Ю. Ф. Каторин

ЛЮДИ ОСЕДЛАВШИЕ ТОРПЕДЫ

Ю. Ф. Каторин. ЛЮДИ ОСЕДЛАВШИЕ ТОРПЕДЫ

Ю. Ф. Каторин

ЛЮДИ, ОСЕДЛАВШИЕ ТОРПЕДЫ

Санкт-Петербург
Галея-Принт
2006

GERZA SCAN

ББК 68.8
К 29

Каторин Ю. Ф.

К 29 Люди, оседлавшие торпеды/Каторин Ю. Ф.— СПб.: ООО «Галея Принт», 2006.— 155, [3] с.: ил.

ISBN 5–8172–0075–9

Книга посвящена истории создания штурмовых средств, предназначенных для оснащения боевых пловцов. Данное повествование, конечно, не претендует на полный охват этой большой и интересной темы, поскольку в категорию человекоторпед разные авторы включают много различных аппаратов, но, по большому счету, только японские «Кайтен» полностью соответствуют этому названию. Германские «Неггер» и «Мардер» скорее принадлежат к супер-сверхмалым подводным лодкам, а итальянские «Майале» и британские «Чериоты» явно относятся к транспортным средствам боевых пловцов, несмотря на свою торпедообразную внешность. Но всех их объединяет то, что в качестве двигателя использовалась обычная торпеда.

Все эти несколько экзотические системы казались адмиралам интересной новинкой, которая позволит малой ценой добиться больших результатов. Однако очень часто платой за успех была жизнь членов экипажа.

ББК 68.8

ISBN 5–8172–0075–9

© Каторин Ю. Ф., 1996
© ООО «Галея Принт», 2006

Вступление

Понятие «атака» появилось раньше, чем понятие «организованная оборона» и, как правило, именно благодаря новым средствам нападения совершаются наиболее громкие, немыслимые победы, перевороты в боевой тактике и способах ведения войны. Причем максимальным успехом они пользуются именно в тот короткий промежуток времени, когда противник еще не разработал соответствующих средств защиты.

Что могла противопоставить накануне Второй мировой войны Италия англичанам? Огромное неравенство сил как на море, так и в воздухе; несравненно меньшие производственные мощности промышленности и возможности снабжения. Исход противостояния казался очевидным. Тогда в недрах итальянского генштаба появилась мысль: нужно найти какое-то средство нападения, принципиально новое, может, даже парадоксальное, экзотическое; внезапное применение которого в удачно выбранный момент вызвало бы значительное ослабление морских сил противника благодаря новизне и решительности атакующих. Поиски привели к созданию нового оружия, способного поражать боевые корабли прямо в их базах.

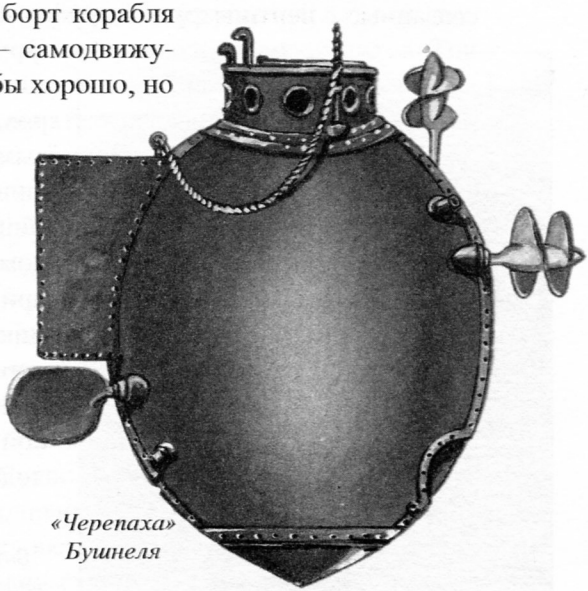
Казалось бы, нет для корабля более безопасного места, чем собственная база. Защищенный рейд, мощные береговые батареи, служба охраны водного района, стационарные средства разведки и наблюдения — вроде есть все необходимое для спокойной стоянки. Но вместе с тем, нигде крупный корабль так не подвергается риску, как на якоре. Стоит большинство механизмов, открыты переборки, «расслаблен» экипаж, разобраны для профилактики важнейшие системы, а самое главное — нет хода, то есть возможности

маневра, выбора режима боя. Значит, с другой стороны, нигде больше корабль не находится в таком беспомощном положении. Напасть в базе — это все равно что напасть на спящего человека, эффект примерно одинаков. Дело за «малым» — проникнуть на эту тщательно охраняемую территорию и добраться до цели. Задача не менее сложная, чем сбежать из тюрьмы строгого режима. И, все-таки, из тюрем бегут, а в базы проникают, причем способов придумано очень много. Одним из самых опасных и даже в какой-то степени парадоксальным является использование против бронированных великанов боевых пловцов.

Поставьте рядом линкор и человека — объекты совершенно несоизмеримые по своей боевой мощи. Один снаряд боевого корабля весит больше, чем толпа из 15–20 человек. И, тем не менее, если люди сполна обладают упорством, храбростью, расчетливостью, то при определенном везении шансы не выглядят так безнадежно, а случаются события, которые потом военные историки описывают как казусы или примеры небывалого воинского счастья. Наш рассказ, основанный на малоизвестных материалах, в какой-то степени приоткроет завесу над тем, ценой какого труда и риска, как правило, куется это «счастье».

НЕМНОГО ИСТОРИИ

Вообще-то, идея атаки военного корабля в базе так же стара, как и сами флоты. Если почитать старинные саги и былины, то найдешь и в них перерезанные темной ночью якорные канаты, прорубленные днища и другие разрушения, произведенные незаметно проникшими к кораблям диверсантами. По мере развития техники, способы нападения становились все более изощренными, но военные моряки всех флотов, в первую очередь, ломали головы над тем, как добраться до подводной части вражеского корабля и нанести смертельную пробоину. Поиски решения этой проблемы велись в нескольких направлениях. Первое привело к появлению подводных аппаратов, управляемых человеком. Это были прообразы будущих сверхмалых подводных лодок. Другое направление — шестовые мины, которые нужно было ткнуть в борт корабля противника. Третье — самодвижущие мины. Все вроде бы хорошо, но во всех случаях надо было проникнуть на вражеский рейд, подойти к жертве почти вплотную, а уж затем действовать. А противник не будет смотреть на это сложа руки!



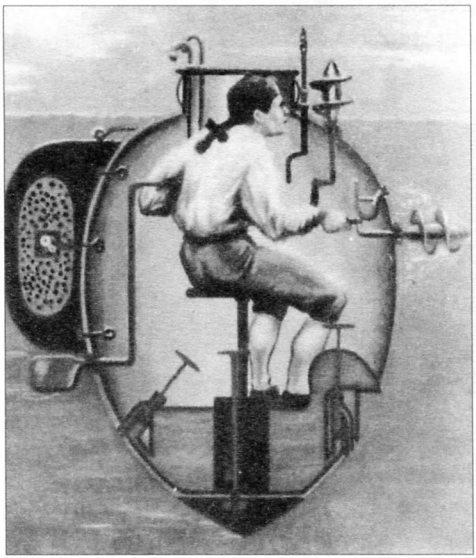
«Черепаха» Бушнеля

Первым боевым подводным кораблем по праву считают лодку, которая была построена в Америке

Давидом Бушнелем. Ее сделали из меди, корпус был выполнен в виде двух половинок, напоминающих панцирь черепахи, соединенных болтами. Соответственно с этим она и получила название «Черепаха». В нижней части находились балластные цистерны, заполняя которые, командир лодки, совмещавший в одном лице весь экипаж, мог заставить свой корабль погрузиться под воду. Правда, под водой «Черепаха» могла находиться всего тридцать минут. Кроме этих цистерн, в распоряжении командира был еще вертикальный винт, вращая который с помощью рукоятки, можно было после балансировки погружаться и всплывать. Для горизонтального передвижения был второй винт, также вращаемый вручную. В верхней части лодки, там, где у настоящей черепахи голова, в корпус была вмонтирована невысокая медная башенка с герметичным входным люком и иллюминаторами, через которые командир мог вести наблюдение. Через крышу башенки были пропущены две снабженные клапанами и связанные с вентиляторами трубки для освежения воздуха.

Оружие «Черепахи» — мина, начиненная 45 кг пороха и снабженная часовым механизмом, — находилось снаружи. При атаке мина крепилась к деревянному днищу корабля-цели при помощи бурава, напоминающего огромный штопор.

В 1776 году, во время войны за независимость, лодка Бушнеля была ис-



Внутренне устройство подводной лодки Бушнеля

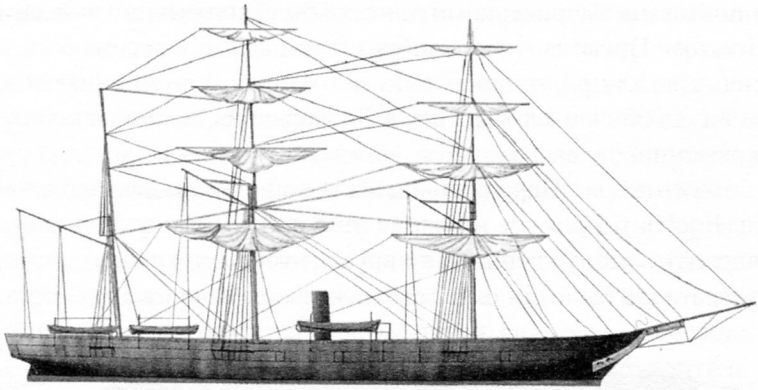
пользована американцами для борьбы с сильным английским флотом. Поскольку сам изобретатель, человек весьма болезненный, для роли диверсанта не годился, управлению лодкой был обучен сержант Эзра Ли, мужчина, по описанию современников, выдающихся физических данных.

6 сентября «Черепаха» сделала попытку прорвать блокаду Бостона. Громкое название этой акции не должно никого вводить в заблуждение. В то время, чтобы блокировать порт, достаточно было лишь поставить на якорь недалеко от берега,

Подводная лодка конструкции Онлея

но вне досягаемости береговых батарей, сильный корабль. Вот такой корабль — 64-пушечный фрегат «Игл» — и должен был стать первой жертвой подводных диверсантов. Три часа непрерывной работы рукояткой винта — и бравый сержант под днищем цели, но атака не удалась: бурав неожиданно наткнулся на медную обшивку, которую начали тогда накладывать на подводную часть кораблей для защиты от обрастания ракушками. Толстый лист оказался не по зубам даже такому атлету, как Ли, пришлось всплывать и возвращаться. Но, в сущности, «Черепаха» оправдала ожидания, ибо смогла действовать так, как планировалось.

В середине XIX века в Америке вновь вспомнили о подводных лодках. Во время гражданской войны Севера и Юга изобретателем Онлеем была построена субмарина, впервые уничтожившая врага. Судно было сделано из железа в виде суженного на концах цилиндра длиной 12 м и диаметром 1,8 м. Она вмещала девять человек: восемь вручную вращали привод винта, один управлял судном. Максимальная скорость



Первая жертва подводных лодок — корвет «Хаусатоник»

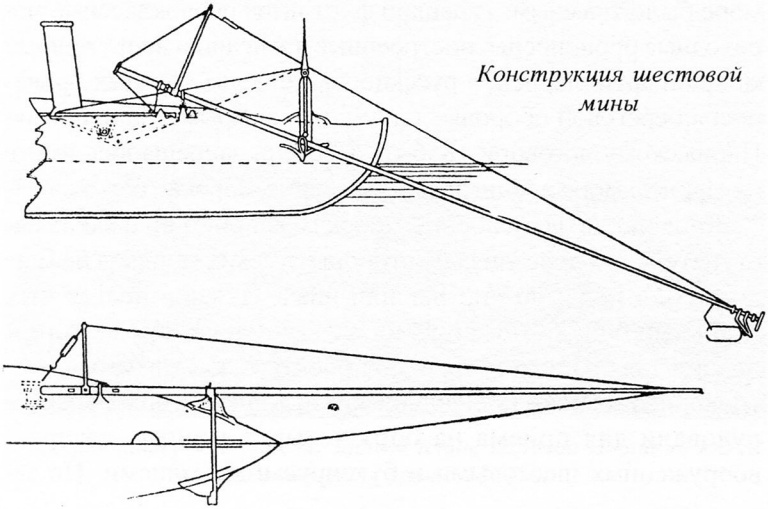
составляла 2,5 узла. Правда, о лодке говорили, что она погубила больше своих матросов, чем вражеских. И действительно, приводимая в движение вручную, содержа в своем корпусе ничтожный запас воздуха, она представляла собой настоящий плавучий гроб. Три раза она тонула со всем экипажем.

В четвертый выход 17 февраля 1864 года она взорвала, наконец, свою шестовую мину о борт вражеского корабля на рейде Чарльстона. Этот корабль, корвет «Хаусатоник» (1400 т), быстро пошел на дно, унося с собой 5 человек. Но не менее печальная участь постигла и виновника этой катастрофы. Лодка исчезла бесследно. И только через три года, когда были спущены водолазы для осмотра затонувшего «Хаусатоника», подлодка была обнаружена во чреве своего могучего врага. Очевидно, она не успела отойти после взрыва и была втянута внутрь судна хлынувшей в пробоину водой.

Появление во второй половине XIX века крупных паровых броненосных кораблей почти сразу привело к созданию их антипода: уменьшенного до предела маленького судна — минного катера. Пользуясь своими малыми размерами и быстротой хода, он должен был в условиях плохой видимости

внезапно броситься на своего могучего врага и нанести ему смертельный «укус». Не решая исхода боевых действий, такое судно может сыграть далеко не эпизодическую роль в мелких боевых столкновениях на море.

Первыми в мире решили опробовать этот способ нападения во время гражданской войны в США северяне. В апреле 1864 года они предприняли атаку с помощью шестовых мин, при этом в качестве средства доставки был использован паровой баркас с экипажем из 19 добровольцев, а целью нападения выбран броненосец южан «Атланта». Шестовая мина представляла собой медный цилиндр, прикрепленный к концу деревянного или металлического шеста. В цилиндр помещалось взрывчатое вещество — динамит или пироксилин весом до 50 фунтов (20 кг). Взрыв мог производиться при ударе или с помощью электрического тока. Подобная мина, взорванная у самого борта корабля на глубине 8 футов (2,5 м), то есть, там где нет брони, производила громадную подводную пробоину. Конечно, при этом и сами нападавшие подвергались огромной опасности, поскольку длина шеста редко превышала 10 м. Поэтому, подобный маневр мог осуществить



Конструкция шестовой мины

только личный состав, обладающий исключительной храбростью и отвагой.

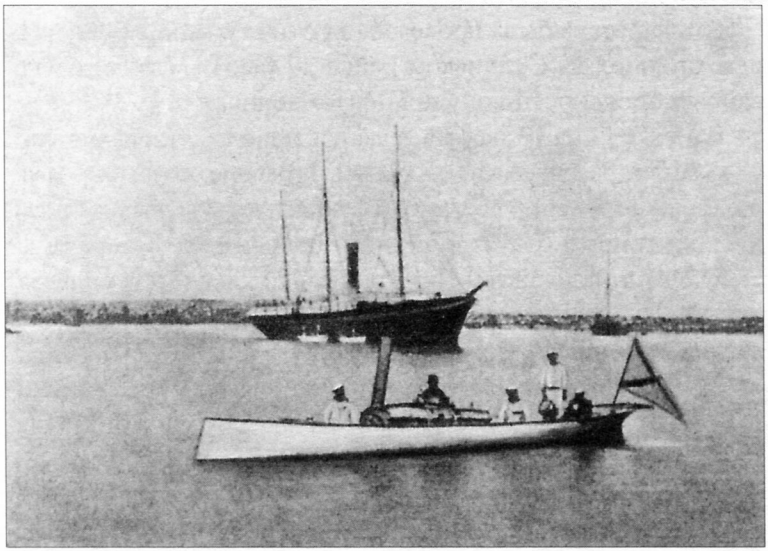
Похоже, янки сполна обладали этими качествами: баркасу удалось подобраться почти к самому борту боевого корабля, когда их заметил часовой и поднял тревогу. Яростный артиллерийский огонь оказался бесполезным, поскольку диверсанты были в мертвой зоне, но ружейные пули стали быстро выкашивать смельчаков. Броненосец был прикрыт бонами из бревен, поэтому баркас находился под градом пуль несколько минут, пока бревна не перерубили. Жертвы оказались не напрасны: мина взорвалась в середине корабля, и он затонул в течение часа. Огромный водяной столб накрыл и самих нападавших, выведя из строя их средство передвижения. Только двое северян сумели доплыть до берега и с огромными трудностями выйти к своим, остальные погибли или попали в плен.

Но все-таки первым настоящим морским диверсантом, действующим не по наитию, а по заранее разработанному плану, нужно считать лейтенанта С. О. Макарова — впоследствии ставшего знаменитым адмиралом. В апреле 1877 года началась русско-турецкая война. Положение России на Черном море было тяжелым: турецкий флот имел первоклассные мореходные броненосцы, построенные в Англии и вооруженные мощной артиллерией, а русские — лишь два круглых броненосца береговой обороны, так как после Крымской войны по Парижскому договору 1856 года России запрещалось иметь на Черном море военный флот и военно-морские базы.

Конечно, по всем военно-морским канонам ни о каких наступательных действиях со стороны русских моряков не могло быть и речи, но они решили иначе — если нельзя дать открытый бой, то можно вытеснить турок, атакуя их корабли в гаванях. Для этой цели по проекту С. О. Макарова быстроходный пароход «Великий князь Константин» переоборудовали для приема на борт четырех минных катеров, вооруженных шестовыми и буксируемыми минами. По за-

мыслу «беспокойного лейтенанта», пароход должен был доставлять катера к вражеским базам и ночью спускать их для атаки неприятеля. Подобный отряд был создан и на Дунае, где действовала сильная турецкая речная флотилия в составе двух мониторов и десяти бронированных канонерок.

Первую вылазку предприняли в ночь на 30 апреля. Катера были вооружены буксируемыми минами-крыльчатками. Мины такого типа подводились под корпус вражеского корабля с помощью длинного буксира. Скрытно подойдя к Батуму, «Константин» в 23 час. 00 мин. спустил на воду все четыре катера, вооруженные буксируемыми минами. Когда катера находились в миле от турецкого базы, справа от них открылись яркие судовые огни. Макаров, командовавший одним из катеров, послал вперед самый быстроходный из них — «Чесму» с задачей выяснить, что за корабль стоит на рейде и в случае необходимости атаковать.



Минный катер «Чесма», на заднем плане пароход «Великий князь Константин» (фото 1877 г.)

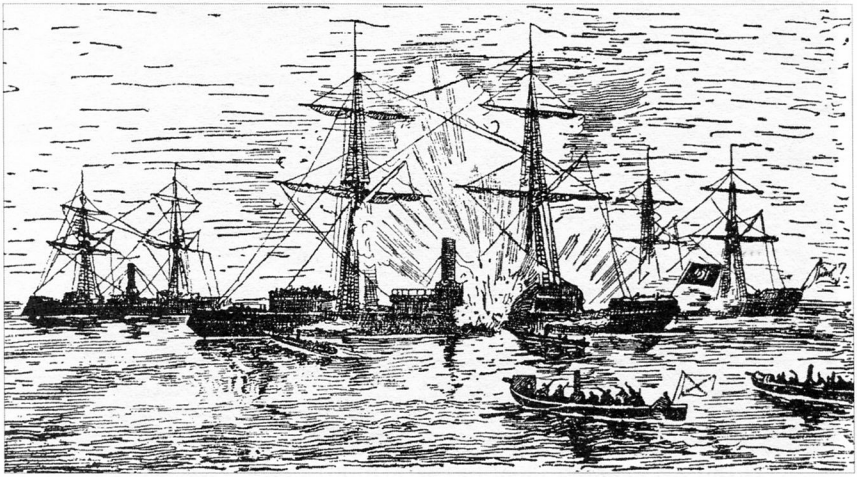
«Ночь была тихая, светлая — вспоминал потом командир «Чесмы» лейтенант Зацаренный, — так что сажен за 50 до судна я определил, что это военный колесный пароход... Сбросив левую крыльчатку, я пошел параллельно борту парохода. Часовой несколько раз нас окликнул и только тогда спохватился и закричал, когда мина коснулась носа. Я верил в свою мину и хотел ее взорвать под котлами. Моя команда была еще более уверена: матросы завели разговор с часовым и острили, спрашивая: "а что, земляк, будешь пить кофе". Когда мина была под серединой судна, я замкнул ток, но взрыва не произошло. Осмотрел батарею, она оказалась исправной; снова замкнул ток. Взрыва по-прежнему не было». Первая попытка оказалась неудачной: моряков подвела техника. Расследование показало, что мина, подведенная Зацаренным, не взорвалась из-за недоброкачественного запала. Оплошали и турки, разбуженные криками часового, они замешкались, поэтому огня открыть не успели.

Вторая атака была проведена против турецких броненосцев, стоящих на Сулинском рейде 29 мая 1877 года. Атакованный броненосец получил повреждения.

В ночь с 11 на 12 августа Макаров приблизился на 6 миль к Сухуми, и, рассчитывая на лунное затмение, спустил 4 катера. В 02 час. 45 мин. все четыре маленьких суденышка бросились на темный силуэт турецкого броненосца. Катера были замечены и окликнуты. Не отвечая на оклики, под сильным ружейным огнем с берега и броненосца макаровцы настойчиво приближались к боевому кораблю и, подведя свои мины, две из них взорвали. Последствия этой атаки точно не известны, но ее успешность турками категорически отрицается. Ясно только, что броненосец был подорван. Местные жители — абхазцы — рассказывали, как они три дня качали из броненосца воду и что через трое суток турки увели его в море. Очевидно, из идеологических соображений турки тщательно скрыли наш успех, чтобы лишить русских веры в свое оружие.

Последующие атаки катеров на море производились уже с помощью торпед. Поскольку, после долгих колебаний начальства, Макаров смог, наконец, получить разрешение на использование двух мин Уайтхеда (так в XIX веке называли торпеды), находившихся в Севастопольском порту. В ночь на 16 декабря 1877 года в полной темноте «Чесма» и однотипный с ней «Синоп» вновь вошли на рейд Батума и с дистанции в несколько десятков метров выпустили по торпеде в крупный турецкий броненосец. К огорчению команд катеров, одна торпеда прошла под килем, а другая попала в якорную цепь. Опять неудача. Не принес успеха запоздалый ружейно-артиллерийский огонь и туркам.

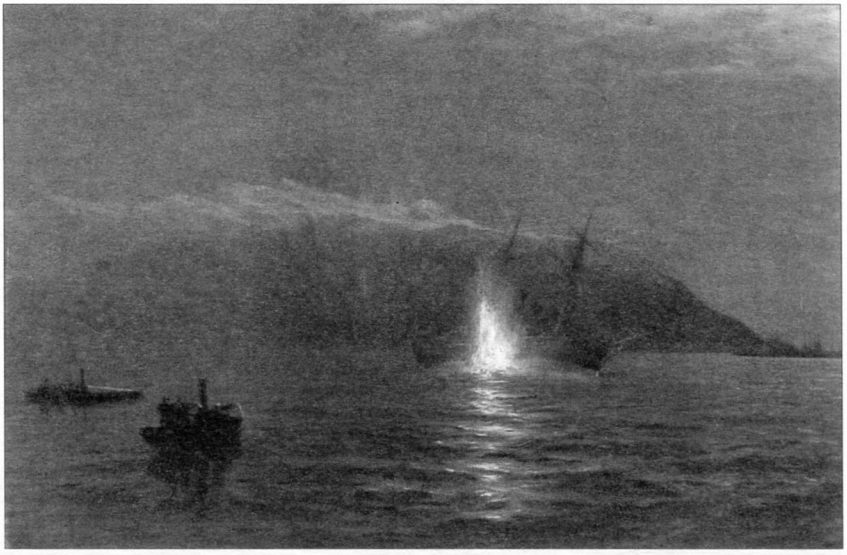
Зато 14 января 1878 года эти же катера туманной ночью вновь пришли на батумский рейд и выпустили с расстояния 80 метров свои торпеды в сторожевой корабль «Интибах». На этот раз обе торпеды сработали четко, прозвучал могучий взрыв, пароход лег на правый борт и быстро пошел на дно с большей частью экипажа.



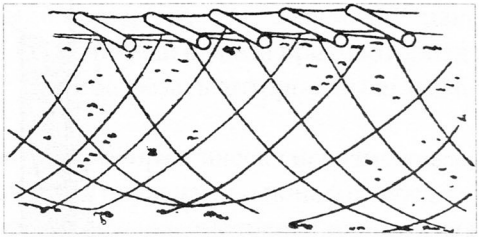
Атака русских минных катеров на турецкие броненосцы

Хотя успехи русских минеров сыграли свою роль — турецкий флот понес некоторые потери и, по сути дела, отказался от наступательных действий, укрывшись в портах — действия русских катеров все же наглядно показали бесперспективность применения шестовых и буксируемых мин после утраты элемента внезапности. Стало ясно, что будущее за торпедой. Одновременно моряки учились защищать свои базы и от этого грозного оружия, не зря все специалисты так тщательно изучали опыт русских минеров.

Наиболее эффективным средством стали боновые заграждения и различные сети. В состав сил охраны водного района вошли всевозможные заградители, да и сами крупные корабли оснастили «выстрелами» для крепления сетей, а уж как обустраивали базы ... Это тема для целой книги. Налеты на оборудованные гавани прекратились, а что касается атаки японских миноносцев на Порт-Артурскую эскадру в 1904 году,



Потопление русскими катерами турецкого сторожевого корабля «Ихтибах»



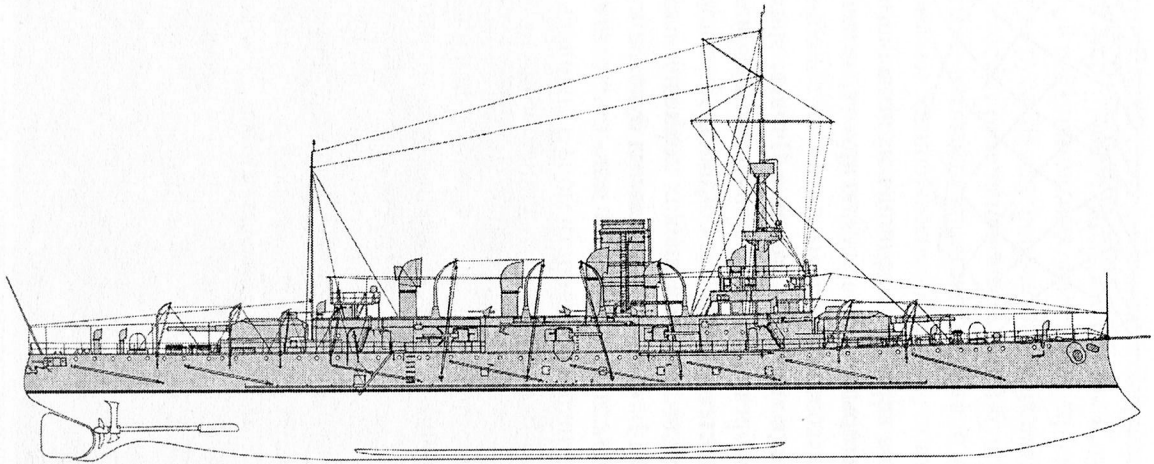
Боно-сетевое заграждение

то все пострадавшие корабли находились на незащищенном внешнем рейде. Который раз Россия, уча других, не извлекала для себя пользы из этих уроков.

Некоторые успехи минных катеров в Первую мировую войну связаны с изобретением гидравлических ножниц, способных резать толстенные тросы боновых заграждений. 10 декабря 1917 года два итальянских торпедных катера «MAS-9» и «MAS-13» были доставлены на буксире к австрийскому порту Триест. В 23 час. 55 мин. они, двигаясь в густом тумане, достигли оконечности мола и уперлись в боновые заграждения. В ход пошли ножницы, и препятствие было преодолено — катера вошли в бухту.

Через несколько минут были обнаружены цели: броненосцы береговой обороны — близнецы «Вена» и «Будапешт» (5878 т). Пользуясь темнотой, катер «MAS-9», снабженный бесшумным электродвигателем, тихо подошел на 300 метров к «Вене» и выпустил в ее борт две торпеды. Они угодили в самый центр корабля. Броненосец продержался на воде только 5 минут и затонул с 46 членами экипажа. Второй катер по «Будапешту» промахнулся, хотя стрелял почти в упор. Из-за густого тумана преследования не было, и оба итальянских катера спокойно покинули вражескую базу через прежний проход.

Это происшествие заставило австрийское командование спешно усовершенствовать и усилить боновые заграждения, увеличить число прожекторных установок, береговых батарей и постов наблюдения, а также ввести дежурство малых



Австро-венгерский броненосец береговой обороны «Вена»

кораблей и вооруженных катеров внутри гаваней. Все ценные суда прикрывались несколькими рядами противоторпедных сетей особой конструкции, резать которые было неэффективно.

Все эти меры сделали прорыв практически невозможным. Успехи катерников сменились неудачами и пришел черед задуматься уже итальянцам. После рассмотрения целого ряда самых невероятных проектов — вплоть до использования в качестве тарана старого броненосца «Ре Умберто» для расчистки пути в гавань нескольким десяткам катеров, итальянцы остановились на идее фирмы «Наутиче».

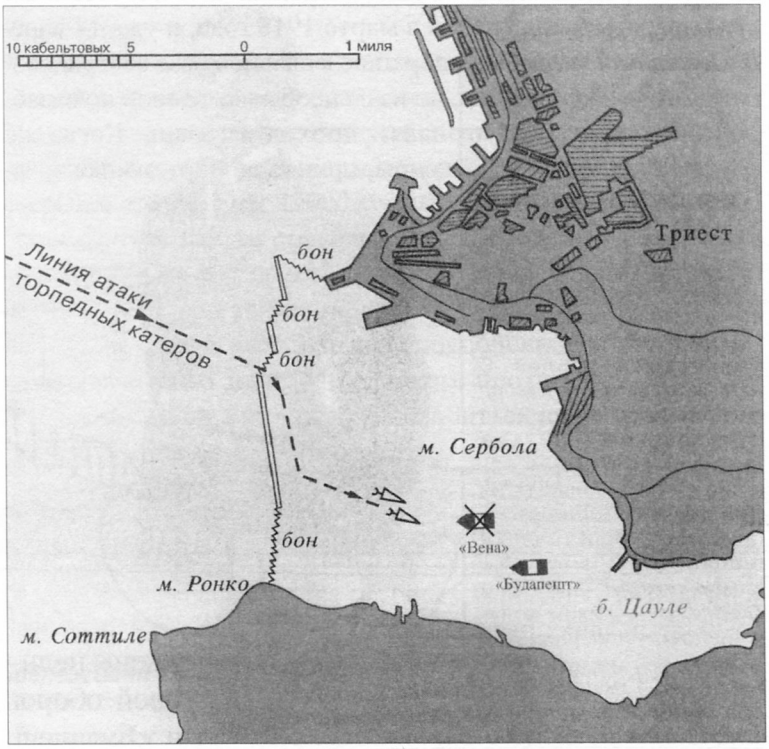
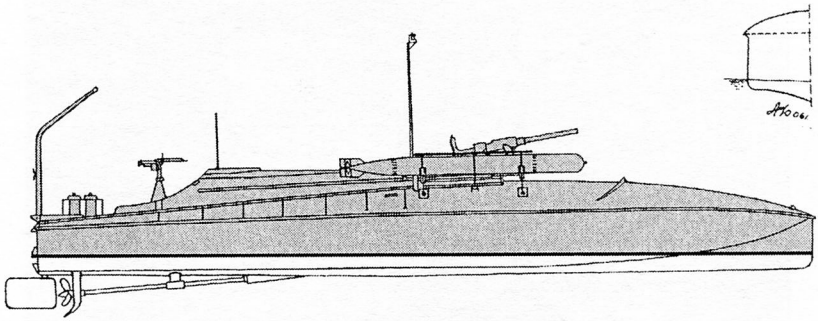


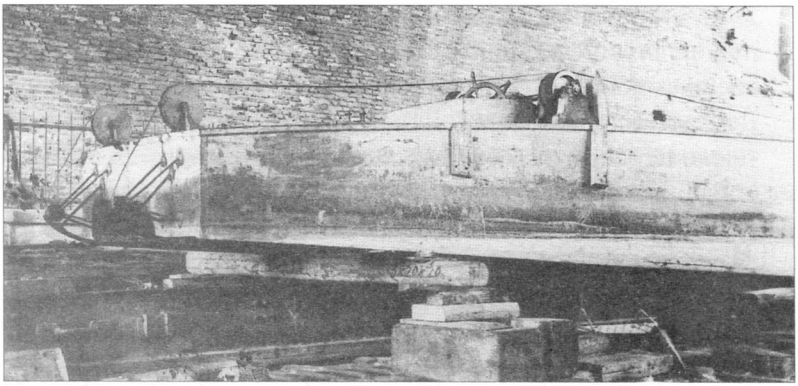
Схема атаки итальянскими катерами австрийских броненосцев

Главный конструктор этой фирмы А. Бизио предложил проект вооруженного двумя торпедами аппарата с гусеницами по бортам. Флот заказал четыре таких гибрида катера и танка. Они представляли собой суденышки водоизмещением в 8 т, длиной 16 м, шириной 3,1 м, с экипажем в 4 человека и силовой установкой, состоящей из двух электромоторов. Один, мощностью 10 л. с., вращал гребной винт, другой, 15-сильный — гусеницы. Поэтому через боновые заграждения можно было перелезать подобно танку. К месту операции это сооружение предполагалось доставлять на буксире миноносцем, далее со скоростью 4 узла по воде его перемещал электродвигатель, а боны преодолевались на гусеницах.

Аппараты были готовы в марте 1918 года, и уже 14 апреля два из них вышли на операцию к главной базе австрийского флота — порту Пола, но из-за необычно темной ночи заблудились и не смогли найти проход в гавань. Когда же рассвело, то корабли-буксиры, приняв на борт экипажи, за-



Итальянский торпедный катер «MAS-9»



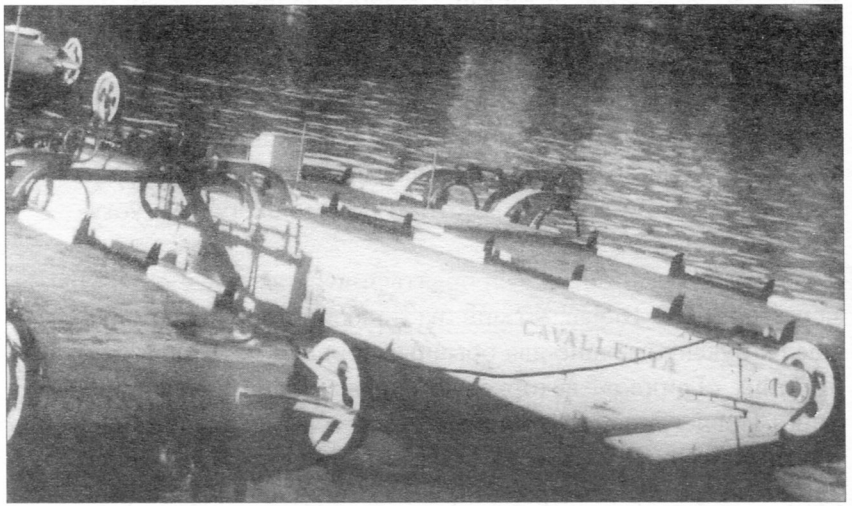
Катер-танк «Грилло»

топили оба катера, т. к. ни под каким видом нельзя было рисковать элементом неожиданности, ценными были объекты атаки — австрийские дредноуты. Четыре линкора типа «Вирибус Унитис» были введены в строй в самом начале Первой мировой войны. Эти 22000-тонные красавцы, вооруженные двенадцатью 305-мм орудиями главного калибра, имели отличную броню и скорость более 20 узлов. Специалисты отмечали прекрасную сбалансированность всех элементов кораблей и их идеальную приспособленность к условиям Адриатического моря. Имея такого противника, итальянское командование не могло расслабиться ни на минуту, ибо их дредноуты по всем параметрам (кроме скорости) уступали австрийцам.

Следующую попытку прорваться в Пола предприняли через месяц. В 16 час. 40 мин. из Венеции вышли два миноносца, буксировавшие два обычных торпедных катера и катер-танк «Грилло», которым командовал капитан третьего ранга Пеллегрини. Под прикрытием 5 эсминцев итальянцы достигли района Пола, и к 1 час. 15 мин. ночи вошли в залив. Далее катера под электромоторами бесшумно повели «Грилло» на буксире.

В 2 час. 20 мин. на линии мыса Компаре катер-танк был пущен в одиночное плавание. В 3 час. 25 мин. он уже был у внешнего бонового заграждения, прикрывавшего мол с моря. Двигаясь вдоль мола, «Грилло» быстро достиг входа в гавань, также перекрытого бонами. Каждые четверть часа эта зона обшаривалась прожекторами, но обнаружить катер-танк австрийцы пока не сумели. Низкий силуэт, бесшумный ход, отсутствие бурунов, темная ночь — надежно скрывали итальянцев. Однако когда «Грилло» преодолевал на гусеницах боновое заграждение, его заметил стоящий у мола сторожевик и осветил прожектором. Австрийцы пробили тревогу, открыли огонь сторожевые корабли и катера, а тут еще стоящий у входа линкор «Радецкий» затопил всю округу светом своих мощных прожекторов.

Но все это не заставило Пеллегрини отказаться от атаки. Всего две минуты потребовалось для преодоления бонов, после чего был включен винт и «Грилло» быстро достиг первой противоторпедной сети, экипаж катера снова дал ход гусе-



Катера-танки у причальной стенки

ницам, и они легко подмяли под себя железные поплавки. Заграждение осталось позади, отрезая преследователей, аппарат устремился к стоящим в глубине гавани линкорам, но натолкнулся на вторую сеть. Вновь запущены гусеницы, преодолена очередная преграда; цель близка. И в это время из темноты буквально вылетел сторожевой корабль.

Мгновенно дав задний ход, Пеллегрини избежал тарана, но уйти от противника не удалось. Раздалось несколько выстрелов из 47-мм пушки и «Грилло» лишился хода, а вода стала быстро заполнять корпус. Видя безнадежность положения, Пеллегрини приказал выпустить торпеды, но в суматохе с них не сняли предохранители и взрыва не последовало. Катер-танк затонул, экипаж подняли из воды и доставили на «Вирибус Унитис». Увидев чехарду прожекторных лучей и вспышки выстрелов, торпедные катера, сопровождавшие «Грилло», дали полный ход и соединились с эсминцами.

Через несколько дней после неудачной атаки австрийцы подняли «Грилло» и, внимательно изучив сверхсекретную новинку, заказали Венской судоверфи два таких же аппарата, но сделать их не успели. Кроме того, день неудачной атаки катера-танка стал одним из самых черных дней итальянских ВВС. Для выяснения результатов набега к Пола был послан отряд из 10 самолетов. Однако разведка закончилась трагедией — у острова Бриони итальянские аэропланы были перехвачены и расстреляны австрийской авиацией.

Итальянцы сделали вывод — время катеров ушло, надо искать другое средство доставки торпед до вражеских кораблей, когда они укрыты в базах, ибо при хорошо организованной дозорной службе катера эту задачу выполнить не смогут, несмотря на все технические ухищрения и мужество экипажей. Идею такого средства не только разработали, но и довели до стадии реализации два молодых офицера: капитан-инженер третьего ранга Р. Россети и лейтенант медицинской службы Р. Паолуччи (будущий известный хирург).

Лейтенант Раффаэле Паолуччи

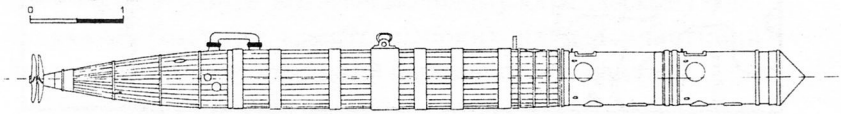
В феврале 1918 года, тогда совсем юный, Паолуччи обратился с предложением проникнуть в порт Пола и подорвать один из стоящих там кораблей. Для этой цели он предложил буксируемую мину длиной в 160 см, диаметром — 60 см со 100 кг тротила. Оставалось «только» подойти на бесшумном катере к боновым заграждениям, поднырнуть под них и вплавь, буксируя мину, приблизиться к линкору «Радецкий», стоящему непосредственно за заграждением. Подведенную к борту мину с помощью линя подвесить под корпусом и завести часовой механизм с расчетом примерно на час. Затем повторить пройденный путь, на этот раз налегке, снова перелезть через боновые и сетевые заграждения и посигналить катеру фонариком. Паоллуччи упорно тренировался по ночам в течение нескольких месяцев. Он проплывал по 10 км, буксируя при этом бочку, которая изображала мину. Но здравый смысл взял верх над эмоциями даже у импульсивных итальянцев, и от этого опасного плана отказались.

Однако, узнав о таком уникальном пловце, командир итальянских минных сил капитан первого ранга К. Чиано решил привлечь молодого человека к работе инженер-капитана третьего ранга Россети, который с самого начала войны трудился над созданием аппарата на основе германской 510-мм торпеды для скрытого проникновения в базу Пола. Этот аппарат представлял собой тихоходную торпеду, двигающуюся посредством сжатого воздуха и имевшую наруж-

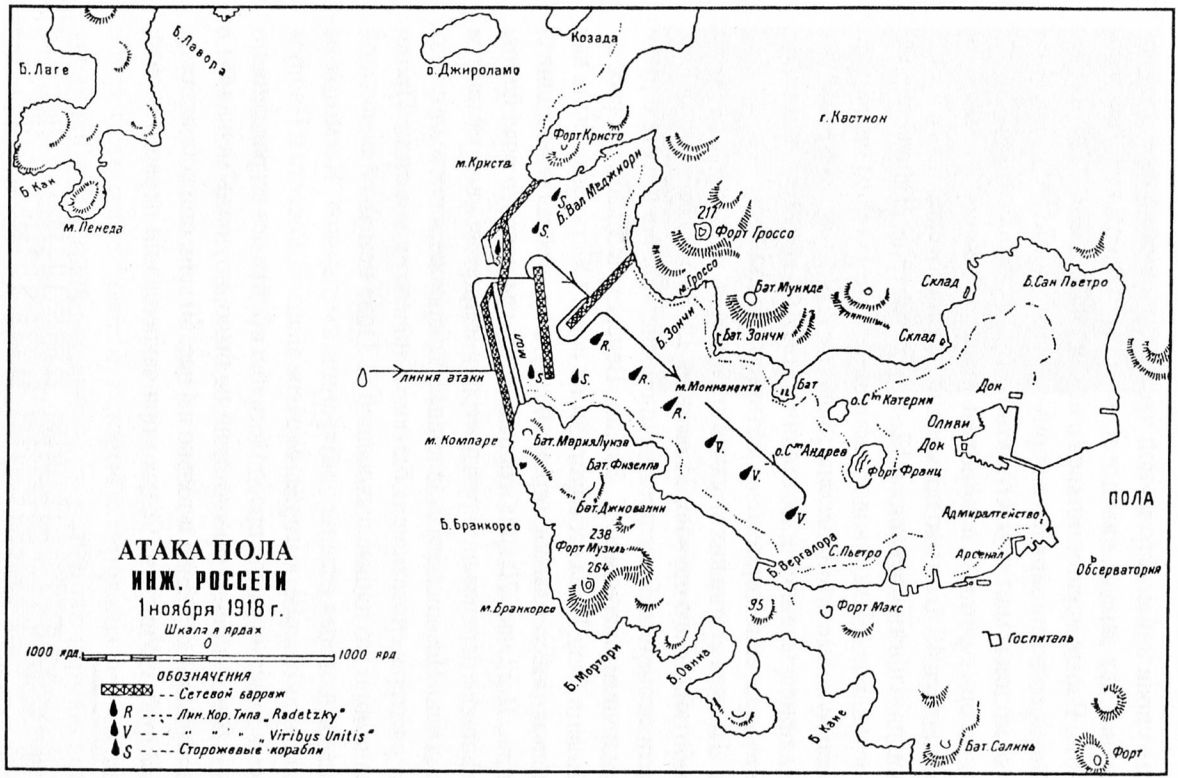
ное управление. К головной части торпеды прочно прикреплялись два заряда, каждый из которых содержал 170 кг тротила. Взрыв осуществлялся с помощью часового механизма. Для крепления зарядов к корпусу корабля имелись специальные мощные магниты. Отсоединение зарядов от торпеды проводилось простым поворотом ручки. Мощность двигателя равнялась 40 л. с., что позволяло развивать скорость в 4 узла при дальности плавания в 12–17 километров. Длина снаряда составляла 8,2 м, а водоизмещение 1,5 т. Пловцы одевались в каучуковые комбинезоны, надутые воздухом. Магниты как бы присасывались к металлическому борту, откуда и родилось название торпеды — «Миньятта» (пиявка).

После нескольких месяцев тренировок и окончательной отработки нового оружия, 31 октября 1918 года Паолуччи и Россети отбыли из Венеции на миноносце «65PN» вместе с руководившим операцией К. Чиано. Вечером в 5 кабельтовых от входа в базу Пола их спустили на воду. Обстановка была как нельзя более благоприятная: безлунная, темная и дождливая ночь. В 22 час. 20 мин. торпеда достигла первого ряда бонов, офицеры перелезли через преграду и провели свой механизм под нею. Часовые, расставленные на барраже, а также сторожевые катера, сновавшие поблизости, ничего не заметили. Прозевали их и вахтенные выходящей из Пола немецкой подводной лодки, которая едва не протаранила смельчаков. Несмотря на сильное течение, которое им очень мешало, Россети и Паолуччи к 3 часам сумели преодолеть или обойти все заграждения.

Внутри рейда препятствий не было, но дождь мешал им в опознании кораблей и только в 4 час. 50 мин. они добрались до «Вирибус Унитис». Однако при закреплении первого заряда,



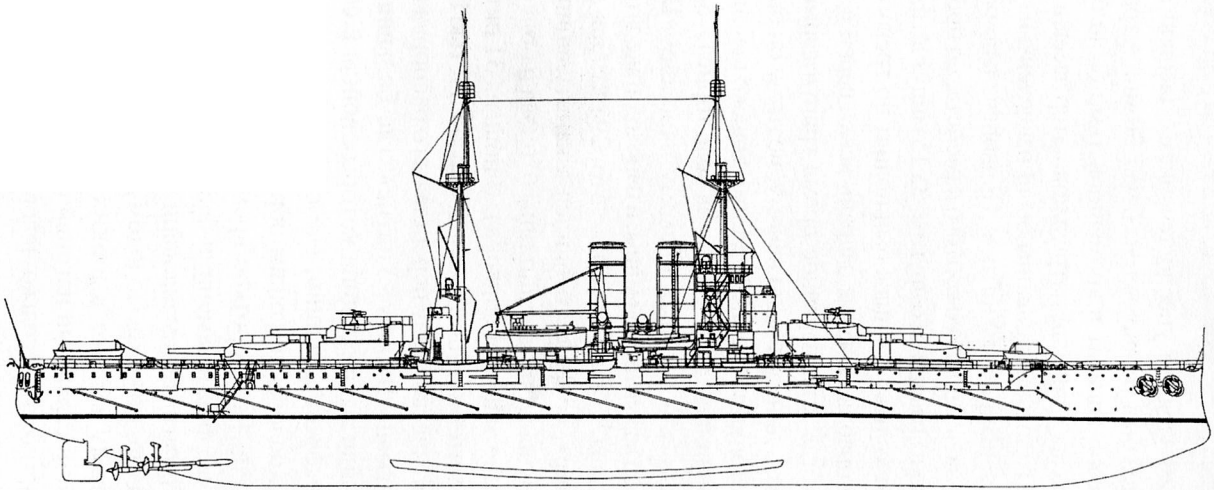
Подводный аппарат «Миньятта»


АТАКА ПОЛА
ИНЖ. РОССЕТИ
1 ноября 1918 г.
Шкала в ярдах
1000 ярд
0
1000 ярд
ОБОЗНАЧЕНИЯ
-- Сетевой барраж
R --- Лин. Кор. Типа „Radetzky"
V --- " " " „Viribus Unitis"
S --- Сторожевые корабли
Б. Лаге
Б. Лавора
Б. Кан
м. Пенеда
Козада
о. Джироламо
г. Кастнон
Форт Кристо
м. Криста
Б. Вал Меджиори
Форт Гроссо
м. Гроссо
Бат. Мункде
Б. Зончи
Бат. Зончи
Склад
Б. Сан Пьетро
линия атаки
м. Монманенти
Бат.
о. С^т Катерин
Дон
Оливи
Док
м. Компаре
Бат. Мариа Лунэ
Бат. Физелла
о. С^т Андрей
Форт Франц
ПОЛА
Б. Бранкорсо
Бат. Джиованни
Адмиралтейство
Форт Музиаль
Вергалора
С. Пьетро
Арсенал
Обсерватория
м. Бранкорсо
Форт Макс
Госпиталь
Б. Мортори
Б. Овина
Б. Кане
Бат. Салина
Форт

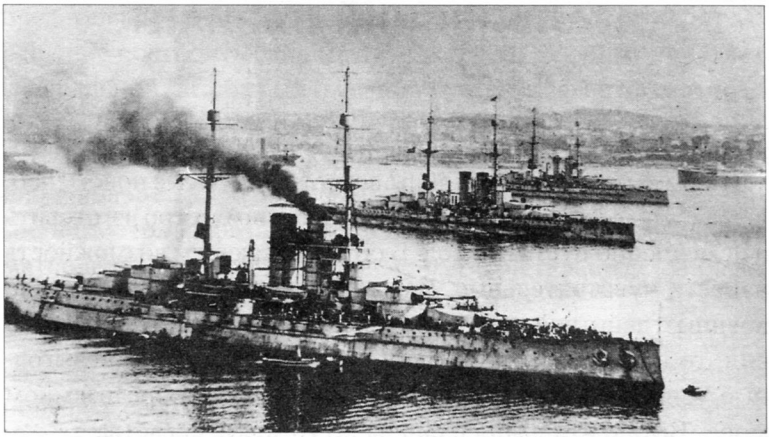
торпеду со вторым зарядом унесло течением. Часовой механизм обоих зарядов был установлен на 6 час. 30 мин. утра. Попытки отыскать свой аппарат в кромешной тьме были безрезультатными, зато австрийский патрульной катер засек в море две человеческие головы. Итальянцы были извлечены из воды и доставлены на ... «Вирибус Унитис». Первоначально офицеры выдавали себя за летчиков со сбитого самолета, но прорезиненные комбинезоны говорили о другом. За 15 минут до взрыва итальянцы «раскололись». Экипаж был поднят по тревоге и ... срочно покинул корабль, даже не задраив всех дверей в переборках. Утром, когда в назначенное время грянул взрыв, бороться за живучесть линкора было некому, поэтому он быстро перевернулся и затонул в течение 10 минут. Однако неприятности на этом не кончились: оставленная на воде торпеда, следуя по течению, приткнулась к австрийскому пароходу «Виен» (7400 т), произошел взрыв второй мины, и пароход тоже затонул.

Небывалая удача? Да, но не только это: 29 октября Австрия запросила мира, ее флот готовился к капитуляции, что привело к резкому падению дисциплины (отсюда и более чем странное поведение экипажа линкора). В ночь на 31 октября Югославский Комитет вступил во владение крепостью Пола. Часть флота практически сразу перешла в его распоряжение, в том числе флагман «Вирибус Унитис», где большинство команды составляли люди, родина которых вошла в состав Югославии. Линкор «Радецкий», где служили почти одни чехи, отошел Чехословакии (таким образом, эта сугубо сухопутная республика на короткое время формально имела свои ВМС). Новые флаги заменили флаг двуединой монархии, а адмирал Хорти сдал командование представителям Национального Совета, пожелав молодому югославскому флоту удачи. Поэтому вместо высоких наград участники операции получили страшный нагоняй от начальства.

При взрыве погибло несколько человек, в том числе югославский командир линкора капитан первого ранга В. Вукович,



Первая жертва управляемых торпед линкор «Вирибус Унитис»



Австрийские дредноуты на рейде Пола

отказавшийся покинуть заминированное судно, а, наконец, осознавшие весь ужас своего положения итальянцы с большим трудом были спасены от самосуда разъяренной команды. Судьба распорядилась так, что, хотя рядом стояли еще два дредноута, жертвой оказался именно «Вирибус Унитис».

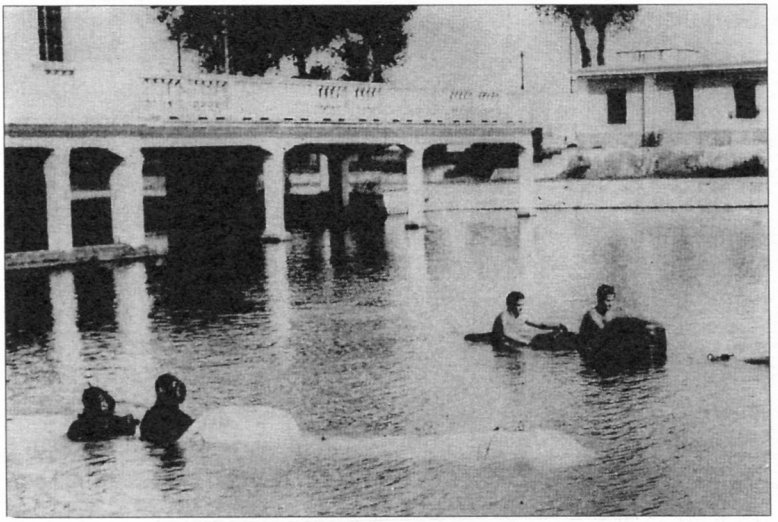
В ряде источников утверждается, что это была акция, специально спланированная против флота новой Югославии, но события развивались столь стремительно, что, судя по реакции итальянского командования, действительно произошла трагическая ошибка. Существует версия, что корабль успели переименовать в «Югославию». Как бы то ни было, эта страна никогда больше не делала попыток обзавестись линкорами, но все-таки некоторые авторы включили ее в перечень держав, имевших дредноуты.

Главным итогом этого смелого рейда следует считать, конечно, не потопление грозного линкора, а тот факт, что появилось новое средство нападения на базы противника, средство, на первый взгляд, парадоксальное, зато позволяющее малыми силами наносить серьезный ущерб гораздо более могучему врагу.

ИТАЛЬЯНСКИЙ ВАРИАНТ

Как уже говорилось выше, Италия накануне Второй мировой войны остро нуждалась в новом, необычном оружии, которое можно быстро изготовить и немедленно пустить в ход. В оружии, дающем возможность нанести чувствительные удары противнику в самом начале военных действий, что если и не обеспечило бы равенство сил, то, по крайней мере, поставило бы ее в менее невыгодные условия в противостоянии с Англией на Средиземном море. Выбор итальянцев пал на штурмовые средства.

Работа по созданию штурмовых средств началась в 1935 году, во время обострения англо-итальянских отношений из-за Эфиопии, на базе подводных лодок в Специи. За основу был взят аппарат Россети в комбинации с дыхательными приборами, позволяющими плавать под водой на глубине до 30 метров. Расчеты и чертежи через несколько месяцев были



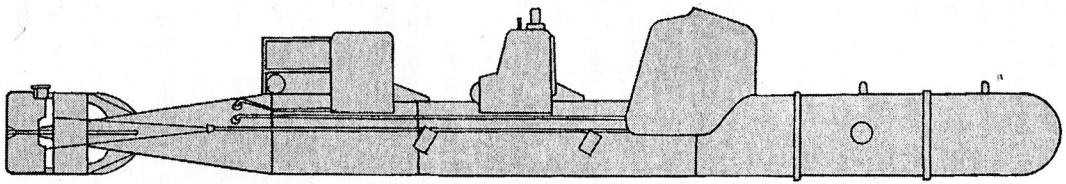
Испытание управляемых торпед в доке

представлены на утверждение, при этом испрашивалось разрешение построить одну или две торпеды для опытов. Ответ генерального штаба был благоприятным, и завод подводного вооружения в Сан-Барталомео получил соответствующий заказ. За два месяца оба образца были построены. Их испытания в январе 1935 года были признаны удовлетворительными, несмотря на различные неполадки еще не отработанной материальной части и скромные размеры дока, где из соображений секретности проводились опыты.

В феврале 1936 года несколько офицеров-добровольцев начали обучаться искусству управления торпедой. Это небольшое сверхсекретное подразделение возглавил капитан второго ранга К. Гонцага, а в устье реки Серкио оборудовали учебную базу. Однако в связи с окончанием войны в Эфиопии, угроза европейского конфликта значительно уменьшилась, и недавно созданное подразделение молча расформировали. Технические исследования были также прекращены.

Только в июле 1939 года, ввиду быстрого ухудшения международной обстановки, морской генеральный штаб отдал распоряжение: организовать обучение группы по применению специальных средств и возобновить опыты и испытания в целях их совершенствования. Руководить новым подразделением стал капитан второго ранга Алоизи, который много сделал для формирования отряда; техническую сторону обеспечивал главный инженер верфи Бальетта, чьими усилиями торпеда была существенно улучшена. В качестве носителя управляемых торпед, после некоторых колебаний между эсминцем и гидросамолетом, была выбрана подводная лодка.

В начале 1940 года были проведены первые полномасштабные учения. Подводная лодка «Аметиста» вышла в море, имея на борту адмирала Гойрана, а также весь личный состав нового отряда. Три торпеды были закреплены на палубе. В заливе Специи с лодки, находящейся в позиционном положении, начался выход пловцов. Высвободив торпеды, они

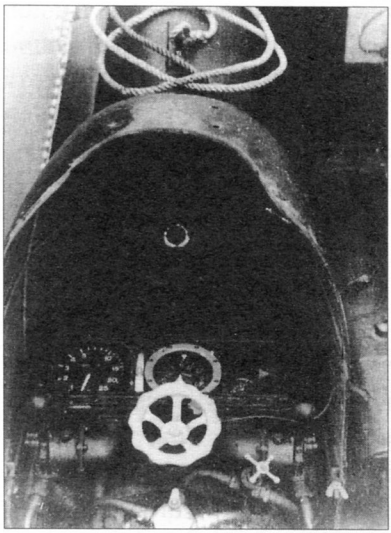


Управляемая торпеда «Майяле»

сели на них верхом по два человека и быстро пропали в ночи. Целью учений было проникнуть в порт и атаковать стоящий на рейде корабль «Куарто». Учения шли всю ночь, и хотя задачу выполнил лишь один экипаж из трех, их признали успешными. Штурмовые средства получили путевку в жизнь, а тренировки стали регулярными. И хотя в ходе войны штурмовые средства итальянского флота подвергались различного рода усовершенствованиям, основа их не менялась. Рассмотрим очень кратко те из них, которыми пользовались боевые пловцы.

Тихоходная управляемая торпеда SLC, которую водители предпочитали называть обидной кличкой «Майяле» («Поросенок») из-за капризных механизмов. Это была электрическая торпеда длиной 6,7 м, диаметром 53 см, на которой верхом располагались два человека. Впереди водитель, позади помощник, обычно высококвалифицированный водолаз, их ноги упирались в подножки. Перед водителем устанавливали волноотвод из оргстекла. Скорость хода этого устройства не превышала 2,5 узла, радиус действия был около 10 миль, а глубина погружения до 30 м. Погружение и всплытие осуществлялось путем заполнения или продувания цистерн. Управление рулями почти копировало управление самолетом. Перед водителем устанавливалась приборная доска со светящимися циферблатами. Головная часть — зарядное отделение, содержащее 300 кг взрывчатки — соединена с корпусом муфтой и легко отделяется. За спиной второго члена экипажа — ящик с рабочим инструментом и набором средств для крепления заряда под килем корабля. Экипаж надевал специальные прорезиненные комбинезоны, закрывающие все тело, кроме головы и кистей рук, что позволяло находиться несколько часов даже в довольно холодной воде.

Для дыхания под водой у каждого был кислородный прибор, рассчитанный на шестичасовое действие. Запасной прибор находился в ящике для инструментов. Тактика применения



Приборная доска и органы управления аппарата «Майяле»

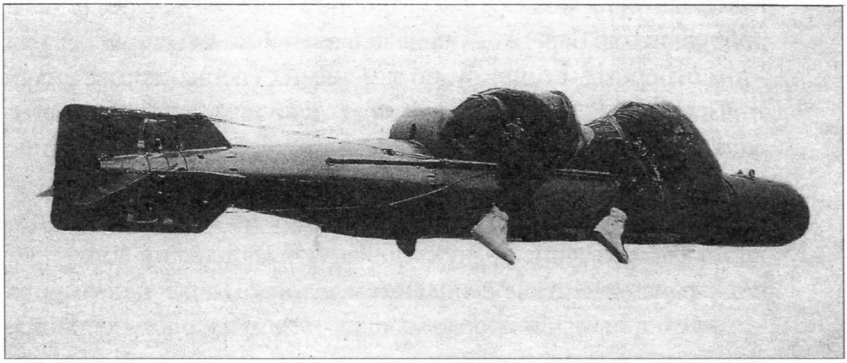
«Майяле» заключалась в следующем: подводная лодка скрытно подходила возможно ближе к базе противника и занимает позиционное положение (притапливается). Выйдя из лодки через люк, экипаж проверял свою торпеду, и если все в порядке, то включал двигатель и следовал ко входу в гавань. Вначале водители держали головы над водой и дышали наружным воздухом, но при опасности быть обнаруженными, используя цистерну быстрого погружения, скрывались под водой и включали кислородные приборы. Достигнув заграждений, пытались под них поднырнуть, а если это невозможно, то делали проход с помощью пневматического сетепрорезателя. Наконец, преграда позади, и экипаж «Майяле» направлялся к цели — кораблю, чей силуэт тщательно изучался заранее.

Торпеда погружалась на достаточную глубину, давала малый ход и скользила вперед. Когда темнота сгущалась — экипаж под целью. Останавливался мотор и продувалась цистерна, затем, скользя вдоль днища, водитель находил боковой киль и крепил к нему специальные зажимы. Теперь, вперед к боковому килю другого борта, одновременно помощник протягивал трос с одного борта на другой и ставил второй зажим, снова назад вдоль троса до середины днища, где нет противоторпедной защиты. Помощник оставлял свое седло и пробирался к зарядному отделению торпеды, отсоединял

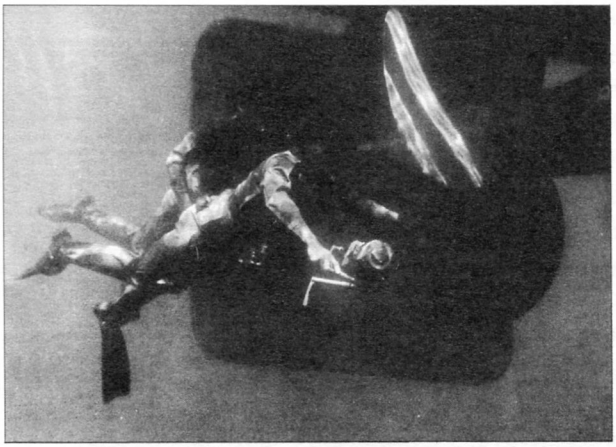
его и крепил к тросу. Начинал отсчет часовой механизм взрывателя, который срабатывал через два с половиной часа после отсоединения головной части. Теперь можно было подумать и о своем спасении.

Экипажам управляемых торпед приходилось опасаться не только минных полей, сетевых заграждений, взрывов глубинных бомб, обстрелов, случайных столкновений с надводным кораблем или стремительно несущимся катером. Нередко им приходилось исправлять различного рода технические повреждения весьма несовершенных механизмом торпед. Необходимо обладать исключительной выдержкой, чтобы на глубине 30 м при тусклом свете электрического фонаря ремонтировать неподвижную машину. Очень часто водителям торпед приходилось сталкиваться также и с недостатками кислородно-дыхательного прибора. Работы над его усовершенствованием шли всю войну, к этому были направлены усилия многих специалистов. Однако создать по-настоящему надежную конструкцию они так и не смогли.

Кроме того, пловцу надо готовить себя к тому, чтобы преодолевать усталость, холод и морские глубины. В воде человеческий организм ведет себя совершенно иначе, чем на воздухе. В этой среде, не поддающейся сжатию, в три раза более



«Оседланная» торпеда и ее два всадника подплывают к неприятельскому кораблю



Закрепление «Баулетти» на корпусе корабля

плотной, чем воздух, слух, зрение, осязание оказываются в совершенно непривычных условиях. Нужны были исключительно тяжелые тренировки, чтобы справиться с этим фактором. Сперва тренировались в бассейне, затем непосредственно в море. С другой стороны, экипажи торпед, на чью подготовку было затрачено столько усилий, как правило, заранее приносились в жертву. Торпеда редко сохраняла запас энергии достаточный для того, чтобы вернуться к месту, откуда она была пущена и где экипаж могла поджидать подводная лодка или какое-нибудь транспортное судно. В лучшем случае оба пловца добирались до берега и попадали в плен. Сколько терялось при этом отборных, столь трудно заменимых специалистов!

Подводный заряд «Баулетти» («Ракушка») появился позже торпеды и представлял собой мину небольших размеров, в корпусе которой помещалось 4,5 кг взрывчатки. Мина прикреплялась к подводной части корабля на магнитах или зажимах. Взрыватель представлял собой маленький винт, приводимый в действие движением судна. После некоторого числа оборотов, винт освобождал стопор часового механизма. Такие заряды предполагалось использовать против небольших судов, для которых 300 кг слишком много. Устанав-

ливать их должен был боевой пловец — морской диверсант в специальном прорезиненном костюме, снабженный кислородным прибором. Движение в воде облегчали резиновые ласты, надетые на ноги. Если убрать дыхательный прибор, получалось все очень похожим на проект лейтенанта Паолуччи времен Первой мировой войны. Были предусмотрены меры маскировки пловца в воде. Он должен был покрывать лицо и руки черной или темно-зеленой краской. Кроме того, голова маскировалась пучком морских водорослей. Чтобы иметь возможность ориентироваться на руке каждого пловца имелся компас со светящимся циферблатом.

Кроме указанных устройств, был разработан целый ряд «взрывающихся катеров», но их боевое применение выходит за рамки этого рассказа. Было исследовано много других штурмовых средств, даже изготавливались опытные образцы, но до стадии серийного производства они доведены не были.

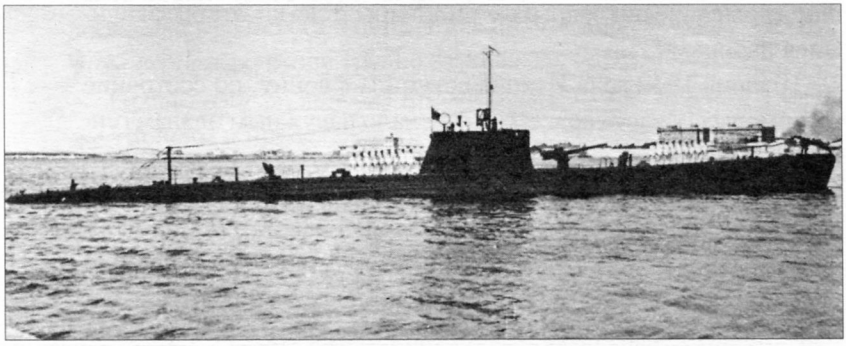
Все описанные выше средства имели ограниченный радиус действия и требовали предварительной транспортировки в район атаки. Для этой цели оборудовались подводные лодки. Вначале торпеды крепились прямо на палубу, но поскольку это сильно ограничивало глубину погружения лодки (корпус торпеды выдерживал погружение лишь на глубину до 30 м, а после деформировался), то их стали помещать в большие герметически закрытые цилиндры с легко открывающимися дверцами.

10 июня 1940 года Италия вступила в войну, но состояние штурмовых средств совсем не отвечало радужным планам генштаба. Из нескольких десятков людей был создан маленький отряд, названный 10-я флотилия MAS, располагавший незначительным количеством оружия, еще не отработанного окончательно. И хотя 1 сентября 1940 года командование спешно организовало при военно-морском училище в Ливорно школу подводных пловцов, время было упущено, и все надежды были именно на эту горстку первых энтузиастов.

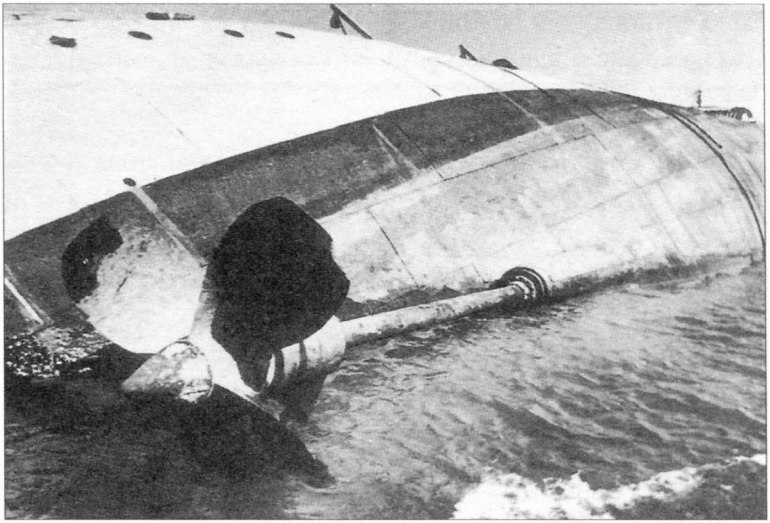
ПЕРВЫЕ УСПЕХИ И НЕУДАЧИ

Сразу после начала войны в Серкио стала готовиться боевая операция с применением штурмовых средств против английской базы Александрия, где находилось ядро Средиземноморского флота (2 линкора и авианосец). Подводная лодка «Ириде» должна была выйти из Специи в залив Бомба (Ливия) и принять там с миноносца «Калипсо» управляемые торпеды с экипажами. Торпеды были те же самые, которыми пользовались при обучении. Новые аппараты находились еще в постройке.

После испытаний на погружение с торпедами на борту «Ириде» должна была вечером 22 августа выйти к Александрии, чтобы в ночь на 25 августа быть в 4 милях от объекта атаки. Лодка благополучно прибыла в залив Бомба утром 21 августа; вскоре там же встал на якорь и «Калипсо», имея на борту четыре управляемые торпеды и пять экипажей (один резервный). Все шло по плану, но в дело вмешался тот самый случай, каких так много на войне. В 11 час. 30 мин., когда была закончена погрузка торпед на палубу «Ириде», и лодка вышла с рейда для пробного погружения, на расстоя-



Итальянская подводная лодка «Ириде»



Пароход «Монте Гаргано», потопленный британскими самолетами в заливе Бомба

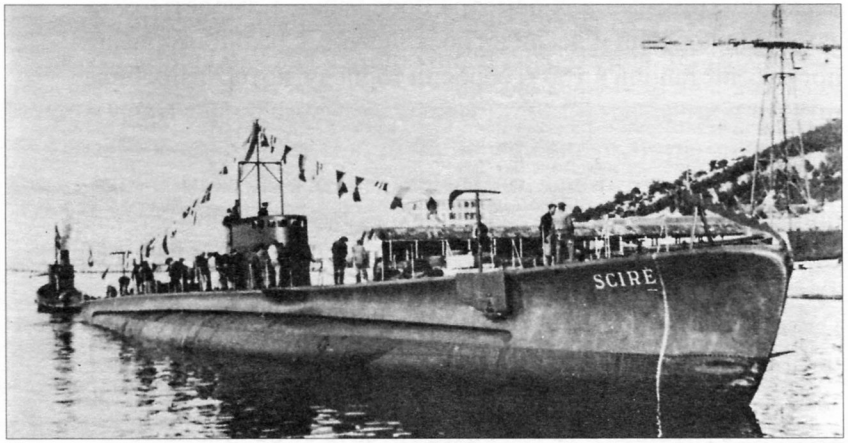
нии 6000 м были замечены 3 английских самолета-торпедоносца, летевшие на высоте 60–70 м.

Это был воздушный патруль с авианосца «Игл», периодически посылаемый для осмотра побережья. Самолеты тоже заметили корабли и легли на боевой курс. Средний торпедоносец с дистанции в 150 м сбросил торпеду, которая пробила правый борт лодки и взорвалась в кают-компании. «Ириде» мгновенно затонула, на поверхности осталось 14 человек из числа тех, кто был на палубе. Направленная в «Калипсо» авиационная торпеда лишь по счастливой случайности не достигла цели — маневрировать в тесной бухте было невозможно. Третий самолет расколол пополам судно снабжения «Монте Гаргано». И все это произошло за несколько секунд! Вместо рейда на Александрию экипажам торпед, которые, по счастью, находились на миноносце, пришлось доставать свою технику с глубины в 15 м и вновь грузить ее на «Калипсо», а затем возвратиться в Серкио. Итак, потерей подводной бах

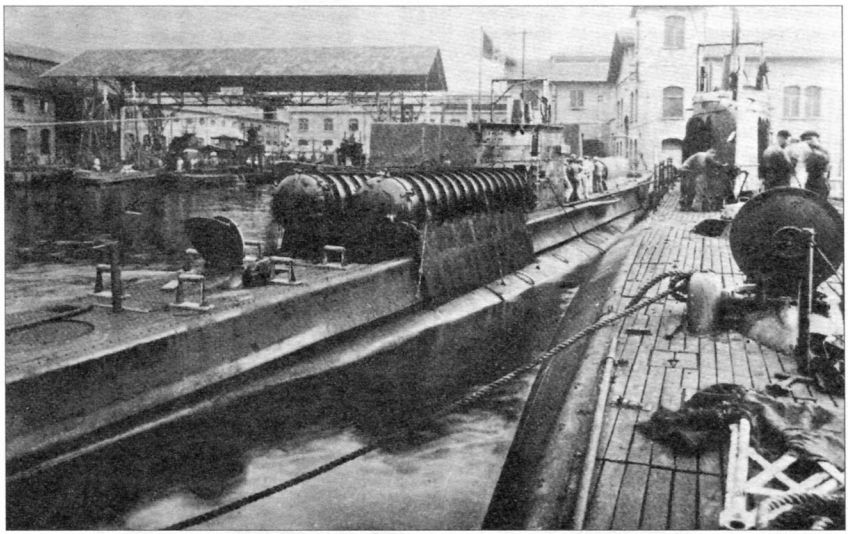
было установлено по три металлических цилиндра (два рядом на корме и один на носу), способных выдержать давление воды на предельных для лодок глубинах и приспособленных для размещения в них торпед. С субмарин сняли орудия и установили систему затопления цилиндров, таким образом лодка получила возможность транспортировать торпеды без существенного ухудшения своих боевых качеств. В сентябре 1940 года намечалось нанести одновременный удар по Александрии и Гибралтару. Одновременность диктовалась желанием использовать элемент внезапности.

Вечером 21 сентября «Гондар» с управляемыми торпедами, укрытыми в цилиндрах, вышла из Специи. Переход до Александрии прошел нормально, но вечером 29 сентября, перед самым выпуском торпед, из Рима пришла телеграмма: «Английский флот в полном составе покинул базу. Возвращайтесь». «Гондар» меняет курс и удаляется от Александрии самым полным надводным ходом.

В 20 час. 30 мин. лодку замечают английские эсминцы дальнего дозора и после 12-часового преследования и бомбе-



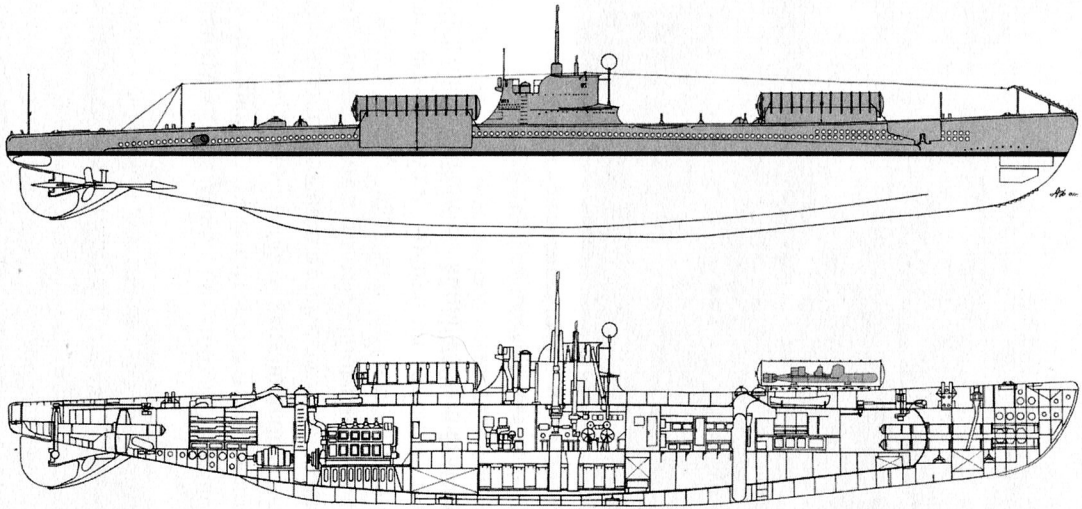
Подводная лодка «Шире» до модернизации



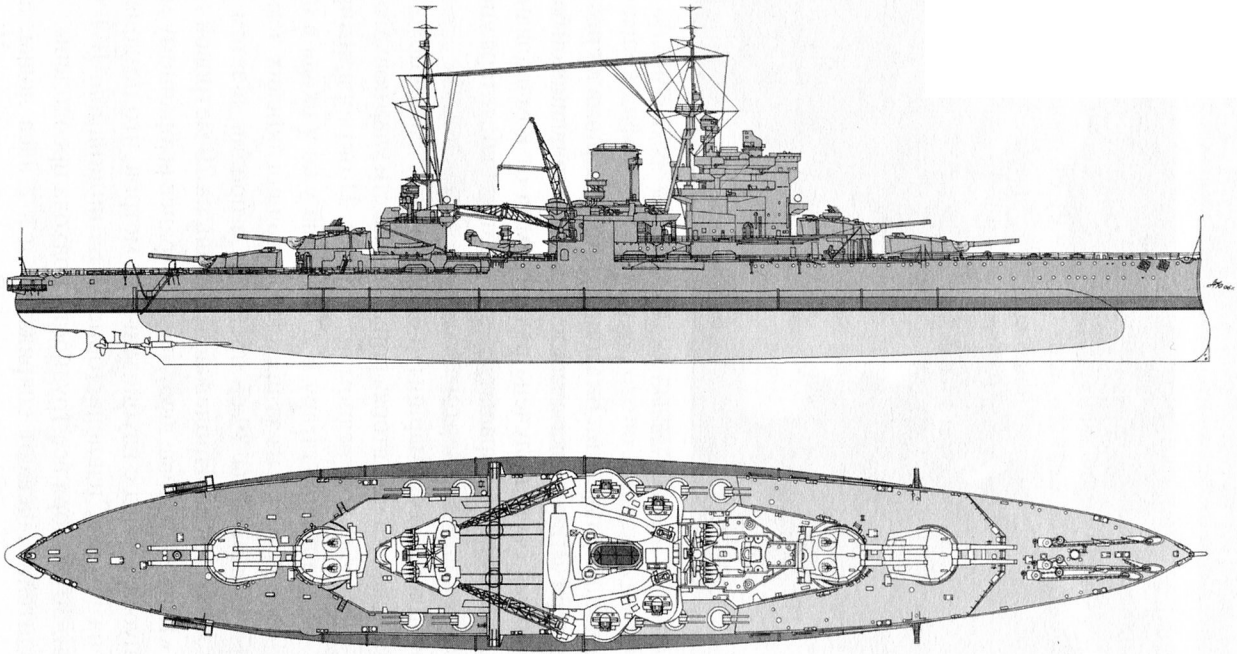
Подводная лодка «Шире», оборудованная цилиндрами для перевозки управляемых торпед

жек наносят ей сильные повреждения. «Гондар» резко всплывает, экипаж пулей вылетает на палубу, а субмарина снова погружается — на этот раз уже навсегда. Английским эсминцам «Стюарт» и «Дайамонд» остается только подобрать из воды итальянских моряков, вместе с ними в плен попадают четыре экипажа управляемых торпед, командир флотилии штурмовых средств (10-я флотилия MAS) капитан второго ранга Джорджини и один из создателей «Майяле» капитан Тоски.

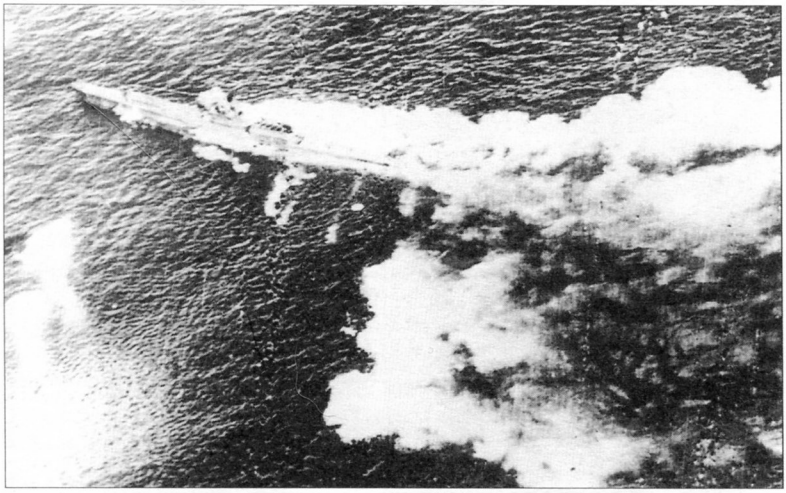
Между тем «Шире» 24 сентября тоже покинула Специю, имея на борту три управляемые торпеды и четыре экипажа. Лодка должна была проникнуть в бухту Альхесирас и выпустить торпеды. Экипажи торпед, прикрепив заряды к корпусам вражеских кораблей, должны были покинуть бухту и добраться до Испании (всего несколько километров от Гибралтара), где их в условленном месте ждали агенты



Внешний вид и продольный разрез подводной лодки «Шире»



Британский линейный корабль «Куин Элизабет» после модернизации 1938 г.



Последние минуты итальянской подводной лодки «Гондар»

итальянской разведки. Благополучно завершив переход, 29 сентября «Шире» оказалась в 50 милях от английской базы. В это время была получена радиограмма от командования, предписывающая возвращаться, т.к. флот из Гибралтара ушел. 3 октября лодка отшвартовалась в Ля Маддалена.

Потоплением субмарины «Гондар» и неудачным походом «Шире» закончилась вторая попытка нанести удар новым оружием. И вот, при очередном новолунии, 21 октября «Шире» снова вышла к Гибралтару и 27-го была уже у входа в пролив. Потеряв сутки из-за преследования английских эсминцев, лодка в ночь на 29-ое проникла в пролив, а затем и в бухту Альхесирас. Пролежав весь день на 70-метровой глубине, «Шире» в 21 час двинулась к заранее выбранному месту выпуска торпед с глубинами в 15 метров, что позволяло, лежа на грунте, извлечь торпеды из цилиндров. В 1 час 30 мин. 30 октября все трудности подхода преодолены.

Водители надевают снаряжение и в 2 часа лодка, подвсплыв, спускает торпеды на воду. Выполнив задачу, «Шире»

самым малым ходом в подводном положении пересекает бухту Альхесирас. В 7 часов, выйдя из нее, лодка при попутном течении взяла курс на Италию. Движение подводным ходом продолжалось до 19 час. 00 мин., почти до полного истощения батарей, после чего лодка всплыла и вечером 3 октября благополучно прибыла в Специю.

Однако события в бухте после ухода «Шире» развивались не так благополучно. Первая торпеда через 20 минут плавания при погружении ныряет на 40 м (вместо 15) и от давления деформируется. Экипаж всплывает, топит кислородные приборы и плывет к берегу, до которого около двух миль; через два часа итальянцы вышли на испанское побережье, сняли комбинезоны и отправились к месту встречи с агентом. В 7 час. 30 мин. встреча состоялась.

Экипаж второй торпеды, не смотря на то, что она имела большой дифферент на корму, около 5 часов сумел достичь входа в гавань, но при попытке поднырнуть под боны обнаружил неисправность кислородных приборов. Поэтому он

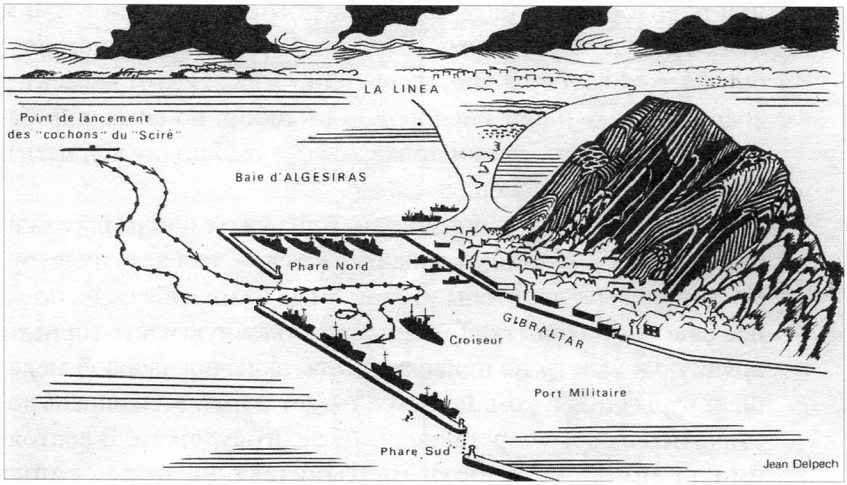
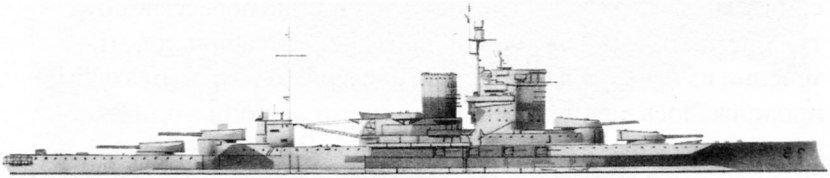


Схема атаки Гибралтара итальянскими управляемыми торпедами

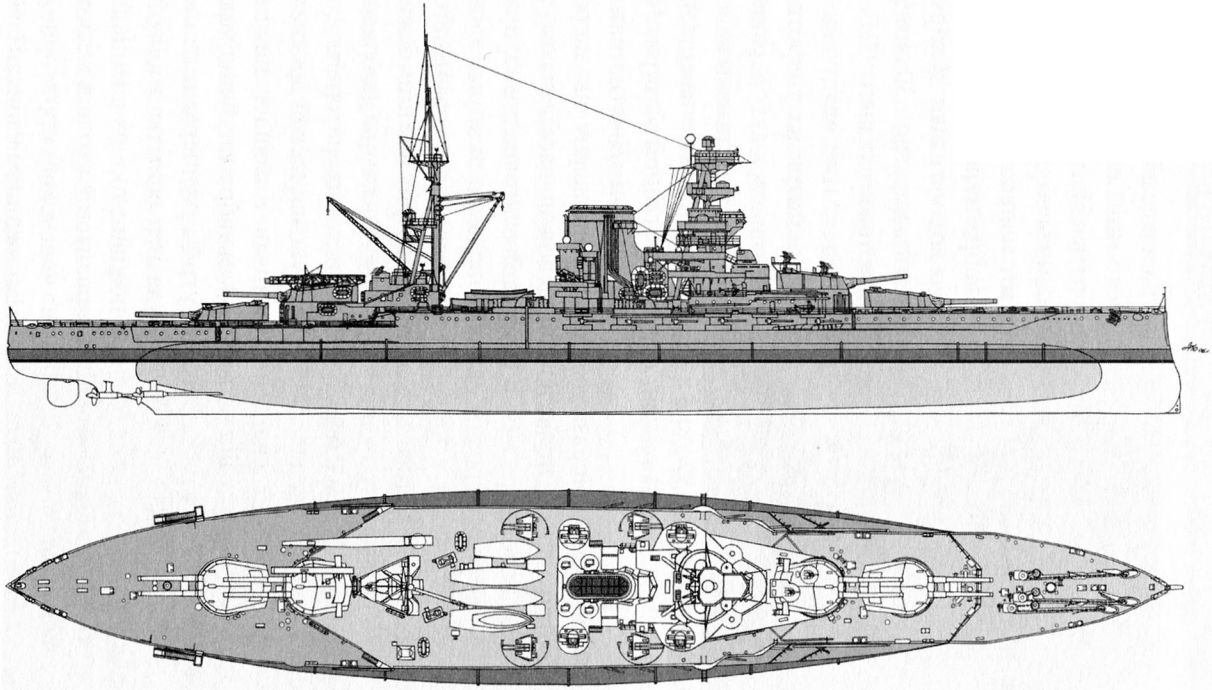


Английский линкор «Бархэм»

принял решение отказаться от выполнения задачи и направился к испанскому берегу, утопив у торпеды головную часть. В 7 час. 10 мин. итальянцы касаются грунта, уничтожают кислородные приборы и, открыв систему затопления торпеды, дают ей ход в южном направлении. Выйдя на берег и сняв комбинезоны, пловцы вышли на дорогу и, обойдя полицейские посты, благополучно прибыли к месту сбора.

Экипажу третьей торпеды и совсем не повезло: вода попала в отсек батарей и скорость хода резко упала. Однако диверсанты решили выполнить задачу любой ценой. Через 3 часа 40 мин. они с трудом добрались до заграждений из больших четырехугольных бонов. Ценой невероятных усилий преодолев два ряда сетей, пловцы обнаружили в 250 м от себя линкор «Бархэм». Заполнив балластную цистерну, они погружаются на дно, на глубину 14 м. В этот момент у водолаза отказывает кислородный прибор, но командир решает действовать один и приказывает помощнику всплыть и оставаться на воде неподвижным.

Торпеда медленно ползет вдоль дна уже с одним пассажиром, но через 10 мин. останавливается — сел аккумулятор. Командир всплыл, чтобы уточнить где находится цель, но до нее еще 70 м. Попытки буксировать головную часть торпеды вручную к успеху не привели, тогда, включив часовой механизм взрывателя, командир всплывает и пытается вплавь достичь испанского берега, но ноги сводит судорога. В состоянии крайней усталости он вылезает на пирс, топит кислородный прибор, комбинезон и двигается по пирсу



Британский линейный корабль «Валиент» по состоянию на начало 1941 г.

Капитан-лейтенант князь В. Боргезе (Valerio Borghese)

в надежде дойти до Северного мола и после отдыха плыть в Испанию. Однако военная полиция задерживает пловца и отправляет в гибралтарскую тюрьму. Его водолаз был обнаружен в море утром 30 октября и тоже схвачен. Набег стоил им трех лет плена.

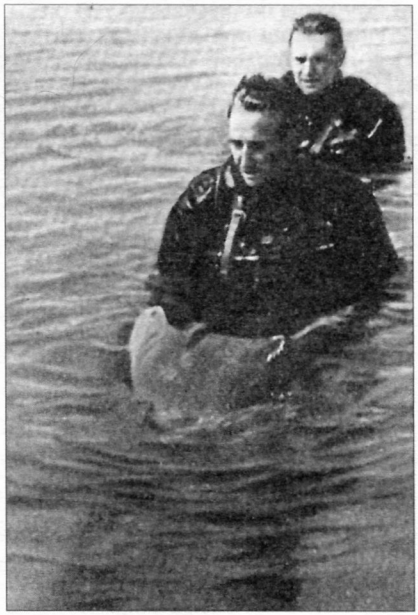
Несмотря на упорство участников, и эта операция не имела успеха из-за явного несовершенства еще не отработанной материальной части. Два экипажа усилиями итальянской разведки немедленно вернулись на родину. Третий экипаж, попав в плен, невольно раскрыл секрет применения нового оружия. В первый момент англичане приняли взрыв заряда торпеды около «Бархэма» за взрыв авиабомбы, но после захвата пловцов у них уже не было сомнений в истинных причинах этого инцидента. В довершение всех бед не сработала система затопления второй торпеды, и она, побродив по бухте, приткнулась к берегу на испанской территории.

Испанцы сразу же ей завладели и увезли в свой арсенал, но этот факт не укрылся от глаз англичан. Командование военно-морской базы в Гибралтаре 31 октября опубликовало следующее сообщение: «Сегодня утром офицерами итальянского флота была проведена неудачная попытка взорвать находящиеся на базе корабли при помощи торпед специального устройства. Одна торпеда взорвалась у входа в гавань, вторая выбросилась на побережье на испанской территории».

В мае 1941 года «Шире» под командованием капитан-лейтенанта князя Валерио Боргезе сделала третью попытку про-

никнуть в Гибралтар. 25 мая, избежав встречи с патрульными эсминцами, лодка в подводном положении тихо проникла в бухту Альхесирас, а на рассвете 26-го приблизилась на 2,5 мили к порту Гибралтар. Но в 23 час. 30 мин. пришло сообщение, что гавань пуста, поэтому экипажам торпед приказали атаковать торговые суда на внешнем рейде. В 23 час. 58 мин. «Шире» всплывает, выпускает торпеды и медленно уходит в подводном положении. 31 мая она уже в Специи.

Первая торпеда была потеряна из-за отказа мотора, от нее отделили головную часть, закрепили на другой торпеде, а неисправный аппарат потопили. Теперь на каждой торпеде по 3 седока. Однако, несмотря на усиление экипажей, обе торпеды тонут, так и не достигнув цели, хотя один экипаж уже начал крепить заряд к винтам крупного теплохода. Пловцы благополучно добрались до берега, были встречены агентами итальянской разведки, немедленно отправлены на машине в Севилью и к вечеру отбыли на самолете компании «ЛАТИ» в Италию. Так закончилась вся операция: одна торпеда была повреждена в момент спуска на воду, две другие — потеряны в связи с тем, что пришлось действовать не в гавани, а на рейде с большими глубинами, из-за чего возникли непредвиденные трудности при установке зарядов.



Управляемая торпеда идет на цель

В качестве цели для следующей атаки была

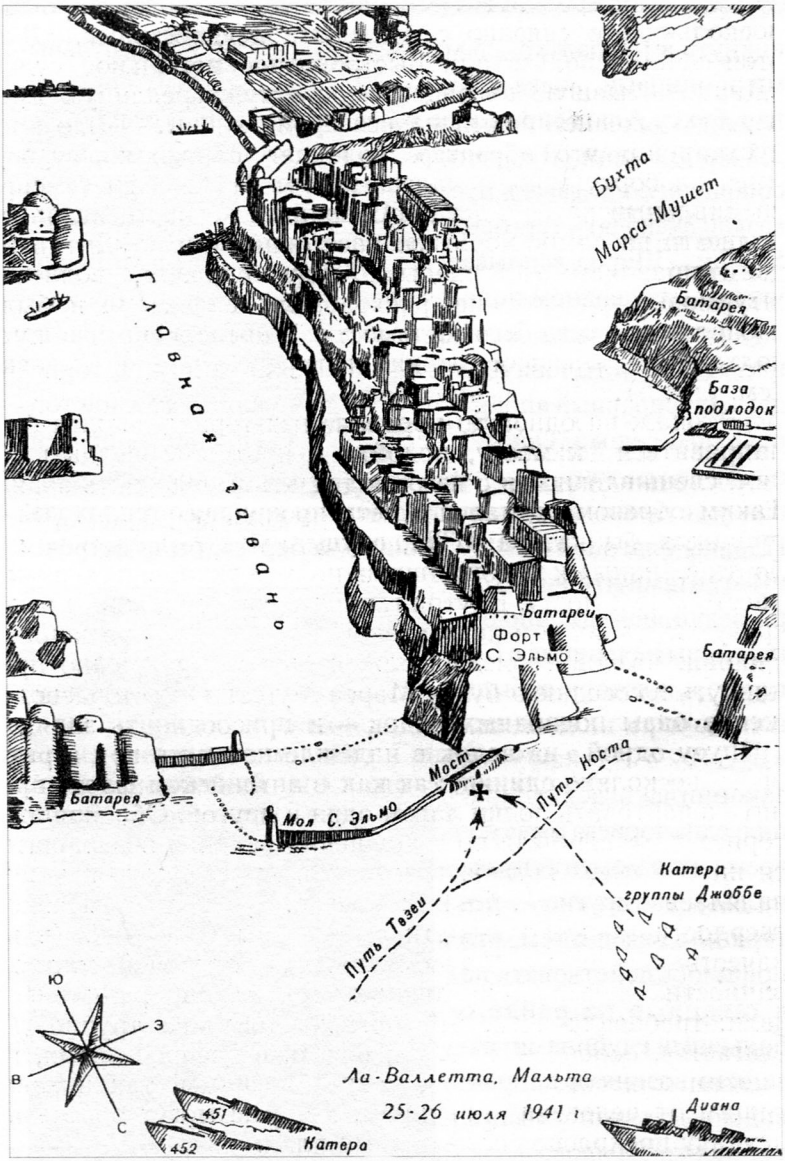
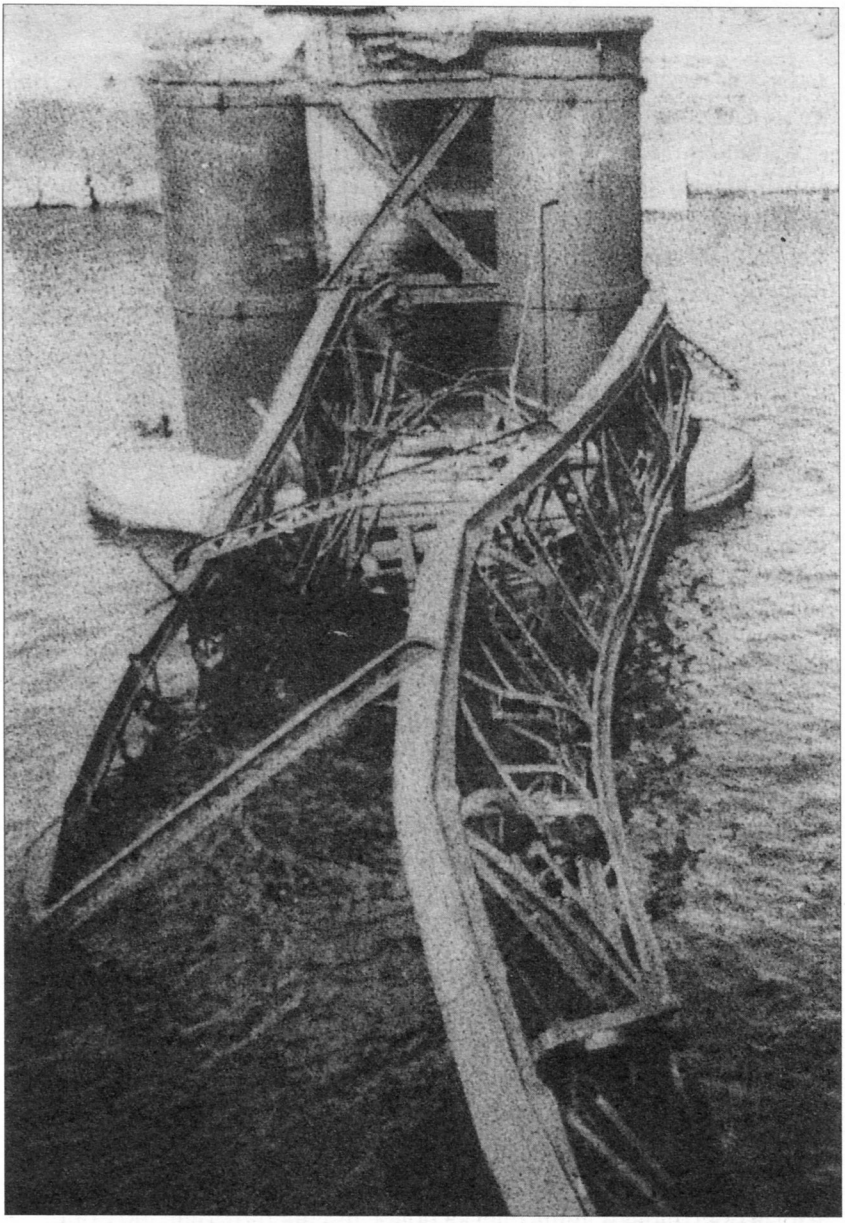


Схема атаки бухты Ла Валетта

выбрана гавань Ла Валетты, несмотря на мощные оборонительные сооружения этого Средиземноморского бастиона союзников. Первоначально набег планировали провести одними «взрывающимися катерами», но по настоянию майора Тезеи (одного из создателей «Майяле») к операции были подключены 2 торпеды. Эти торпеды должны были возглавить атакующие силы. Одна, ведомая самим Тезеи, взрывала мощное сетевое заграждение гавани, а другая (командир лейтенант Коста) выполняла отвлекающую атаку на базу подводных лодок, западнее бухты Ла Валетты.

Вместо буксировки в район операции все катера и торпеды были подняты на борт быстроходного шлюпа «Диана» (бывшая яхта Муссолини). Возглавил набег командир флотилии MAS, капитан второго ранга Маккагатт. Команда Маккагатта покинула бухту Аугусту 25 июля 1941 года. На борту «Дианы» находилось 9 боевых катеров и маленький катер с электрическим двигателем (а потому совершенно бесшумный) для буксировки «Майяле» к точке запуска. Именно в этот момент Ла Валетта была битком набита кораблями. 24 июля в гавань вошел конвой, с боем прорвавшийся на Мальту. Около полуночи 25 июля катера были спущены на воду в 20 милях от острова и в сопровождении двух торпедных катеров двинулись к цели. Через три часа электрический катер, буксировавший «Майяле», находился в 1000 ярдах от входа в гавань. Отказ мотора на одной из торпед задержал начало операции еще на час.

По пути к базе английских подлодок мотор отказал снова, экипаж не смог выполнить свою задачу и попал в плен. Однако вторая торпеда до цели добралась, а именно она должна была выполнить самое главное — взорвать массивную стальную сеть, спускавшуюся с моста Сан-Эльмо. Эта сеть преграждала узкий вход в гавань. Итальянцам не повезло — взрыв боеголовки лишь слегка повредил препятствие, но стал сигналом к началу общей атаки. Катера бросились на еще



Мост Сан-Эльмо, взорванный итальянскими диверсантами

целый барьер. Согласно плана, если сеть окажется невредимой, головной катер должен был пожертвовать собой, чтобы открыть проход. Лейтенант А. Карабелли задание выполнил: страшный взрыв уничтожил сеть вместе с водителем. Однако этот же взрыв обрушил пролет моста, сделав прорыв в гавань в принципе невозможным. Катера, попавшие под перекрестный огонь на блокированном фарватере, были мгновенно уничтожены. Еще один водитель погиб, остальные получили ранения и попали в плен.

Когда окончательно рассвело, в бой вступили 30 английских истребителей «Харрикейн», которые атаковали торпедные катера, оставшиеся недалеко от гавани, чтобы подобрать уцелевших водителей и пловцов с торпед. Самолетами были потоплены электрический и один торпедный катера. В ходе этой отважной, но безрезультатной операции были убиты 15 человек, а 18 захвачены в плен. Погибло практически все командование флотилии MAS и конструктор «Майяле», майор Тезеи.

После гибели при налете на Мальту командира штурмовых средств (10-я флотилия MAS), временным командиром пловцов стал князь Боргезе, только что произведенный в капитаны третьего ранга, но «Шире» тоже осталась под его командованием. В сентябре 1941 г. честолюбивый аристократ подготовил новую операцию в Гибралтаре.

Утром 10 числа лодка вышла из Специи, а 16-го вошла без происшествий в Гибралтарский пролив. Вечером 19-го уже по знакомому маршруту «Шире» вошла в бухту Альхесирас. В час ночи 20 сентября, когда торпеды покинули лодку, она легла на обратный курс и 25-го вечером отшвартовалась в Специи, опоздав на сутки из-за большой волны. Главной целью диверсии были линкор «Нельсон» и авианосец «Игл», но в случае, если их атака невозможна, разрешалось напасть на любое другое судно. Присутствие сторожевого корабля у входа в гавань, который периодически сбрасывал глубинные бомбы (последствие предыдущего

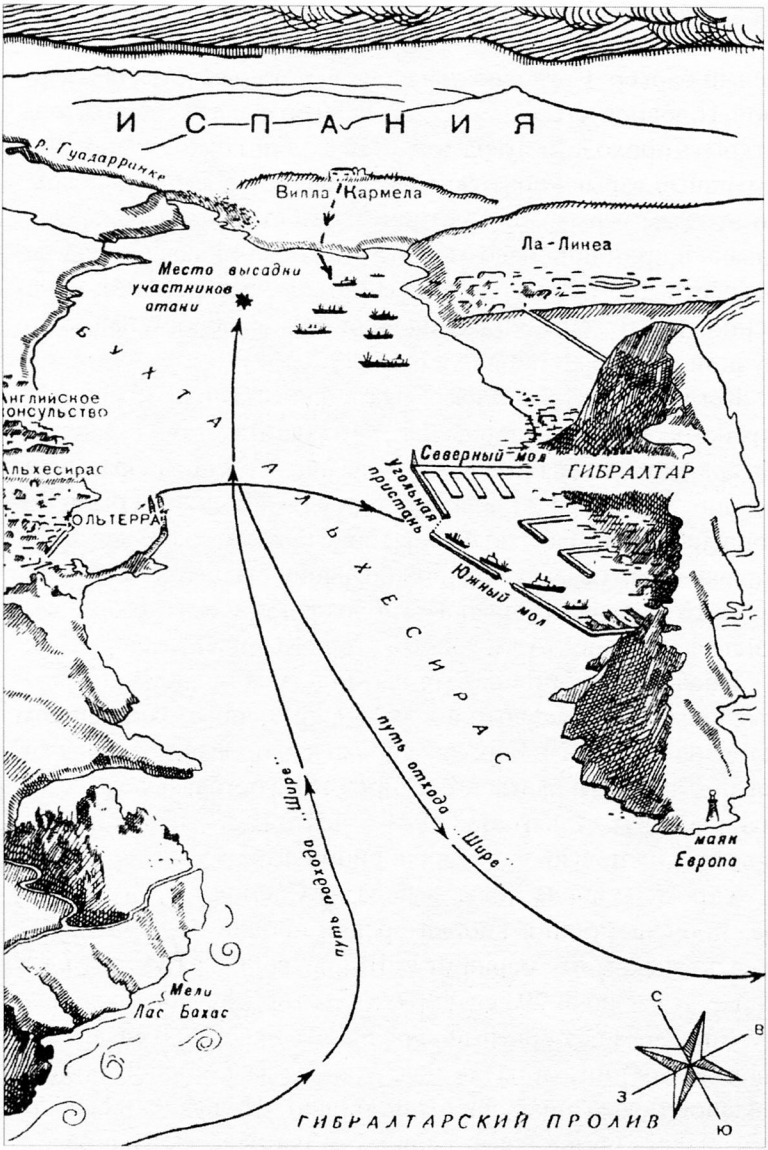


Схема атаки внешнего рейда Гибралтара итальянскими управляемыми торпедами

налета), не позволило всем трем экипажам проникнуть в порт. Пришлось выбирать жертвы на рейде. Один экипаж заминировал судно в 2000–3000 т, другой — вооруженный теплоход, а третий — крупный танкер. Все пловцы благополучно достигли испанского берега и встретились с агентами итальянской разведки.

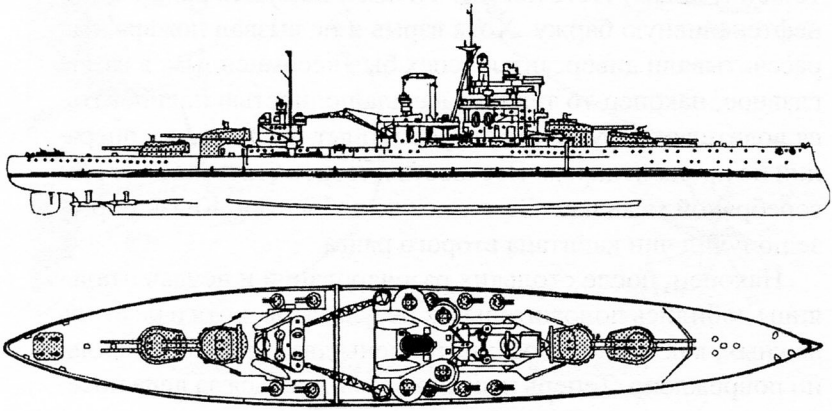
Правда, двое были схвачены испанскими часовыми прямо на берегу моря и доставлены в караульное помещение. Однако их быстро отыскал агент и с помощью толстой пачки купюр легко убедил начальника караула, что тот имеет дело с потерпевшими кораблекрушение мирными итальянцами. Пока шел торг, пловцы из окна караулки наблюдали, как переломилось пополам и мгновенно затонуло заминированное ими судно. Это был небольшой танкер «Феола Шелл» водоизмещением 2444 т.

Два других заряда тоже сработали четко. В 8 час. 15 мин. сильный взрыв подбросил корму теплохода «Дюрхэм» водоизмещением в 10 000 т. Он стал быстро тонуть, задирая нос, но четыре мощных спасательных буксира с большим трудом оттащили его на мелкое место. В 8 час. 43 мин. от третьего взрыва затонул танкер «Денби Дейл» грузоподъемностью 15 850 т, та же участь постигла и находившуюся рядом с ним нефтеналивную баржу. Хотя взрыв и не вызвал пожара, как рассчитывали диверсанты, успех был несомненным, а самое главное, наконец-то техника начала полностью повиноваться водителям. Труды инженеров и опыт предыдущих операций не пропали даром. Все шесть пловцов были награждены серебряной медалью «За воинскую доблесть». Князь Боргезе получил чин капитана второго ранга.

Наконец, после стольких разочарований и неудач итальянцы добились положительных результатов, хотя и не столь важных, как им хотелось: потоплены два судна, одно сильно повреждено. Теперь настало время браться за дела посерьезнее.

АЛЕКСАНДРИЙСКИЙ ТРИУМФ

С самого начала войны Англия вынуждена была разделить свой могучий флот по многим театрам военных действий. На долю Средиземного моря из тяжелых кораблей пришлось три линкора и авианосец. Авианосец достался самый современный — «Арк Ройял» (1938 г.), водоизмещением в 22 000 т, со скоростью 31 узел и вооружением в 78 самолетов. А вот линкоры постройки Первой мировой войны — еще участники Ютландского боя 1916 года. В свое время эти сверхдредноуты типа «Куин Элизабет» совершенно заслуженно считались самыми мощными в мире. Прекрасно вооруженные 15-дюймовыми (381-мм) пушками, покрытые толстенной броней (330 мм) и не имеющие себе равных по скорости хода (25 узлов), они были гордостью британского флота. В 30-е годы линкоры прошли модернизацию: исчезла вторая труба, изменились очертания надстроек, противоминная и зенитная артиллерия, и, не претендуя уже на первенство, ветераны все еще составляли грозную силу. В первом же бою «Вэлиент» «угостил» 15-дюймовым



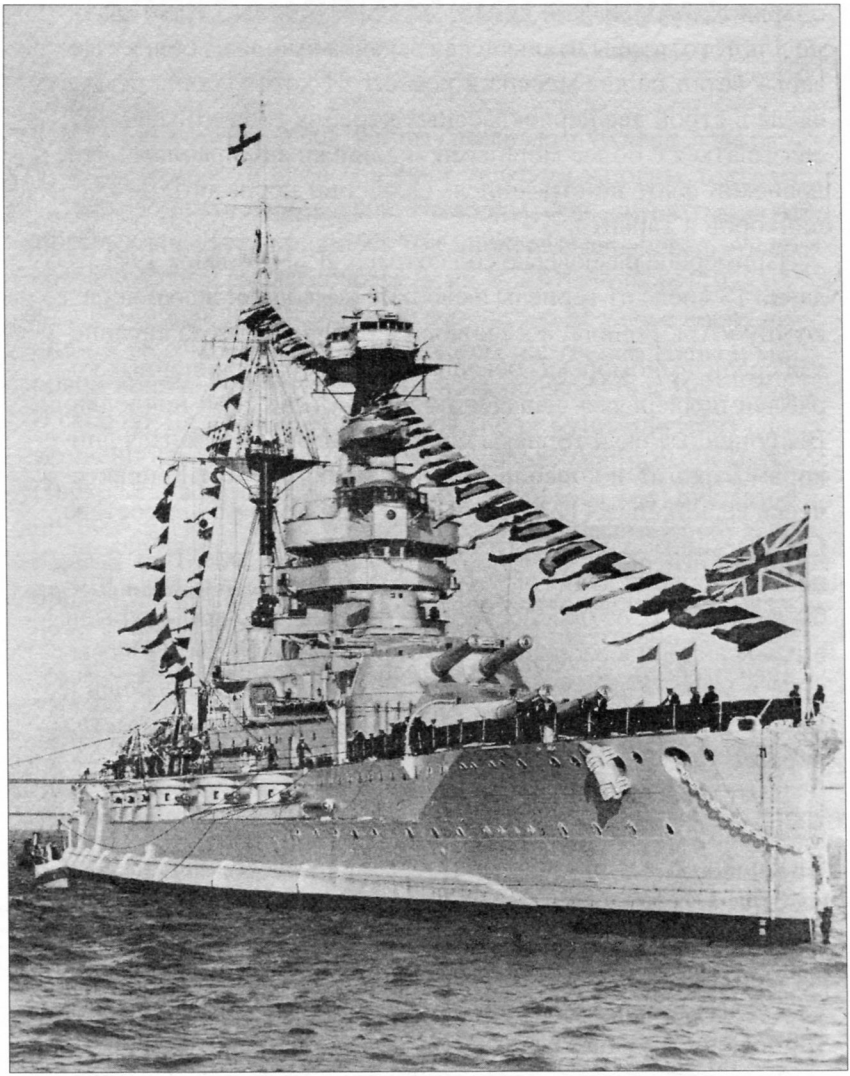
Английский линкор «Куин Элизабет»

снарядом итальянский линкор «Юлий Цезарь». Этого хватило для того, чтобы итальянская эскадра вышла из боя, а «Цезарь» встал на два месяца в ремонт. И хотя Италия вскоре ввела в строй два первоклассных корабля типа «Литторио», связываться с более мощными английскими кораблями итальянский флот не стремился. Особенно после потери трех линкоров в Таранто.

Примерное равновесие сил сохранялось до ноября 1941 года, но 13 числа от торпеды немецкой подводной лодки пошел ко дну «Арк Ройял», а 25 ноября в районе Торбука английская средиземноморская эскадра в составе трех линейных кораблей подверглась нападению другой немецкой подлодки. Выпущенные ею 4 торпеды попали в погреба боезапаса линкора «Бархэм» и корабль взлетел на воздух. Погиб практически весь экипаж (1234 человека). Таким образом, в составе Средиземноморского флота Англии осталось только два линейных корабля. В связи с этим были приняты все меры, чтобы избавить их от опасности уничтожения. Линкоры укрыли в Александрии в ожидании благоприятного момента для выхода в море. Учитывая предыдущие действия итальянцев в Гибралтаре, на базе применили самые современные средства охраны.

Этот момент и был выбран для нанесения удара итальянскими штурмовыми средствами. Александрийская операция тщательно готовилась: велась постоянная воздушная разведка, отлаживалась материальная часть, шли интенсивные тренировки экипажей. Для участия в деле отобрали 6 человек. Командиром группы назначили старшего лейтенанта Де ла Пенне, уже участвовавшего в двух рейдах на Гибралтар. Носителем торпед опять пришлось быть «Шире».

Третьего декабря подводная лодка покинула Специю. Когда она вышла из порта, к ней под покровом темноты подошла баржа. Она доставила 3 торпеды и необходимое снаряжение — так началась третья попытка атаковать



Линкор «Куин Элизабет» на рейде Александрии

Александрию. 9 декабря «Шире» подошла к острову Лерос и вошла в бухту Порто Лаго. Шесть техников, прибывших самолетом из Италии, приступили к окончательной отладке торпед. 12 декабря, также самолетом, прибыли водители. Выйдя 14 декабря из бухты, лодка направилась к Александрии.

В приказе на операцию предусматривалось, что, оставив лодку, торпеды, управляемые водителями, приближаются к порту, преодолевают заграждения и направляются к указанным им целям. Прикрепив заряды к подводным частям кораблей, экипажи следуют в зоны гавани, где предположительно слабая охрана, выбираются на берег и уходят за пределы порта. Подводная лодка «Дзяффино» в течение 2 суток после операции должна находиться в десяти милях от устья Нила в районе городка Розетта и ускользнувшие от охраны пловцы смогут до нее добраться, воспользовавшись какой-нибудь лодкой, добытой на берегу. Возглавил экспедицию лично князь Боргезе.

Плавание от Лероса прошло нормально. Днем «Шире» шла под водой, а ночью в надводном положении, чтобы зарядить аккумуляторы и освежить воздух. 18 декабря, двигаясь на глубине 60 метров, лодка достигла точки в 1,3 мили от маяка на западном молу порта Александрия. Все было готово, и как только спустилась темнота, Боргезе приказал всплыть до позиционного положения. Затем открыли рубочный люк — погода идеальная: ночь темная, море спокойное, небо чистое.

Первым из лодки вышел резервный экипаж. Ему поручено открыть крышки цилиндров-хранилищ торпед, чтобы водители не тратили силы. Один за другим командиры торпед де ла Пенне, Марчелья и Мартеллотти со своими помощниками в черных непромокаемых комбинезонах с надетыми кислородными приборами сели на свои торпеды и исчезли в ночи. Лодка снова легла на дно, затем, скользя у самого

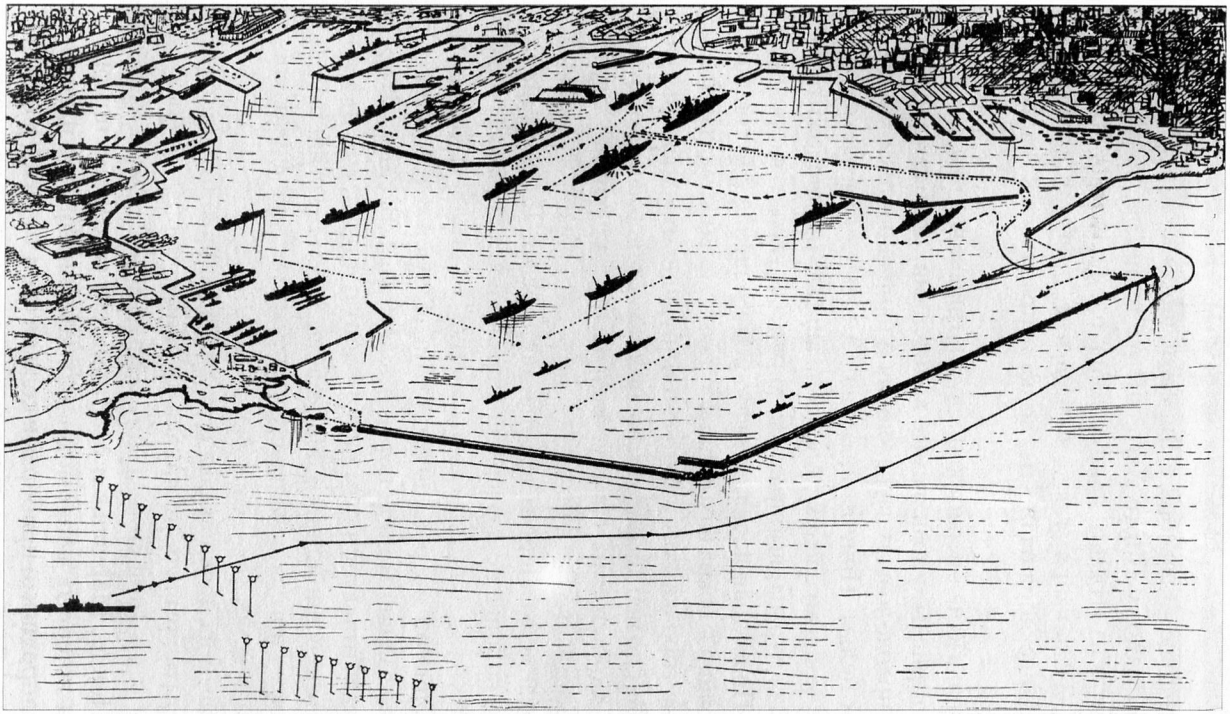


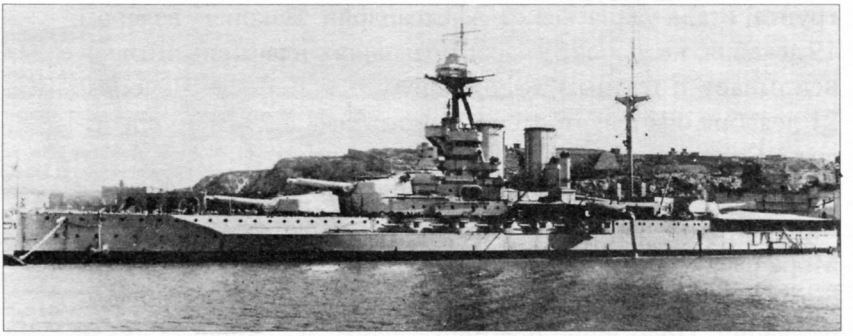
Схема атаки Александрии

грунта, стала удаляться от Александрии. Наконец, вечером 19 декабря, т.е. после 39 часов подводного плавания, «Шире» всплывает и полным ходом следует к Леросу. Вечером 21 декабря она швартуется в Порто Лаго, а 29-го — приходит в Специю.

Но вернемся в Александрию. Все три экипажа покинули лодку и отправились по указанному маршруту (см. рис.). Море было спокойно, огоньки в порту позволяли легко ориентироваться и уверенно вести торпеды к первой линии заграждений. Поднырнув под боны, экипажи двинулись вдоль мола, по которому беззаботно расхаживали люди. Неспешное движение в холодной воде пробудило аппетит и экипажи, достав коробки с едой, позавтракали. Наконец и вторая линия заграждений достигнута, но тут итальянцев ждал сюрприз — вместо обычных бонов стояли двойные металлические сети с довольно мелкими ячейками. Концы сетей исчезали на огромной глубине, явно недоступной для торпед. Резать? Но вдоль сетей курсирует бесшумный катер, периодически сбрасывая глубинные бомбы.

Все шесть голов, едва выступавших из воды, напряженно всматривались в ночь в надежде найти хоть какой-нибудь проход. И вдруг (опять это военное вдруг) из темноты появились три английских миноносца; зажглись огни и проход в заграждении открылся. Не теряя ни минуты, все три торпеды вместе с кораблями проникли в порт. Правда, в спешке они потеряли друг друга, но зато теперь недалеко до объектов атаки, которые распределили так: Де ла Пенне — линкор «Велиэнт», Марчелье — его систершип «Куин Элизабет», Мартеллотти должен отыскать авианосец. Если авианосца не окажется, то атаковать груженый танкер, разбросав вокруг него зажигательные бомбы.

Первый экипаж сразу заметил темную громаду «Велиэнта» на знакомом по фотоснимкам месте. Легко перебравшись через провисшую между двумя сблизившимися



Линкор «Велиэнт»

поплавками противоторпедную сеть, пловцы в 2 часа 19 минут коснулись борта линкора. При попытке подвести торпеду под киль она затонула, а у водолаза отказал кислородный прибор. Де ла Пенне нырнул за торпедой и быстро нашел ее на глубине 17 метров, но мотор вышел из строя. Пришлось командиру 40 минут тащить мину волоком к середине корпуса корабля. Поскольку киль линкора почти касался илистого грунта, подвешивать заряд не потребовалось. Установив взрыватель на 6 часов утра, пловец всплыл на поверхность в состоянии крайнего изнеможения. Утопив кислородный прибор, Де ла Пенне вплавь стал медленно удаляться от корабля, но усталость притупила бдительность: его заметили с борта, окликнули и осветили прожектором, а затем и пулеметная очередь вспорола воду у самой головы. Де ла Пенне возвращается к «Велиэнт» и вылезает на его швартовочную бочку, где обнаруживает своего помощника, который из-за неисправного прибора всплыл на поверхность и спрятался на бочке, чтобы не выдать своего водителя. Вскоре подошел катер, пересадил к себе обоих пловцов и доставил их на борт линейного корабля. Итальянцы предъявили свои удостоверения личности, а на вопросы отвечать отказались. Испробовав все способы психологического воздействия — от уговоров до угрозы расстрела

на месте — англичане отправили «потерпевших кораблекрушение» в корабельный карцер.

Когда до взрыва осталось 10 минут, Де ла Пенне попросил встречи с командиром корабля и, сказав ему о мине, предложил позаботиться о спасении людей. Экипаж, одев спасательные жилеты, собрался на корме, и вот взрыв; весь корабль вздрагивает, гаснет свет, начинается крен на левую сторону. Накренившись на 5 градусов корабль осел и стал неподвижен. В 6 час. 15 мин. под стоящим в 500 метрах «Куин Элизабет» тоже раздался мощный взрыв, подбросивший линкор из воды на несколько сантиметров. Взметнулся столб дыма, разлетелись обломки, брызги нефти долетели до «Велиэнт», пачкая одежду. В это время командующий Средиземноморским флотом адмирал Э. Каннингхэм стоял на корме линкора и был, по его словам, тоже подброшен в воздух футов на пять. Ближе к вечеру обоих пленных отправили в лагерь под Каир.

Виновник этого взрыва, второй экипаж во главе с Марчелья, без приключений добрался до своей цели. Легко перебравшись через противоторпедную сеть, пловцы беспрепятственно погрузились у самого корпуса корабля на уровне дымовой трубы. По всем правилам с помощью троса и зажимов закрепив заряд и заведя часовой механизм на 6 час. 15 мин., пловцы всплывают и на торпеде пускаются в обратный путь. Прибыв к месту, которое считалось наименее охраняемым, они затопили торпеду и сняли кислородные приборы. Их, вместе с изрезанными на куски комбинезонами, спрятали в камнях.

Время половина пятого, итальянцы выбрались из порта и, выдавая себя за французов, проникли в Александрию. Не без приключений они добрались до железнодорожного вокзала, чтобы сесть на поезд, идущий до Розетты, а затем попытаться попасть на подводную лодку. Операция шла как пописанному, но тут совершила «прокол» итальянская разведка — английские фунты стерлингов, которыми снабдили

пловцов, не имели хождения в Египте. Потеряв день на обмен денег, они смогли выехать в Розетту только вечерним поездом и провели ночь в гостинице. Весь следующий день они ускользали от полицейского контроля, а к вечеру незаметно пробрались на побережье. До лодки оставалось только 10 миль, но на берегу их задержала египетская полиция. Пловцов опознали и передали англичанам.

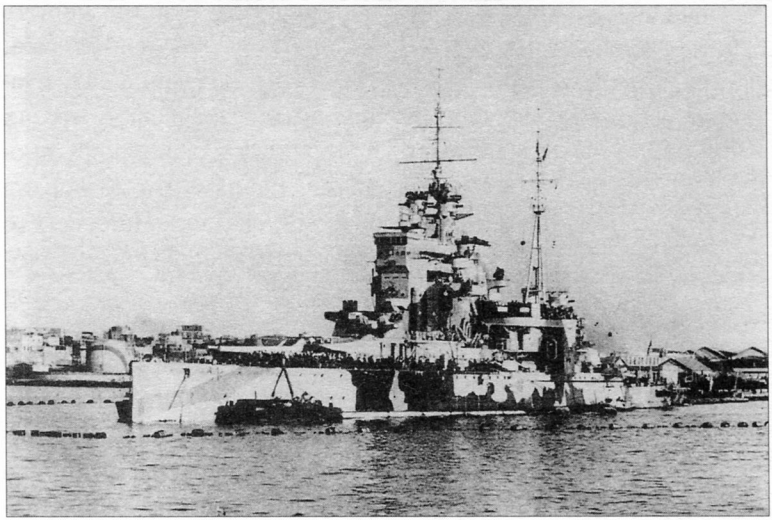
Третий экипаж, после безрезультатного поиска авианосца на местах его обычной якорной стоянки, решил переключиться на запасную цель — танкер. Выбрав самый большой, пловцы начинают сближение с жертвой, но у командира отказывает кислородный прибор, поэтому заряд под судно устанавливает один помощник. В 3 часа 55 минут часовой механизм взрывателя заведен, а в 100 метрах от танкера разбросаны зажигательные бомбы. Затем, придя на торпеде к месту выхода на берег, пловцы уничтожают свою аппаратуру и благополучно выбираются на сушу. При попытке выйти из порта, они были задержаны египетскими таможенными чиновниками, которые позвали английского лейтенанта с шестью морскими пехотинцами. После короткого допроса итальянцев отправили в каирский лагерь военнопленных. Когда их сажали в машину, послышались один за другим три мощных взрыва. Третья мина уничтожила танкер «Сагона» (7554 т) и тяжело повредила стоящий у его борта эсминец «Джервис».

Это была действительно победа, которую по своим стратегическим результатам нельзя сравнить ни с какой другой победой итальянского флота за всю его историю. Ценой шести пленных был потоплен крупный танкер, а, самое главное, выведены из строя два линкора, последние из тех, которыми располагали англичане в Средиземном море. Корабли были впоследствии кое-как залатаны и отправлены на тыловые верфи для окончательного ремонта. Однако они уже так и не вступили в строй до самого конца войны. Стратегиче-

ское положение на средиземноморском театре изменилось коренным образом в пользу держав Оси. Все шестеро водителей торпед, по возвращении из плена, были награждены золотой медалью «За храбрость» (высшая воинская награда Италии), а князю Боргезе лично король пожаловал военный орден «Савойский крест».

Впрочем, это была последняя успешная операция итальянских штурмовых средств с этой подводной лодки. В августе 1942 года «Шире» была потоплена со всем экипажем британским траулером «Айслей», когда пыталась доставить боевых пловцов группы «Гамма» к порту Хайфа в Палестине. Правда, командовал ею уже другой офицер. Вместе с экипажем подводной лодки (50 человек) погибли 10 боевых пловцов.

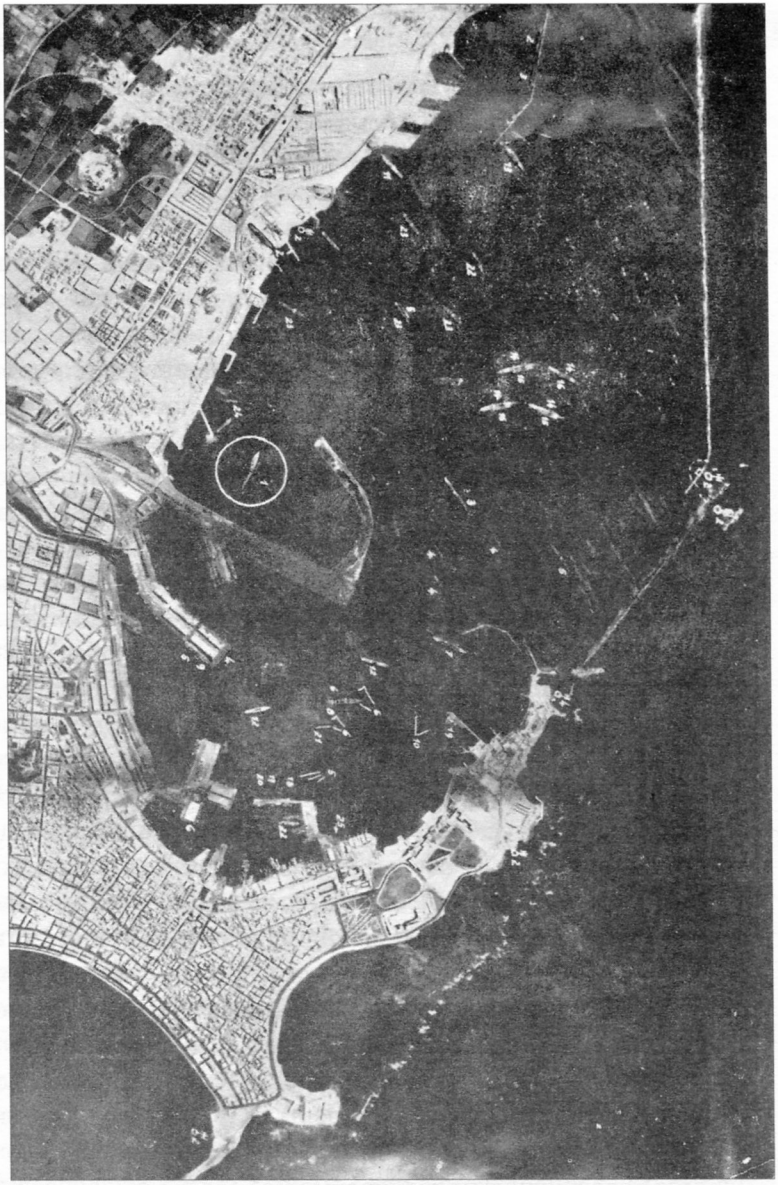
Отдельно стоит вопрос, — а как итальянцы использовали этот, не побоимся такого слова, стратегический успех? Прямо надо сказать, что использовали они его исключительно бездарно. Потеря «Куин Элизабет» и «Вэлиент» вслед за



Линкор «Куин Элизабет» после подрыва остался на ровном киле

гибелью «Арк Ройал» и «Бархэм» в Средиземном море почти одновременно с уничтожением «Рипалс» и новейшего «Принц Уэльский» в Индокитае в результате налета японской авиации поставила английский ВМФ в очень тяжелое положение. Ситуация на Средиземном море изменилась коренным образом: в первый раз в ходе войны флот Италии имел решительное превосходство в силах. Он смог возобновить снабжение экспедиционных войск и наладить переброску в Ливию немецкого Африканского корпуса. Открылись широкие возможности для удара по Мальте с целью ее захвата. Принимая во внимание соотношение военно-морских сил, эта операция была бы, без сомнений удачной, хотя, наверное, сопровождалась бы значительными потерями. Но итальянские линкоры остались в базах.

Английские историки в один голос утверждают, что главной причиной такой пассивности противника было то, что его удалось обмануть. Оба пострадавших корабля находились «на ровном киле», а итальянские пловцы были взять в плен и надежно изолированы, поэтому англичане решили скрыть факт повреждения кораблей. На них шла обычная служба, поднимался флаг, проходили занятия и т.д. Пассивность итальянцев полностью уверила английскую разведку, что их хитрость удалась. Например, У. Черчилль в своей речи, произнесенной на секретном заседании парламента 23 апреля 1942 года, объявив о потере кораблей, сказал: «На рассвете 18 декабря шестеро итальянцев, одетые в необычные водолазные костюмы, были задержаны в порту Александрия. Под килями линкоров «Вэлиент» и «Куин Элизабет» произошли взрывы, вызванные зарядами, прикрепленными с необычной храбростью и умением. Таким образом, на Средиземном море у нас нет ни одного линейного корабля: «Бархэм» — потоплен, а «Велиэнт» и «Куин Элизабет» приведены в полную негодность. Оба эти корабля, находясь на ровном киле, кажутся с воздуха исправными. Противник в течение долгого



Снимок, сделанный итальянским самолетом-разведчиком гавани Александрии после проведения диверсии

времени не был твердо уверен в успешных результатах нападения. Только теперь я нахожу уместным сообщить об этом палате общин на секретном заседании...».

Вместе с тем, сэр Уинстон выдавал желаемое за действительное. Вот что написано в сводке военных действий итальянского генштаба №585 от 8 января 1942 года: «Ночью 18 декабря штурмовые средства Королевского военно-морского флота, проникнув в порт Александрия, атаковали два английских линейных корабля. Имеющиеся сведения подтверждают, что линкор «Вэлиент» сильно поврежден и поставлен в док на ремонт, где и находится в настоящее время».

Следующая сводка №586 так дополнила это сообщение: «Согласно уточненным данным, в ходе операции, проведенной штурмовыми средствами, о чем указывалось во вчерашней сводке, кроме линкора «Вэлиент», поврежден также линкор типа «Бархэм». Так весьма скромно сообщалось о морской победе, которую нельзя сравнить ни с какой другой, достигнутой итальянцами в ходе войны.

А вот как командование флота мотивировало ходатайство о награждении орденом князя Боргезе: «Командир подводной лодки, приданной 10-й флотилии MAS для действий со специальными штурмовыми средствами, успешно проведя три трудные и смелые операции, умело и тщательно подготовил четвертую, направленную против одной из баз противника. Мужественно и хладнокровно преодолев все препятствия, он подошел на подводной лодке к сильно охраняемому порту и, обманув бдительность противника, сумел обеспечить штурмовым средствам наиболее благоприятные условия для атаки базы. В результате атаки, увенчавшейся блестящим успехом, сильно повреждены два линейных корабля противника».

Еще более конкретную информацию содержит донесение командования ВВС: «Состояние двух линкоров, подорванных в Александрии, внимательно изучалось по данным авиараз-

ведки. Фотоснимок, сделанный несколько часов спустя после взрыва, дал ясное представление о достигнутых результатах: один из кораблей, накренившись, лежал на грунте, его корма находилась на уровне воды. Другой, тоже выглядевший лежащим на грунте, был со всех сторон окружен паромами, баржами, наливными судами. По всей вероятности, его разгружали, чтобы уменьшить вес. Последующие аэрофотоснимки показали «Куин Элизабет» во время подъема, а затем во время постановки корабля в большой плавучий док».

Таким образом, обмануть итальянское командование не удалось. Однако, действительно, никаких активных действий им предпринято не было. Вот как объясняет этот «прокол» князь Боргезе: «Ответственность за то, что эта возможность так и осталась неиспользованной падает, по моему мнению, на итальянский Генеральный штаб, а еще в большей степени на немецкое верховное командование, которое, отказав нам в нефти и самолетах, еще раз продемонстрировало свою недооценку роли военно-морского флота в ведении военных действий. Большая победа в Александрии была, таким образом, использована только частично: враг получил передышку, чтобы подбросить подкрепления, и через некоторое время положение изменилось уже не в нашу пользу».

Впрочем, нельзя сказать, что итальянское командование «почивало на лаврах». В апреле 1942 года стало известно, что «Куин Элизабет» скоро выйдет из дока и будет отправлен для капитального ремонта на тыловые верфи, а его место займет «Вэлиент». Итальянцы решили, что настало время действовать, чтобы помешать этому. Подводная лодка «Амбра», следуя по маршруту «Шире», должна была доставить три управляемые торпеды к Александрии. Проникнув в порт, экипажи должны были атаковать большой плавучий док грузоподъемностью 40 000 т, в котором находился «Куин Элизабет». В восточной части Средиземного моря англичане располагали только одним доком, способным вместить линкор.

Командир подводной лодки «Амбра» М. Арилло

Ближайшее сооружение такого класса было только в Дурбане, в Южной Африке.

Операцию решено было провести в одну из безлунных майских ночей. Порядок проведения набега даже в отдельных деталях соответствовал предшествующему. 12 мая «Амбра», под командованием капитана третьего ранга Марио Арилло, покинула Лерос и взяла курс на Александрию. Вечером 14 мая она подошла к порту. Однако течением ее немного снесло от того места, где выпускала торпеды «Шире». В 20 час. 37 мин. торпеды вынуты из цилиндров и все приготовления закончены. В 20 час. 55 мин. все три торпеды отошли от лодки. В 21 час. 05 мин. «Амбра» ложится на обратный курс и через пять дней благополучно прибывает на базу.

Все три экипажа начали движение по заданному маршруту, но очень скоро они потеряли ориентировку. Ошибка командира «Амбры» в определении места высадки на 800 м оказалась поистине роковой. Пловцам было очень трудно уточнить свое место по береговым ориентирам: их ослепляли лучи многочисленных прожекторов, непрерывно шаривших по морю. Это вынуждало водителей часто погружаться и подолгу следовать под водой. Поэтому после долгих скитаний в незнакомом районе, все три командира экипажей решили выйти из игры и попытаться спрятаться, чтобы не быть обнаруженным. Поскольку каждый думал, что его товарищи все-таки смогли проникнуть в порт.

Первый экипаж, не найдя не только вход в порт, но и самого порта, на рассвете утопил свою торпеду и сделал попытку спрятаться на полузатопленном пароходе. Однако диверсантов заметили египетские рыбаки, и вскоре они были арестованы английской военной полицией.

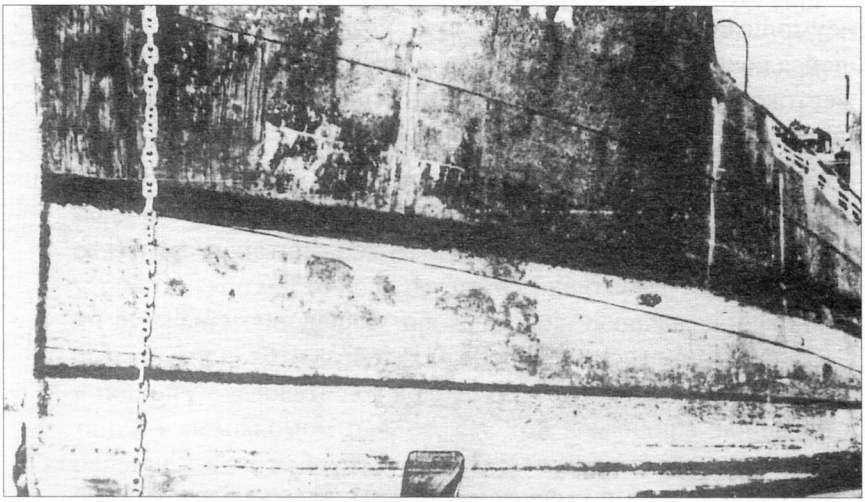
Второй экипаж оказался перед самым рассветом у незнакомого песчаного берега, потопил торпеду и выбрался на сушу. На берегу они сразу попали в руки египетской полиции и были немедленно переданы англичанам.

Третий экипаж, увидев, что они выбились из графика из-за ненормально медленного хода торпеды, уничтожил ее и в 3 час. 00 мин. вышел на берег. Пловцы благополучно прошли мимо часовых и контрольных постов и проникли в город. С помощью живущих в Египте итальянцев, им удалось почти целый месяц пробыть в Александрии на свободе. Но 29 июня, попав в одну из облав, организованных английской военной полицией, они так же оказались в лагере для военнопленных.

Как писал Боргезе в своих мемуарах: «В беспощадной и неумолимой борьбе между нами и англичанами, развернувшейся вокруг их военных баз и в водах их портов, они после жестокого поражения в декабре 1941 года на сей раз одержали верх».

ОСАДА ГИБРАЛТАРА

Анализ операций, проведенных штурмовыми средствами, и изучение сложившейся на море обстановки показали, что хотя подводная лодка вполне подходит для транспортировки управляемых торпед, однако увеличилась опасность ее обнаружения в связи с совершенствованием способов поиска и ростом активности службы охраны противника. Кроме того, лодка могла принять только три торпеды, а операции из-за коротких ночей становились невозможны с конца весны до осени. Поэтому решили отыскать другой способ доставки штурмовых средств к вражеским портам. Способ, дающий возможность проводить одну операцию за другой, не давая противнику покоя. Исключительное географическое положение Гибралтара, находящегося так близко к нейтральной стране, навело на мысль



До передачи военным «Ольтерра» имела жалкий вид

попробовать организовать там тайную базу, откуда штурмовые средства смогут выходить в море, т. е. устроить настоящую осаду морской крепости.

В момент вступления Италии в войну, торговое судно «Ольтерра», принадлежащее частному судовладельцу, находилось на гибралтарском рейде и было интернировано в Испании. Часть экипажа вела здесь полную неудобств и лишений жизнь и в соответствии с международным правом охраняла эту собственность судовладельца. У князя Боргезе, командовавшего всеми штурмовыми средствами, возникла идея — использовать это безобидное судно под итальянским флагом, расположенное совсем близко от входа в базу Гибралтара. Переговоры с судовладельцем были короткими, он оказался «понимающим» человеком и обратился к испанским властям с заявлением, что намерен отремонтировать «Ольтерру» с тем, чтобы продать ее испанскому обществу судоходства. Судно было отбуксировано в порт Альхесирас и отшвартовано у внешнего мола. По рисунку видно, какое выгодное положение заняли итальянцы для атаки на базу английского флота всего в шести милях от ее входа.

Теперь осталось приспособить «Ольтерру» для роли базы управляемых торпед. Начали с замены экипажа техниками и моряками из отряда штурмовых средств (остались только капитан и старший механик). Вначале все выбранные для этой операции прошли стажировку на торговых судах, где они перенимали манеру одеваться, есть, плевать, курить, учились морскому жаргону. Затем, снабженные загранпаспортами, группами по 2–3 человека переправлены в Альхесирас под видом нового экипажа, посланного на замену старого, и рабочих для ремонта двигателя. На самом деле это были специалисты, которым было поручено оборудовать на «Ольтерре» базу для монтажа и выпуска управляемых торпед, присланных из Италии в разобранном виде. Через несколько месяцев на судне уже имелась мастерская со всеми необходимыми

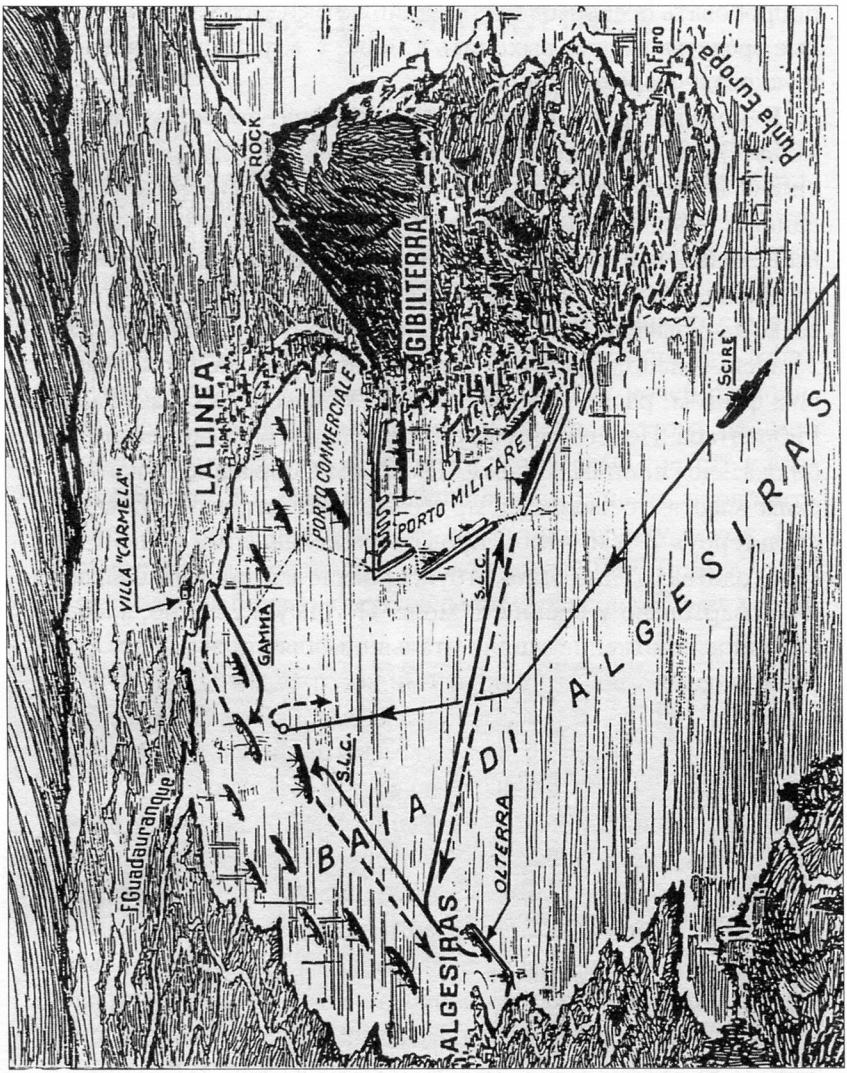


Схема атаки Гибралтара штурмовыми средствами

инструментами и оборудованием, а однажды утром было произведено кренование судна.

Со стороны было видно, что пароход сильно накренился, обнажив левый борт. Тент защищал от солнца (и нескромных взоров) работающих моряков, которые вели окраску корпуса. Никому не пришло в голову, что в борту автогеном было вырезано большое отверстие. Вскоре судно выпрямили и отверстие исчезло под водой. Таким образом, из затопленного трюма был создан выход в море для управляемых торпед. Скучающие испанские часовые, которые согласно международным правилам приставлялись к интернированным судам, ничего не заметили. Осенью 1942 года командованию был представлен рапорт о том, что судно оборудовано и может стать базой для сборки и выпуска управляемых торпед.

Вскоре из Специи на «Ольтерру» была отправлена материальная часть: торпеды, кислородные приборы, снаряжение,

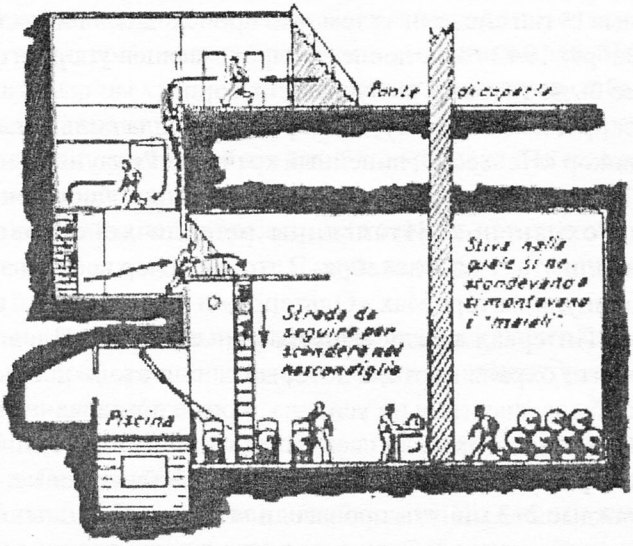


Схема оборудования на пароходе «Ольтерра» базы подводных диверсантов

В трюме «Ольтерры»

комбинезоны. Все это разобрано и упаковано в ящики так, что казалось таможенным чиновникам материалами и частями для ремонта судна (впрочем, иллюзия щедро оплачивалась). За торпедами последовали и их водители: под видом моряков торгового флота они прибыли на судно и внимательно наблюдали за сборкой торпед. В одной из кают устроили самый настоящий наблюдательный пункт, где офицеры по очереди круглые сутки следили за тем, что происходит в Гибралтаре. К декабрю 1942 года, после четырех месяцев упорного труда, все было готово к выпуску трех торпед.

Вскоре, как по заказу, в Гибралтар вошла сильная эскадра: линкор «Нельсон», линейный крейсер «Ринаун», авианосцы «Фьюриес» и «Формидебль», а также многочисленные корабли охранения. Итальянцы решили действовать и назначили атаку на 7 декабря. В тот же вечер все три экипажа покинули на торпедах «Ольтерру» и направились к входу в базу. Интервал между выпуском — один час. Пловцы не знали, что охрана порта, в который зашли столь ценные корабли, была значительно усилена. Кроме обычных сторожевых катеров, которые во всех направлениях бороздили рейд и чьи маршруты уже успели изучить, появились новые, которые каждые 2–3 минуты производили сброс глубинных бомб.

Первый экипаж добрался до входа в порт, преодолел заграждения и под водой двинулся к «Нельсону», но, когда до

цели было несколько сот метров, их засек гидрофон патрульного судна, немедленно раздался близкий взрыв глубинной бомбы, затем еще один, и оба водителя погибли.

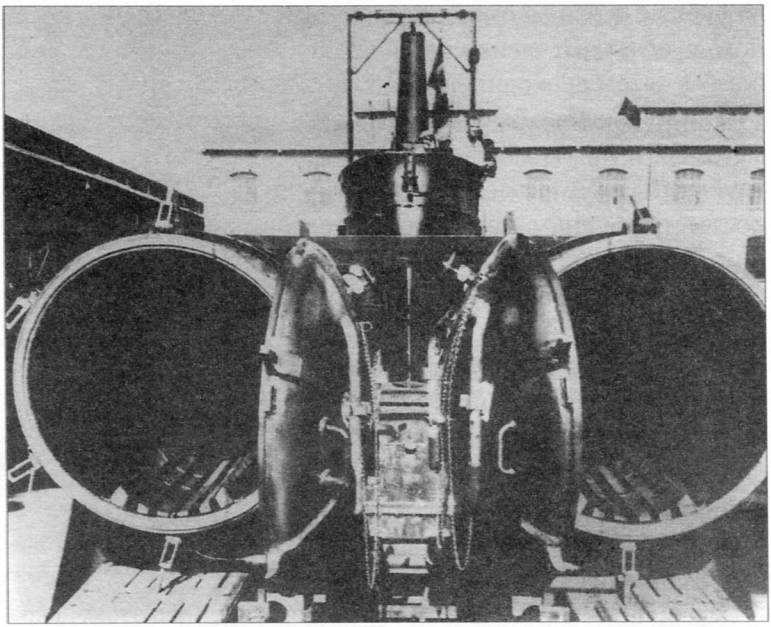
Второй экипаж был замечен с мола и обстрелян из пулемета. Он нырнул и пытался уйти, но был оглушен с катера глубинными бомбами. Затопив торпеду и всплыв на поверхность, итальянцы в полубессознательном состоянии взобрались по оставленному спущенным трапу на американское судно, стоящее на рейде, и были немедленно взяты в плен.

Третий экипаж был застигнут тревогой, поднявшейся на базе, когда был еще на большом расстоянии от входа. Командир решил погрузиться и идти под водой, но сотрясаемый близкими разрывами глубинных бомб (их взрыв способен травмировать человека за несколько сотен метров), выбился из сил и отказался от атаки. Когда командир всплыл и двинулся назад к «Ольтерре», он обнаружил, что его напарник бесследно исчез.

Итак, из шести членов экипажей, вышедших в атаку, вернулся один; трое — погибли, двое — попали в плен. На допросе итальянцы утверждали, что были доставлены к базе на подводной лодке. Этот случай показал, что время управляемых торпед прошло, охрана военно-морских баз поднялась на такой уровень, что проникнуть в них верхом на торпеде стало невозможно. Гибралтар легко выдержал еще одну осаду, наверное самую экзотическую за всю его бурную историю.

Боевые пловцы вынуждены были переключиться с атак боевых кораблей в защищенных базах на атаки торговых судов на внешних рейдах.

11 ноября 1942 года англо-американские войска высадились в Северной Африке. Десятой флотилии дали приказ помешать снабжению этой новой армии. По данным авиаразведки, в алжирском порту и на рейде под разгрузкой стояло много судов. Было решено осуществить комбинированную



Контейнеры для перевозки управляемых торпед подводной лодки «Амбра»

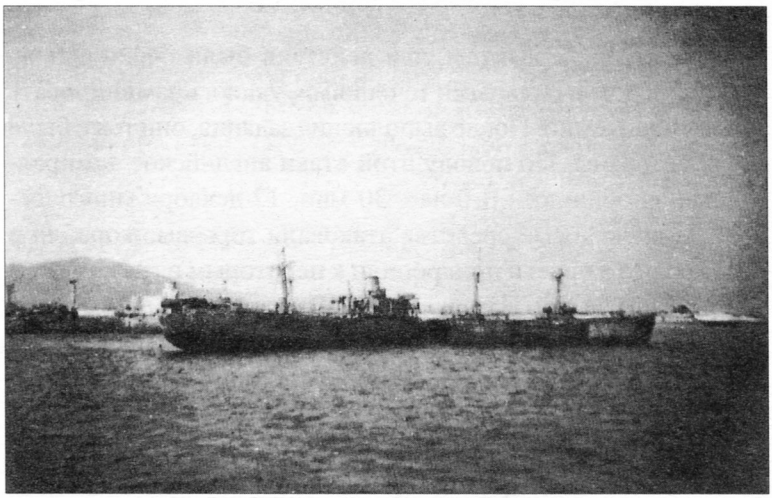
операцию с одновременным участием управляемых торпед и боевых пловцов. Экипажи торпед должны были проникнуть в порт, а пловцы атаковать суда на рейде. Доставка штурмовых средств к месту операции была поручена подводной лодке «Амбра».

4 декабря лодка покинула Специю, приняв на борт три экипажа управляемых торпед и 10 боевых пловцов. Плавание «Амбры» проходило благополучно. 11 декабря она приблизилась к Алжиру и, прижимаясь ко дну, к вечеру в подводном положении проникла на рейд. С 18-метровой глубины через люк был выпущен одетый в водолазный костюм старший помощник командира лодки капитан-лейтенант Якобаччи, который следил за обстановкой и докладывал о ней командиру лодки по телефону. Когда выяснилось, что до порта

еще довольно далеко, субмарина, тихо двигаясь у самого дна, зашла в глубь рейда, а наблюдатель сверху управлял ее ходом. Наконец, в 21 час. 45 мин. лодка проникла прямо в центр группы из шести судов.

В 22 час. 30 мин. пловцы, потеряв некоторое время на одевание, начали выход через люк лодки. В 23 час. 00 мин. все пловцы покинули субмарину, и настала очередь экипажей управляемых торпед. В 23 час. 20 мин. все участники атаки были на поверхности. Наблюдатель объяснил пловцам обстановку и возвратился на субмарину. Ожидая возвращения участников набега, в лодке слышали многочисленные взрывы глубинных бомб. Время, предусмотренное для возвращения водителей торпед и пловцов, давно истекло, «Амбра» не могла больше ждать. В 3 часа лодка начала маневр отхода, и 15 декабря вернулась в Специю, удачно завершив поход.

Однако вернемся в Алжир. Командир группы управляемых торпед убедился, что добраться до порта невозможно и принял решение атаковать суда на рейде. Первый экипаж



Суда союзников на рейде Алжира

подошел к крупному судну, но неисправность торпеды, возможно поврежденной при шторме, сорвала атаку. Взяв на буксир двух пловцов, командир попытался вернуться на лодку, но ее не удалось отыскать. Тогда итальянцы отправились к берегу. Уничтожив торпеду, все четверо вышли на сушу, но почти сразу были задержаны французскими солдатами.

Второй экипаж успешно заминировал крупное судно, а затем, тоже взяв на буксир двух выбившихся из сил пловцов, двинулся к берегу. В 4 час. 05 мин. они вышли на сушу, но уже в 6 часов были задержаны шотландскими стрелками.

Третий экипаж решил атаковать крупный танкер. У танкера не оказалось боковых килей (случай довольно редкий), поэтому заряд пришлось прикреплять к винтам. Поскольку боевая часть торпеды состояла из двух зарядов по 150 кг, то было решено выбрать вторую жертву. Заряд прикрепили в середине корпуса большого теплохода. На обратном пути торпеда была освещена прожектором и обстреляна из пулемета. Не найдя подводной лодки диверсанты в 4 час. 30 мин. поплыли к берегу, где были немедленно задержаны англичанами.

Пловцам-диверсантам, чьи действия были очень осложнены холодом и сильными течениями, удалось заминировать только одно судно. После выполнения задания, они тоже были все арестованы. По поводу этой атаки английское адмиралтейство сообщило: «В 0 час. 30 мин. 12 декабря многочисленные штурмовые средства атаковали торговые корабли в Алжирском заливе и прикрепили к некоторым из них мины и заряды взрывчатки. Пароход «Оуш Вэнквишер» (7174 т) и пароход «Берта» (1493 т) были потоплены, «Центавр» (7041 т) и «Арметта» (7587 т) — повреждены. В плен взято 16 итальянцев».

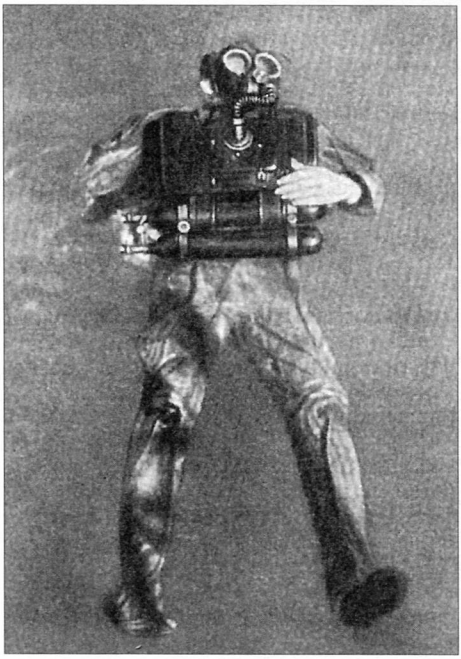
Не смотря на то, что операция имела некоторый успех, он был слишком мал. При одновременном использовании 16 человек можно было ожидать много большего. За эту опера-

цию командиру лодки «Амбра» капитану третьего ранга Арилло было вручена золотая медаль «За храбрость», а члены штурмовой группы были награждены серебряными медалями.

На этом применение итальянских управляемых торпед практически закончилось. Правда, в момент капитуляции Италии на борту «Ольтерры» опять велась подготовка к атаке Гибралтара при помощи торпед новой конструкции SSB, где экипаж прикрывался легким металлическим кожухом, в результате чего несколько повышалась его устойчивость к взрывам глубинных бомб, но реализовать свои планы диверсанты не успели.

ДВИГАТЕЛЬ В ОДНУ ЧЕЛОВЕЧЕСКУЮ СИЛУ

В конце 60-х годов на наших экранах с большим успехом прошел приключенческий фильм «Их знали только в лицо» о том, как в захваченном фашистами портовом городе действовала тайная база советских боевых пловцов, которые по ночам пробирались в гавань и взрывали немецкие корабли. Лихо закрученная интрига, прекрасные подводные съемки, симпатичнейшая героиня (Ирина Мирошниченко) — все это делало фильм «обреченным на успех». Не портили картину даже некоторые сюжетные проколы: догадку о том, что действуют диверсанты, а не подлодки высказал гросс-адмирал (ну уж никак меньшего чина не мог прислать Берлин в маленький порт); для поиска диверсантов вызвали отряд итальянских боевых пловцов во главе с самим князем Боргезе (правда, сохранив воинское звание и титул, фамилию авторы изменили). Но главный герой лихо расправляется с рядовыми итальянцами, увечит Боргезе (хорошо, что хоть не убивает, ибо реальный князь дожил до глубокой старости) и взрывает базу



Боевой пловец с кислородным прибором

вместе с парой десятков захвативших ее гестаповцев. Думаем, что подавляющее большинство иронически улыбающихся зрителей не подозревало насколько киноидея тайной базы боевых пловцов близка к тому, что было на самом деле. Только такие базы создавали подчиненные ... князя Боргезе.

«Хозяин» виллы «Кармела» А. Рамогнино с женой Марианной (Фото 1942 г.)

Первоначально базу решено было создать в Гибралтаре, так как именно в этом порту сходились пути конвоев, направлявшихся со всего света в Англию, а большое расстояние от Италии не позволяло использовать авиацию для нарушения морских сообщений. Один из боевых пловцов отряда Боргезе, лейтенант Антонио Рамогнино, предложил воспользоваться тем, что он женат на испанке (как тут не вспомнить добрым словом родное КГБ с его анкетами) и арендовать на ее имя виллу, находящуюся на берегу бухты Альхесирас, примерно в 4 километрах от Гибралтара. Как раз против дома в море на расстоянии от 500 до 2000 м от берега стояли на якоре торговые суда из английских конвоев. Договор аренды не занял много времени и вилла «Кармела» получила новых хозяев. Под видом прогулок и морских купаний итальянцы быстро изучили характер стоянок судов и систему их охраны.

В июне 1942 года была подготовлена группа пловцов, обеспеченная всем необходимым для операции, каждому выделили

Боевые пловцы группы «Гамма» перед выездом на задание

по три «Баулетти». Все двенадцать человек нелегально прибыли в Бордо, откуда небольшими группами были переправлены в Испанию агентами итальянской разведки. К 13 июля все пловцы собрались на вилле. С наблюдательного пункта они внимательно ознакомились с обстановкой, прикинули, где лучше спуститься к морю и, наконец, выбрали себе цели.

Операция была проведена в ночь с 13 на 14 июля. Одетые в черные резиновые комбинезоны с зарядами взрывчатки на поясе, пловцы под покровом ночи тихо вышли из виллы и спустились к морю, используя русло высохшего ручья. Затем, надев на ноги ласты, они вошли в воду. На рейде находились суда большого конвоя. Плыли так, как учили в школе боевых пловцов: быстро, но без брызг и шума. На голове у каждого была сетка с вплетенными в нее водорослями — маскировка от взглядов сверху.

Когда приближался луч прожектора, пловцы прекращали движение и скрывались под водой, поэтому они достигли судов, не замеченные с английских сторожевых катеров, которые по ночам прочесывали рейд во всех направлениях. Добравшись до цели, пловцы включали кислородные приборы, погружались и прикрепляли заряды в наиболее уязвимых местах кораблей, а затем также неспешно возвращались на побережье в места встречи с ожидавшими их агентами. В 3 часа 20 минут первые два пловца вышли на берег. «Интересно отметить, — писал агент в рапорте, — несмотря на то, что я сидел в кустах в 10 метрах от берега и очень внимательно смотрел на воду, я заметил пловцов только тогда, когда они уже были на суше в 3–4 метрах от меня и ползли по песку к месту встречи». Напомню, что рапорт писал профессиональный разведчик.

Вскоре собрались все. За исключением двоих, пловцы чувствовали себя хорошо: одному поранило ногу винтом английского катера, другой был легко контужен взрывом

Итальянские боевые пловцы на тренировке

глубинной бомбы, которые изредка кидали сторожевые корабли. На вилле «Кармела» благодаря заботам хозяйки они утолили голод, выпили кофе и коньяку. В Италию вся группа вернулась так же, как и прибыла: нелегально и небольшими партиями, не оставив никакого следа.

Результаты операции оказались гораздо скромнее ожидаемых из-за того, что несовершенные взрыватели на большинстве зарядов не сработали. Все же четыре судна получили серьезные повреждения и их пришлось срочно отводить на мелкое место. Когда на рейде начали рваться заряды и поврежденные суда стали тонуть, англичане, проводя спасательные работы, выловили случайно всплывший резиновый костюм и сразу поняли в чем дело. Все остальные суда были немедленно отведены в военный порт.

Когда прошло некоторое время со дня последней операции и переполох в Гибралтаре несколько улегся, решено было повторить набег. В операции запланировали участие пяти пловцов, которые прибыли в Барселону как матросы торгового судна, «дезертировали» и были встречены агентами, доставившими их на виллу «Кармела». Еще раньше туда было привезено снаряжение, переправленное в Испанию нелегально. Вечером 14 сентября пять пловцов в сопровождении агента покинули виллу и спустились к морю. В последний момент решили, что пойдут трое, так как часть судов снялась со стоянок и вышла из бухты. В 23 часа 40 минут первый пловец вошел в воду, за ним с небольшими интервалами еще два. У каждого с собой было по три подрывных заряда. Не попавшие в группу пловцы и агент укрылись под небольшим строением в 20 метрах от берега, где назначили место сбора.

Спустя 7 часов один диверсант вышел на берег в том же месте, где вошел в воду. Он не смог выполнить задание из-за отказа кислородного прибора у самой цели. Когда стало рассветать, группа, так и не дождавшись своих товарищей, возвратилась на

виллу, где нашла еще одного пловца, вернувшегося самостоятельно. Ему удалось достичь цели и закрепить заряды. Третий пловец также закрепил заряды на судне (как оказалось, на том же, что и второй), но когда выходил из воды, был задержан испанским патрулем и отправлен в штаб карабинеров. Из окна виллы диверсанты видели, как пароход «Рейвенс Пойнт» (1880 т) начал резко крениться и быстро скрылся под водой.

В своем рапорте пловцы доложили, что на рейде отмечена очень большая активность службы охраны водного района, которую несли 5 катеров, непрерывно курсирующих вокруг судов и сбрасывающих время от времени небольшие глубинные бомбы. После этой операции англичане стали ставить суда только в восточной части бухты, куда пловцам было уже не добраться. Кроме того, вокруг виллы «Кармела» стала заметна активность английских спецслужб, взявших ее под непрерывное наблюдение. Использование виллы как базы пришлось прекратить, а деятельность диверсионных групп направить в нейтральные порты.

Базы были организованы еще в нескольких местах, например, в испанском порту Уэльве на интернированном

Вид из окна виллы «Кармела» на английские суда. Хорошо видно русло ручья, по которому спускались к воде диверсанты

Старший лейтенант Л. Ферраро на тренировке

итальянском судне «Гаэта» обосновались 5 боевых пловцов под видом членов экипажа. Было минировано несколько судов, но результата не было. Все корабли в испанских портах стали проверяться водолазами службы безопасности. Проводились работы в портах Малага, Барселона, Лиссабон и Опорто, но развернуться там итальянцы не успели. Однако одна операция старшего лейтенанта Ферраро не только увенчалась полным успехом, но и вполне может стать основой для лихого голливудского боевика.

Внимание итальянского командования давно привлекал турецкий порт Александретта, где происходила погрузка на союзные суда хромовой руды, — сырья необходимого для военной промышленности. Пока в этом районе было тихо, но в начале июня 1943 года итальянскому консулу в Александретте, маркизу ди Санфаличе, представился новый служащий Луиджи Ферраро (luigi Ferraro) и вручил письмо за подписью министра иностранных дел о том, что прислан в консульство для выполнения специальной миссии этого министерства. С собой Ферраро привез четыре огромных чемодана, которые, как дипломатический багаж, досмотру не подлежали. Новичок сразу сдружился с секретарем

консульства, Роккарди, в действительности — офицером спецслужбы и автором идеи атаки турецкого порта.

Вечером 30 июня, когда любопытство, вызванное прибытием нового лица, утихло, друзья задержались на пляже. Когда они остались одни, пловец прошел в купальную кабину и принялся рыться в сумке со спортинвентарем. Через несколько минут он в полном снаряжении с двумя зарядами на поясе скользнул в воду и тотчас же, без единого звука, исчез во мраке ночи. Проплыв 2300 метров, он оказался вблизи греческого судна «Орион» (7000 т), груженого хромом. Держась в тени барж, пловец подплыл к самому борту, включил кислородный прибор и погрузился. Прикрепить заряды к килю, вынуть предохранители и возвратиться на поверхность — потребовало лишь нескольких минут. В 4 часа утра Ферраро был уже в своей постели.

Через 6 дней «Орион» вышел в море, но далеко он не ушел — вертушки на зарядах начали свой отсчет. В сирийских водах под корпусом прозвучал взрыв и судно затонуло. Все списали на немецкую подводную лодку.

Это было только начало. 9 июля Роккарди и Ферраро отправились в соседний порт Мерсин, искупались в море, а на другой день вернулись в консульство, где никто не заметил их отсутствия. 19 июля из порта вышло судно «Кайтупа» (10 000 т), но из двух прикрепленных зарядов сработал только один, и поврежденный корабль сумел выброситься на мель у берегов Кипра. Здесь англичане и обнаружили адскую машинку. Поэтому, когда 30 июля итальянская парочка повторила операцию с теплоходом «Сален Принс» (5000 т), то судно миновала горькая участь. Контрольный осмотр водолазами, который ввели после случая с «Кайтупа», привел к изъятию обоих «Буалетти».

Менее счастливым оказалось норвежское судно «Фернплант» (7000 т). 2 августа на рейде Александретты Ферраро прикрепил к его корпусу заряды, подобно тому, как он это сделал с «Орионом». 5 августа судно покинуло порт и

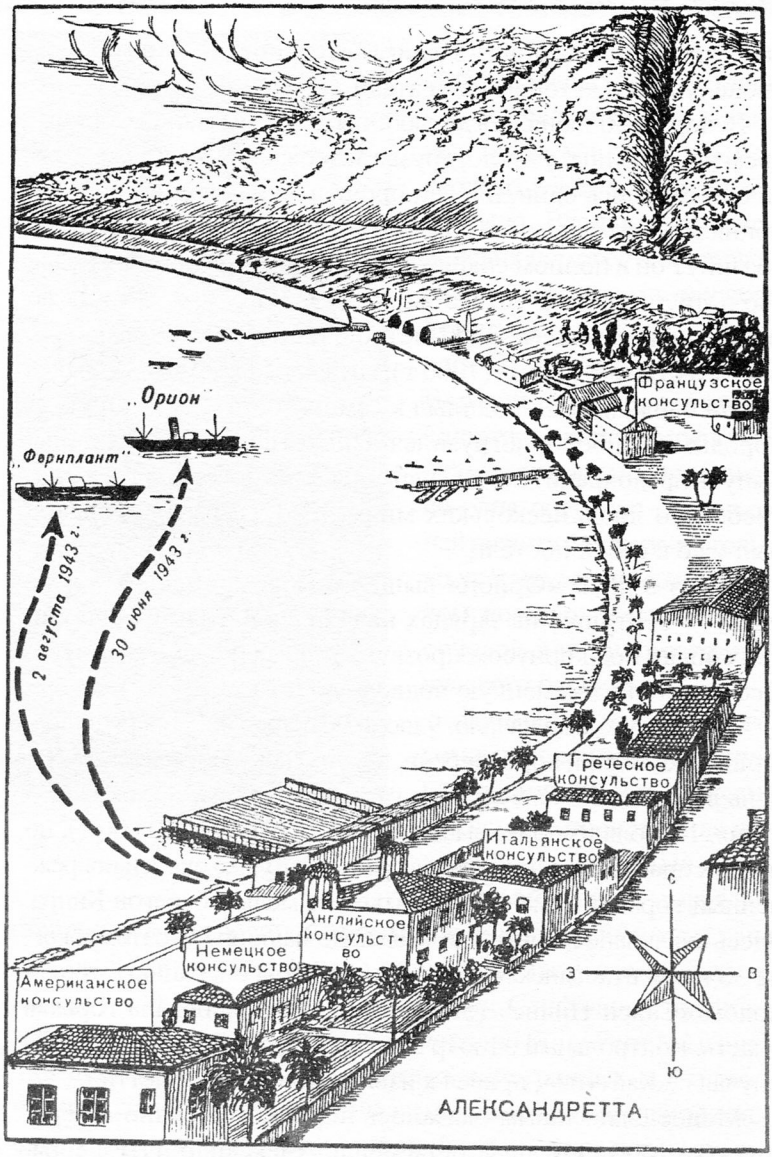


Схема диверсий в Александретте

бесследно исчезло. Через три дня, так как кончились заряды, Ферраро «ощутил внезапный приступ малярии» и был немедленно отправлен на родину: от его истинной деятельности не осталось никаких следов.

Последней попыткой организовать базу для налетов на торговые суда стало использование «Ольтерры», работы на которой были временно свернуты после тяжелой неудачи в декабре 1942 года. Атаки с военной гавани решили перенести на суда, стоящие на внешнем рейде, поскольку недавний опыт убедил итальянцев оставить даже мысль о проникновении в Гибралтарский порт. Слишком сильна была его охрана. Работы на «Ольтерре» возобновились: вначале под видом замены экипажа прибыли восемь водителей торпед. Вслед за ними прибыли и сами аппараты. Они были отправлены точно таким же образом, как и раньше: снова на судно доставили «котельные трубы», «моторы», «части машин». Мастерская на борту работала круглосуточно, и вскоре три управляемые торпеды были готовы.

В ночь на 8 мая 1943 года, воспользовавшись темной и штормовой погодой, глушившей гидрофоны англичан, три экипажа вышли в море через отверстие в борту «Ольтерры». Торпеды были с новыми зарядными отделениями, разделенными на две части, поэтому каждый мог атаковать две цели. Однако огромные трудности, связанные со штормом и сильными течениями привели к тому, что ценой нечеловеческих усилий каждый экипаж заминировал только по одному кораблю. Затем все участники рейда на торпедах вернулись назад и благополучно проникли через потайное отверстие на «Ольтерру». Утром один за другим прогремели три мощных взрыва, подбросившие в воздух три корабля. «Пэт Харрисон» (7700 т) и «Махсуд» (7500 т) легли на грунт на малой глубине, а «Камерата» (4900 т) скрылась под водой. В ночь налета итальянские агенты разбросали на берегу бухты резиновые комбинезоны, они утром были обнаружены и ввели англичан в заблуждение: все опять списали на подлодку.

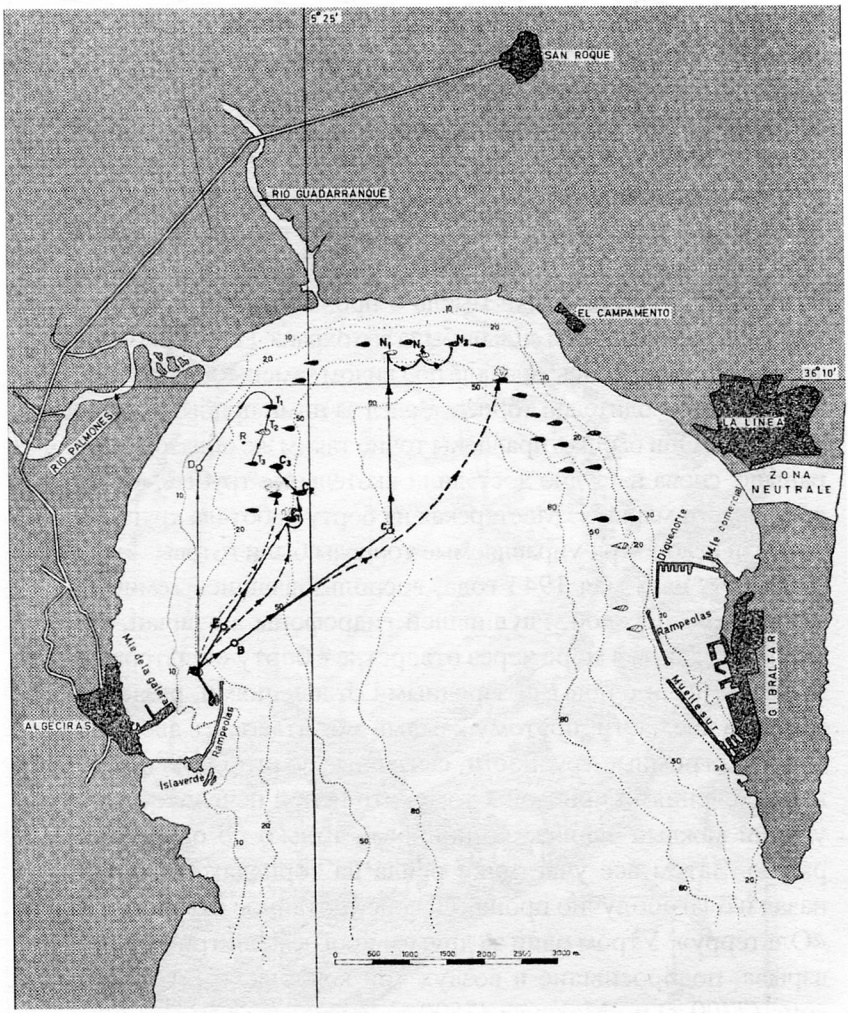


Схема атак итальянских управляемых торпед на английские суда у Гибралтара

Экипаж управляемой торпеды, вернувшийся на «Ольтерру» с задания. Видно, что поход стоил пловцам огромных усилий

В ночь с 3 на 4 августа, когда готовы были еще три торпеды, группа в том же составе вновь атаковала конвой на рейде Гибралтара. И хотя рейд был обнесен заграждением из колючей проволоки, экипажи сумели заминировать три крупных английских судна общим водоизмещением в 23 000 т. Все три корабля затонули. Пять пловцов благополучно вернулись на торпедах в трюм «Ольтерры». Шестой, сброшенный со своего места во время быстрого погружения, не смог доплыть до убежища и попал в плен.

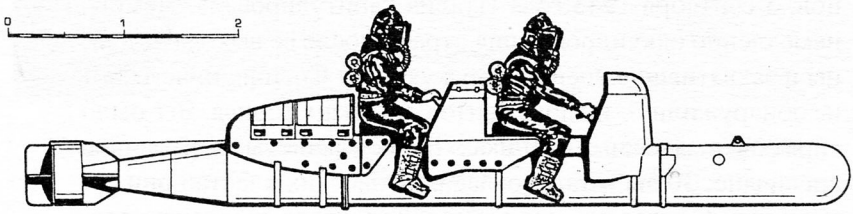
Это была последняя операция итальянских боевых пловцов, 3 сентября 1943 года Италия капитулировала. Немцы, немедленно оккупировавшие страну после ее выхода из войны и захватившие военно-морскую базу Специя, ничего там не обнаружили — ни документов, ни самих торпед. Все было спрятано в надежных тайниках. Более удачливыми оказались англичане, 30 августа с согласия испанских властей они осмотрели «Ольтерру», где обнаружили части человекоуправляемых торпед, собрали и испытали два механизма.

ВСАДНИКИ АЛЬБИОНА

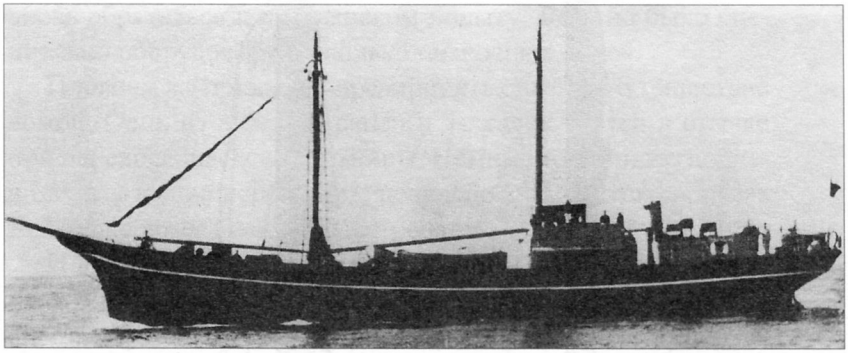
В период войны 1939–1945 гг. бесспорным лидером в использовании боевых пловцов для морских диверсий была Италия. Однако это оружие применяли и другие страны.

В Англии в 1941 году была создана специальная команда по борьбе с подводными диверсантами во главе с лейтенантом Крэббом, а через год англичане смогли создать и свою человекоуправляемую торпеду, испытания которой были проведены в июне 1942 года в Портсмуте. Изделие было почти точной копией итальянской «Майяли», и это не удивительно, ибо построили его на основе образцов, потерянных итальянцами при атаках Гибралтара и поднятых подчиненными Крэбба. Одновременно в Шотландии на одном из кораблей была создана база для обучения водителей, где тридцать водолазов поочередно начали тренировки на этой единственной торпеде.

Интенсивные занятия шли все лето. В результате водолазы получили хорошую закалку, но, увы, не обошлось без несчастных случаев, из которых один оказался смертельным. К осени 1942 года английское командование было уже уверено в своих людях и материальной части, поэтому решилось на операцию против реального объекта.



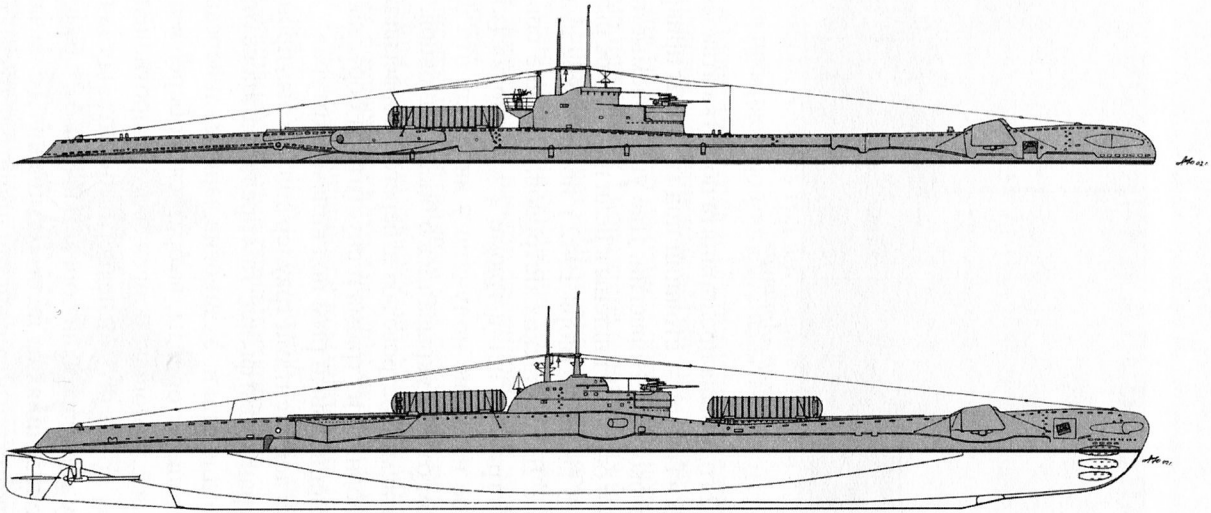
Английская управляемая торпеда «Чериот»



Траулер «Арктур»

В октябре 1942 года была предпринята попытка атаковать немецкий линкор «Тирпиц», стоящий под мощным прикрытием в Тронхейм-фьорде в Норвегии. Две управляемые торпеды должны были быть доставлены к цели на буксире рыболовной шхуной. В конце октября 1942 г норвежское судно «Артур» вышло с Шетландских островов. Внешне совершенно невинный траулер нес в трюме 2 «Чериота» («Колесница» — такое название получило у англичан это оружие), а в потайном отсеке укрывались 6 боевых пловцов. На маленьком необитаемом острове возле берегов Норвегии торпеды следовало поднять из трюма и спустить за борт, закрепив тросами за специальный рым под килем «Артура».

С фальшивыми документами траулер должен был проникнуть в хорошо охраняемый фьорд. Там предполагалось отпустить «Чериоты» для атаки. Установив заряды, диверсанты должны были затопить торпеды, выбраться на берег и добраться до Швеции с помощью норвежского сопротивления. Все шло по плану до самого последнего момента, когда при подходе к фьорду торпеды были сорваны штормом с буксирных тросов всего в 5 милях от цели. Немцы ничего не заметили, но английскому адмиралтейству пришлось отказаться от этого несовершенного способа транспортировки торпед и



Британские подводные лодки-носители «Чериотов»

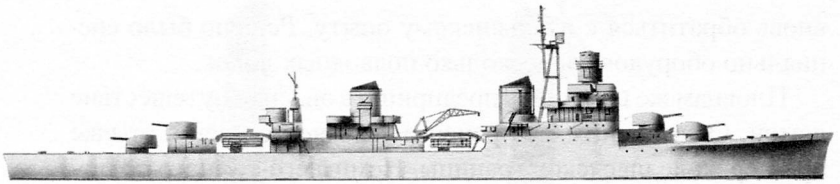
вновь обратиться к итальянскому опыту. Решено было специально оборудовать несколько подводных лодок.

Пловцам же пришлось предпринять опасное путешествие домой. Один из них был ранен и захвачен в плен в стычке при переходе шведской границы. Немцы его немного подлечили, а затем во исполнение печально знаменитого приказа Кейтеля о коммандос — расстреляли.

И вот в конце декабря 1942 года на Мальте ограниченному кругу лиц были представлены в одном из доков три английские подводные лодки: «Тандерболт», «Трупер» и Р.311. На их палубах было необычное устройство — рядом с рубкой помещались два металлических цилиндра длиной около 8 метров. С одного конца цилиндры были снабжены герметической дверью, а внутри и перед дверями проходили рельсы. В каждом таком цилиндре помещалась одна торпеда.

29 декабря 1942 года эти три лодки вышли в море. Кроме обычного экипажа, на каждой из них находилось еще по 4 человека, которым предстояло оседлать торпеды. Ночью 2 января лодки осторожно всплыли на поверхность в трех милях от порта Палермо. Тьма была непроглядная, а море неспокойное. Экипажи извлекли торпеды из цилиндров и в 23 часа малым ходом двинулись вперед. В их распоряжении было 6 часов для того, чтобы выполнить задачу и вернуться обратно на лодки, а при опоздании следовало попробовать пробраться в Швейцарию. При подходе к порту Р.311 напоролась на мину и погибла со всем экипажем.

Из-за темноты и волнения, а также сильнейшего встречного течения еще одна торпеда не смогла найти вход в гавань, вернулась к подводной лодке и была принята на борт. Число участников рейда сократилось в два раза, но на этом беды не кончились — у входа в порт из-за неисправности двигателя затонула и четвертая торпеда. Водолаз утонул, командир с большим трудом достиг берега. Зато два оставшихся



Итальянский крейсер «Ульпио Тройано»

экипажа быстро преодолели легкое сетевое заграждение итальянцев (воистину сапожник без сапог) и около 3 часов ночи проникли в порт.

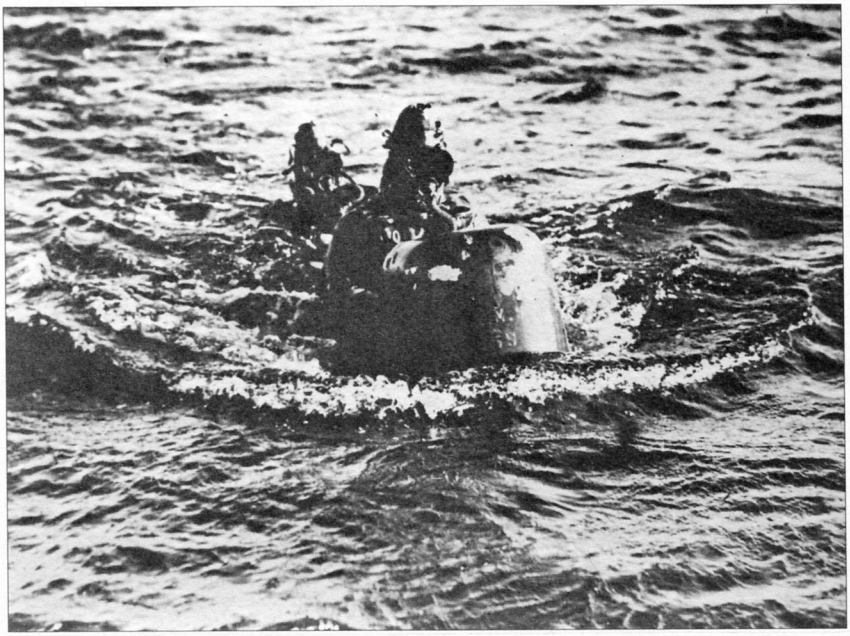
Один экипаж прикрепил свой заряд к корпусу легкого крейсера «Ульпио Тройано», который был почти полностью разрушен мощнейшим взрывом. Второй экипаж подвесил мину к винтам торгового судна «Вилинал», но сделал это так неудачно, что взрыв причинил судну лишь легкие повреждения (хотя англичане утверждают о его потоплении). На пути к берегу диверсанты прикрепили к корпусам нескольких судов небольшие заряды, но из-за неисправности взрывателей они не сработали и были извлечены итальянскими водолазами, тщательно обследовавшими порт и внешний рейд. Ими также были выловлены и все три торпеды, не имеющие механизма самоуничтожения.

Все английские пловцы, проникшие в порт, были взяты в плен уже через несколько часов после выхода на сушу. Расследование обстоятельств нападения поручили князю Боргезе, ставшему уже капитаном первого ранга. Вот, что он пишет в своих мемуарах: «... Торпеды были тщательно осмотрены. Оказалось, что они являются подражанием нашим «Майяли» без каких-нибудь усовершенствований. Снаряжение их водителей имело очень много серьезных технических недостатков: в частности, резиновый комбинезон, закрывающий не только тело, но и голову, был сделан крайне неудачно, и возможно, это и было основной причиной высокой смертности среди водителей. Допросу пленных я по-

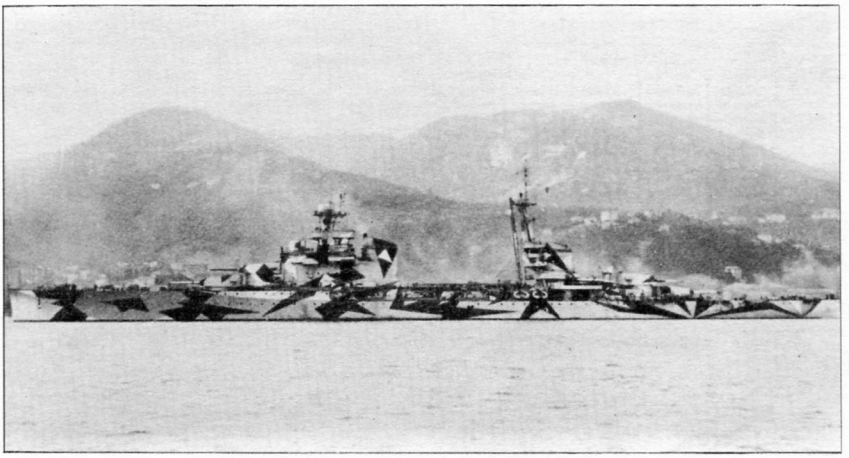
святил несколько дней, но они были очень неразговорчивы и никто из них не собирался выдавать тайну...».

Однако было и то, что удивило Боргезе: англичане превосходно подготовились к тому, чтобы суметь скрыться на суше; каждая часть их одежды имела какой-нибудь секрет. Пуговицами были крошечные компасы, в складках брюк помещалась пилочка, что позволяло при необходимости перепилить решетку или наручники, в подкладку курток зашиты подробные карты, отпечатанные на шелке, с маршрутом в Швейцарию. В карманах подлинные итальянские деньги, даже сигареты и спички местного производства.

Две другие атаки английских управляемых торпед: 8 января 1943 года на Ла Маддалена и 19 января на Триполи закончились тем, что все четыре торпеды исчезли в бурном зимнем море вместе с экипажами, не достигнув места назначения.



Экипаж «Чериота» на тренировке



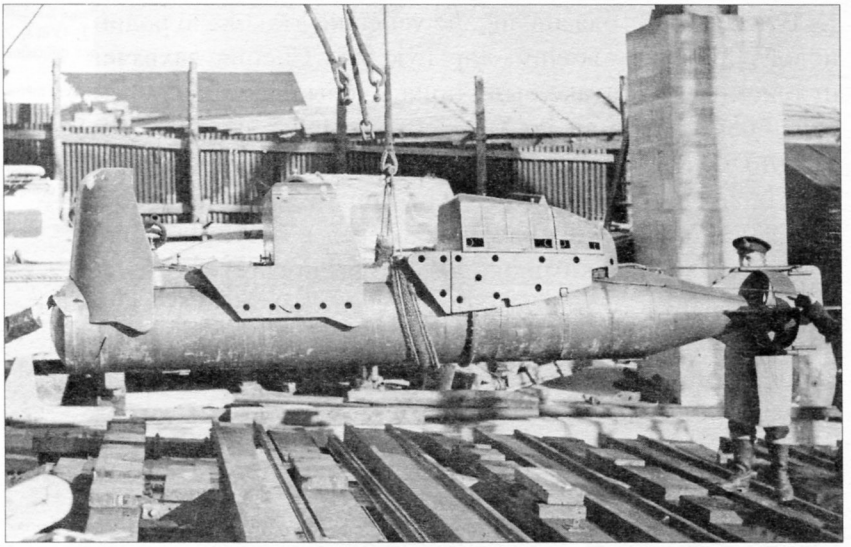
Итальянский тяжелый крейсер «Больцано»

О том, что они были атакованы, итальянцы узнали только после войны, когда британское адмиралтейство опубликовало официальный список военных потерь.

После капитуляции Италии лейтенант Крэбб был командирован в эту страну, имея задачу разыскать и собрать личный состав Десятой флотилии. Его поиски не были продолжительными — итальянцы, услышав о его прибытии, сами явились к нему. Крэбб создал из бывших противников особый отряд, в который, помимо пловцов, вошел и технический персонал. С их помощью были значительно усовершенствованы английское снаряжение и дыхательные аппараты, а также собрана бесценная информация о новейших человекоторпедах. Вернулись из английского плена и ветераны Десятой флотилии, участники предыдущих смелых рейдов. Бывшие враги стали союзниками в борьбе с оккупировавшими часть Италии немцами. Старшему лейтенанту де ла Пенне золотую медаль «За храбрость» вручал бывший командир «Вэлиент», ставший адмиралом и главой союзнической миссии в Италии.

В июне 1944 года англичане успешно атаковали родину нового оружия — военно-морскую базу Специя, захваченную немцами. К атаке были привлечены и шесть итальянских боевых пловцов во главе с де ла Пенне, которые бесследно исчезли. По-видимому, они погибли во время налета английских самолетов на порт, т. к. авиация обеспечивала прорыв управляемых торпед в базу. Две такие торпеды с английскими экипажами были скрытно спущены с итальянского торпедного катера в семи милях от Специи 22 июня в 23 час. 30 мин. В 2 час. 30 мин. одна из торпед сумела проникнуть в гавань, преодолев с помощью резаков шесть противолодочных сетей и боновых заграждений, и около 4 часов подошла к тяжелому крейсеру «Больцано», который уже больше года стоял здесь в ремонте. В 4 час. 30 мин. водители четырьмя магнитами прикрепили боевое отделение торпеды к днищу крейсера и двинулись к выходу из базы. В 6 час. 23 мин. произошел взрыв, и корабль водоизмещением в 10 000 т опрокинулся и скрылся под водой.

После установки зарядов диверсанты, ориентируясь по компасу, проследовали к выходу из порта, но батарея сильно разрядилась, поэтому после преодоления сетевого заграждения торпеду пришлось затопить. Члены экипажа подплыли к скалам, торчащим из воды прямо около самого мола, сняли ласты и маски, разрезали на себе комбинезоны. Все это, свернутое в тугой узел, бросили в воду. Прячась в камнях, оба англичанина встретили рассвет и имели возможность наблюдать взрыв вражеского крейсера. Весь день они провели в своем ненадежном убежище. Когда наступила ночь, пловцам удалось раздобыть какую-то лодчонку, на которой они пустились в далекое плавание к берегам Корсики. Изнемогая от жажды и усталости, они из последних сил налегали на весла. В 60 километрах от Специи их подобрали рыбаки, дали им приют и свели с партизанами.



Погрузка «Чериота»

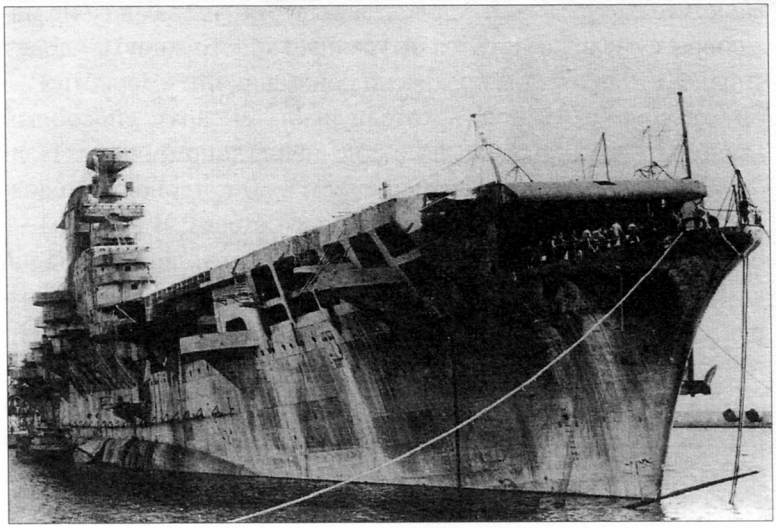
26 июня 1944 года оба экипажа, участники смелого рейда, встретились в тайном убежище, куда их привели итальянские партизаны. Второму экипажу не повезло: из-за неполадок торпеду у входа в гавань пришлось затопить и до встречи с партизанами пробираться к своим пешком. Не смотря на наличие проводников, при переходе через линию фронта пловцы попали в засаду. Уйти удалось только одному: трое попали в плен.

Через несколько дней в ходе такой же операции был сильно поврежден однотипный с «Больцано» тяжелый крейсер «Гориция». Последняя операция человекоуправляемых торпед в европейских водах была проведена 20 апреля 1944 года, когда недостроенный итальянский авианосец «Аквилла» (27 800 т) был потоплен в доке сводной итало-английской командой торпед и боевых пловцов.

Относительная хрупкость «Чериотов» привела к отказу от попыток спускать их с летающих лодок, поэтому был со-

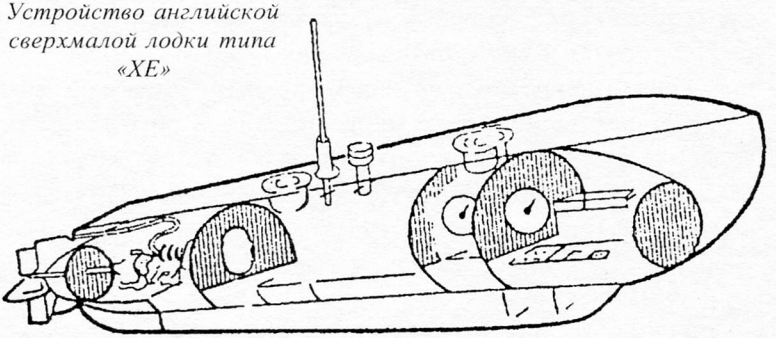
здан гораздо более прочный аппарат «Чериот-2» (или «Терри-Чериот» по имени капитана второго ранга С. Терри, главного конструктора этого оружия). Кроме того, для его транспортировки на подлодке не требовалось специального контейнера. Улучшение гидродинамических характеристик и более мощный мотор позволили увеличить скорость и дальность плавания торпеды, которая могла теперь пройти 30 миль со скоростью 4,5 узла и выдержать погружение на глубину до 100 метров.

Впервые новинка была применена 28 октября 1944 года, когда подводная лодка «Тренчан» выпустила торпеды в 5 милях от цейлонского порта Пукет. Оба «Чериота» проникли в гавань и установили свои заряды. Был потоплен сухогруз «Суматра» (4860 т) и тяжело поврежден «Вольпи» (5290 т). Экипажи благополучно вернулись к подводной лодке, затопили свои аппараты и были приняты на борт. Однако английское командование решило больше не посылать своих людей на операции, после которых бойцам приходилось сдаваться



Итальянский авианосец «Аквилла»

Устройство английской сверхмалой лодки типа «ХЕ»



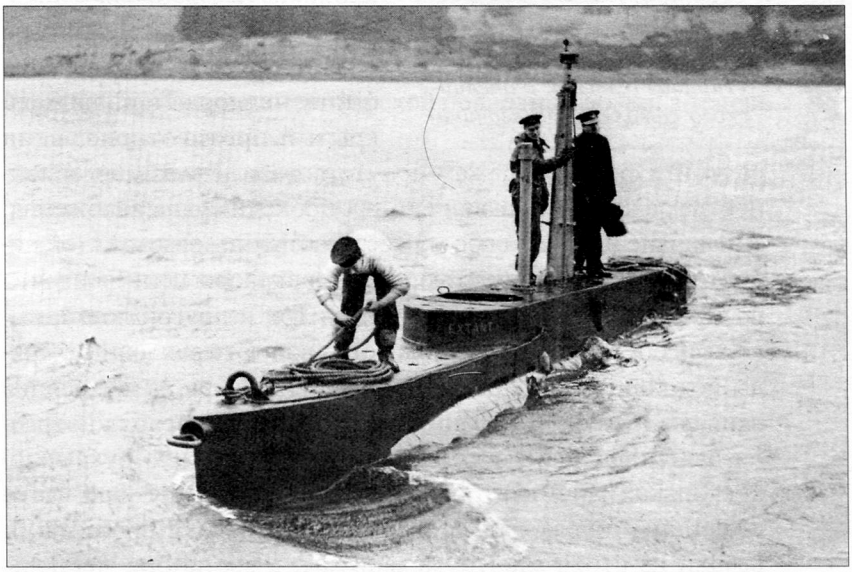
в плен, ибо японцы обращались с пленными, особенно с коммандос, с исключительной жестокостью. Например, в 1945 году все уцелевшие участники рейда рейнджеров на Сингапур были отданы под суд и обезглавлены. Операции «Чериотов» сочли слишком рискованными и прекратили.

Впрочем, торпедам нашлась подходящая замена, ибо кое в чем англичане явно опережали боевых пловцов других стран, даже итальянцев. Если последние так и не «довели до ума» свою карликовую подводную лодку «СА», то английские инженеры сумели создать очень удачную конструкцию — лодку типа «ХЕ». Британцы прекрасно понимали, что «Чериоты» — оружие ближнего боя, и хотели иметь аппарат, способный выполнять те же задачи, но с большей автономностью. Подводная лодка «ХЕ» водоизмещением в 30 т, длиной 16 и диаметром 2 м, была разделена на четыре отсека. В носовом — батареи, провиант и горючее. Здесь же находились койки для двух членов экипажа. За этим отсеком была устроена водолазная камера, через которую водолаз мог выйти наружу для производства работ. В центральном отсеке находилось место командира, приборы управления, боевой и навигационный перископы, штурманский столик и еще одна койка. Из этого отсека через круглый люк был выход на палубу.

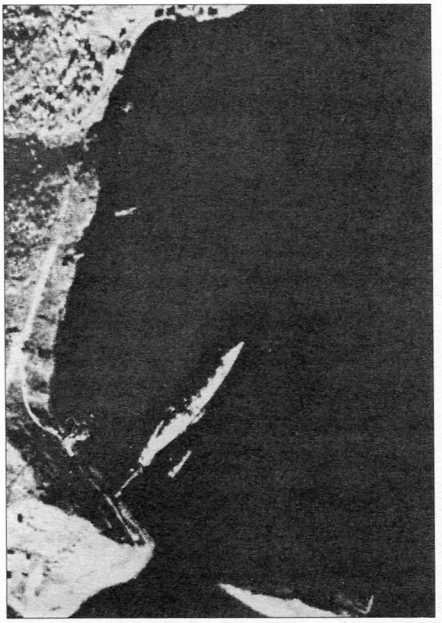
И, наконец, в кормовом отсеке помещались дизель, электродвигатель и баллоны со сжатым воздухом. Экипаж из че-

тырех человек обычно размещался в центральном отсеке: командир — у перископа, старпом — у рулевого управления, механик — у щита управления двигателем; тут же, как правило, находился и водолаз. Вдоль обоих бортов этих лодок помещались длинные металлические контейнеры, прилегающие к корпусу. Каждый из них содержал 2 тонны мощнейшей взрывчатки и был оснащен взрывателями с часовым механизмом. Лодка выдерживала 36 часов плавания в подводном положении и развивала скорость до 6 узлов. В район, где ей предстояло действовать, малютка доставлялась на буксире океанской субмарины, поэтому в поход брали два экипажа: боевой и «транспортный».

В октябре 1942 года на верфях заложили 12 минилодок серии «XE», а еще раньше, с августа начался отбор и тренировки экипажей, которые шли непрерывно до августа 1943 года, охватывая все новых и новых добровольцев. В последних не



Английская сверхмалая подлодка типа «XE»



Стоянка германского линкора «Тирпиц» (Снимок с английского самолета-разведчика)

было недостатка, несмотря на ряд несчастных случаев. Через 6 месяцев после спуска на воду первой лодки вся флотилия королевского флота была готова действовать.

В конце сентября 1943 года шесть сверхмалых подводных лодок были доставлены на буксире к берегам Норвегии с целью атаки на немецкие линкоры. 22 сентября четыре мини-субмарины проникли в Альта-фьорд, остальные — вернулись. Две малютки погибли, а двум другим удалось проникнуть еще дальше в узкий Каа-фьорд, где на якоре стоял гордость нацистского флота, линкор «Тирпиц», прикрытый противоторпедными сетями. Обоим экипажам сопутствовала удача: многослойное заграждение раздвинули для прохода судна снабжения. Англичане нашли в себе мужество воспользоваться этой неповторимой случайностью, хотя прекрасно понимали, что возможности для отхода не будет. Той и другой лодке, выдержав обстрел, удалось подвести свои четырехтонные заряды под корпус немецкого линкора. Несмотря на все усилия экипажа и службы охраны водного района, корабль потрясли два сильнейших взрыва, немцам не хватило буквально нескольких минут, чтобы переместиться. В средней части «Тирпица» образовалась огромная подводная пробоина, и вышли из строя многие механизмы, в частности, приборы управления огнем. Второй заряд причинил тяжелые повреж-

дения ахтерштевню и гребным валам, что лишило линкор способности передвигаться.

В Норвегии не было ни одного дока, способного принять 50 000-тонного гиганта. В связи с этим ремонт пришлось делать с помощью кессонов, что затянуло его на полгода. После атаки экипажи лодок-малюток затопили свои корабли и сдались в плен, но из 8 моряков двое погибли. Таким образом, из 24 человек, участвовавших в этой смелой атаке, десять погибли, шесть попали в плен и только восемь, не выполнив задание, вернулись на базу.

В 1944 году англичане провели еще две успешные атаки в Норвегии: 13 апреля в порту Берген подлодкой «XE-24» был потоплен небольшой транспорт, а в сентябре — плавучий док «Лексевог» (150×27 м) вместе с находившимся в нем крупным пароходом.

В июле 1945 года английская карликовая лодка «XE-3» провела блестящую атаку японского тяжелого крейсера «Такао» в порту Сингапур. Этот корабль водоизмещением в 13 160 т, вооруженный десятью 203-мм орудиями, был поврежден торпедой с американской подводной лодки, а теперь отдал якорь в самой мелкой части пролива Джохор, угрожая своими пушками британским силам вторжения. Ликвидацию этой угрозы и решили осуществить с помощью лодки-малютки, присланной из Англии на плавбазе «Бонавенчер».

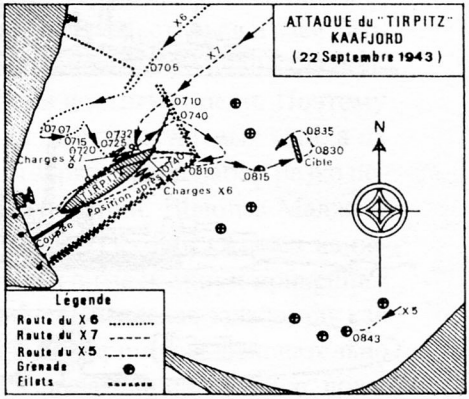
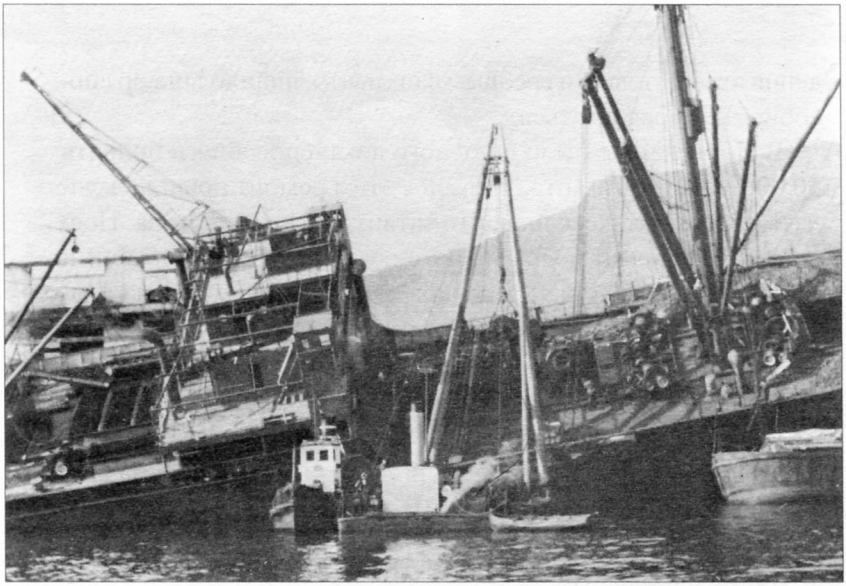
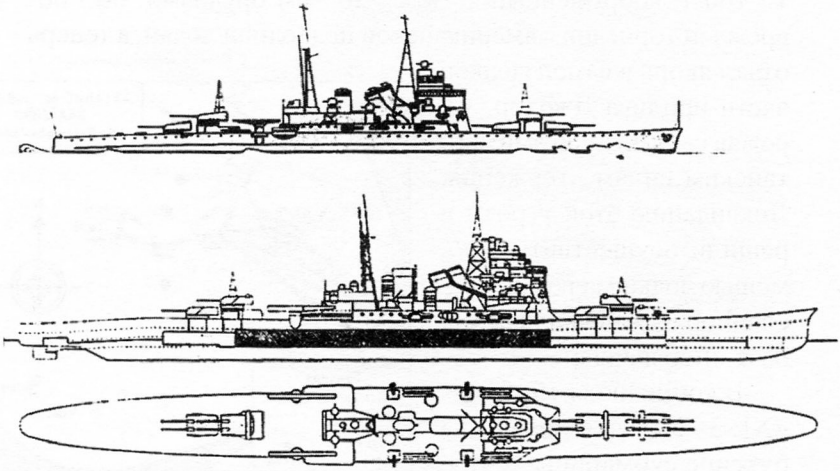


Схема атаки «Тирпица» английским сверхмалыми лодками

В конце июля 1945 года «XE-3» была доставлена на буксире субмарины «Стиджиен» к восточному входу в Сингапурский пролив.



Последствия атаки Бергена английской сверхмалой подлодкой «XE-24»



Японский тяжелый крейсер «Такао»

Преодолев последние 40 миль своим ходом, малютка в 14 часов 31 июля обнаружила свою цель с помощью перископа. Следуя за японским сторожевым катером, суденышко лейтенанта Фрейзера проскользнуло в ворота сетевого заграждения и медленно поползло к громаде крейсера: глубина едва достигала шести метров. «Такао» стоял поперек пролива и под его корпусом оставалась лишь узкая щель. Вот в нее то и решил проникнуть Фрейзер. В 15 часов «ХЕ-3» достигла прохода между каменистым грунтом и днищем крейсера.

Водолаз старшина Маджейнис

Взрывные заряды были несколько изменены. Атака «Тирпица» показала, что даже крупный корабль, заподозрив опасность, может с помощью буксиров переместиться и избежать поражения. Следовательно требовалось нечто новое для полной уверенности в том, что взрыв достигнет цели. Поэтому на левом борту лодки укрепили шесть магнитных мин, а на правом — обычный двухтонный заряд. Такой набор резко повышал роль водолаза в успехе операции. Водолаз Маджейнис вышел из лодки через шлюзовую камеру, извлек из наружного контейнера все шесть магнитных мин и прикрепил их к днищу «Такао». Это была очень нелегкая задача, так как днище сильно обросло ракушками и пришлось основательно поработать ножом. Установив взрыватели на 18 часов, водолаз с трудом вернулся на лодку и упал в обморок от изнеможения. Тем временем остальные три члена экипажа, действуя

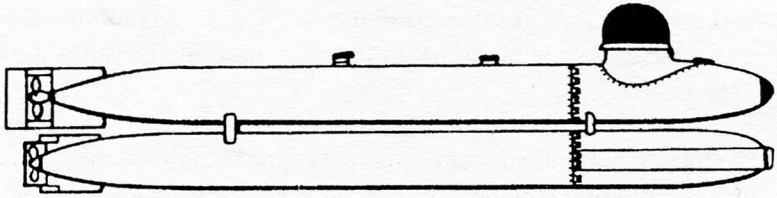
изнутри, освободили лодку от двух тонн взрывчатки, которая легла на дно около магнитных мин.

Благополучно проделав обратный путь, лодка-малютка у входа в Сингапурский пролив по радиомаяку четко вышла на рандеву со «Стиджиеном». Ее моряки, бодрствовавшие 52 часа, проспали почти весь четырехсуточный переход до Брунея. И только здесь, проснувшись, они узнали, что ровно в 18 часов 31 июля мощнейший взрыв проделал в днище «Такао» пробоину размером 18 на 9 метров и уничтожил большую часть его орудий. Два ордена «Виктории» (высшая воинская награда Британии для лиц некоролевской крови) вознаградили находчивость и смелость командира и водолаза. Старпом получил орден «За выдающиеся заслуги», а механик — медаль «За доблесть».

АРИЙСКИЕ «НЕГРЫ»

Пытались применять человекоуправляемые торпеды и немцы. Однако использовали они их не для атак на базы противника, а для защиты собственного побережья, что позволяет считать эти изделия диверсионными средствами с весьма существенными оговорками. Самым первым образцом этого оружия стала спроектированная в 1944 году торпеда «Неггер» (Негр). Это название родилось от фамилии изобретателя — инженера Рихарда Мора. (Мор — мавр — вежливая форма немецкого слова «негр»).

«Неггер» представляла собой две электрические торпеды калибром 21 дюйм, одна над другой с зазором в 15 см. На верхней торпеде боеголовка весом в 500 кг была заменена крошечным кокпитом для водителя. В нем были установлены самые примитивные органы управления и рычаг пуска нижней торпеды. Прицел был тоже самым простым — кольцо на кокпите и металлический штырь на носу. Нижняя торпеда была обычной боевой. Тихо приблизившись к цели, пловец пускал нижнюю торпеду в ее борт и полным ходом удалялся от места атаки. Одновальный электромотор верхней торпеды теоретически мог позволить этому сооружению двигаться со скоростью 20 узлов. Однако из-за необходимости увеличить запас плавучести, чтобы нести нижнюю торпеду, половину аккумуляторов пришлось снять. В результате



Немецкая управляемая торпеда «Неггер»

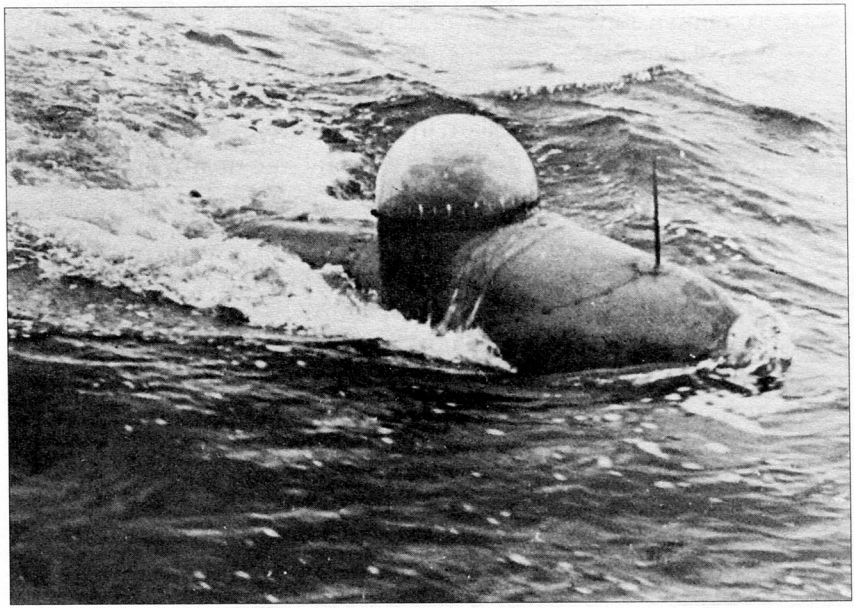
Кокпит «Неггера» был очень тесным

максимальная скорость сократилась до 10 узлов, а всего «Неггер» мог пройти 48 миль со скоростью 4 узла. Длина аппарата 7,6 м, ширина 0,5 м, водоизмещение 2,8 т. «Неггер» не мог погружаться, он обладал способностью действовать только в позиционном положении. Эксперименты с балластными цистернами завершились провалом: вес баллона со сжатым воздухом для продувки цистерн опасно сокращал запас плавучести. Водитель был втиснут в крошечный кокпит. Его плечи и голова выступали над водой не более, чем на 45 см. Кокпит закрывался плексигласовым куполом для защиты от волн. Добровольцы для управления торпедами набирались из солдат и матросов, но адмирал Дениц специальным приказом запретил брать подводников. Устройство сброса купола было установлено внутри кабины, но если водитель открывал купол, чтобы глотнуть свежего воздуха, то это часто приводило к потерям. Торпеду просто захлестывало водой. С закрытым куполом дышать приходилось с помощью кислородного аппарата Даггера. Однако случаи отравления углекислым газом были слишком частыми. Точных данных нет, но немцы считают, что от различных несчастных случаев погибло более половины всех пропавших «Неггеров».

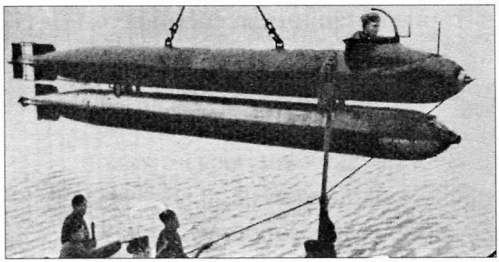
Кроме уже описанных опасностей, водителей подстерегала еще одна. Человекоуправляемая торпеда становилась крайне неустойчивой после того, как пилот выстреливал нижнюю, боевую, торпеду. Бывали и совсем дикие случаи, когда не

срабатывали замки, и боевая торпеда тащила за собой верхнюю прямо к верной гибели. Даже если пилоту удавалось преодолеть все трудности, подкрасться к вражескому кораблю и прицелиться, используя примитивное приспособление, его шансы поразить цель (особенно движущуюся) с такой низкой и неустойчивой платформы были крайне невелики.

Еще до того, как торпеды прошли всесторонние испытания, их бросили в бой 20 апреля 1944 года, на пятьдесят пятый день рождения Гитлера. Около 40 «Неггеров» под командованием лейтенанта Э. Крига были направлены по железной дороге на западное побережье Италии. Почва на участке пуска оказалась слишком мягкой, чтобы спустить торпеды с помощью кранов. Вместо этого пришлось тащить их на колесных тележках, пока торпеда не всплывала на глубине. Имелось 30 тележек, 13 из них сразу завязли в песке.



«Неггер» идет на цель



Выгрузка «Неггера»

Таким образом, только 17 «Неггеров» смогли отправиться в поход.

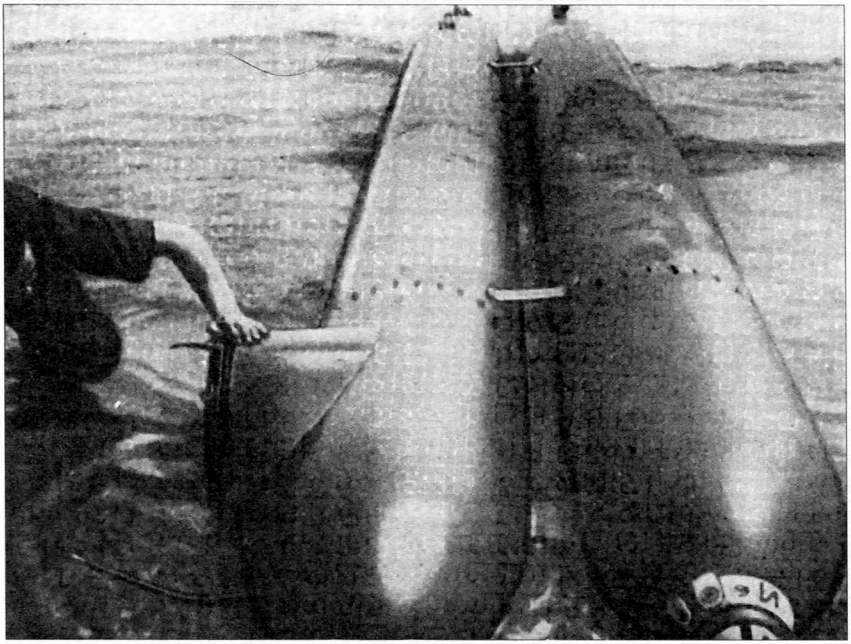
Луны не было, а единственным навигационным прибором были наручные компасы. Как ни странно, все торпеды добрались до назначенного района, но вместо беззащитных транспортов, стоящих на якоре, они обнаружили охотников за подводными лодками. Произошел ожесточенный бой. Немецкие источники говорят, что во время атаки были потеряны четыре «Неггера» и потоплены два охотника. Шесть водителей, выпустив боевые, затопили свои транспортные торпеды и пробрались обратно через линию фронта, а семь пилотов сумели добраться до контролируемого немцами побережья прямо на своих аппаратах. Чтобы сохранить секретность, все вернувшиеся «Неггеры» и те, что не удалось спустить, были взорваны.

Союзники утверждают, что ни один из их кораблей повреждений не получил. Был взят в плен один водитель, покинувший утонувшую торпеду, а самое главное — захвачен невредимый образец нового оружия, который дрейфовал по течению. Пилот торпеды погиб, отравившись углекислым газом.

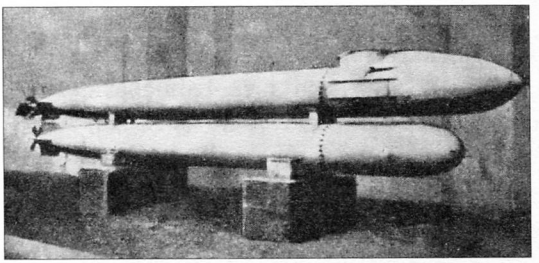
Гораздо более значительные успехи были достигнуты немцами во время высадки союзников в Нормандии в июле 1944 года. Правда, добраться до прикрытых двойной линией дозорных кораблей транспортов не удалось, но человекоторпеды все-таки потопили несколько сторожевых судов, эсминец «Айсис» (1340 т) и старый английский крейсер «Дрэгон» (5300 т), укомплектованный польским экипажем. Взрыв торпеды оторвал крейсеру корму, и англичане вынуждены были его затопить, использовав как часть волнолома искусственной гавани, сооруженной в зоне высадки.

Эти успехи немцев были достигнуты дорогой ценой. В ходе первой атаки 5 июля были потеряны 12 торпед из 26. Правда, союзники заявили, что потопили только 4 аппарата. При второй вылазке, 7 июля, только 5 «Неггеров» из 21 вернулись на базу. В этом случае в ночном бою союзники потопили 12 торпед, а еще 4, дрейфовавшие на поверхности, были утром уничтожены самолетами. Вероятно, их водители задохнулись. Два последующих выхода 19 июля и 15 августа были практически сорваны из-за плохой погоды, но и на сей раз большинство «Неггеров» не вернулись вследствие аварий.

Тихоходная, уязвимая человекоуправляемая торпеда была просто самоубийственным оружием. Однако операции «Неггеров» были прекращены не по этой причине. Потери никогда не смущали германское командование, просто на



Этот «Неггер» уже не опасен



Человекоторпеда «Мардер»

вооружение поступило новое, более совершенное оружие. Торпеда «Мардер» (Куница) была создана на основе «Неггера» и напоминала его во всех отношениях, кроме одной детали — она была немного длиннее (8,3 м вместо 7,6). Это позволило установить балластную цистерну и помпу. В результате торпеда приобрела способность на короткое время погружаться на глубину до 30 метров. Однако из-за примитивности навигационного оборудования такая способность использовалась только для уклонения от атаки. Нападал «Мардер», как и «Неггер», в позиционном положении.

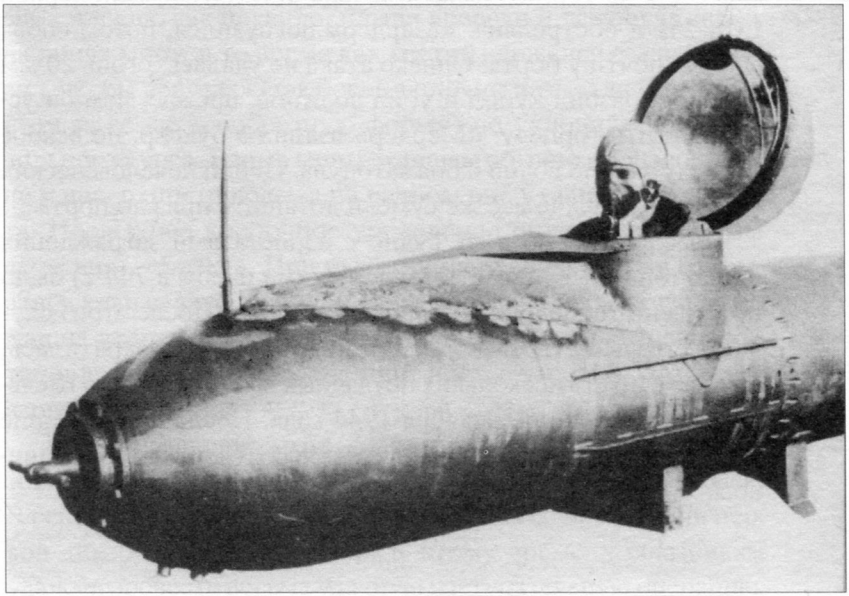
Под влиянием итальянцев, а князь Боргезе трижды посещал учебные центры немецких боевых пловцов, «Мардер» планировалось использовать так же, как «Майяле» — против защищенных якорных стоянок. По крайней мере одна океанская лодка (U-997) была оснащена кильблоками для перевозки 4 торпед. Были разработаны планы атаки транспортов союзников в Мурманске. Однако дальше планов дело не пошло, и «Мардеры» были развернуты в Ла-Манше, заменив «Неггеры».

3 августа 1944 г. не менее 50 управляемых торпед атаковали флот вторжения союзников. Первым сообщением о появлении «Мардеров» стал взрыв торпеды, которая примерно в 2 часа попала в старый крейсер «Дурбан», затопленный в качестве элемента искусственного мола в зоне высадки. Характерный силуэт корабля-блокшива сбил водителя с толку, но ряд немецких историков до сих пор продолжают записывать ветерана в актив гитлеровских диверсантов. Менее чем через час начался яростный бой. Эсминцы и более мелкие

корабли на полной скорости, чтобы уклониться от торпед, обстреливали из автоматических пушек мелькающие купола торпед и сбрасывали глубинные бомбы на пенные следы. Британские данные говорят, что в операции погибло 40 «Мардеров». Почти половина из них была потоплена в бою.

Союзники тоже понесли потери: миноносец «Куорн» (907 т) был торпедирован и в 2 час. 50 мин. затонул почти со всем экипажем. Миноносец «Бленкатра» был поврежден при взрыве брошенного водителем «Мардера». Механизм самоликвидации сработал как раз в тот момент, когда команда затаскивала торпеду на борт.

Вторая и последняя массированная атака была проведена 42 торпедами 17 августа 1944 года. Главной целью в этот раз был старый французский линкор «Курбе» (23 189 т). Дредноут стоял возле самого берега с поднятыми флагами



Водитель «Мардера» на тренировке

и Лотарингским крестом Свободной Франции. Немцы считали, что корабль вполне боеспособен. На самом деле это тоже был блокшив, который сидел на грунте. Тяжелые корабли союзников поддерживали иллюзию немцев, проводя обстрел берега с позиций мористее линкора.

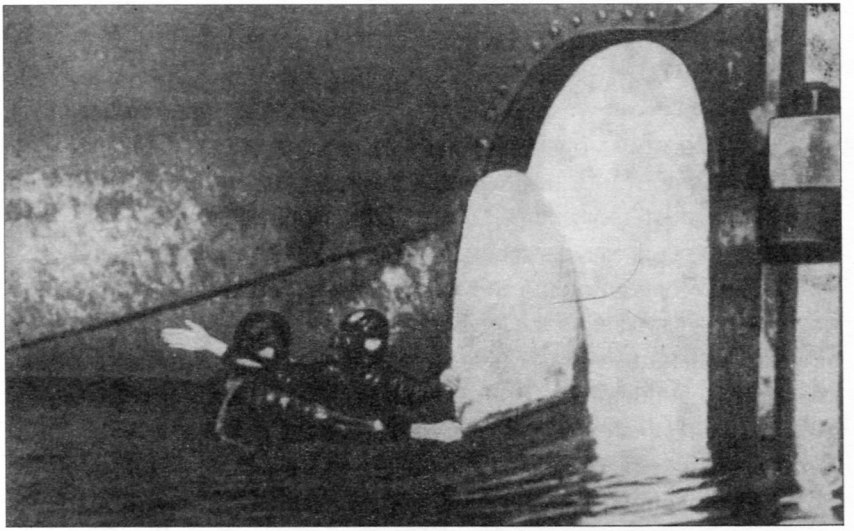
Германские корабли и самолеты предприняли несколько попыток «потопить» его, но успеха, по вполне понятным причинам, не достигли. Тогда за дело взялись морские диверсанты: старый линкор получил попадания двух торпед, и германская пропаганда громогласно заявила о новой победе немецкого оружия. На самом деле единственным реальным успехом этой массированной акции стало потопление небольшого десантного судна водоизмещением в 422 т. Но немцам это стоило очень дорого. 26 «Мардеров» были уничтожены эскортными кораблями и истребителями-бомбардировщиками. Одна из торпед была замечена английской канонеркой LCS-251 и обстреляна. «Мардер» погрузился, потом снова всплыл почти у борта. Однако атака не удалась: огонь 20-мм автомата разбил купол и убил водителя прежде, чем он успел пустить торпеду. «Мардер» взяли на буксир, но вскоре торпеду залило водой и она затонула. Ценой нечеловеческих усилий англичане все же сумели дотащить приз до порта.

На следующую ночь судно с аэростатами заграждения «Фраттон» (бывший железнодорожный паром в 744 т) было потоплено торпедой: виновника не нашли. После этого случая деятельность «Мардеров» практически прекратилась, если не считать нескольких неудачных выходов в устья Шельды и Масса в конце октября 1944 года. После этого зимние штормы полностью устранили эту угрозу кораблям союзников.

ТОРПЕДЫ ДЛЯ РЕЧНЫХ БАТАЛИЙ

Помимо морских человекоторпед немцами был разработан и их речной вариант, который очень напоминал идею Росетти времен Первой мировой войны. Это была так называемая мина-торпеда, которая представляла собой удлиненной формы алюминиевый баллон, наполненный взрывчатым веществом. Плавучесть обеспечивалась с помощью газа (чаще всего аммиака), количество которого дозировалось таким образом, что мина имела 30—40 грамм отрицательной плавучести и держалась чуть-чуть ниже поверхности воды. В спокойной воде боевые пловцы могли без особого труда тянуть за собой этот практически невесомый подрывной заряд в нужном направлении. Два боевых пловца, как правило, плыли впереди и тянули за собой на линях мину, в то время как третий держался сзади и правил, чтобы «сигара» (так боевые пловцы называли мину-торпеду за ее сигарообразную форму) не уклонялась от правильного курса. Взрыв мины-торпеды обычно производился не у поверхности воды, а на речном дне у основания объекта. Несложное кнопочное управление облегчало пловцам действия у объекта. При нажатии на первую кнопку открывался клапан затопления, и мина-торпеда погружалась. Нажав на вторую кнопку, боевой пловец включал заранее установленный на определенное время часовой механизм взрывателя.

Для применения этого необычного оружия была подготовлена группа боевых пловцов численностью в 30 человек. В середине июня 1944 года пришел приказ о проведении первой диверсионной операции. К этому времени союзникам удалось провести весьма удачную наступательную операцию. Форсировав реку Орн и канал, соединяющий Орн с морем,



Тренировка германских боевых пловцов

англичане создали плацдарм и за несколько дней перебросили на него свыше 10 000 человек, ввиду чего над немецкой обороной в районе города Кан нависла серьезная угроза флангового удара. Снабжение английских войск осуществлялось по двум уцелевшим мостам через Орн и Орнский канал. У мостов противник сосредоточил столько зенитной артиллерии, что всякое нападение слабой немецкой авиации было обречено на провал. Штурмовые группы также не могли пробраться к мостам по суше. Оставался лишь путь по воде. Тут должен был помочь флот, послав своих пловцов-диверсантов. Это было их первое боевое крещение.

22 июня были доставлены две торпеды, предназначенные для подрыва мостовых быков. Старт обеих групп пловцов — в реке и в канале — был назначен на 23 часа. Незадолго до этого следовало спустить торпеды на воду — тяжелая задача, если учесть, что для этого не было никаких приспособлений, а изделия весили как-никак по 800 килограмм. Передний

край англичан проходил на расстояния 500–700 м от пунктов выхода боевых пловцов на задание. К 22 часа 40 мин. торпеды были подготовлены к спуску. Часовые механизмы взрывателей были приведены в действие. В 5 часов 30 минут утра торпеды должны были взорваться.

С берега реки Орн тележку удалось столкнуть вполне удачно: она легко поддалась усилиям людей и вскоре вместе с погруженной на нее торпедой исчезла под водой. Однако торпеда, которая должна была всплыть, так и не появилась на поверхности. Нисколько не лучше обстояло дело и со спуском торпеды в Орнском канале. Она также оказалась слишком тяжелой, вода не держала ее. Как же это могло произойти? Ведь торпеда должна была быть тщательно сбалластирована так, чтобы вода едва-едва ее покрывала. Несомненно, такой расчет был сделан в Научно-исследовательском испытательном центре. Но кто-то допустил всего лишь одну «маленькую ошибочку»: торпеды рассчитывались на соленую морскую воду. Этот «кто-то» не учел, что в Орне, как и во всякой реке, — пресная вода, имеющая меньшую выталкивающую силу.

Пловцы решили исправить положение подручными средствами. И им удалось с помощью быстро доставленных канистр из-под бензина вернуть торпедам плавучесть. Эти наполненные воздухом железные коробки действовали, как понтоны: прикрепленные в достаточном количестве по бокам торпеды. И вот, наконец, торпеда, накренившись на один бок, всплыла на поверхность. «Понтоны» частично высовывались из воды. От глаза внимательного наблюдателя они бы не укрылись, тем более, что в движении оставляли на воде мелкие волны. Все это имело очень мало общего с тем идеальным случаем, когда ничто, буквально ничто, кроме замаскированного лица диверсанта, не выглядывало из воды. С немалым опозданием обе группы, наконец, отправились в путь вместе со своими торпедами и их временным дополнительным оснащением.

Пловцы сопровождают «речную торпеду»

Первая группа имела задачу: подвести торпеду ко второму по счету мосту в Орнском канале. Не обнаруживая себя, миновать первый мост, который, правда, тоже находился в руках противника, но ввиду своей малой грузоподъемности не представлял интереса как объект диверсии. Расстояние до главного моста — около 12 километров. Предстояло закрепить торпеду на дне канала в непосредственной близости от среднего быка моста. Затем вернуться в свое расположение тем же путем.

Диверсанты осторожно поплыли у поверхности воды, стремясь тянуть торпеду возможно более плавно. Через некоторое время они увидели прямо перед собой первый мост, атаковать который не следовало. Обнаружить что-либо в этом мраке было трудно. Удалось лишь расслышать доносившиеся с моста шаги часового. Около 1 часа 30 мин., когда мост остался уже далеко позади, пловцы вдруг услышали в непосредственной близости от себя разрывы снарядов. Им пришлось прижаться к берегу, чтобы укрыться от осколков.

Полежав там до конца налета неподвижно, диверсанты отдохнули.

Проплыв еще около 100 метров, они увидели очертания моста, совершенно не пострадавшего от артиллерийского налета. Обнаружив в темноте контуры главного быка, диверсанты совсем медленно, делая ластами по три-четыре движения в минуту, подплыли к нему и осторожно, чтобы не выдать себя, погрузились. Дно канала было здесь песчано-галечным, и им без труда удалось закрепить небольшие якоря, которым предстояло удерживать торпеду на месте. Она была оставлена приблизительно в метре над грунтом, в непосредственной близости от быка. Убедившись в том, что часы взрывателя идут, немцы проплыли под водой некоторое расстояние в обратном направлении и вынырнули. Затем все три пловца без дальнейших приключений вернулись по тому же маршруту к ожидавшим их товарищам на окраине города Каи. Между тем их товарищи были немало удивлены, так как не ожидали возвращения группы всего через 4 часа после старта. Если тут не было ошибки, то тройка добилась совершенно феноменального результата. Ведь туда и обратно нужно было пройти как-никак 24 километра, причем половину пути с грузом.

Вся ситуация показалась еще более странной, когда стали известны детали диверсии. Что все это могло значить? Донесение тройки о том, что торпеда укреплена, согласно приказу, у второго моста, никаких сомнений вызвать не могло. Однако, может быть, этот второй мост был совсем не тот, который подлежал уничтожению? Спешно принесенный лист топографической карты подтвердил возникшие подозрения: на канале имелся третий мост... Он находился на нейтральной полосе, то есть ближе двух других, о которых шла речь раньше. Немедленно сравнили топографическую карту с оперативной схемой, по которой действовали пловцы. Оказалось, что на схеме нанесены были лишь два моста из трех...

Теперь уже нельзя было ничего изменить. Пловцы оставили торпеду у второго моста, который следовало тоже миновать. Их вины в этом не было, они считали до двух, как и было приказано. Но зато, очевидно, кто-то в штабе не сумел сосчитать до трех. Ровно в 5 часов 30 мин. мост взлетел на воздух, но этот успех практически ничего не дал немецкому командованию.

Не менее драматически, хотя и в ином отношении, развивались события, связанные с действиями второй группы пловцов, которая имела задачу взорвать главный мост через реку Орн. Их выход еще больше задержался, зато у них имелось и преимущество: они могла, пользуясь течением, значительно быстрее добраться до цели. А о возвращении против течения можно было подумать уже после выполнения задачи... Однако группа не пробыла в воде и минуты, когда один из троицы стремительно бросился к берегу, а потом разрыдался. Мужество окончательно покинуло его, нервы не выдержали. Оставшиеся боевые пловцы после краткого обмена мнениями решили идти дальше вдвоем. Первый поплыл у носа торпеды, второй — у кормы. Вскоре они исчезли из поля зрения товарищей, стоявших на берегу.

Без особых приключений они спокойно плыли час за часом вниз по течению реки. Затем — правда, раньше положенного времени — наткнулись на препятствие. Это были деревянные надолбы, установленные, вероятно, для того, чтобы задерживать дрейфующие мины и другие подобные подрывные средства. Сразу же за надолбами уходили ввысь контуры моста. Надолбы удалось преодолеть без особого труда. Потом пловцы погрузились под воду у мостового быка и с помощью якорей закрепили торпеду. Через несколько минут все было готово, и они сразу же отправились в обратный путь.

Вскоре им стало понятно, почему удалось подойти к цели так быстро. Течение Орна было много сильнее, чем они счита-

ли. В течение 15 минут пловцы, напрягая силы, плыли против течения, чтобы выйти из района моста, но он все время оставался в поле зрения. Попробовали идти по дну, но и у дна течение было не менее сильным. Вскоре они поняли, что до наступления дня им не добраться до немецкого переднего края и даже не выйти из района, контролируемого противником. Оставался один выход: пересидеть день в укрытии, отложив возвращение на следующую ночь. Вскоре они нашли глубокую яму, достаточно скрытую от наблюдения и показавшуюся им пригодной в качестве убежища. Они быстро юркнули в нее, буквально на секунду опоздав заметить, что дно ямы покрыто толстым слоем чего-то липкого, и в тоже мгновение в нос ударил характерный «аромат».

Итак, они попали в отхожее место. Когда кто-нибудь, как говорится на солдатском жаргоне, «сидит в дерьме», то это значит, что дела его очень и очень плохи. Диверсанты, с которыми эта неприятность случилась в буквальном смысле слова, скоро поняли, что попасть в дерьмо было для них большой удачей. Ровно в 5 часов 30 мин. мощный взрыв потряс землю. Сомнений не было: торпеда точно в назначенную минуту обрушила на мост всю силу своего взрыва и вывела сооружение из строя. Целый день поисковые команды противника охотились по обоим берегам реки за диверсантами, непрерывно швыряли в воду гранаты, но в собственную уборную если и заглядывали, то с совсем другой целью...

День 23 июня 1944 года — самый продолжительный день в году — стал самым длинным в жизни несчастных диверсантов. Вероятно, редко когда два человека столь страстно жаждали наступления ночи. Когда она, наконец, пришла, пловцы покинули свое укрытие, соскользнули в реку и, прежде всего, как следует «ополоснулись». Потом они снова отыскали подходящее место для выхода на берег, осторожно прошли 400 метров по суше до русла канала, чтобы, пользуясь здесь отсутствием течения, по нему вернуться в расположение

немецких войск. Эта хорошая идея пришла им в голову в течение дня, и поэтому нельзя сказать, что критическое положение, в котором они тогда находились, полностью убило всякую мысль. Через 4 часа они доложили командованию о своем благополучном возвращении.

Таким образом, итог первой речной диверсии немецких боевых пловцов был следующий: взорваны два моста на занятой противником территории, пятеро из шести пловцов вернулись в свое расположение, правда, двое — лишь через сутки после операции. Достигнутый результат можно было считать полным успехом.

В конце августа 1944 года оборона немцев во Франции рухнула, германский вермахт покатился на восток, остановившись лишь на границах рейха. За несколько дней подвижным соединениям союзников удалось прорваться через Северную Францию в Бельгию. После непродолжительных боев ими был взят Антверпен. Немецкий комендант порта погиб, руко-

Германский боевой пловец в облегченном снаряжении

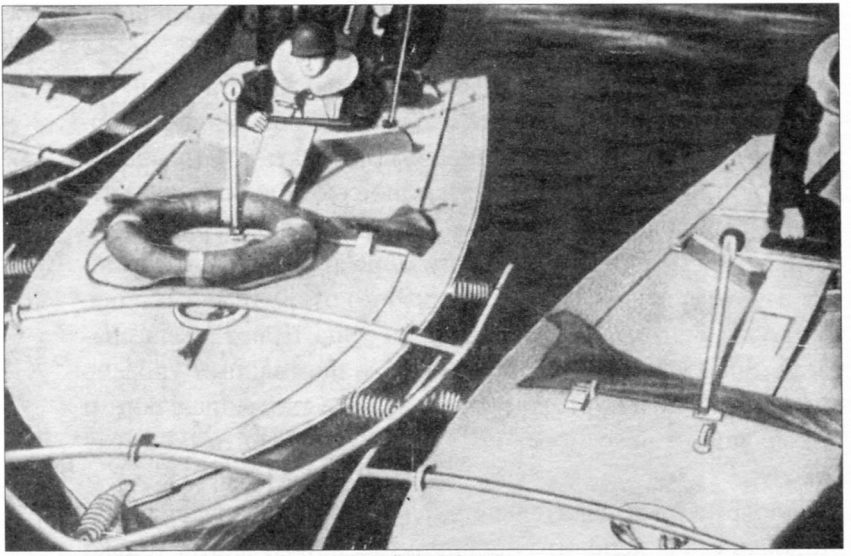
водя взрывными работами в порту. Главный портовый шлюз остался не взорванным.

Это была большая удача для противника. Антверпен, являвшийся самым крупным по пропускной способности портом в Западной Европе, мог теперь принимать из Англии все необходимое для наступления армий союзников. Хотя Антверпенский порт расположен довольно далеко вверх по реке Шельде, он испытывает влияние морских приливов и отливов. Поэтому в нем, кроме небольшого открытого бассейна, имеется значительный закрытый бассейн. Шлюз предназначается для того, чтобы поддерживать постоянный уровень воды в основном портовом бассейне. Все входящие в порт и выходящие из него морские суда должны пройти по этому шлюзу.

После непродолжительного изучения сложившейся обстановки стало ясно, что проникнуть к шлюзу могли только боевые пловцы. Однако трудности режима течения в Шельде лишали боевых пловцов возможности проделать вплавь весь путь туда и обратно. Поэтому было решено сначала доставить их на катерах к входу в шлюз и лишь там спустить в воду. Это было сопряжено с новыми затруднениями. Хотя Шельда в этом месте была довольно широка, однако вторая половина пути проходила по участку, где оба берега были заняты противником.

Для того чтобы взорвать антверпенский шлюз, потребовалась более мощная, чем в предыдущем случае мина-торпеда с зарядом взрывчатого вещества весом 1 тонну. Вернее, запросили две мины, чтобы быть в полной уверенности, что, по крайней мере, одна из них не будет повреждена во время транспортировки и благополучно прибудет к месту старта.

В темную осеннюю ночь с 15 на 16 сентября 1944 года два катера, на каждом из которых был офицер в качестве командира диверсионно-штурмовой группы, рулевой, три боевых пловца и одна мина-торпеда на буксире, отошли от



Германский сверхскоростной катер, используемый для доставки диверсантов

причала и, взяв курс вверх по течению Шельды, скрылись в ночном тумане. Операция проводилась по принципу дублирования. Уже через несколько минут после старта катер под командованием старшего лейтенанта Дерпингхауза ушел вперед, оставив где-то позади второй катер...

Ночь была темной, кроме того, над Шельдой сгустился столь желанный туман. Условия погоды были идеальными для осуществления налета, но трудными для рулевого, так как темнота усложняла ориентировку. Катер Дерпингхауза бесшумно скользил по воде. Разумеется, были применены глушители, и шум мотора не превышал даже легкого шороха, который издавал туго натянутый над водой буксирный линь. Почти целый час экипаж катера пытался отыскать высокие причальные сваи, по которым можно было бы определить вход в канал. Их решимость постепенно сменялась отчаянием. Километр за километром шли они вдоль берега

против течения. Затем, когда у них больше не оставалось сомнений в том, что цель давно осталась позади, они повернули назад, и все началось снова. Наконец, счастье вознаградило их за терпение. Земля с правого борта вдруг пропала. Над водой показалась группа толстых свай.

Катер был привязан к одной из свай, а трое боевых пловцов соскользнули в воду. Отвязав мину-торпеду, они двинулись вперед. Через 10 минут диверсанты наткнулись на первое сетевое заграждение, которое было обойдено сбоку. Следующее заграждение состояло из стальных тросов, связанных между собою частыми петлями из проволоки толщиной в палец. Проход диверсанты нашли его у самого берега, где сеть местами отделилась от берегового крепления или вообще была плохо заделана. У двух следующих сетевых заграждений картина повторилась. На преодоление каждого препятствия затрачивали не больше пяти минут. Преодолев последнее сетевое заграждение, пловцы оказались не далее чем в 50 метров от цели. Стараясь не произвести ни малейшего шума и не вызвать на поверхности воды ни малейшего колебания, пловцы преодолели последний участок, отделявший их от шлюза, пока не стукнулись затылками о его ворота. Диверсанты осторожно подтянули мину вплотную и подготовились к погружению. Нажав кнопку клапана затопления, пловцы изо всех сил ухватились за мину, чтобы погрузиться вместе с ней. Убедившись, что мина легла хорошо, командир группы нажал кнопку взрывателя.

Через час с четвертью после старта пловцы вернулись назад к ожидавшему их катеру и были подняты на борт. Как только они оказались на борту и доложили об успехе, катер отчалил от сваи и взял курс на устье Шельды. На этот раз они решили уходить, не считаясь ни с чем. Мотор взвыл, и катер понесся со скоростью 30 узлов. Второй катер так и не нашел входа в канал. Но и одного заряда оказалось достаточно. Вскоре после 5 часов утра в Антверпенском порту

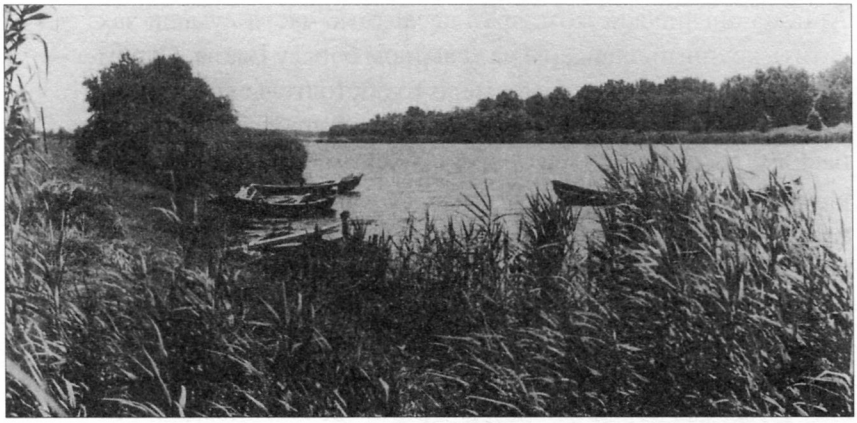
раздался сильнейший взрыв. Аэрофотосъемка показала на следующий день, что взрыв произвел эффективные разрушения в шлюзе. Уровень воды в закрытом бассейне во время отлива сравнялся с уровнем ниже шлюза. Порт был потерян для морских судов. Противнику потребовалось около трех месяцев для того, чтобы устранить повреждения, причиненные кучкой мужественных людей.

В нескольких километрах от германо-голландской границы Рейн делится на два рукава. На северном рукаве, который называется Лек, расположен город Арием, на южном, носящем название Ваал, — Неймеген. В сентябре 1944 года английская армейская группа, входившая в состав армии вторжения, сосредоточила свои усилия против этих двух городов. В случае захвата их англичане получили бы великолепный плацдарм для дальнейшего наступления на север и восток в глубь Германии. Высадившиеся в районе

Германский боевой пловец с большим дыхательным прибором

Арнема английские воздушно-десантные части сумели захватить крупный плацдарм на северном берегу Ваала. Огромное значение для англичан имело то обстоятельство, что они могли бесперебойно осуществлять снабжение по двум попавшим в их руки почти невредимыми мостам через Ваал в районе Неймегена. А именно, по железнодорожному мосту и по массивному автодорожному мосту, позволяющему перебрасывать на плацдарм самые тяжелые танки и артиллерию. Для немцев эти мосты были бельмом на глазу, и они прилагали все усилия к тому, чтобы разрушить их. Вскоре стало ясно, что по степени трудности это задание превосходило все, что до сих пор приходилось делать боевым пловцам. Мостовые быки имели длину 11 метров и ширину около 4 метров каждый. Поэтому здесь было недостаточно просто заложить 1 мину на дно реки рядом с массивным каменным быком, так как взрыв такой мины мог бы его лишь повредить. Для разрушения же необходим был крутящий момент, который можно было получить лишь при одновременном взрыве двух мощных подрывных зарядов, заложенных на противоположных сторонах быка.

Учитывая большую прочность цели, мины-торпеды на этот раз содержали по 1,5 тонны взрывчатого вещества. Они имели длину 5 метров и диаметр 56 сантиметров каждая. Установленный на определенный срок работы часовой механизм взрывателя замедленного действия включался путем удаления особой чеки из паза в верхней части мины. Затопление производилось нажатием на кнопку клапана затопления. Мины-торпеды соединялись в «пакеты» по две мины в каждом. Они связывались между собой прочным пятнадцатиметровым тросом. Боевые пловцы должны были, приблизившись к быку, распустить «пакет» с таким расчетом, чтобы одна мина легла с левой, а другая — с правой стороны быка. Было решено подготовить три таких «пакета»: один — для железнодорожного моста и два — для автодорожного.



Топкие берега сильно затрудняли спуск торпед на воду

Затем два боевых пловца добровольно вызвались проплыть все расстояние в 35 километров в качестве эксперимента, то есть без мин, чтобы лишь разведать силу течения у обоих мостов и испытать ее на собственном опыте. Они спустились в воду темной ночью и вышли на берег в первой половине следующего дня в условленном месте по другую сторону от английского плацдарма.

В ночь на 29 сентября 1944 года ударная группа боевых пловцов сошла в воду примерно в 10 километрах выше Неймегена. Их было 12 человек, разбитых на 3 группы по 4 человека. Каждая группа имела по одному подрывному «пакету», описанному выше. В распределении сил ничего не изменилось: первая группа должна была взорвать железнодорожный мост, вторая и третья — автодорожный. Первая группа стартовала раньше, так как ей предстояло проплыть большее расстояние. Течение спокойно несло диверсантов вниз по реке, и они лишь изредка ударяли по воде ластами, чтобы выдерживать направление. Сначала плыли по участку реки, где англичанами был занят только западный берег, затем вошли в зону, где противник засел на обоих берегах. Едва мино-

вав последнюю излучину реки перед Неймегеном, пловцы сразу же заметили перед собой силуэт автодорожного моста. Беспрепятственно продрейфовав под ним пловцы проследовали дальше.

Железнодорожный мост был замечен с расстояния в 300 метров, и пловцы сразу же устремились к левому быку. Они отчаянно боролись со стремительным потоком и несущейся прочь миной. Это была борьба за каждый сантиметр. В последние секунды диверсанты стали опасаться, что стукнутся о каменную кладку быка и будут раздавлены миной. И действительно, они прошли совсем рядом с быком: одни правее, другие левее его. Мина, к счастью, тоже вместо того, чтобы с грохотом стукнуться о каменную кладку, легко ударилась о деревянную обшивку, которой были обнесены быки для защиты их от плавучих льдин и дрейфующих мин. Минуту пловцы отдыхали после нечеловеческого напряжения, которое теперь было позади. Затем, освободив руки, сверили часы. Чеку взрывателя нужно было вытащить одновременно с точностью до секунды, чтобы часовые механизмы обеих мин начали работать в один и тот же момент. В 5 часов 30 мин. 29 сентября 1944 года часовые механизмы взрывателей начали отбивать

Боевой пловец у опоры моста

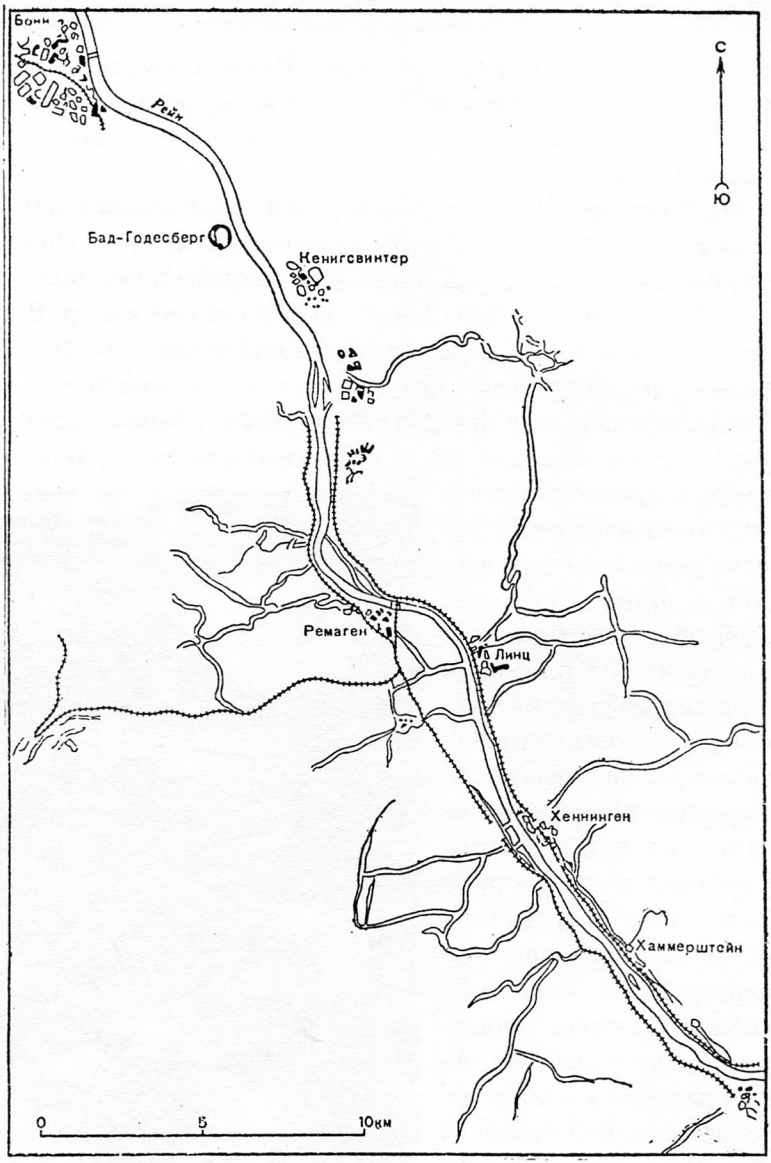


Схема района Ремагена

секунды. Ровно через час мины должны были взорваться. Теперь оставалось лишь открыть клапаны затопления и утопить мины.

Между тем две другие группы, имевшие задачу взорвать автодорожный мост, также находились уже в пути. Им также удалось подойти к своему мосту без особых происшествий. Однако то ли они неверно оценили расстояние до моста, то ли слишком поздно повернули поперек отталкивающего в сторону течения — во всяком случае, их прижало вплотную к западному берегу, занятому противником. Одна группа посадила свой «пакет» на мель и была вынуждена его бросить, другая затопили мины под серединой арки крайнего от берега пролета автодорожного моста. Чтобы оказаться по ту сторону английского плацдарма, диверсантам предстояло проплыть еще 24 километра. Теперь все зависело только от их выносливости. Однако из 12 боевых пловцов, участвовавших в операции по подрыву сильно охраняемых противником неймегеноких мостов, 10 человек (причем некоторые после драматической схватки с противником) попали в плен к англичанам. Лишь двоим удалось на вторую ночь добраться до немецких позиций. За свой подвиг они были награждены «Немецким золотым крестом».

Железнодорожный мост был разрушен, две его массивные арочные конструкции рухнули в воду. Автодорожный, правда, уцелел, однако на аэрофотоснимках можно было обнаружить, что в его покрытии появились провалы. Увы, подрывной заряд, легший на речное дно под мостом, взорвался, причинив мосту легкие повреждения. Поколебать же быки и прочные мостовые конструкции эта наспех затопленная не там, где следовало мина, конечно, не могла.

7 марта 1945 года тактическая группа 9-й американской бронетанковой дивизии овладела на реке Рейн, в районе города Ремагема, людендорфским железнодорожным мостом. Мост был в полной исправности. На всем протяжении Рейна

имеется очень мало мест, которые были бы столь удобны для переброски крупных сил, как район Ремагема. Поняв свой просчет, немцы, применяя самые разнообразные средства, попытались мост разрушить. Они совершили 383 воздушных налета, выпустили шесть ракет ФАУ-2, непрерывно обстреливали Ремаген тяжелой артиллерией, применив даже сверхтяжелое 540-мм орудие. Но все было тщетно, тогда решили обратиться за помощью к ВМФ, с просьбой использовать боевых пловцов-подрывников.

К этому времени на вооружение пловцов-диверсантов были приняты новые экспериментальные мины. Своим внешним видом они походили на обычную торпеду длиной 8 метров и диаметром 65 сантиметров. Мина-торпеда делилась на три отсека. В центральном отсеке находилось около 700 килограмм взрывчатки и детонатор, соединенные проводом с воспламенителем замедленного действия и предохранителем. Носовые и кормовые отсеки представляли собой полые камеры, заполненные специально обработанным хлопком. В каждом из отсеков имелся быстродействующий клапан, позволяющий в кратчайшее время заполнить отсеки водой. Для обеспечения лучшей плавучести в носу крепилось что-то вроде покрышки длиной 2,5 м. Благодаря покрышке сопровождающие мину-торпеду пловцы получили возможность более свободно управлять ею.

Мост покоился на двух мощных кирпичных быках. Поскольку имелось только четыре мины, две из которых требовалось оставить про запас, взрыв необходимо было осуществить только двумя минами. Каждую из этих мин-торпед с помощью шести пловцов, плывущих по течению реки, следовало подвести к правому быку моста таким образом, чтобы по обе стороны быка встало по одной торпеде. Затем, при помощи небольшого специального ключа следовало отвернуть пробку, закрывающую отверстие в носовой части покрышки. Торпеды погрузятся на глубину 1,2 м. Осталось толь-

ко вынуть предохранительную чеку: часовой механизм с заводом до 18 часов обеспечит взрыв детонатора. Задача была нелегкой, так как ни у кого не было сомнений в том, что противник принял все меры по защите моста. Взрыв было приказано осуществить в ночь с 16 на 17 марта.

16 марта в 6 часов утра пловцы закончили снаряжение двух мин и установили их бок о бок на длинном двухосном прицепе. Сначала мины нужно было доставить по дороге до поселка Лойтердорф, где их предстояло снять с прицепа и спустить на воду. В 9 час. 15 мин. торпеды прочно закрепили на прицепе. Легкие скафандры находились в грузовике, инструменты, кинжалы, часы-компасы — розданы пловцам. Небольшая колонна тронулась в путь: впереди легковая машина, за ней небольшой грузовик с шестью пловцами, затем тягач с прицепом, автокран и в хвосте — грузовик с остальными людьми и снаряжением. Командир группы лейтенант Шрайбер сел рядом с шофером тягача. Дождь, который лил всю ночь, сильно разрушил дорогу.

Учитывая характер груза, колонна шла очень медленно. Когда до пункта назначения оставалось меньше трех километров, пловцов обогнал небольшой броневик. Один из сидевших в нем военных в звании майора резким движением руки подал знак остановиться. Пришлось подчиниться. «За вашей колонной, — отчеканил майор, — движется рота танков «Тигр». Они должны выйти на исходный рубеж. Поскольку танки идут с большой скоростью, остановите колонну и примите как можно правее!» Все доводы о том, что дорога в этом месте очень плохая и проходит по краю косогора, были отвергнуты. Майор не намеревался ждать, пока моряки проедут опасный участок. Чинопочитание в крови любого немецкого офицера, поэтому тягач осторожно подвели к правому краю дороги и поставили у обочины на самой кромке откоса. Через несколько минут головной танк поравнялся с прицепом и пошел дальше. Колонну обогнали уже почти все

бронированные машины, как вдруг случилась беда. Грунт под прицепом начал неожиданно оседать, и он завалился на бок. Мины были сорваны с креплений и повреждены, по мнению специалистов, их ремонт занял бы не менее двух суток.

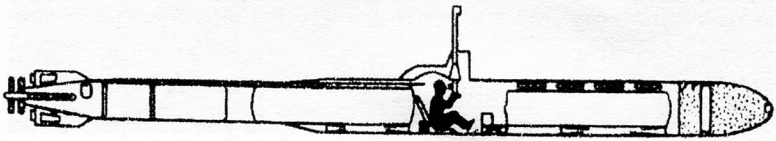
На совещании в штабе группы армий доложили о том, что произошло с минами-торпедами, на которые возлагались такие надежды. Ждать двое суток было невозможно, поэтому приняли решение использовать боевых пловцов, вооружив их пакетами с пластитом. В ночь с 16 на 17 марта группа пловцов в количестве 10 человек была спущена на воду в 10 км вверх по течению от моста. Диверсанты изготовили из молочных бидонов нечто вроде буев. К каждому бую прочными веревками привязали по четыре заряда в 3 кг. Заряд имел форму сосиски и помещался в водонепроницаемом чехле. Взрыв обеспечивал детонатор с часовым механизмом. Было решено, что пловцы оденут водолазные костюмы с ластами и полумаски. Кислородные приборы были бесполезны, поскольку малые глубины не позволяли долго плыть под водой.

Однако громоздкие бидоны, в отличие от практически незаметных мин-торпед, совсем не способствовали скрытному проникновению к объекту атаки. Подвергнутые жестокому обстрелу, лишь двое из всей группы сумели добраться до цели, но их заряды только слегка повредили мост.

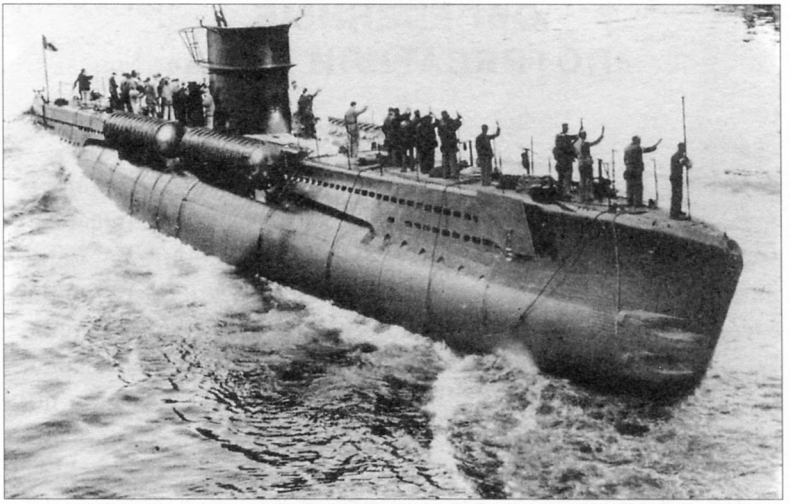
ОБРЕЧЕННЫЕ «ПОТРЯСАТЕЛИ НЕБА»

Более широко применяли управляемые торпеды японцы, но использовали их весьма специфическим образом: торпедой управлял водитель-смертник. Первые образцы этого варварского оружия изготовили в начале 1944 года, их окрестили громким именем «Кайтен», что в переводе с японского означает «Потрясатель неба». Первых добровольцев набирали из офицеров флота, но потом на острове Оцудзима была создана школа водителей-смертников, где обучалось около 200 человек.

Японская живая торпеда представляла собой цилиндр диаметром в 1 м, длиной — 14,7 м, весом в 8 т, из которых 1250 кг приходилось на боевую часть. Дальность действия «Кайтен» составляла 78 км при скорости 12 узлов; или 23 км при скорости 30 узлов. Для доставки к месту атаки использовались большие подводные лодки типа «И», на палубе которых размещалось шесть управляемых торпед «Кайтен». При приближении к цели водитель через специальный люк из лодки перебирался в торпеду, где его запирали. Получив по телефону от командира лодки приказ и сведения о направлении движения, он отделялся от субмарины и включал двигатель. Приближаясь к цели, водитель корректировал курс с помощью перископа. Приблизительно в 500 метрах от атакуемого корабля он включал полный ход и на глубине 4 метра шел на таран. Если водитель не находил цель, то умирал



Японская человекоторпеда «Кайтен»



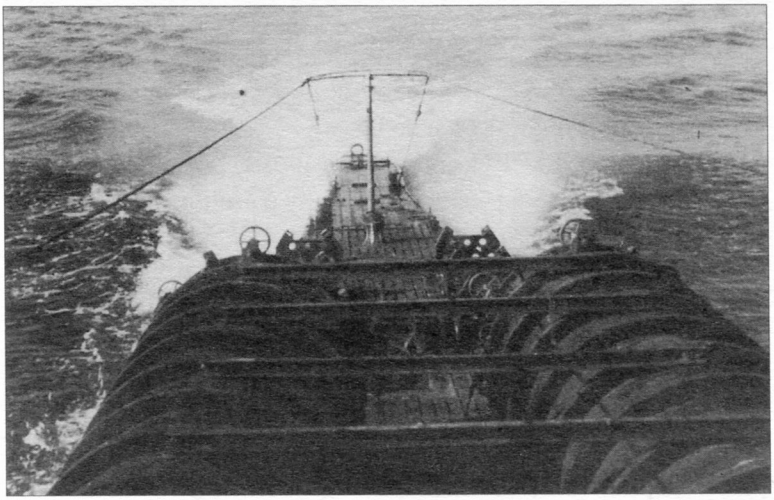
Японская подводная лодка, вооруженная человекоторпедами, выходит на задание

от удушья, т. к. запаса кислорода хватало только на час, а выбраться из торпеды было невозможно. Правда, позже «из гуманных соображений», сделали устройство, позволяющее взорвать себя, чтобы не мучиться.

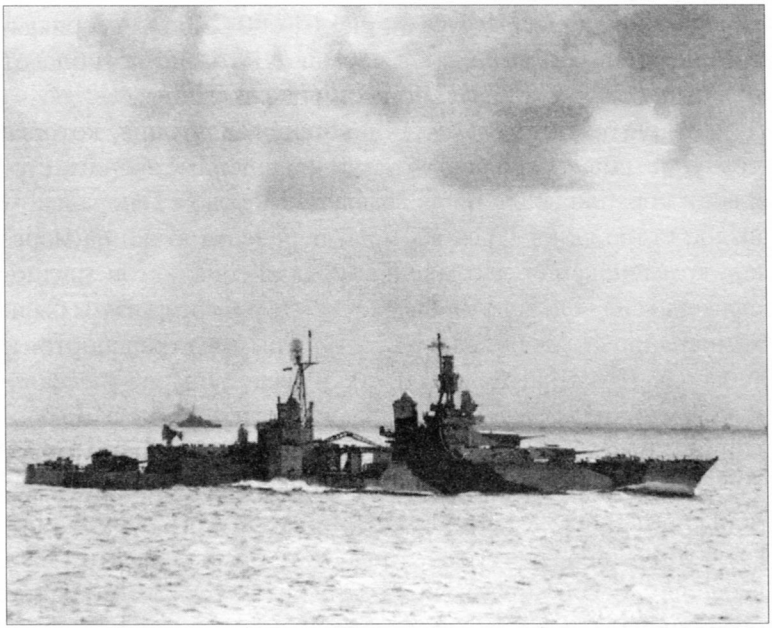
Первая атака человекоторпеды состоялась 20 ноября 1944 года, когда один из инициаторов создания «Кайтен», мичман Нисина, прорвался к стоянке американских кораблей и подорвал крупный танкер «Миссисипи» (11 300 т), груженный 405 000 галлонами авиабензина. Взрыв, выбросивший столб пламени на высоту нескольких сотен футов, стоил жизни 50 матросам и офицерам. После этого, пытаясь атаковать американские корабли в хорошо защищенных базах, японцы потеряли шесть лодок-носителей из одиннадцати и 55 водителей-смертников, большинство которых так и не достигли цели. Незначительные повреждения от близких взрывов получили транспорты «Манзана» (1 матрос убит, 20 ранено) и «Пондус Г. Росс». Возможно, одна из торпед ответственна за

гибель пехотно-десантного судна LCI-600 (246 т). Американские источники туманно утверждают, что оно погибло от подводного взрыва неизвестного происхождения.

Потери были приписаны ошибочной доктрине, которая предусматривала атаковать только защищенные якорные стоянки и корабли возле плацдармов. В Морском Генеральном штабе стали склоняться к мысли перенести атаки на морские коммуникации. По мнению ряда специалистов трудности действия человекоторпед в открытом море должны были компенсироваться более слабым прикрытием транспортов и танкеров. Для «Кайтен» такие атаки представляли колоссальную трудность. Вместо захода на неподвижную цель по спокойной воде, они должны были догонять корабли в море. Пилоту приходилось полагаться только на собственный маленький перископ, а при волнении от него было мало проку. Хотя скорость торпеды достигала 40 узлов, что было выше чем у любой цели, но ее дальность хода была крайне ограничена.



Контейнеры с «Кайтен» на палубе японской подводной лодки



Крейсер «Индианаполис»

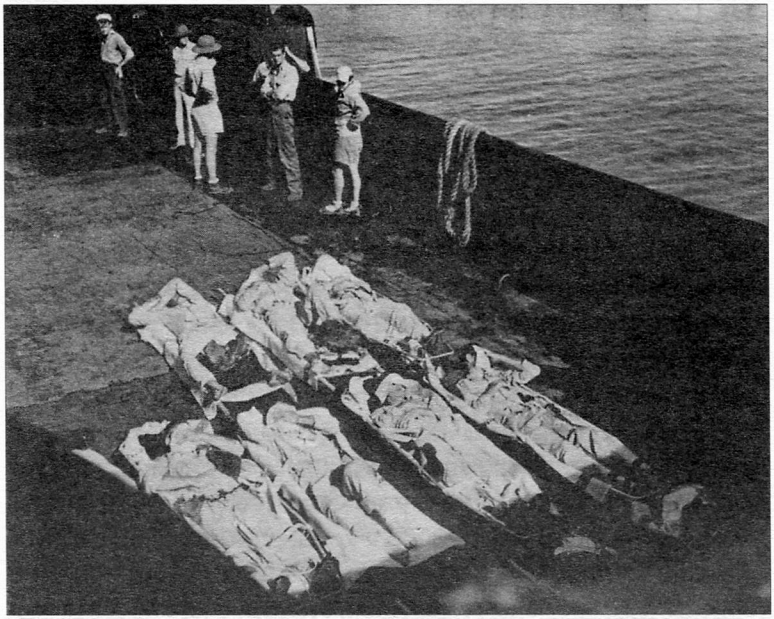
Однако с мая 1945 года лодки-носители стали действовать только на коммуникациях, что принесло некоторый успех. За три последних месяца военных действий человекоторпеды потопили (по японским данным) 15 транспортов и танкеров, 2 крейсера, 5 эсминцев и 7 сторожевых кораблей. Два судна получили сильные повреждения и вышли из строя. Все это было достигнуто ценой жизни еще 50 водителей, кроме того 15 человек погибли во время тренировок.

Американцы в свою очередь сумели уничтожить со всеми экипажами 8 лодок-носителей, а подтвердили лишь небольшую часть из заявленных японцами потерь. Пожалуй, наиболее парадоксально погиб эсминец «Андерхилл», который принял «Кайтен» за обычную сверхмалую подлодку и, обнаружив перископ, пошел на таран. Произошел ужасный взрыв, который оторвал всю носовую часть корабля до самой тру-

бы. Погибли 10 офицеров и 102 матроса, в том числе слишком лихой командир, находившийся на мостике.

Многие западные историки самой крупной победой человекоторпед считают потопление американского тяжелого крейсера «Индианаполис». Однако японцы это отрицают. Подводная лодка «И-58» капитан-лейтенанта Хасиморо Мотицура вышла из Куре 18 июня 1945 года, имея на борту 6 «Кайтен». 28 июня в 14 час. 00 мин. Хасимото в перископ заметил крупный танкер в сопровождении эсминца. Он выпустил две человекоторпеды и заявил, что потопил оба судна. На самом деле небольшие повреждения при взрыве одного из «Кайтен» получил лишь эсминец «Лоури».

За несколько часов до этой атаки тяжелый крейсер «Индианаполис» под командованием капитана первого ранга Мак-Вея вышел с Гуама на остров Лейте. Это был мощный



Из экипажа крейсера удалось спасти только несколько человек

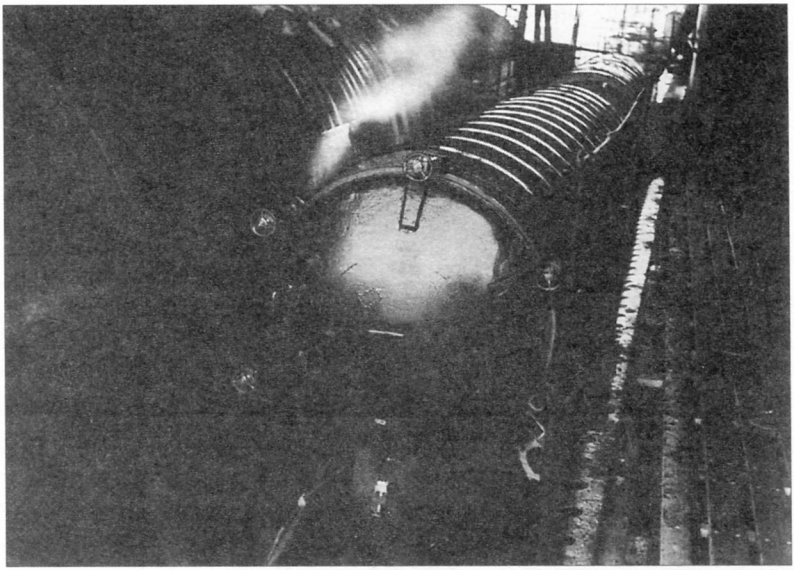
Капитан-лейтенант Хасимото дает показания в американском суде

современный корабль, водоизмещением 13 400 т, развивающий скорость до 34 узлов и вооруженный девятью 203-мм и десятью 127-мм орудиями. Всего два дня назад он выполнил сверхсекретную задачу — доставил две атомные бомбы, которые B-29 предстояло сбросить на Хиросиму и Нагасаки. Ночью 29 июня крейсер шел без сопровождения. Мало того, будто испытывая судьбу, Мак-Вей отказался от применения зигзага в качестве меры против подводных лодок. Хасимото, находясь на поверхности, заметил военный корабль примерно в 5 милях восточнее себя. Он немедленно погрузился и приготовил торпедные аппараты, а кроме того приказал одному из пилотов «Кайтен» занять место в торпеде. Когда цель подошла на расстояние 4000 м, командир лодки опознал ее как линкор типа «Айдахо» и решил использовать обычные торпеды. Тем временем смертники стали дружно просить разрешить им атаковать такую заманчивую цель.

В 23 час. 32 мин. Хасимото дал залп 6 торпедами с дистанции 1200 м и добился двух попаданий в носовую часть крейсера. Не смотря на утверждения многих авторов, он НЕ использовал «Кайтен» в этой атаке. Когда «Индианаполис» сразу не пошел на дно после попаданий торпед, пилоты снова начали уговаривать командира разрешить им нанести последний удар. Но этого не понадобилось: через 15 минут крейсер перевернулся и затонул. Около 350 человек погибло во время взрывов. Однако из-за неполадок с радиосвязью спасатели прибыли на место катастрофы только через три дня. За это время от холода погибло еще 533 человека. Любопытно, что донесение Хасимото своему командованию, с указанием координат атакованного корабля, было перехвачено, однако в нем говорилось о потоплении линкора, поэтому американская разведка приняла радиограмму за очередной японский трюк.

Уже после войны Хасимото привезли в Вашингтон, чтобы он выступил свидетелем на заседании военно-морского трибунала по делу о гибели «Индианаполиса». Японец честно подтвердил, что Мак Вей подверг корабль опасности, не использовав противолодочный зигзаг. Командира крейсера признали виновным, однако, учтя старые заслуги, наказывать не стали, а тихо спровадили на пенсию. Существует весьма распространенная версия, что торпеды Хасимото спасли еще какой-то японский город от участи Хиросимы, поскольку на борту «Индианаполиса», якобы, была третья атомная бомба. Однако эта версия не получила документального подтверждения.

Многие источники утверждают, что японским добровольцам на самоубийственные операции давалась лишь самая примитивная подготовка. Это может быть отчасти справедливо для пилотов-камикадзе, особенно в последние месяцы войны, когда остро не хватало топлива и квалифицированных инструкторов. Однако это совершенно неверно в отношении

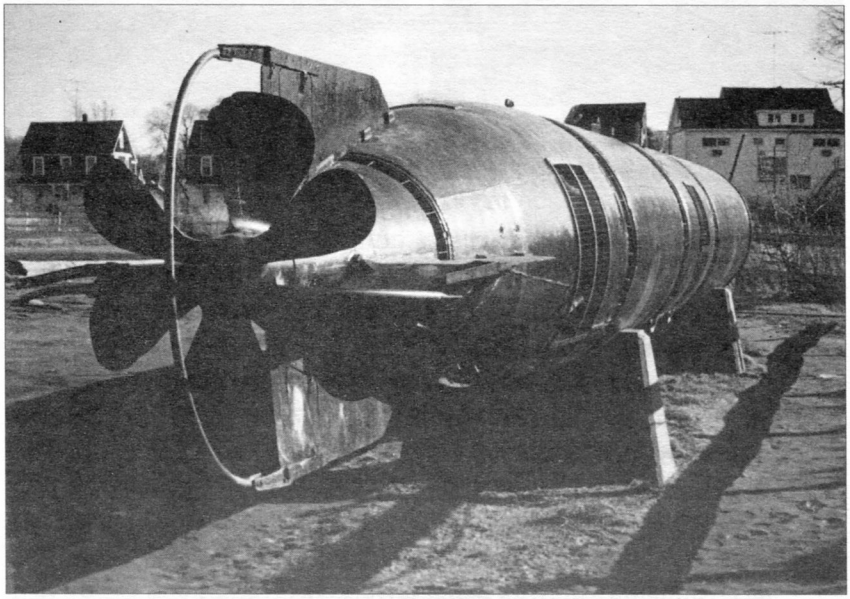


Тренировочный спуск «Кайтен» с корабля-носителя

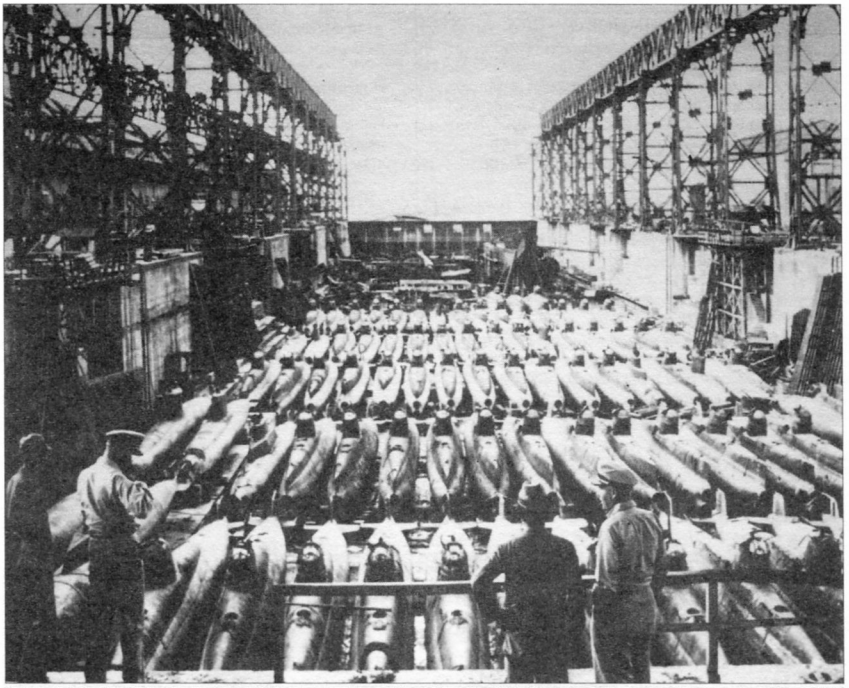
водителей человекоторпед. Они проводили много недель в классах, прежде чем садились в кабину «Кайтена». Управление этим аппаратом требовало от водителя квалификации не меньшей, чем управление истребителем. Однако были и другие причины задержки. Вначале не хватало торпед. Например, в сентябре 1944 года на 200 курсантов имелось только 6 торпед. Затем была острая нехватка квалифицированных техников для их обслуживания. Морские тренировки были ограничены общей нехваткой топлива в Японии. Поэтому, курс подготовки сводился к большому числу лекций и весьма ограниченной морской практике. Приходилось постоянно помнить, что «капля бензина так же драгоценна, как капля крови»

Ирония судьбы заключается в том, что среди 15 человек, погибших во время тренировок на «Кайтен», был и один из его изобретателей — лейтенант Хигути Куроки. Совершить

несколько тренировочных выходов было совершенно необходимо: практика показала, что даже самые упорные и старательные курсанты, впервые садясь в кабину «Кайтена», испытывали шок. Человек оказывался в крошечной замкнутой кабине, разглядывая мир через перископ. Достаточно часто случалось так, что торпеда погружалась слишком глубоко и утыкалась в илистое дно. После этого освободить торпеду можно было, только послав к ней водолазный бот. Однако очень часто это происходило слишком поздно, что бы спасти пилота. После нескольких несчастных случаев был сделан прибор очистки воздуха, позволяющий водителю оставаться под водой более 20 часов. Следует подчеркнуть один очень странный (по мнению европейца) момент в учебном процессе. По словам одного ветерана больше всего курсанты опасались того, что их спишут из отряда. Пилот «Кайтен»



«Кайтен» перед погрузкой на носитель



Японские сверхмалые подлодки в Куре, так и не были использованы против сил вторжения и стали трофеями американцев

должен был превратиться в полубога в храме Ясукуни, заслужив неумирающую славу. Но был и земной аспект — после выполнения задания, он посмертно получал повышение на два ранга, а его семья солидную пенсию.

В качестве эмблемы своего подразделения смертники выбрали наиболее почитаемый в Японии воинский символ: цветок «кикусуй» (парящая хризантема), который был эмблемой легендарного Кусоноки Масасигэ (1294–1336 гг.). В битве при Манотогаве этот самурай в течение семи часов с 700 войнами сдерживал натиск 35 000 солдат клана Асикага, выступивших против императора. Получив 11 тяжелых ран, он совершил харакири. Последние слова умирающего были:

«Я хотел бы родиться семь раз, чтобы сражаться с врагами своего императора». Именно на основе этой легенды родился лозунг японской военщины: «Семь жизней за императора».

Кроме водителей торпед, японцы в начале 1944 года организовали обучение и боевых пловцов. Боевые пловцы, одетые в водонепроницаемый комбинезон и ласты, составляли команды, названные «Фукуруи» («Драконы счастья»). На них возлагались задачи вести разведку и осуществлять диверсии. Для этого был сконструирован специальный, довольно удачный, дыхательный аппарат с замкнутой циркуляцией воздуха (т. е. не дающий пузырей). С таким устройством хорошо тренированный человек мог опуститься на глубину в 60 метров и двигаться там со скоростью 2 километра в час.

В последние месяцы войны фанатики-японцы из этих команд пошли на подражание летчикам-камикадзе. Недостаток надежных взрывателей вынудил пловцов нырять под киль судна и изо всех сил ударять миной по его обшивке. Результатом взрыва была пробоина и верная гибель диверсанта.

Особая система обороны была организована при входе в крупные японские порты. В определенных местах там были затоплены старые или недостроенные суда. В них оборудовали водонепроницаемые кабины, куда через шлюз спускалось несколько пловцов. Имея гидролокаторы и микрофоны, они круглосуточно следили за тем, чтобы ни одна субмарина или управляемая торпеда не могла приблизиться к порту. При помощи телефона поддерживалась связь с базой, а в случае тревоги еще около 40 пловцов с взрывчаткой опускались в кабину и ждали там приказа идти в атаку.

Точных данных об эффективности действий этих команд нет, но некоторые необъяснимые другими причинами взрывы, вызывавшие повреждения и даже гибель десантных судов во время захвата островов и пунктов побережья, контролируемых японцами, дают основание сделать вывод о том, что «Фукуруи» действовали довольно успешно.

Использовали боевых пловцов во Второй мировой войне и США, но они выполняли функции разведчиков и подводных саперов для подготовки высадки морских десантов. Поэтому пловцы входили в состав амфибийных сил флота. К концу боев в составе этих сил было значительное число команд подводных подрывных работ, они имели свое командование, быстроходные транспорты-плавбазы, силы огневой поддержки. Подготовка кадров велась с истинно американским размахом в школах, а затем на многочисленных курсах и тренировочных базах. Подробно об их деятельности можно узнать из книги Ф. Мура «Боевые пловцы» (М.: Иностранная литература, 1958 г.).

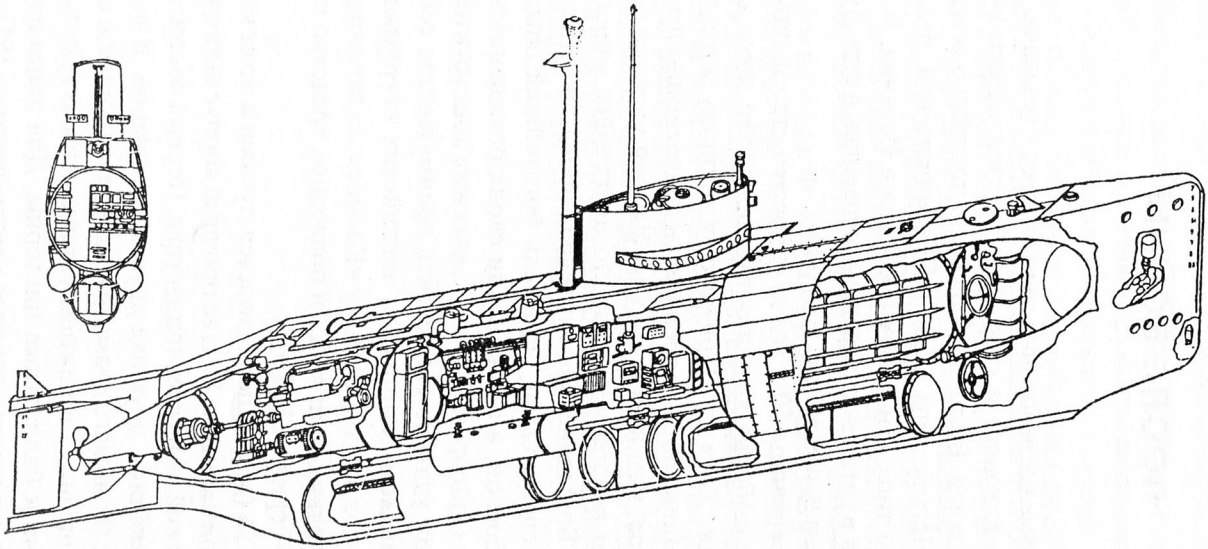
Основными недостатками сверхмалых подводных лодок периода Второй мировой войны были малая дальность плавания, небольшая мореходность, невысокая скорость хода и малая автономность. Действие этого оружия было эффективно, в основном, при ударах по кораблям, стоявшим на якоре в гаванях, портах и на рейдах.

ПОСЛЕ ВОЙНЫ

В первые послевоенные годы интерес к созданию человекоторпед и сверхмалых лодок значительно снизился. В этот период было построено всего 9 таких судов. Четыре типа «XE» в Великобритании, одно в США, и по два типа «Тибурон» и «Фока» в Испании. В настоящее время из этих послевоенных первенцев в строю остались лишь два испанских «Тибурона».

Однако с середины 50-х годов строительство штурмовых средств возобновилось, и опять лидерство здесь захватила Италия. Хотя по Парижскому мирному договору 1947 года Италии запрещалось иметь диверсионно-штурмовые средства, уже в 1951 году на бывшей учебной базе в Специи был возрожден центр по подготовке морских диверсантов. Большинство водителей торпед, участников войны, были еще молоды, но имели богатейший опыт, в том числе и боевой, и не скрывали своих реваншистских устремлений. Одновременно итальянскими конструкторами к 1955 году удалось совместить преимущества своих человекоуправляемых торпед и английских сверхмалых подводных лодок, создав систему «Космос», включающую в себя мини-лодку серии «SX» и подводное средство движения (ПСД) серии «CE2F».

Лодка SX756 (до сих пор считается лучшей в этом классе) имеет водоизмещение 80 т, ее прочный корпус выполнен из стали, а легкий — из стеклопластика. Первый состоит из двух расположенных друг над другом цилиндров. В верхнем цилиндре (большего диаметра) находятся жилые и служебные помещения, а в нижнем установлены аккумуляторы, топливные и балластные цистерны. Для движения в подводном положении используется электродвигатель (55 л.с.),



Сверхмалая лодка SX756

а в надводном — дизель (300 л.с.). Имеется шлюзовая камера, что позволяет боевым пловцам выходить из лодки и входить в нее под водой. В SX756 размещается 14 человек: шесть членов экипажа и восемь подводных диверсантов. Автономность до 20 суток.

Подводная лодка имеет следующие варианты вооружения:

— два подводных средства движения со штатным вооружением (при атаке баз противника);

— шесть донных мин МК21 (по 300 кг) и восемь МК11 (по 50 кг);

— шесть контейнеров с боеприпасами и другим снаряжением (при высадке диверсионной группы в составе до 8 человек);

— два однотрубных торпедных аппарата и восемь зарядов МК11 (при охране своих баз).

Большие заряды, ПСД, контейнеры и торпедные аппараты размещаются на внешней подвеске. Малые заряды — между прочным и легким корпусами.

Подводное средство движения CE2F предназначено для перевозки двух человек, которые размещаются в кабине, оборудованной прозрачным колпаком из оргстекла. Для экономии смеси в акваланге пловцы во время движения подключаются к бортовой кислородной системе. Гребной вал вращается

Подводное средство движения CE2F

с помощью электродвигателя (5,5 л.с.), питающегося от 72 аккумуляторных батарей. Основные характеристики CE2F: длина 7 метров, ширина 0,8 м, высота 1,5 м, вес 2400 кг, наибольшая скорость 4,5 узла, дальность плавания 50 миль. Вооружение: заряд МК31 (270 кг) и два заряда МК41 (по 110 кг). Кроме того на ПСД можно разместить комплект диверсионных мин.

По данным «Зарубежного военного обозрения» выпущено около 50 таких лодок и более 200 ПСД, в основном, на экспорт. Многие источники, в том числе и иностранные, утверждают, что именно с помощью этого комплекса был потоплен советский линкор «Новороссийск» в гавани Севастополя. Думаю, что это трагическое происшествие было просто использовано для «негласной» рекламы своей продукции ушлыми итальянцами.

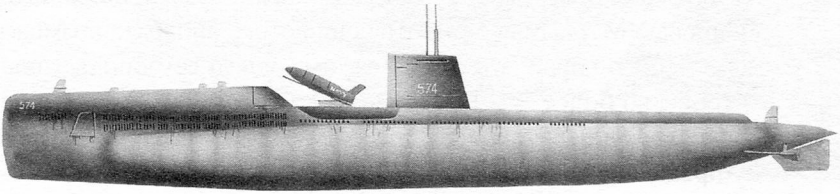
Не остались в стороне и англичане. Фирмой «Сабмарин продактс» по заказу ВМС разработано подводное средство движения «Сайбкэт» мокрого типа — для транспортировки боевых пловцов. Корпус ПСД представляет собой два соединенных между собой модуля торпедообразной формы, которые изготовлены из стекловолокна. Их носовые полусферические части сделаны из прозрачного полимера, что позволяет пловцам иметь хороший обзор, лежа внутри ПСД может разместиться 3 человека. В кормовых частях модулей установлены гребные винты, приводимые в движение электромоторами и используемые для обеспечения поступательного движения. Два других винта расположены между модулями в кормовой части и служат для управления по глубине. Боевые пловцы обогреваются теплом, выделяемым электродвигателями в воду, находящуюся внутри ПСД. Кроме того, они могут одевать жилеты с подогревом. Основные характеристики подводного средства движения: длина 3,1 м, ширина 1,63 м, высота 0,7 м, водоизмещение 1,9 т, рабочая глубина погружения 200 м, наибольшая скорость

5 узлов, дальность плавания 50 миль, мощность электродвигателя 3,9 кВт.

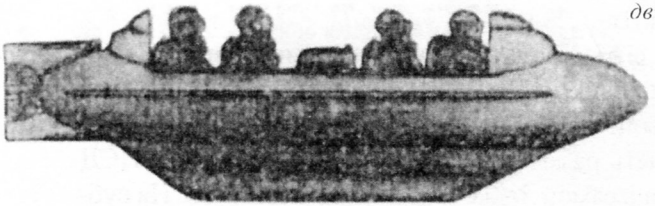
Как всегда, с размахом развернулись американцы. В носовой части бывшей ракетной лодки «Грейбэк» два ракетных контейнера были переоборудованы в шлюзовые камеры. В них могут быть размещены по два четырехместных ПСД типа «Трасс», а в самой лодке — 67 боевых пловцов. На субмаринах «Гаджеон» и «Силлайон» выделены помещения для 100 и 160 боевых пловцов и оборудованы шлюзовые камеры для их массового выхода. На небольшие расстояния пловцы перевозятся на ПСД и буксировщиках.

В США используются одно-, двух- и четырехместные ПСД «мокрого» и пятиместные «сухого» типа, а также одноместные буксировщики. В ПСД «мокрого» типа пловцы защищены от набегающего потока воды, но не изолированы от внешней среды. Эти средства транспортируют боевых пловцов непродолжительное время с максимальной скорость до 8 узлов. В ПСД «сухого» типа пловцы изолированы от внешней среды и находятся в нем со снятыми шлем-масками. Перед выходом пловцов аппарат заполняется водой. Такие ПСД транспортируют диверсантов на большие расстояния, длительное время и со скоростью до 12 узлов. На буксировщике пловец крепится верхом с помощью специальных зажимов и не защищен от набегающих потоков воды.

Наиболее совершенное ПСД — «Трасс-3» — имеет следующие характеристики: длина 5,5 м, ширина 1,37 м, вес 815 кг,



Подводная лодка «Грейбэк»



Подводное средство движения типа «Трасс»

глубина погружения 30 м, скорость 3 узла, дальность хода 50 км, экипаж 4 человека, мощность электродвигателя 2,6 л.с.

В 70-х годах проектирование сверхмалых подлодок начали и ФРГ. Созданная ими субмарина MSV75 по сути является ухудшенным вариантом итальянского «Космоса» и также имеет сменное вооружение на внешней подвеске. В его состав входят ПСД, мины, торпеды. Для выхода пловцов предусмотрена шлюзовая камера.

Имеют свою мини-субмарину и шведы, но предназначена она для нужд береговой охраны, а также поиска различных предметов на дне моря.

По данным иностранной печати целый ряд минилодок («Пиранья», «Лосось», «Тритон») имеет Россия. Водоизмещением от 1,6 т («Тритон-2») до 100 т («Пиранья»).

В начале 60-х годов в Ленинграде по заказу ВМФ были начаты работы по созданию самоходного автономного аппарата для транспортировки легких водолазов. Впоследствии модернизацию аппарата проводили специалисты завода «Двигатель» с участием ряда предприятий судостроения. В результате получился высокоэффективный и надежный образец, названный «Сирена-УМЭ». Боевое применение этого аппарата возможно с любого корабля или катера, имеющего грузоподъемное устройство более 2 т. Возможно применение «Сирены» и из торпедных аппаратов подводных лодок. Загрузка на субмарину производится так же, как и обычной торпеды.

Конструктивно ПСД состоит из головного, проточного и кормового отделений. К головному отделению присоединя-

ется грузовой контейнер. В проточном отделении находятся кабины для легководолазов, пульт управления, система жизнеобеспечения и устройство для вертикального маневрирования. Кабины имеют выдвижные козырьки для защиты водолазов от набегающего потока при движении под водой. В кормовом отделении размещен навигационный комплекс и приборы управления. Все агрегаты выполнены в малошумном исполнении.

По мнению специалистов, ПСД «Сирена-УМЭ», благодаря своим высоким ТТХ и конструктивным особенностям, имеет значительные преимущества перед подводными средствами доставки аналогичного назначения, что подтверждено опытом ее эксплуатации в ВМФ.

Данное повествование, конечно, не претендует на полный охват этой большой и интересной темы, поскольку в категорию

Советский боевой пловец с ПСД и автоматом для подводной стрельбы

человекоторпед разные авторы включают много различных аппаратов, но, по большому счету, только японские «Кайтен» полностью соответствуют этому названию. Германские «Неггер» и «Мардер» скорее принадлежат к супер-сверхмалым подводным лодкам, а итальянские «Майале» и британские «Чериоты» явно относятся к транспортным средствам боевых пловцов, несмотря на свою торпедообразную внешность. Но всех их объединяет то, что в качестве двигателя использовалась обычная торпеда.

Английские сверхмалые лодки стоят немного особняком, но мы включили их в данный материал потому, что использовались они не для поражения вражеских судов торпедами, а для доставки к цели морских диверсантов. Все эти несколько экзотические системы казались адмиралам интересной новинкой, которая позволит дешевой ценой добиться больших результатов. Однако очень часто этой ценой была жизнь членов экипажа.

Оглавление

Немного истории 5
Итальянский вариант 28
Первые успехи и неудачи 36
Александрийский триумф 54
Осада Гибралтара 70
Двигатель в одну человеческую силу 80
Всадники Альбиона 92
Арийские «негры» 109
Торпеды для речных баталий 117
Обреченные «Потрясатели неба» 137
После войны 149

Научно-популярное издание

Юрий Федорович Каторин

ЛЮДИ, ОСЕДЛАВШИЕ ТОРПЕДЫ

Компьютерная графика и верстка Е. Шмелевой
Компьютерный дизайн обложки Н. Ешалов
Корректор Н. Петрова

Лицензия ЛР № 065527 от 27.11.1997 г.

Подписано в печать 31.03.2006. Формат 60×84 $^{1}/_{16}$. Печать офсетная.
Гарнитура Time Roman. Усл. печ. л. 4,65.
Тираж 500 экз. Зак. № 19.

ООО «Галея Принт»,
197349, С-Петербург, пр. Сизова, д. 30, корп. 4.
Тел.: 301-22-22

ISBN 5-8172-0075-9

9 785817 200751 09

"Галея Принт"
Санкт-Петербург
www.galeya.ru
mail@galeya.ru