sup>27</sup> *Вудворд Д.* Тайные рейдеры. Диверсионные операции ВМС Германии / Пер. с англ. М., 2004. С. 16.
- <sup>28</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. С. 246.
- <sup>29</sup> См.: *Кранке Т., Бреннеке Й.* Карманный линкор. «Адмирал Шеер» в Атлантике / Пер. с англ. М., 2004. С. 62–63, 65.
- <sup>30</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. С. 248.
- <sup>31</sup> *Руге Ф.* Указ. соч. С. 136; *Морисон С.* Указ. соч. С. 70.
- <sup>32</sup> *Морисон С.* Указ. соч. С. 75.
- <sup>33</sup> *Дёниц К.* Указ. соч. С. 109.
- <sup>34</sup> Там же; *Роскилл С.* Указ. соч. С. 305.
- <sup>35</sup> История второй мировой войны. Т. 3. М., 1974. С. 164.
- <sup>36</sup> *Гаррос Л.* Военно-морской флот Франции во Второй мировой войне / Пер. с фр. М., 1997. Ч. 1. С. 21. К этому времени в портах самой Франции находилось лишь 45 боевых и вспомогательных кораблей ВМФ. 217 кораблей и судов оставались во французских базах Северной Африки, портах Англии или в море. К моменту перемирия в ходе боевых действий французский флот потерял 24 корабля (*Le Masson Henri.* The French Navy. Vol. 1. Garden City, N. Y., 1969. P. 40).
- <sup>37</sup> *Черчилль У.* Указ. соч. С. 405.
- <sup>38</sup> *Гаррос Л.* Указ. соч. С. 23, 33, 36.
- <sup>39</sup> См.: *Wragg David W.* Sink the French: the French Navy after the fall of France 1940. Barnsley, South Yorkshire, England, 2007. P. 145.
- <sup>40</sup> *Гаррос Л.* Указ. соч. С. 32.
- <sup>41</sup> *Де Голль Ш.* Военные мемуары: Призыв 1940–1942. М., 2003. С. 111.
- <sup>42</sup> *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Битва за Средиземное море. Взгляд победителей. М., 2001. С. 12; *Брагадин М. А.* Битва за Средиземное море. Взгляд побежденных / Пер. с англ. М., 2001. С. 17.
- <sup>43</sup> *Брагадин М. А.* Указ. соч. С. 33.
- <sup>44</sup> *Levy J. P.* Op. cit. 388–389.
- <sup>45</sup> *Черчилль У.* Указ. соч. С. 531.
- <sup>46</sup> *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 293–294.
- <sup>47</sup> *Cunningham A. B.* A Sailor's Odyssey. N. Y., 1951. P. 286.
- <sup>48</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. С. 535; По немецким данным, на счету рейдера был 21 корабль в 152 тыс. тонн общим водоизмещением (*Кранке Т., Бреннеке Й.* Указ. соч. С. 314; *Маршалль В., Греффрат П.* Указ. соч. С. 66).
- <sup>49</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. С. 334; *Редер Э.* Гросс-адмирал. Воспоминания командующего ВМФ Третьего рейха. 1935–1943 гг. / Пер. с нем. М., 2004. С. 413.
- <sup>50</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. С. 336.
- <sup>51</sup> *Редер Э.* Указ. соч. С. 421.
- <sup>52</sup> *Zetterling N., Tamelander M.* Bismarck: the final days of Germany's greatest battleship. Philadelphia, 2009. P. 85.
- <sup>53</sup> *Konstam A.* The Bismarck 1941: Hunting Germany's greatest battleship. Botley, Oxford, 2011. P. 28–29.
- <sup>54</sup> *Редер Э.* Указ. соч. С. 420, 423; Мотивы германского командующего в принятии решения о рейдерстве «Бисмарка» до сих пор вызывают споры историков. Д. Леви полагал важнейшим «советский фактор», о котором умолчал командующий ВМС. По его мнению, готовящаяся война с СССР должна была неминуемо отвлечь на себя колоссальную часть ресурсов, необходимых флоту для продолжения борьбы с Англией. Ожидавшийся триумф рейда «Бисмарка» должен был сохранить для ВМС «свой кусок пирога» (*Levy J. P.* Op. cit. P. 84–85); На эту же причину указывал и отставной офицер британского флота историк Г. Рис-Джонс (*Rhys-Jones G.* The Loss of the Bismarck: Who was to Blame? // The Naval War College Review, 45 (1). Winter 1992. P. 30–31); Шведские исследователи Н. Цеттерлинг и М. Тэймлэндер указывают на другой фактор — стремление адмирала Э. Редера получить поддержку политического

руководства в продолжении крейсерской войны против Англии, что и должен был обеспечить успех операции «Учения на Рейне» (*Zetterling N., Tamelander M.* Op. cit. P. 91).

<sup>55</sup> *Mearns D., White R.* Hood and Bismarck. L., 2001. P. 99; *Levy J. P.* Op. cit. P. 84.

<sup>56</sup> *Winklareth R. J.* The Bismarck chase: new light on a famous engagement. Annapolis, Md., 1998. P. 89.

<sup>57</sup> *Konstam Angus.* Op. cit. P. 53.

<sup>58</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. С. 362–372; *Маршалль В., Греффрат П.* Указ. соч. С. 81.

<sup>59</sup> *Zetterling N., Tamelander M.* Op. cit. P. 202; *Konstam Angus.* Op. cit. P. 73.

<sup>60</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. С. 373.

<sup>61</sup> *Мюлленхейм-Рехберг фон Б.* На линкоре «Бисмарк» / Пер. с нем. СПб., 1999. С. 177.

<sup>62</sup> British and other navies day-by-day 1939–1942.

<sup>63</sup> *Вудворд Д.* Указ. соч. С. 255.

<sup>64</sup> *Бреннеке Й.* Крейсер-призрак НК-33. Боевые операции немецкого ВМФ в Индийском океане. 1939–1941 гг. / Пер. с англ. М., 2006. С. 211.

<sup>65</sup> *Duffy J. P.* Hitler's Secret Pirate Fleet. The Deadliest Ships of World War II. L., Westport, Connecticut, 2001. P. 130–131.

<sup>66</sup> См.: *Detmers T.* The raider Kormoran. L., W. Kimber, 1959. P. 178, 184–185; *Faulkner J.* The Loss of HMAS Sydney II. Commission of Inquiry/ John Faulkner [Electronic resource] / Australian Government. Department of Defence. 3 vols. Canberra, 2009. Vol. 2. P. 297.

<sup>67</sup> *Reminick G.* Action in the South Atlantic: the sinking of the German raider Stier by the Liberty Ship Stephen Hopkins. Palo Alto, 2006. P. 16.

<sup>68</sup> *Duffy J. P.* Op. cit. P. 196–195.

<sup>69</sup> *Вудворд Д.* Указ. соч. С. 292; *Duffy J. P.* Op. cit. P. 198–199.

<sup>70</sup> *Forczyk R.* Op. cit. P. 59.

<sup>71</sup> *Бизли П.* Разведка особого назначения. История оперативного разведывательного центра английского Адмиралтейства 1939–1945 / Пер. с англ. М., 1981.

<sup>72</sup> Подсчитано по: *Роскилл С.* Указ. соч. Т. 1–3; По подсчетам П. фон Шмаленбаха, потери союзников с учетом кораблей, погибших на минах, выставленных рейдерами, составили 142 боевых и транспортных судна — 865 866 тонн (*Schmalenbach P.* German Raiders. A History of auxiliary cruisers of the German Navy 1895–1945. Annapolis, 1979. С. 141).

<sup>73</sup> *Руге Ф.* Указ. соч. С. 177.

<sup>74</sup> *Дёниц К.* Указ. соч. С. 138–139.

<sup>75</sup> Там же. С. 179.

<sup>76</sup> Там же. С. 179–180.

<sup>77</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. С. 416, 542.

<sup>78</sup> Там же. С. 418.

<sup>79</sup> *Руге Ф.* Указ. соч. С. 178.

<sup>80</sup> *Дёниц К.* Указ. соч. С. 144.

<sup>81</sup> *Брагадин М. А.* Указ. соч. С. 421–422.

<sup>82</sup> По подсчетам исторического отдела итальянского флота, итальянские лодки потопили в ходе битвы за Атлантику 135 судов общим водоизмещением 842 тыс. тонн, что в пересчете на одну субмарину из общего числа 30 единиц составило 28 тыс. тонн (*Брагадин М. А.* Указ. соч. С. 424).

<sup>83</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. С. 411.

<sup>84</sup> *Руге Ф.* Указ. соч. С. 246; *Роскилл С.* Указ. соч. С. 428–429.

<sup>85</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. С. 419–420.

<sup>86</sup> История второй мировой войны. Т. 3. С. 167.

<sup>87</sup> *Маршалль В., Греффрат П.* Указ. соч. С. 87.

<sup>88</sup> *Черчилль У.* Указ. соч. Кн. 2. Т. III–IV. 36.

<sup>89</sup> *Брагадин М. А.* Указ. соч. С. 136–137.

<sup>90</sup> *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 424–425; *Cunningham A. B.* Op. cit. P. 332.

<sup>91</sup> *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 66.

<sup>92</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. С. 388–389; *Черчилль У.* Указ. соч. Кн. 2. Т. III–IV. С. 36.

<sup>93</sup> История второй мировой войны. Т. 3. С. 268.

- <sup>94</sup> *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 81.
- <sup>95</sup> Там же. С. 398; *Роскилл С.* Указ. соч. С. 398.
- <sup>96</sup> Средиземноморский флот в июне 1941 г. имел в строю два линкора, три крейсера, 17 эсминцев (*Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 107).
- <sup>97</sup> Там же. С. 89.
- <sup>98</sup> *Брагадин М. А.* Указ. соч. С. 214.
- <sup>99</sup> *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 105.
- <sup>100</sup> *Брагадин М. А.* Указ. соч. С. 215; *Роскилл С.* Указ. соч. С. 476–477.
- <sup>101</sup> *Руге Ф.* Указ. соч. С. 267.
- <sup>102</sup> *Маршалль В., Греффрат П.* Указ. соч. С. 92.
- <sup>103</sup> Гибель линкора «Бархэм» стала одной из самых больших катастроф английского флота, вместе с линкором погибли 868 матросов и офицеров. В течение нескольких месяцев факт гибели английского линкора скрывался от английского общества (*Роскилл С.* Указ. соч. С. 483).
- <sup>104</sup> *Borghese J. V.* Sea devils: Italian navy commandos in World War II. Annapolis, Md., 1995. P. 132–146.
- <sup>105</sup> *Дёниц К.* Указ. соч. С. 197–198.
- <sup>106</sup> Fuehrer Conferences on Naval Affairs, 1939–1945. Annapolis, Md., 1990. P. 257.
- <sup>107</sup> *Черчилль У.* Указ. соч. Кн. 2. Т. III–IV. С. 368.
- <sup>108</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. Т. 2. С. 88.
- <sup>109</sup> *Морисон С.* Указ. соч. С. 188.
- <sup>110</sup> См.: *Дёниц К.* Указ. соч. С. 211.
- <sup>111</sup> Исследуя германскую стратегию подводной войны, следует сказать, что ставка на «войну с тоннажем» была фатальной ошибкой, поскольку при этом совершенно не учитывались ни тип судна, ни его груз (*Морисон С.* Указ. соч. С. 506).
- <sup>112</sup> См.: *Руге Ф.* Указ. соч. С. 141; Англичане оценивали допустимый уровень потерь своего торгового флота в 700 тыс. тонн (*Роскилл С.* Указ. соч. Т. 2. С. 86).
- <sup>113</sup> *Руге Ф.* Указ. соч. С. 140.
- <sup>114</sup> *Черчилль У.* Указ. соч. Кн. 2. Т. III–IV. С. 371.
- <sup>115</sup> Fuehrer Conferences on Naval Affairs, 1939–1945 by Jak P. Mallmann Showell. L., 1990. P. 281.
- <sup>116</sup> Ibid. P. 282.
- <sup>117</sup> Ibid. P. 281.
- <sup>118</sup> *Дёниц К.* Указ. соч. С. 222. В данном случае речь идет о судах специального назначения, входивших в состав флотов Англии и США и представлявших собой гражданские суда, вооруженные замаскированными орудиями, их назначением была борьба с подводными лодками, использовавшими артиллерию для уничтожения торговых кораблей союзников (Подробнее см.: *Бийр К. М.* Суда-ловушки против подводных лодок: Секретный проект Америки / Пер. с англ. М., 2003).
- <sup>119</sup> Пеленгатор получил название «Хаф-Даф» (HF/DF — high-frequency direction finder).
- <sup>120</sup> *Макинтайр Д.* Немецкие субмарины под прицелом английских эсминцев. 1941–1944 / Пер. с англ. М., 2010. С. 95–96.
- <sup>121</sup> *Дёниц К.* Указ. соч. С. 238.
- <sup>122</sup> Там же. С. 224–225.
- <sup>123</sup> Летом 1942 г. в Атлантике осталось лишь три зоны, не прикрытые авиацией берегового базирования: к югу от Гренландии, к востоку от Азорских островов и в районе Канарских островов.
- <sup>124</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. Т. 2. С. 184–185.
- <sup>125</sup> Там же. С. 193, 502.
- <sup>126</sup> Там же. С. 354.
- <sup>127</sup> Смена командования германских ВМС стала результатом очередной неудачной операции немецких тяжелых кораблей в Арктике в ночь на 31 декабря 1942 г. при попытке перехватить следовавший в Мурманск конвой JW-51В. Раздосадованный этим провалом А. Гитлер приказал разоружить все крупные надводные корабли. В ответ на это командующий флотом гросс-адмирал Э. Редер подал в отставку (См.: *Редер Э.* Указ. соч. С. 440–445).
- <sup>128</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. Т. 2. С. 363.

<sup>129</sup> *Middlebrook M.* Convoy SC.122 & HX.229: Climax of the Battle of the Atlantic, March 1943. Barnsley, South Yorkshire, 2011. P. 276.

<sup>130</sup> См.: *Роскилл С.* Указ. соч. Т. 2. С. 376, 380, 500, 502.

<sup>131</sup> Потери в мае 1943 г. достигли 30% от числа находившихся в Атлантике подводных лодок, в январе — марте этот показатель составил 9,2% (*Роскилл С.* Указ. соч. Т. 3. М., 1974. С. 34).

<sup>132</sup> Там же. С. 48.

<sup>133</sup> Там же. С. 52.

<sup>134</sup> *Дёниц К.* Указ. соч. С. 409.

<sup>135</sup> Специально спроектированное для массовой и ускоренной постройки грузовое судно «Либерти» имело водоизмещение около 14 тыс. тонн и скорость 11 узлов. Новые методы строительства (цельно-сварные корпуса вместо клепаных и поточное строительство на основе секционной сборки) позволили сократить стапельные работы до нескольких дней. Рекорд скорости составил четыре дня.

<sup>136</sup> *Кессельринг А.* Люфтваффе: триумф и поражение. Воспоминания фельдмаршала Третьего рейха. 1933—1947 / Пер. с англ. М., 2003. С. 160.

<sup>137</sup> *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 145.

<sup>138</sup> Там же. С. 148.

<sup>139</sup> *Редер Э.* Указ. соч. С. 435.

<sup>140</sup> *Брагадин М. А.* Указ. соч. С. 245.

<sup>141</sup> *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 156—157.

<sup>142</sup> *Черчилль У.* Указ. соч. Кн. 2. Т. III—IV. С. 441.

<sup>143</sup> Там же. С. 441.

<sup>144</sup> *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 159.

<sup>145</sup> Цит. по: *Черчилль У.* Указ. соч. Кн. 2. Т. III—IV. С. 444.

<sup>146</sup> *Редер Э.* Указ. соч. С. 436.

<sup>147</sup> *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 161—162.

<sup>148</sup> Fuehrer conferences on Naval Affairs, 1939—1945 by Jak P. Mallmann Showell. P. 285.

<sup>149</sup> *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 172.

<sup>150</sup> Там же. С. 293.

<sup>151</sup> См.: *Роскилл С.* Указ. соч. С. 296—298; *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 211—214.

<sup>152</sup> Цит. по: *Макинтайр Д., Шоффилд Б., Пак С. и др.* Указ. соч. С. 225.

<sup>153</sup> *Кессельринг А.* Указ. соч. С. 196.

<sup>154</sup> Высадка британских и американских войск на побережье Северо-Западной Африки осуществлялась 8—11 ноября 1942 г.

<sup>155</sup> *Черчилль У.* Указ. соч. Кн. 2. Т. III—IV. С. 571.

<sup>156</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. Т. 2. С. 307, 313.

<sup>157</sup> Там же. С. 307.

<sup>158</sup> Подсчитано по: *Роскилл С.* Указ. соч. Т. 2. С. 314.

<sup>159</sup> *Руге Ф.* Указ. соч. С. 363. Более сдержанно объяснял этот провал разведки адмирал Э. Редер: «Исходя из позиции, где впервые были замечены транспортные суда, мы сделали ошибочное заключение, что высадка будет произведена гораздо восточнее» (*Редер Э.* Указ. соч. С. 438); А. Кессельринг видел истинные причины такого грандиозного провала в самой германской стратегии (*Кессельринг А.* Указ. соч. С. 211).

<sup>160</sup> История второй мировой войны. Т. 6. М., 1976. С. 220.

<sup>161</sup> См.: *Huan Claude.* The French navy in World War II / Reevaluating Major Naval Combatants of World War II. N. Y., Westport Connecticut, L., 1990. P. 93; *Le Masson Henri.* Op. cit. P. 49.

<sup>162</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. Т. 2. С. 334.

<sup>163</sup> Там же. С. 337, 503.

<sup>164</sup> История второй мировой войны. Т. 6. С. 229.

<sup>165</sup> В разгар этой битвы один из итальянских адмиралов с горечью заметил: «Наши германские союзники покрыли себя славой, нам же выпала жалкая участь безвестных перевозчиков» (См.: *Sadkovich J. J.* The Italian Navy in World War II: 1939—1943 / Reevaluating Major Naval Combatants of World War II. N. Y., Westport Connecticut, L., 1990. P. 129).

- <sup>166</sup> Руге Ф. Указ. соч. С. 365, 368; *Sadkovich J. J.* Op. cit. P. 135.
- <sup>167</sup> История второй мировой войны. Т. 6. С. 225.
- <sup>168</sup> Черчилль У. Указ. соч. Кн. 3. Т. V–VI. С. 20.
- <sup>169</sup> Роскилл С. Указ. соч. Т. 3. С. 121–122, 131.
- <sup>170</sup> Брагадин М. А. Указ. соч. С. 375.
- <sup>171</sup> Там же. С. 366; *Sadkovich James J.* Op. cit. P. 148.
- <sup>172</sup> Роскилл С. Указ. соч. Т. 3. С. 146.
- <sup>173</sup> Эйзенхауэр Д. Крестовый поход в Европу / Пер. с англ. Смоленск, 2000. С. 218.
- <sup>174</sup> Роскилл С. Указ. соч. Т. 3. С. 170–171.
- <sup>175</sup> Значительная часть кораблей итальянского флота была захвачена в базах германскими войсками, в том числе два крейсера, восемь эсминцев, 22 миноносца, девять корветов, 10 подводных лодок и около 250 небольших судов и катеров (*Брагадин М. А.* Указ. соч. С. 446).
- <sup>176</sup> Руге Ф. Указ. соч. С. 374.
- <sup>177</sup> См.: Роскилл С. Указ. соч. Т. 3. С. 192, 387.
- <sup>178</sup> См.: Великая Отечественная война 1941–1945 годов. В 12-ти т. Т. 3. М., 2012. С. 421–422.
- <sup>179</sup> Операции «Цитадель» и «Пантера» (см.: Великая Отечественная война 1941–1945 годов. Т. 3. С. 525–528).
- <sup>180</sup> *Salmaggi C., Pallavisini A.* Continenti in fiamme — 2194 giorni di guerra, cronologia della seconda guerra mondiale, Milano, 1977. P. 374–380.
- <sup>181</sup> *Rogers E. C.* The Reduction of Pantelleria and Adjacent Islands, 8 May — 14 June 1943. Washington, 1947. P. 116.
- <sup>182</sup> *Morison S.* Operations in North African Waters. N. Y., 2001. P. 277.
- <sup>183</sup> *Salmaggi C., Pallavisini A.* Op. cit. P. 381.
- <sup>184</sup> *Molony C. J. C.* The Mediterranean and Middle East. Vol. V. Uckfield, 2004. P. 14–17, 108.
- <sup>185</sup> *Blumenson M.* United States Army in World War II Mediterranean Theater of Operations. Washington, 1993. P. 63–69.
- <sup>186</sup> *Tomblin B.* With Utmost Spirit: Allied Naval Operations in the Mediterranean, 1942–1945. Lexington, 2004. P. 42–44.
- <sup>187</sup> *Birtle A. J.* Campaigns of World War II: A World War II Commemorative Series — Sicily. Washington, 1993. P. 4.
- <sup>188</sup> *Blumenson M.* Op. cit. P. 59.
- <sup>189</sup> *Mitcham S. W., von Stauffenberg F.* The Battle of Sicily: How the Allies Lost Their Chance for Total Victory. Mechanicsburg, 2007. P. 63.
- <sup>190</sup> *Blumenson M.* Op. cit. P. 68–69.
- <sup>191</sup> Sicily: 9 July — 17 August 1943. Washington, 1944. P. 3–8.
- <sup>192</sup> *Molony C. J. C.* Op. cit. P. 15–23.
- <sup>193</sup> *Mitcham S. W., von Stauffenberg F.* Op. cit. P. 307.
- <sup>194</sup> Информационные, специальные, воздушно-десантные и аэромобильные операции армий ведущих зарубежных государств. М., 2011. С. 290.
- <sup>195</sup> *Attanasio S.* Sicilia senza Italia. Luglio-Agosto 1943. Milano, 1983. P. 112.
- <sup>196</sup> *Александр Б.* 10 фатальных ошибок Гитлера. М., 2003. С. 303–309.
- <sup>197</sup> Информационные, специальные, воздушно-десантные и аэромобильные операции. С. 290.
- <sup>198</sup> *Birtle A. J.* Op. cit. P. 8.
- <sup>199</sup> Action Report: Western Naval Task Force — The Sicilian Campaign Commander. File No. A16-3/N31. Serial: 00872. National Archives and Records Administration. College Park. Modern Military Records. P. 117–125.
- <sup>200</sup> *Стрельников В. С., Черепанов Н. М.* Война без риска. М., 1965. С. 13.
- <sup>201</sup> *James W. M.* The British Navies in the Second World War. L., N. Y., Toronto, 1947. P. 179.
- <sup>202</sup> *Mitcham S. W., von Stauffenberg F.* Op. cit. P. 63.
- <sup>203</sup> *Zabecki D. T.* Operation Mincemeat // World War II. November 1995. P. 47.
- <sup>204</sup> *Александр Б.* Указ. соч. С. 304.
- <sup>205</sup> *Atkinson R.* The Guns at Last Light. The War in Western Europe, 1944–1945. N. Y., 2013. P. 91.
- <sup>206</sup> См.: Великая Отечественная война 1941–1945 годов. Т. 3. С. 525–574.

- <sup>207</sup> *Белли В. А., Пензин К. В.* Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море. 1939–1945 гг. М., 1967. С. 301.
- <sup>208</sup> *Александр Б.* Указ. соч. С. 301.
- <sup>209</sup> Action Report: Western Naval Task Force — The Sicilian Campaign Commander. P. 18.
- <sup>210</sup> Participation of the Ninth and Twelfth Air Forces in the Sicilian Campaign. Army Air Force Historical Office. Washington, 1945. P. 38–45.
- <sup>211</sup> *Molony C. J. C.* Op. cit. P. 24.
- <sup>212</sup> *Hoyt E. P.* Backwater War: The Allied Campaign in Italy, 1943–1945. Mechanicsburg, 2007. P. 12–14.
- <sup>213</sup> *Stacey C.* Official History of the Canadian Army In the Second World War. The Canadian Army 1939–1945. Vol. II. L., 1957. P. 101–102; *Copp T., Matt S.* The Canadian Battlefields in Italy: Sicily and Southern Italy. Waterloo, 2007. P. 5–30.
- <sup>214</sup> *Белли В. А., Пензин К. В.* Указ. соч. С. 304.
- <sup>215</sup> Action Report: Western Naval Task Force — The Sicilian Campaign Commander. P. 117–125.
- <sup>216</sup> *Белли В. А., Пензин К. В.* Указ. соч. С. 304.
- <sup>217</sup> Там же; *Copp T., Matt S.* Op. cit. P. 12–34.
- <sup>218</sup> *Белли В. А., Пензин К. В.* Указ. соч. С. 304.
- <sup>219</sup> *Hewitt K.* Op. cit. P. 709.
- <sup>220</sup> Action Report: Western Naval Task Force — The Sicilian Campaign Commander. P. 38–45.
- <sup>221</sup> *Белли В. А., Пензин К. В.* Указ. соч. С. 306.
- <sup>222</sup> *Molony C. J. C.* Op. cit. P. 49.
- <sup>223</sup> *Стрельников В. С., Черепанов Н. М.* Указ. соч. С. 61–62.
- <sup>224</sup> *Hoyle E. P.* Op. cit. P. 12–14.
- <sup>225</sup> *Mitcham S. W., von Stauffenberg F.* Op. cit. P. 75.
- <sup>226</sup> *Ричардс Д., Сондерс Х.* Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). М., 1963. С. 421.
- <sup>227</sup> *Molony C. J. C.* Op. cit. P. 79–80.
- <sup>228</sup> *Birtle A. J.* Op. cit. P. 11.
- <sup>229</sup> *Зенгер Ф.* Ни страха, ни надежды. М., 2003. С. 169.
- <sup>230</sup> *Birtle A. J.* Op. cit. P. 11–12.
- <sup>231</sup> *Александр Б.* Указ. соч. С. 306.
- <sup>232</sup> Sicily: 9 July — 17 August 1943. P. 14.
- <sup>233</sup> *Blumenson M.* Op. cit. P. 48–55.
- <sup>234</sup> *Morison S.* History of United States Naval Operations in World War II. Vol. 9: Sicily — Salerno — Anzio, January 1943 — June 1944. N. Y., 2001. P. 176.
- <sup>235</sup> *Kurowski F.* The History of the Fallschirm Panzerkorps Hermann Göring: Soldiers of the Reichsmarschall. Winnipeg, 1995. P. 57–59.
- <sup>236</sup> *Mitcham S. W., von Stauffenberg F.* Op. cit. P. 75.
- <sup>237</sup> *Dickson K.* World War II for Dummies. N. Y., 2001. P. 36–41.
- <sup>238</sup> *Зенгер Ф.* Указ. соч. С. 173.
- <sup>239</sup> *Ричардс Д., Сондерс Х.* Указ. соч. С. 422.
- <sup>240</sup> *Alexander H.* The Conquest of Sicily from 10 July 1943 to 17 August 1943. Alexander's Despatches // The London Gazette: (Supplement). No. 38205. P. 1009–1025.
- <sup>241</sup> Action Report: Western Naval Task Force — The Sicilian Campaign Commander. P. 66–70.
- <sup>242</sup> *Blumenson M.* Op. cit. P. 405–406.
- <sup>243</sup> *Birtle A. J.* Op. cit. P. 25.
- <sup>244</sup> *Blumenson M.* Op. cit. P. 61.
- <sup>245</sup> *Bragadin M. A.* The Italian Navy in World War II. Milano, 1957. P. 310–318; *MacGregor K.* Mussolini Unleashed, 1939–1941: Politics and Strategy in Fascist Italy's Last War. Cambridge, 1982. P. 208.
- <sup>246</sup> *Белли В. А., Пензин К. В.* Указ. соч. С. 316.
- <sup>247</sup> *Flanagan E. M., Jr.* Airborne: A Combat History of American Airborne Forces. N. Y., 2002. P. 90; *Zaloga S. J.* Operation Dragoon 1944: France's other D-Day. L., 2009. P. 88.
- <sup>248</sup> *Garland A. N., McGaw Smyth H.* Sicily and Surrender of Italy. Washington, 1993. P. 459.

- <sup>249</sup> *Blumenson M.* Op. cit. P. 65.
- <sup>250</sup> *Molony C. J. C.* Op. cit. P. 239.
- <sup>251</sup> *Туннельскирх К.* История Второй мировой войны. СПб., М., 1999. С. 410.
- <sup>252</sup> *Marchesi L.* Come siamo arrivati a Brindisi. Milan, 1969. P. 98.
- <sup>253</sup> *Orgill D.* The Gothic Line (The Autumn Campaign in Italy 1944). L., 1967. P. 5.
- <sup>254</sup> *Atkinson R.* Op. cit. P. 186.
- <sup>255</sup> *Ibid.*
- <sup>256</sup> SALERNO. American Operations From the Beaches to the Voltorno 9 September — 6 October 1943. Washington, 1990. P. 14–18.
- <sup>257</sup> *Ibid.* P. 13.
- <sup>258</sup> *Ричардс Д., Сондерс Х.* Указ. соч. С. 444.
- <sup>259</sup> *Нимиц Ч., Поттер Э.* Война на море 1939–1945. Смоленск, 1999. С. 249.
- <sup>260</sup> *Molony C. J. C.* Op. cit. P. 324.
- <sup>261</sup> *Ibid.* P. 320–322.
- <sup>262</sup> *Burn W. P.* Salerno: American Operations From the Beaches to the Voltorno. Washington, 1990. P. 93–94.
- <sup>263</sup> *Atkinson R.* Op. cit. P. 236.
- <sup>264</sup> *Varley K.* Between Vichy France and Fascist Italy // Journal of Contemporary History. 2012. No. 47. P. 505–527.
- <sup>265</sup> *Rodogno D.* Fascism's European empire: Italian occupation during the Second World War. Cambridge, 2006. P. 301.
- <sup>266</sup> *Kerner R. W., Bowditch J.* Anzio Beachhead (22 January — 25 May 1944) (American Forces in Action). Washington, 1993. P. 5–6.
- <sup>267</sup> *Jordan D.* Atlas of World War II. N. Y., 2004. P. 92.
- <sup>268</sup> *Majdalany F.* Cassino: Portrait of a Battle. L., 1957. P. 30.
- <sup>269</sup> *Clark L.* Anzio: The Friction of War. Italy and the Battle for Rome 1944. L., 2006. P. 83.
- <sup>270</sup> *Луддел Гарп Б.* Вторая мировая война / Пер. с англ. М., СПб., 1999. С. 562.
- <sup>271</sup> *Нимиц Ч., Поттер Э.* Указ. соч. С. 257–258.
- <sup>272</sup> *Blumenson M.* Op. cit. P. 424
- <sup>273</sup> *Birtle A. J.* Op. cit. P. 21.
- <sup>274</sup> *Clark L.* Op. cit. P. 271.
- <sup>275</sup> *Самсонов А. М.* Крах фашистской агрессии 1939–1945. М., 1980. С. 442.
- <sup>276</sup> *Фуллер Дж.* Вторая мировая война 1939–1945 гг. / Пер. с англ. М., 1956. С. 343.
- <sup>277</sup> Всемирная история. Т. 10. М., 1965. С. 94.
- <sup>278</sup> *Churchill W.* The Second World War. Vol. IV. L., 1951. P. 667.
- <sup>279</sup> Великая Отечественная война 1941–1945 годов. Т. 3. С. 574.
- <sup>280</sup> Великая Отечественная война 1941–1945. Военно-исторические очерки. В 4-х кн. Кн. 2. М., 1998. С. 404.
- <sup>281</sup> *Дёниц К.* Указ. соч. С. 399–400.
- <sup>282</sup> *Морисон С.* Указ. соч. С. 736.
- <sup>283</sup> *Дёниц К.* Указ. соч. С. 425.
- <sup>284</sup> Шноркель (нем. Schnorchel — дыхательная трубка) — устройство для работы двигателя под водой (РДП), устройство для компрессоров (УДК) — устройство на подводной лодке для забора воздуха, необходимого для работы двигателя внутреннего сгорания под водой, а также для пополнения запасов воздуха высокого давления и вентиляции отсеков. В такой ситуации шноркель стал изобретением существенно улучшающим скрытность подводных лодок: для вентиляции и зарядки аккумуляторов лодке со шноркелем можно было вместо всплытия идти на перископной глубине (около 15 метров), а на поверхности находилась головка трубы, которая по сравнению со всплывшей субмариной была малозаметна. Однако количество поставляемых шноркелей было явно недостаточным. К недостаткам применения шноркеля относятся проблемы, связанные с возможностью визуального или радарного обнаружения судна неприятелем (так как сам шноркель и дым из его трубы гораздо заметнее перископа), а также тот факт, что корабль идет вслепую и вглухую из-за шума собственных двигателей, то есть оператор гидролокатора не может выполнять своих обязанностей, что чревато неприятными последствиями.



<sup>285</sup> К. Дёниц, отдав приказ направить в район высадки все субмарины, записал в журнале боевых действий: «Лодки без «шноркеля» отправляются в последнее плавание» (Цит. по: *Морисон С.* Указ. соч. С. 737).

<sup>286</sup> Во время движения десантной армады к побережью силы обороны не смогли вовремя ее обнаружить. Корабли десанта без помех дошли до мест высадки, чему в решающей степени способствовал вывод из строя немецких радиолокационных станций накануне начала операции (См.: *Маршалль В., Греффрат П.* Указ. соч. С. 148).

<sup>287</sup> *Морисон С.* Указ. соч. С. 738.

<sup>288</sup> Невозможность в кратчайшие сроки обеспечить серийное строительство лодок с двигателями Г. Вальтера заставила германских конструкторов разработать проекты субмарин XXI и XXIII серий, имевших благодаря улучшенным формам корпуса увеличенной емкости аккумуляторных батарей скорость подводного хода до 17,5 узла. Первая лодка XXI серии сошла на воду в апреле в 1944 г., до конца года — еще 44 единицы. Лодок XXIII серии за этот же период было построено 24 единицы. Но в боевых действиях успели принять участие лишь шесть субмарин новых типов, не оказавших никакого влияния на ход борьбы (*Руге Ф.* Указ. соч. С. 344).

<sup>289</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. Т. 3. С. 61.

<sup>290</sup> Там же. С. 476.

<sup>291</sup> История второй мировой войны 1939—1945. Т. 10. М., 1979. С. 271.

<sup>292</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. Т. 3. С. 472.

<sup>293</sup> Там же. С. 588, 676.

<sup>294</sup> История Второй мировой войны 1939—1945. Т. 10. С. 273.

<sup>295</sup> История этого похода описана в книге воспоминаний командира подлодки (См.: *Шаффер Х. U-Boat 977. Воспоминания капитана немецкой субмарины, последнего убежища Адольфа Гитлера / Пер. с англ. М., 2002).*

<sup>296</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. Т. 3. С. 273—274.

<sup>297</sup> Там же. С. 281. Человеко-торпеды «Негер» были разработаны кригсмарине в конце 1943 — начале 1944 г. в ускоренном порядке и представляли собой устройство подводного хода, состоящее из двух соединенных торпед, при этом верхняя из них управлялась пилотом, находившимся в небольшой кабине со стеклянным колпаком. «Негер» двигался в полупогруженном состоянии со скоростью до 10 узлов на дальность до 48 миль. Пилот наводил торпеду на цель, запускал двигатель нижней торпеды, освобождая ее от крепления.

<sup>298</sup> *Роскилл С.* Указ. соч. Т. 3. С. 415.

<sup>299</sup> Там же. С. 528.