



ВЛАДИМИР ЩЕРБАКОВ

Подводные камикадзе



Боевые «ПИЯВКИ» Второй Мировой



ВЛАДИМИР ЩЕРБАКОВ

**Подводные камикадзе:
Боевые «пиявки»
Второй Мировой**

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«ЭКСМО»
2011

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Книга подготовлена в авторской редакции

Щербаков В.Л.

Щ32 Подводные камикадзе. Боевые «пиявки» Второй Мировой — М.: Яуза: ЭКСМО, 2011. — 144 с.: ил.

ISBN 978-5-699-49771-3

Декабрь 1941 года стал катастрофическим для военно-морских сил Союзников — не прошло и двух недель после Перл-Харбора, как англичане пропустили жесточайший удар в Александрии, где боевые пловцы «Черного князя» Боргезе смогли совершить то, что оказалось не под силу всему итальянскому флоту, — тяжело повредив британские линкоры «Куин Элизабет» и «Вэлиант», они изменили стратегический баланс на Средиземном море. Добиться столь феноменального результата удалось с помощью человеко-торпед «Майяле» («Пиявка»).

Хотя родиной этого «чудо-оружия» по праву считается Италия, где экспериментальные образцы были созданы еще в конце Первой Мировой, после александрийского триумфа человеко-торпеды были спешно приняты на вооружение сразу несколькими странами, причем каждая пошла своим путем. Если британские и советские конструкторы фактически скопировали идею итальянцев, создав подводные носители боевых пловцов «Чериот» и «Сирена», то немцы разработали торпедообразные мини-субмарины «Негер» и «Мардер». Но дальше всех пошли японцы, сделав ставку на «священное» оружие «Кайтен» для подводных камикадзе — полный симбиоз человека и торпеды, которые жили и умирали вместе...

В новой книге ведущего историка флота вы найдете исчерпывающую информацию обо всех типах человеко-торпед Второй Мировой и всех случаях их боевого применения

ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

ОТ АВТОРА	5
ГЛАВА 1. ИТАЛИЯ	6
Групповой подводный носитель типа «Миньятта»	6
Групповой подводный носитель типа «Майяле»	12
ГЛАВА 2. ВЕЛИКОБРИТАНИЯ	38
ГЛАВА 3. ГЕРМАНИЯ	73
ГЛАВА 4. ЯПОНИЯ	112
ГЛАВА 5. СССР	133
Литература и источники	142



Экипаж ГПН типа «Черийот» Mk I во время учебного выхода в море

Пожалуй, ни один из образцов военно-морской техники не может похвастаться такой сложной и комплексной историей, как «человеко-торпеда». Появившаяся на свет под самым занавесом Первой мировой войны и созданная фактически кустарным способом небольшой группой энтузиастов из итальянских Военно-морских сил, «человеко-торпеда» после завершения Великой войны оказалась забыта и возродилась, опять-таки в Италии, только спустя почти два десятилетия, став «оружием первого удара», предназначенным для внезапной атаки британского флота с целью уравнять шансы перед тем, как приступить к решающей схватке за господство на Средиземноморском театре военных действий.

После триумфального дебюта это «оружие слабых», как называло «человеко-торпеду» до Второй мировой войны военнополитическое руководство Великобритании, было быстро принято на вооружение несколькими странами. Зачастую одобрение на его разработку давали те же самые люди, которые буквально несколько лет назад яростно отвергали даже саму мысль о таком «вероломном» оружии. На войне, как говорится, все средства хороши.

Традиционно идею создания «человеко-торпеды» приписывают итальянцам, однако на сегодня имеются документально подтвержденные свидетельства того, что первенство в данном вопросе принадлежит британским военным — предложение о создании специального средства, которое впоследствии стали именовать «человеко-торпедой», еще в 1909 году выдвинул отставной командир Королевских ВМС Великобритании Годфри Герберт. Суть его идеи заключалась в разработке для нужд флота проекта управляемой человеком торпеды, которой он присвоил устрашающее имя — «Девастейтор», что в переводе с английского означает «Разрушитель». Согласно предложению Герберта, новый образец подводного оружия представлял собой одноместный подводный носитель со съемным плавучим отсеком для водителя. В патенте, выданном изобретателем, назначение нового средства описывалось следующим образом: «Данный объект предназначен для атаки на вражеские суда или другие цели большим зарядом взрывчатого вещества и способен делать это с большой экономией материала и персонала». Однако все предложения Герберта наткнулись на стену равнодушия и явной антипатии со стороны высшего военно-морского командования. Понадобились многочисленные практические подтверждения, в том числе и в виде поврежденных британских линкоров, чтобы официальный Лондон пересмотрел свое мнение о «человеко-торпедах». Итальянцы же стали первыми, кто воплотил идею «человеко-торпеды» на практике, так сказать «в железе», и первыми, кто применил новое оружие в боевых условиях.

В конечном итоге данная идея стала распространяться среди воюющих стран и постепенно нашла — в том или ином виде — воплощение в различных странах. Кто-то, как британцы или советские конструкторы, полностью сохранил идеологию итальянцев и принял на вооружение подводные носители боевых пловцов «Чериот» и «Сирена»; другие — как немцы — отошли от концепции группового подводного носителя и создали своеобразные торпедообразные мини-субмарины «Негер» и «Мардер» — носители торпедного оружия, тогда как японцы создали «священное» оружие, «Кайтен», — полный симбиоз человека и торпеды, которые «жили» и «умирали» вместе. Общим у всех этих разнообразных и порою совершенно непохожих друг на друга образцов военно-морской техники было лишь одно — в основе их конструкции лежала обыкновенная торпеда.

При этом, однако, следует различать два принципиально разных вида «человеко-торпеды». Первый — это групповой подводный носитель торпедообразного типа, созданный обычно на базе какой-то боевой торпеды и предназначенный для транспортировки под водой боевых пловцов и их вооружения и снаряжения (включая мощные подрывные заряды в виде боевых зарядных отделений, крепившихся в передней части к данному аппарату), причем боевые пловцы могут выполнять широкий круг задач, а не только минирование вражеских кораблей и судов при помощи

боевого зарядного отделения. Второй же вид — это фактически сверхмалая подводная лодка, созданная на базе реальной боевой торпеды — с той или иной степенью заимствования ее конструктивных элементов — и являющаяся самостоятельным носителем минно-торпедного вооружения. Единственным исключением из этого ряда стали японские «Кайтены», которые, являясь по своей сути сверхмалыми подводными лодками, на деле становились «живыми» торпедами, подразумевавшими гибель и аппарата, и его водителя с одной-единственной целью: уничтожить врага.

Если проанализировать боевую деятельность или практическую эксплуатацию всех изложенных выше видов «человеко-торпеды», то можно сделать вполне однозначный вывод: наиболее целесообразным является применение первого вида, то есть группового подводного носителя, который позволяет ускорить передвижение легководолаза-диверсанта под водой и обеспечивает ему возможность доставки к месту проведения специальной акции большей массы полезной нагрузки (вооружения, боеприпасов и снаряжения). А вот применение примитивных, созданных на базе торпеды, сверхмалых подводных лодок наподобие немецких «Негеров» и «Мардеров» или же «живых торпед» наподобие японских «Кайтенов» является малозффективным и высокорискованным занятием, позволяющим разве что доказать наличие у их водителей высокого мужества и преданности своему воинскому долгу.

Однако и в том и в другом случае «человеко-торпеда» имеет весьма ограниченное применение, особенно в мирное время. По большому счету, именно поэтому после окончания Второй мировой войны работы по данному виду специальной военно-морской техники были в основном свернуты. Создание групповых подводных носителей торпедообразного типа, если можно так сказать, на массовом уровне продолжила лишь Италия — данная продукция нашла своего заказчика как внутри страны, так и за рубежом, особенно в странах третьего мира, где в послевоенные годы развернулась борьба с колониальными захватчиками или друг с другом. Приступили к работам по тематике групповых подводных носителей торпедообразного типа и в Советском Союзе, где на повестку дня «ребром» встал вопрос об оснащении подводными средствами движения бурно развивавшегося военно-морского спецназа. А вот британские «Чериоты», так славно послужившие стране в годы военного лихолетья, оказались забыты — фактически до 1990-х годов в стране не было ни одного (!) целого ГПН типа «Чериот». Восстановить их смогли только благодаря энтузиастам и любителям истории. Да что «железки» — забытыми «власть предержащими» оказались даже сами «чериотеры», хотя тиражи неоднократно переиздававшейся книги Уоррена и Бенсона «Волны над нами» на полках долго не залеживались.

И в заключение — об одном из вариантов появления термина «человеко-торпеда» (в советской официальной документации в отношении данного аппарата применялся другой термин — «человек-торпеда»). Роберт У. Хобсон в книге «Колесницы войны», посвященной истории создания и боевого применения британских и итальянских групповых подводных носителей, утверждает, что термин «human torpedo», который мы и переводим как «человеко-торпеда», появился вследствие досадной смысловой ошибки. По данным автора книги, почерпнутым им из архива своего отца-«чериотера», Роберта С. Хобсона, и бесед с ветеранами британского и итальянского военно-морского спецназа, во время допроса в 1942 году одного из пленных итальянских водителей человекоуправляемой торпеды «Майяле» британский переводчик не совсем корректно перевел ответ пленного на вопрос относительно имевшегося у него задания: переводчик перевел «attempted human torpedo attack in Gibraltar harbor», тогда как итальянец назвал свой аппарат «управляемой человеком (или пилотируемой) малоскоростной торпедой». Впрочем, такая интерпретация истории появления популярного ныне термина «человеко-торпеда» пока не имеет документального подтверждения.

ГЛАВА 1. ИТАЛИЯ

Групповой подводный носитель типа «Миньятта»

Вопрос о том, кто же первым выдвинул идею использования стандартной торпеды для создания подводного аппарата специального назначения — так называемой «человеко-торпеды», — весьма не прост. Дело в том, что первым такую идею высказал еще до начала Первой мировой войны британский специалист, но вот первыми воплотили эту идею на практике, как говорится «в железе», и успешно применили новое изобретение в боевых условиях, конечно же, итальянцы. Именно поэтому с Италии и начат данный труд.

Частная инициатива

Итальянская попытка создания группового подводного носителя (ГПН) торпедообразного типа уходит корнями в 1915 год — по крайней мере, именно эта дата официально задокументирована в военно-морской исторической литературе. Именно в июне 1915 года один из инженеров-механиков итальянского лидера «Алессандро Поззио» по имени Луиджи Мартигони предложил своему непосредственному начальнику, Рафаэлю Россетти, майору инженерной службы флота (в итальянском флоте офицеры инженерных специальностей носили армейские звания), изучить возможность переоборудования стандартной торпеды, использовавшейся в ВМС Италии, в управляемый носитель, на котором можно было бы проникнуть в хорошо охраняемую военно-морскую базу австро-венгерского флота.

Россетти идея понравилась, но только через три месяца он оформил ее на бумаге и подал уже своему непосредственному начальнику, полковнику инженерной службы Джованни Скальпи. Тот, однако, отнесся к предложению без особого энтузиазма, но пообещал не препятствовать «частной технической инициативе» Россетти и тот может «двинуть» свою идею дальше по команде. Что Россетти и сделал незамедлительно, направив 24 сентября 1915 года служебную записку на имя командующего военно-морским округом Специя вице-адмиралу Альберто де Боно, который, к большому огорчению Россетти, оказался таким же скептиком, но все же предложил «обсудить идею» с начальником центра испытаний торпедного оружия в Специи капитаном ди корвети Гвидо Кавалаци (в/звание соответствует российскому званию «капитан 3 ранга»). Но и тот отнесся к предложению «оседлать торпеду» более чем прохладно, и ее автору пришлось 3 ноября вновь прийти на аудиенцию к вице-адмиралу А. де Боно, но на этот раз он принес уже детально проработанный проект двухместного торпедообразного носителя боевых пловцов и диверсионных мин, предназначенных для установки на днища вражеских кораблей. В качестве же базы для создания нового аппарата, имевшего расчетную дальность действия до 30 миль, Россетти

предлагал использовать стандартную 14-дюймовую (355,6-мм) торпеду В57, еще состоявшую тогда на вооружении итальянских ВМС. Торпеда эта была старого образца и заменялась на более новую А63 с дальностью хода до 6000 м, поэтому запасов торпед для «экспериментов» Россетти было более чем достаточно. Тем не менее адмирал посчитал проект Россетти «слишком оптимистичным» и отклонил его, то же сделал и

сменивший де Боно на посту начальника военно-морского округа в начале 1916 года вице-адмирал Леон Вайале.

Тогда Россетти решился на отчаянный шаг — приступил к реализации своего проекта втайне от командования, на свой страх и риск, для чего в мае 1916 года, будучи представителем ВМС на судовой верфи «Sestri Levante» (Генуя), он попросту, как пишут зарубежные военно-морские историки, «в наглую украл» две торпеды В57 и по подложным документам переправил их в укрывное место. Сам же Россетти в мае 1917 года перевелся в Специю, в штат управления, занимавшегося испытаниями различных корабельных систем и вооружения, доставил на расположенную рядом базу подводных лодок обе торпеды и уже здесь приступил к более активной работе над своим проектом группового подводного носителя.

Позднее, как указывает ряд зарубежных исследователей, он даже сумел договориться с командиром соседней авиабазы и получил в свое распоряжение относительно просторный ангар, где он смог работать над своим «аппаратом», не боясь посторонних глаз — ведь, по большому счету, деятельность Россетти, особенно кража торпед, по законам военного времени, даже с поправкой на разудалую веселость итальянцев, вела если уж не на плаху, то в тюрьму — это точно.

Наконец, 18 января 1918 года Россетти провел первое испытание своего «чудо-оружия», а 24 января и 27 февраля повторил опыты, экспериментируя с различными типами гребных винтов и водолазным снаряжением «водителей», а также получив опытным путем необходимый при реализации различных сценариев боевого применения транспортировщика запас баллонов со сжатым воздухом (давление 130—150 атмосфер), при помощи которого приводился в действие движитель аппарата.

После очередного испытания, 9 марта 1918 года, Россетти решил, что «человекоуправляемая торпеда-носитель», как он ее назвал, готова к показу высокому начальству и, при его одобрении, к последующему применению по назначению для совершения диверсионной акции в главной военно-морской базе (ГВМБ) австро-венгерского флота Пола.

«Миньятта» (также иногда «Мигнатта»), или, в переводе с итальянского, «Пиявка», — так был назван носитель легководолазов-диверсантов, созданный Россетти на базе 14-дюймовой торпеды В57, но с измененным движителем — гребным винтом большего, чем на стандартной торпедой, диаметра (450 мм). Длина носителя составляла 8,3 м, диаметр основной секции — 600 мм, скорость хода — до двух узлов (примерно 3,7 км/час). Управление по курсу осуществлялось «вручную» — пловцы должны были, работая руками и ногами словно веслами на шлюпке, выставлять их, способствуя развороту «Пиявки» в нужную сторону. Интересно, что в итальянском языке на военном жаргоне так же, «миньятта», называют и диверсионные магнитные мины. Ряд итальянских историков утверждают, что Россетти потому и дал название «Пиявка» своему аппарату, что главным его оружием были «пиявки», то есть магнитные мины.

Два диверсанта располагались на торпедо-носителе сверху, они должны были находиться в водолазных костюмах, но без масок — их головы должны были быть выше уровня воды. Вооружение — две 170-кг мины, предположительно — с магнитными присосками. Точные сведения о том, что же представляли собой эти мины, — отсутствуют. Например, в ряде источников утверждается, что «мины» были всего лишь металлическими емкостями, заполненными взрывчаткой веществом и снабженные взрывателем с часовым механизмом, рассчитанным максимум на 6 часов. Россетти даже рассмат-



Рафаэль Россетти: в момент описываемых событий — майор инженерной службы

ривал вариант «подводной мины, подвешиваемой под днищем корабля на 12-футовом лине». В кормовой секции «Пиявки» располагался механизм самоликвидации.

Россетти открывает карты

Именно «Пиявку» и предложил использовать Россетти, как уже упоминалось, для прорыва на внутренний рейд ГВМБ Пола, где к концу войны были сосредоточены самые крупные корабли австро-венгерского флота. Сегодня этот крупный портовый город с населением более 50 тысяч человек принадлежит Хорватии, он удобно расположен на западном побережье полуострова Истрия, почти на самой его оконечности, и основан еще древними греками — стал одной из первых греческих колоний на севере Адриатики, хотя расцвет его пришелся уже на эпоху Древнего Рима. Пола, или, как его называют хорваты, Пула, всегда имел важное стратегическое значение — не в последнюю очередь за счет хорошей и достаточно большой по размерам, удобной гавани.

После римлян городом-портом владела Венецианская республика, а с 1813 года он вошел в состав Австрийской, а затем и Австро-Венгерской империи. Но только в 1859 году Пола стала главной военно-морской базой тогда еще австрийского флота, а также крупным центром судостроения и судоремонта. Инициатором этого выступил Ханс Бирк Далеруп, датчанин по национальности, но служивший в австрийском флоте, оказавший самое деятельное участие в его становлении и развитии и дослужившийся там до вице-адмирала.



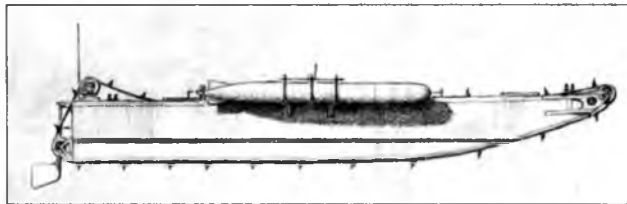
Так выглядит сегодня хорватский город Пула с высоты «птичьего полета». Хорошо видна удобная гавань, превосходно подходящая для базирования кораблей



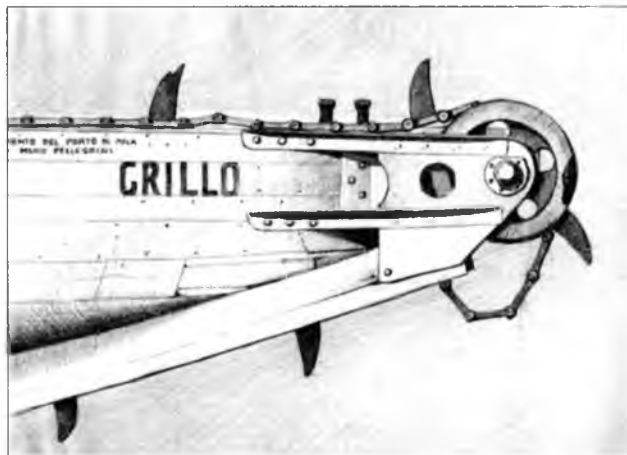
Корабли австро-венгерского флота в главной военно-морской базе Пола



Рабочий рисунок аппарата конструкции Россетти «Миньятта»



«Ползающий катер» типа «Грилло»



Гусеничный механизм катера типа «Грилло», использовавшийся для преодоления защитных заграждений перед входом в гавань Пола

Наконец, в годы Первой мировой войны именно Пола стала фактически главной базой «дредноутов» австро-венгерского флота. А после войны город отошел Италии...

Но вернемся к теме нашего материала.

Согласно замыслу отважного итальянского офицера торпедный катер должен был отбуксировать «Миньятту» как можно ближе к входу в гавань Пола, поскольку носитель имел дальность хода всего около 10 миль и автономность не более 5 часов, после чего диверсанта погрузились бы на него и своим ходом предприняли бы попытку проникнуть внутрь базы. После установки мин на днище вражеского корабля или, если возникнет благоприятная ситуация, — то даже двух кораблей диверсанта должны были уйти в район эвакуации, где их и подобрали бы свои катера. Настала пора открыть карты.

Россетти направляет вышестоящему командованию служебную записку с описанием конструкции и возможностей нового образца специального военно-морского вооружения, а также всех действий, предпринятых им и несколькими его единомышленниками по данному проекту за последние два года. «Воровство» торпед не могло не вызвать у командования негативных эмоций, но в целом идея показалась заслуживающей внимания, и изобретатель «Пиявки» был вызван на 1 апреля 1918 года к командующему ВМС Италии и одновременно командующему флотом ВМС Италии вице-адмиралу графу Паоло Эмилио Таону ди Ревелю. Результатом аудиенции стало одобрение проекта Россетти и перевод последнего в Вене-

цию, куда тот и прибыл уже 5 апреля, в распоряжение капитана ди Васцелло (капитан 1 ранга) Констанцо Циано.

Примечательно, что в гарнизоне к тому времени сформировалась группа офицеров-единомышленников, работавших в этом же направлении, в результате чего был создан так называемый «ползущий катер» (Barchini Saltatory), который оборудовался гусеницами и предназначался для доставки подрывного заряда к борту вражеского корабля. Гусеницы при этом должны были облегчить преодоление боно-сетевых заграждений. Однако попытки применения катеров постоянно срывались, а первый все же состоявшийся боевой поход одного из катеров, «Грилло», под командой лейтенанта Марио Пеллегрини, с задачей атаковать в ночь на 14 мая 1918 года корабли австро-венгерского флота в гавани Полы, завершился оглушительным провалом: катер был обнаружен во время преодоления заграждения и уничтожен огнем с берега, а его экипаж — лейтенант Марио Пеллегрини, старшина Антонио Милани и матросы Джузеппе Коррас и Франческо Ангелино — был взят в плен, где и оставались до окончания Первой мировой войны. Катер же австро-венгерские моряки подняли, тщательно исследовали, а затем разобрали на металл.

Назад — в Специю

Негативное воздействие неудачи Пеллегрини на боевой дух офицеров флота оказалось настолько опасным, что Россетти, во избежание провала — по его словам — всей миссии, решил вернуться в Специю, объяснив это также и «излишней близостью Венеции к фронту», что-де могло помочь врагу раскрыть детали секретной программы.

В Специи под руководством Россетти был разработан облегченный вариант водолазного снаряжения, а 31 мая Россетти вывел свою «Пиявку» на финальные испытания — она выполнила «забег» на 8 км, показав достаточно хорошие результаты.

Напарником Россетти стал молодой флотский врач, лейтенант Рафаэль Паолуччи, будущее медицинское «светило» мирового значения. Еще в феврале 1918 года он предложил себя в роли добровольца для участия в диверсионном рейде на Полу с целью подрыва одного из находившихся там линейных кораблей типа «Радецкий», которые также иногда классифицируют как броненосцы. Итальянские адмиралы уже неоднократно предпринимали попытки прорваться в базу и нанести серьезный урон австро-венгерскому флоту, но все операции либо не доводились до практической реализации, либо же срывались — по причине огромного количества препятствий и различных средств обороны у входа в базу. Так, например, на подходе к базе располагался ряд фортов с восемью скорострельными орудиями, а расположенный перед входом в гавань волнолом, имевший проходную часть всего 500 м, со стороны моря прикрывали два противолодочных боно-сетевых заграждения и три ряда противоторпедных сетей, а также несколько рядов заграждений из толстых бревен, которые соединялись цепями и стальными канатами, запутанными над и под водой.

Кроме того, по гавани постоянно сновали вооруженные шлюпки, а на берегу были установлены многочисленные прожекторы и артиллерийские батареи.

Поэтому-то Паолуччи и решил проникнуть в базу в одиночку: там, где охрана могла обнаружить катер или подлодку, она вполне могла пропустить одного пловца. Изучив подробно лоцию района ВМБ Пола, он пришел к заключению, что, если катер доставит его как можно бли-

же к входу в базу, оттуда ему надо будет самостоятельно проплыть оставшееся расстояние — не более чем 2—3 км — вместе со специальной миной предложенной им же конструкции и прикрепить ее к кораблю. Мина представляла собой торпедообразную болванку примерно в метр длиной и диаметром около 5 см, поддерживавшуюся на поверхности воды при помощи двух надувных баллонов и снабженную зарядом ВВ (TNT) массой 220 фунтов (около 99,8 кг). Мина снабжалась часовым механизмом подрыва.

«Затем я вернулся обратно тем же путем, — вспоминал позднее свои «уговоры» начальства Паолуччи, — преодолев опять все заграждения и уже снаружи буду ожидать результатов взрыва. Когда это произойдет, я поплыву дальше в открытое море и, повернувшись спиной к противнику, включу маленький электрический фонарик, чтобы показать ожидающему меня катеру, где я нахожусь».

В течение нескольких месяцев лейтенант-медик, действуя сугубо по собственной инициативе, готовился к миссии, устраивая по ночам заплывы в гавани Венеции и в конце концов добился того, что мог без остановки преодолевать расстояние в 5 миль, то есть в 3—4 раза большее, чем требовалось по плану. В качестве имитатора мины он использовал в заплывах емкость с водой массой 300 фунтов (около 136 кг). В мае 1918 года Паолуччи доложил о своем плане непосредственно начальнику, и тот посоветовал продолжать тренировки. А в июле лейтенант познакомился со своим тезкой — Рафаэлем Россетти, который тем временем пытался «приручить» свою «Пиявку».

Правда, первый выход в море на аппарате своего старшего товарища оказался для Паолуччи неудачей — аппарат перевернулся, водитель оказался в «погруженном» состоянии и едва не захлебнулся Россетти чудом спас оказавшийся рядом буксир, команда которого завела трос на «торпеду-носитель» и вытащила ее вместе с лейтенантом Р. Паолуччи из воды. Фактически «Миньятта» была еще не доработана, но Констанцо Циано, назначенный к тому времени руководителем «операции по атаке ВМБ Пола», требовал немедленного проведения диверсионного рейда против базы австро-венгерского флота. Он же, кстати, свел обоих офицеров-энтузиастов в одну команду: «Паолуччи, заканчивай свои ночные заплывы и решай проблему вместе с Россетти, а ты, Россетти, прекращай свои одиночные походы и объединяйся с Паолуччи. Все, вот у нас и организована команда!»

Наконец, командование итальянского флота, потеряв терпение, приказало «атаковать Полу вне зависимости от степени готовности аппарата» в первую же подходящую ночь ноября. К этому времени Россетти уже располагал двумя «Пиявками», которым были присвоены номера S-1 и S-2, и, получив приказ вернуться в Венецию, он уже 25 октября 1918 года провел последнее, зачетное, испытание — добровольцы вышли на «Миньятте» из гавани флотского арсенала и успешно «атаковали» корабль, стоявший на якоре в Большом венецианском канале напротив собора Санта-Мария делла Салюте. Наступал решающий момент...

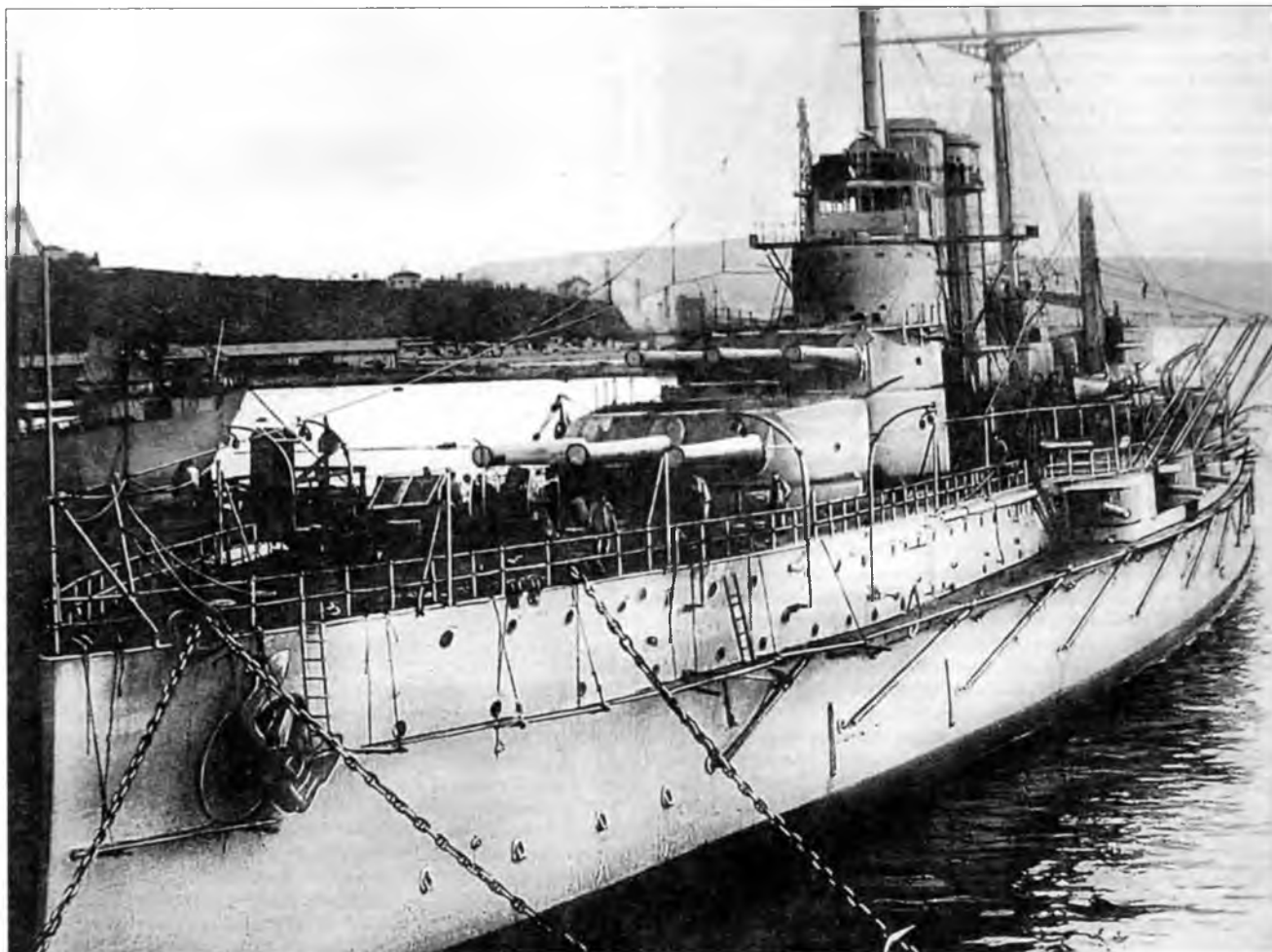
Идем на Полу!

31 октября 1918 года под покровом темноты и таким же покрывалом секретности из Венеции курсом на военноморскую базу Пола вышли оснащенный двумя 5-сильными электродвигателями бесшумного хода торпедный катер MAS 95 типа «А» и миноносец 65PN типа «PN», несший на палубе «торпеду-носитель» S-2. Операцией командовал сам капитано ди Васцелло Констанцо Циано.

Недалеко от островов Бриуны (также, иногда, Бриюны, ныне принадлежат Хорватии) итальянцы спустили «Пиявку» на воду, ТКА MAS 95 взял ее на буксир и доставил на расстояние около 1000 м от заградительных сооружений, баража, у входа в гавань Полы, а в 22 часа 13 минут (по другим данным — в 22



Лейтенант медицинской службы флота Рафаэль Паолуччи



часа 20 минут) торпеда-носитель S-2 достигла первой линии обороны противника. Причем надо отметить, что защитные сооружения при входе в Полу после попытки проникновения катера «Грилло» были существенно усилены, среди прочего — уложенные в защитные барьеры бревна снабдили длинными стальными шипами, чтобы сделать невозможным их форсирование при помощи гусениц, добавили еще три сетевых заграждения, а мористее боновых заграждений поставили противолодочные мины.

В целом, однако, обстановка благоприятствовала итальянцам. Во-первых, погода была «настоящая диверсионная» — темная, безлунная ночь и моросящий дождь. А во-вторых, еще 30 октября император Австро-Венгерской империи Карл I отказался от дальнейшего руководства Вооруженными силами разваливающегося государства и передал Военно-морские силы под контроль Югославского комитета, который вступил во владение крепостью Пола и кораблями, а в 16 часов 45 минут следующего дня адмирал Миклош Хорти покинул борт флагманского корабля, линкора «Вирибус Унитис», сложив с себя полномочия командующего австро-венгерским флотом, и вечером имперский флаг был спущен на корабле в последний раз. В командование флотом и базой вступил линиеншифскапитан (капитан 1 ранга) Янко Вукович де Подкапельски, хорват по национальности. Причем вместе с адмиралом Хорти корабли покинула большая часть офицеров немецкого, венгерского и австрийского происхождения, на кораблях остались преимущественно

Австро-венгерский линкор «Вирибус Унитис»

нижние чины, что тут же отразилось — не в лучшую сторону — на характере несения вахтенной и дозорной службы. Да и вообще моряки уже начали праздновать наступление долгожданного мира. Тут-то и «подоспели» Россетти и Паолуччи, которые, как утверждают итальянские историки, «ничего не знали о смене командования и начале переговоров о мире» (было бы удивительно, если бы итальянцы признали, что, несмотря на начало переговоров о мире, они атаковали и потопили корабль, принадлежащий уже не их противнику, а фактически новому государству).

Дойдя до первого защитного барьера, Россетти и Паолуччи обнаружили, что он состоит из «множества пустых металлических цилиндров длиной три ярда каждый, соединенных между собой тяжелыми металлическими тросами». Немного выждав, моряки соскользнули в воду и затем стали перетаскивать «Пиявку» через тросы, опасаясь, как бы звук скребущейся о сталь «торпеды-носителя» не привлек внимание противника.

«Как только мы миновали барьер, — писал позже Паолуччи в своей статье «Судьба «Вирибуса Унитиса», опубликованной в 1919 году в №105 нью-йоркского издания «The Fortnightly Review», — я почувствовал прикосновение к своей руке. Обернувшись, я увидел, что Россетти указывает в сторону — там виднелся темный силуэт, идущий прямо на нас». Это была вражеская подводная лодка, шедшая без огней в

Адмирал Миклош Хорти сложил с себя обязанности командующего австро-венгерским флотом и в 16 часов 45 минут 31 октября 1918 года покинул борт флагманского корабля «Вирибус Унитис». Новым командующим флотом, всего на 12 часов, стал Янко Вукович де Подкапельски



позиционном положении. Через несколько мгновений субмарина миновала диверсантов и ушла в Адриатическое море. Тогда Россетти запустил двигатель и направил «Пиявку» в сторону волнолома у самого входа на внутренний рейд базы. Пока Россетти удерживал аппарат в его тени, Паолуччи проплыл немного вперед, чтобы высмотреть наиболее удобный путь дальше. Однако его ждал весьма неприятный сюрприз — дальше за волноломом оказались ворота, сделанные из тяжелых бревен, сбитых длинными стальными гвоздями. Паолуччи доложил о находке Россетти, но тот решил идти дальше, пользуясь приливом. Вскоре прилив сменился отливом, и диверсантам теперь пришлось прилагать больше усилий, вдобавок еще пошел холодный дождь с градом вперемежку. Наконец, итальянцам удалось перетащить «Миньятту» и через новое препятствие, теперь уже последнее. На часах тем временем уже был второй час ночи, так что, проведя в воде несколько часов, диверсанты смогли дойти только до дежурного корабля, показавшегося сразу же за воротами.

Но чуть дальше Россетти и Паолуччи ждало еще одно испытание: они обнаружили натянутые поперек канала сети с укрепленными на них взрывными зарядами — для того, чтобы воспрепятствовать прорыву в гавань вражеских субмарин. Впрочем, упорные итальянцы успешно преодолели и эту преграду. Время подошло к трем часам ночи, но теперь между диверсантами и бронированными гигантами противника оставалось практически чистое водное пространство, изредка пересекаемое лучами прожекторов — режим наблюдения внутри базы оказался весьма слабым.

Наконец, пройдя меж двух колонн хорошо освещенных кораблей, итальянцы в 4 часа 30 минут (по другим данным — в 4 часа 50 минут) подошли к левому борту линкора «Вирибус Унитис». Самый крупный боевой корабль стоял ближе всех



Так художник изобразил героический диверсионный рейд двух итальянских офицеров в военно-морскую базу Пола. Видно, что Россетти и Паолуччи пытаются уйти от преследователей, но их цепко держит прожектор «Вирибуса Унитиса» и почти настигла посланная с него шлюпка

к берегу, но, почти достигнув его, Россетти и Паолуччи совершенно неожиданно стали тонуть. Оказалось, что из-за отказавшего носового воздушного клапана внутрь аппарата стала поступать заборная вода. Пришлось поддерживать плавучесть «Пиявки», подтравливая сжатый воздух из баллонов, так что его уже могло не хватить на обратную дорогу. Устранив неисправность, диверсанты укрылись в тени линкора и передохнули несколько минут. «Из всех наших неприятностей эта была самой серьезной», — вспоминал впоследствии Паолуччи.

Затем Россетти заметил приготовленную к спуску шлюпку и обошел корабль с другого борта, а затем прикрепил к его днищу мину — в районе 4-го и 5-го 150-мм орудий, установив часовой механизм взрывателя на 6 часов 30 минут, а затем вернулся к «Пиявке», намереваясь покинуть базу. Однако их действия послужили причиной достаточно сильного шума, верхняя вахта обнаружила диверсантов. Было 5 часов 15 минут утра, на «Вирибус Унитисе» сыграли побудку, и перед экипажем предстала интересная картина — в свете прожекторов в воде ясно виднелись два водолаза и какой-то странный продолговатый предмет. Скрыться диверсантам не помог даже самодельный камуфляж, с помощью которого они пытались замаскироваться под плавучие кусты и кучу листьев.

Заметив подходящую к ним отправленную с линкора шлюпку, Россетти и Паолуччи установили «таймер» на второй mine, соскользнули в воду, толкнув свою «торпеду», и стали ждать, когда их возьмут в плен. Вскоре их вытащили из воды и доставили... на борт заминированного ими «Вирибуса Унитиса». Там Россетти и Паолуччи, которых встретили достаточно дружелюбно — почти как друзей, узнали о смене власти в Поле. Диверсанты, представшие «на ковер» командиру линкора и командующему флотом Янко Вуковичу де Подкапельски, вначале выдали себя за потерпевших крушение летчиков итальянского разведывательного самолета (это в громоздких-то водолазных костюмах!), но затем, поняв, что могут «взлететь на воздух» от взрыва своей же мины, сообщили, что они в действительности — сброшенные с самолета диверсанты и что им удалось заминировать «Вирибус Унитис». Правда, Россетти не стал особо распространяться на тот счет, как конкретно он заминировал корабль. Но опешившим от неожиданности морякам «Вирибуса Унитиса» этого было вполне достаточно — де Подкапельски тут же скомандовал: «Команда «Вирибуса Унитиса», спасайтесь! Итальянцы установили на корабле бомбы!»

Итальянцы, долго не раздумывая и испросив разрешения де Подкапельски, тоже прыгнули за борт. Позже их подобрала шлюпка, спущенная с однотипного линкора «Тегетгоф». Однако взрыва в намеченное время не произошло, и продрогших диверсантов вернули обратно на «Вирибус Унитис», испугавшийся экипаж которого встретил Россетти и Паолуччи уже не так добродушно. Да и сам адмирал Янко Вукович де Подкапельски был отнюдь не в восторге от осеннего купания ранним утром. В гневе с итальянцев сорвали знаки различия, а по некоторым данным — даже стащили униформу. Собравшиеся кричали, что итальянцы их обманули, другие требовали показать, где установлены мины, в общем, еще чуть-чуть — и могла вспыхнуть искра самосуда. Тем временем вокруг линкора продолжали кружить шлюпки с теми, кто прыгнул за борт, но пока еще «не решились» — то ли грести к берегу, спасаясь от взрыва, то ли не верить «итальяшкам» и возвращаться на борт линкора.

И тут, в 6 часов 44 минуты, под днищем бронированного гиганта грохнул взрыв, взметнулся огромный столб воды и окатил палубу корабля, который в считанные минуты получил крен 20 градусов на правый борт. Россетти и Паолуччи вновь попросили у Янко Вуковича де Подкапельски разре-



«Вирибус Унитис» затонул буквально за четверть часа, унесся на дно гавани около 400 моряков, в том числе и своего командира, командующего флотом Янко Вуковича де Подкапельски

шения покинуть корабль, но тут кто-то предложил запереть диверсантов в трюме тонущего линкора, предоставив им возможность «насладиться» плодами своей работы, но адмирал приказал все же позволить им спастись. А еще через четверть часа «Вирибус Унитис» опрокинулся и затонул — итальянцы сумели правильно определить его наиболее уязвимое место — сдетонировал погреб боезапаса 150-мм орудий.

А что же «Пиявка»? В суматохе все о ней позабыли, но она никуда не делась — течением и волнами ее прибило к борту парохода «Вена» водоизмещением около 7376 брутто-регистрационных тонн, использовавшегося в качестве плавбазы соединения подводных лодок (но германских ВМС). Тут-то и сработала вторая мина, оставленная Россетти на торпедо-носителе. В результате взрыва судно затонуло, сев на ровный киль (по другим данным, пароход получил повреждения носовой части, но не затонул).

Точное количество погибших в результате той диверсии не установлено до сих пор. Считается, что порядка 300—400 человек. Одно известно достоверно: Янко Вукович де Подкапельски свой корабль не пережил, итальянцы и многие другие точно видели, как он сначала находился на верхней палубе тонущего линкора, а затем — уже пытающегося плыть к берегу — его ударило по голове брусом и он скрылся под водой. Таким образом, адмиралом и командующим югославским флотом он пробыл всего полсутки. А всего 10 дней спустя Германия согласилась принять условия предложенного Антантой перемирия, подписала соответствующий документ, и Первая мировая война закончилась.

Что касается офицеров Россетти и Паолуччи, то они вначале содержались на старом линкоре «Габсбург», в феврале 1918 года переклассифицированном в учебный корабль, а затем использовавшемся в Поле в качестве плавучей тюрьмы. Через некоторое время их перевели на линкор

«Радецкий», где они и находились вплоть до своего освобождения 5 ноября 1918 года, после того как итальянские войска заняли Полу — по условиям подписанного перемирия город отошел к Италии.

Буквально сразу же после освобождения полковник инженерной службы Россетти, представленный к этому званию еще 1 ноября 1918 года, и Паолуччи, которого за военные заслуги представили к званию капитана, были награждены Золотой медалью за военные заслуги. Эту же награду получил и Констанцо Циано, официально руководивший операцией по атаке военно-морской базы Пола. Дополнительно был подписан специальный указ, по которому на эту троицу была выделена денежная премия в размере 1,3 млн лир золотом. Однако Россетти перспектива делить премию с Циано искренне возмутила, и после продолжительных дискуссий он все же добился того, что деньги достались только ему и Паолуччи — по 650 тысяч лир золотом. Что, наверное, и правильно, учитывая то, сколько этим двум офицерам пришлось пережить во время рейда на Полу и в последующем, в плену. А вот Луиджи Мартигнони, автор самой идеи, воплощенной затем Россетти, вероятно, так и не получил никакой награды. По крайней мере, автору не удалось найти ни в одном из источников ничего вразумительного по данному вопросу. Но что самое поразительное — Россетти и Паолуччи часть своей премии отдали вначале вдове Янко Вуковича де Подкапельски, а потом было решено распределить эти деньги между наибольшим количеством вдов тех моряков, кто погиб во время взрыва «Вирибуса Унитиса». Чуть позже, 16 ноября 1919 года, Россетти ушел в запас в звании полковника инженерной службы флота, а Паолуччи посвятил себя в дальнейшем карьере медика.

В заключение же данной главы хотелось бы отметить следующий факт. В ряде зарубежных источников утверждается, что Россетти в атаке на базу Пола использовал все же «Пиявку», сделанную не на базе итальянской торпеды B57, а на базе «выброшенной на берег немецкой торпеды». Такой вариант событий мог вполне иметь место, однако возникает вопрос: если «Пиявка» была в единственном экземпляре — сделана на базе «подвернувшейся под руку» немецкой торпеды, — то что же за «Миньятта» сегодня стоит в итальянском военно-морском музее в Специи? Но если придерживаться версии о том, что Россетти до диверсионной акции в Поле успел на базе «позаимствованных» им торпед сделать два аппарата — S-1 и S-2, — то все встает на свои места: одна торпедо-носитель погибла во время рейда на Полу, а вторая — осталась не использованной и впоследствии попала в музей.



Сконструированная Рафаэлем Россетти «торпедо-носитель» S-1 «Миньятта» («Пиявка»), в военно-морском музее Италии

Групповой подводный носитель типа «Майяле»

В течение долгих 17 лет после окончания Первой мировой войны Италия жила в мире и наслаждалась плодами своих последних завоеваний. И вполне понятно, что в таких тепличных условиях никто, по большому счету, серьезно не занимался вопросами дальнейшего совершенствования созданного на базе обычной торпеды носителя боевых пловцов и диверсантов. Впрочем, не получили активного развития и идеи создания в составе итальянских ВМС подразделений военно-морского спецназа. Так продолжалось вплоть до 2 октября 1935 года, когда Муссолини отдал приказ о вторжении в Эфиопию.

Вперед — на Абиссинию

Многие, наверное, смотрели кинохронику с выступлениями главы фашистской Италии, всемогущего некогда диктатора Бенито Муссолини. Пламенная речь, выразительные жесты и незабываемая мимика дуче не могут оставить никого равнодушным. Одно слово — импульсивный итальянский политик. Вся беда в том, что он и важные политические и военно-стратегические решения принимал зачастую импульсивно, не обдумав, как следует, возможные последствия и не просчитав вероятные ответные ходы своего противника. В общем, Муссолини придал национальной внешней политике, как метко подметил один из сотрудников правительства, «ощущение неотложности, нетерпения или неспособности ждать, пока обстановка созреет».

Все это было, естественно, неразрывно связано с активной пропагандой достижений «великого дуче», что, в свою очередь, требовало непрерывно демонстрировать победы. Во второй половине 1935 года в качестве объекта для «демонстрации силы фашистского режима» была выбрана Эфиопия, на которую итальянское правительство давно уже «точило зуб»: по соглашению с Великобританией и Францией от 1906 года Италия имела в Эфиопии «привилегированные позиции», однако Муссолини жаждал получить более широкие полномочия — вплоть до протектората или прямой колонизации. Так, 1 февраля 1934 года Муссолини сообщает министру колоний Эмилио де Боно, что «твердо намерен подчинить Абиссинию», как часто называют Эфиопию, а уже в апреле рабочая группа итальянского Генштаба приступила к разработке плана военной операции.

В декабре этот план был направлен главнокомандующему итальянских войск в Восточной Африке генералу Эмилио де Боно (Emilio De Bono; 19.03.1866 — 11.01.1944; генерал Э. де Боно назначен на этот пост 3 апреля 1934 года). И, наконец, 29 сентября Муссолини направляет генералу Эмилио де Боно приказ о вторжении в Эфиопию: «Никакого объявления войны. Приказываю начать наступление рано утром третьего. Повторяю: 3 октября». Никто не мог тогда предположить, что стремление дуче к победоносным походам послужит причиной возрождения уже порядком забытого итальянского «чудо-оружия» — группового подводного носителя торпедообразного типа, или, в просторечии, «человеко-торпеды».

Лейтенанты предлагают

Сказать, что командование итальянского флота, получив сведения о предстоящей операции, оказалось в трудном положении — значит не сказать ничего. Особенно если учесть тот факт, что именно на ВМС возлагалась задача по обеспечению безопасности линий снабжения итальянских войск в Африке, пролежавших, как можно догадаться, по морю.

Главный вопрос, на который итальянские адмиралы искали ответ, заключался в том, вступит ли в войну Великобритания — с Францией вроде как к тому времени «мирно договорились». Британский флот представлял собой мощную силу и был

вполне способен нанести серьезный урон не только морским перевозкам, но и самим итальянским ВМС. Только многие годы спустя после окончания Второй мировой войны стало известно, что 22 августа 1935 года британский кабинет министров более пяти часов обсуждал итало-эфиопскую проблему, но после того, как руководство Адмиралтейства представило свою оценку последствий вступления Великобритании в войну — прогнозировалась потеря не менее четырех крупных боевых кораблей, — было решено не вступать в войну или, по крайней мере, не допускать боестолкновений британских и итальянских войск.

Но тогда, в 1935-м, переход в сентябре в Гибралтар крупного британского корабельного соединения в составе эскадры линейных крейсеров, эскадры крейсеров, трех флотилий эсминцев и флотилии подлодок не на шутку встревожил итальянцев, даже самого дуче.

«Как могла Италия противостоять сокрушительной мощи британского флота? — вспоминал позднее знаменитый командир 10-й флотилии МАС Юнио Валерио Боргезе. — В таких условиях наши шансы сводились к нулю еще до начала боевых действий. Неравенство в силах было бы просто ужасающим — как на море, так и в воздухе. То же самое относилось и к возможностям военной промышленности, и к способности обеспечивать бесперебойное снабжение войск».

По общему мнению, единственный выход заключался в том, чтобы создать некое «уникальное оружие», которое позволило бы в первые же дни войны, а еще лучше в первые ее часы, нанести вражескому флоту настолько неожиданный и мощный удар, чтобы шокировать противника и «спутать его карты», тем самым уравнивая силы для дальнейшей борьбы.

«Эффективность этого оружия будет зависеть от неожиданности его применения, то есть от сохранения в секрете самого факта его существования, — вспоминал в изданных после войны мемуарах Юнио Боргезе. — Однако применение оружия должно быть массовым. Им нужно бить одновременно по многим объектам, так как с раскрытием секрета возможности его использования будут ограничены, а само применение станет значительно более трудным и рискованным».

Тут-то и появились лейтенанты инженерной службы флота крепкий и веселый Тезео Тезеи (Tenente Genio Navale Teseo Tesei, иногда также Тесео Тесеи; погиб в звании майора инженерной службы*) и высокий и прямолинейный в общении Элиос Тоски (Tenente Genio Navale Elios Toschi; войну закончил в звании капитана инженерной службы), проходившие службу в соединении подводных лодок в Специи и предложившие то самое новое, а точнее, просто хорошо забытое старое «чудо-оружие».

Закадычные друзья, оба они закончили в конце 1920-х годов Военно-морскую академию, затем получили дополнительное образование в гражданских высших учебных заведениях Генуи и Неаполя и к тому же были высококлассными водолазами. Оба проходили службу на военно-морском арсенале в Специи и были не понаслышке знакомы с «Пиявкой» Россетти и Паолуччи, не раз обсуждая возможность создания на ее базе, а точнее — на базе использованной при ее создании идеи, современного группового носителя легководолазов, который можно было бы применять при проведении



Тезео Тезеи

* В итальянском флоте офицеры инженерной специальности имели армейские звания

диверсионных операций против находящихся в базах, портах или на рейдах и якорных стоянках кораблей и судов противника. Предполагалось, что бойцов будет по-прежнему двое, но вот передвигаться они должны уже только в подводном положении, не показываясь на поверхность.

Доработав свою идею до стадии чертежей, офицеры направили законченные расчеты и чертежи своего проекта в Рим, испросив при этом разрешение построить одну или две такие «торпеды» для проведения практических опытов и доработки нового образца специального военно-морского оружия. Ответ пришел через неделю — на докладной записке красовалась лаконичная резолюция начальника штаба итальянских Военно-морских сил адмирала Доменико Каваньяри (Domenico Cavagnari): «Постройте их немедленно!»

Невиданное оружие

Взяв за основу идею своих предшественников, лейтенанты инженерной службы Тезеи и Тоски привнесли в нее технические усовершенствования, появившиеся за последние более чем полтора десятка лет. В конечном итоге во второй половине 1935 года итальянцам удалось перенести мысли на бумагу — на чертежах возник новый образец военно-морского оружия, что-то вроде торпеды длиной 670 см, но оснащенной достаточно мощным электродвигателем и имевшей прибор управления, похожие на те, что использовались на летательных аппаратах, попросту говоря — штурвал. Многие даже стали рассматривать данную разработку как проект новой мини-подлодки. Однако это была все же не субмарина в ее традиционном понимании — речь шла о подводном средстве движения, экипаж которого по-прежнему состоял из двух человек, которые располагались на этом носителе «верхом» и были защищены от морской среды водолазными костюмами, а от набегающего потока воды — специальными «заслонками».

Лейтенант Тоски так описывал способ возможного боевого применения нового изобретения: «Новое боевое средство, по размерам и по внешнему виду похожее на торпеду, в действительности представляет собой миниатюрную подводную лодку с электрическим двигателем и с рулевым устройством, напоминающим управление на самолетах. Особенно важным новшеством является то, что экипаж (водитель и помощник) не находится запертым внутри «лодки», в закрытом отсеке и во многом беспомощный, а размещается снаружи аппарата.

Двое военнослужащих — настоящие пилоты морских глубин — верхом на этом маленьком «подводном аэроплане», едва защищенные от ударов встречной волны овалыным щитом из органического стекла, оставаясь совершенно невидимыми среди густого мрака ночи и ориентируясь при помощи подсвечиваемых навигационных приборов, могут незаметно для врага подобраться к выбранной цели и атаковать ее.

Водители, не связанные в своих действиях стальной коробкой подлодки, подвижные и проворные, смогут опуститься на морское дно и передвигаться по нему в любом направлении, разрезать сети и удалять другие препятствия при помощи находящихся в их распоряжении пневматических инструментов, преодолевать любое заграждение.

Снабженные дыхательными приборами с большим запасом кислорода, члены экипажа могут без какой-либо связи с поверхностью плавать на «торпеде» под водой на глубинах до 30 м, а также транспортировать мощный заряд взрывчатки внутрь занятой противником гавани. Там — невидимые внешней вахте и вне зоны чувствительности любых акустических систем — они смогут достаточно свободно выполнять свою задачу: обнаружить крупный боевой корабль, установить на его днище подводный заряд, способный потопить корабль».

Как уже упоминалось, 6 октября 1935 года Тезеи и Тоски направили все необходимые бумаги на имя начальника штаба итальянских ВМС адмирала Д. Каваньяри. Получив его разрешение на постройку двух прототипов, итальянские лейтенан-

ты-инженеры, в распоряжение которых были выделены 30 рабочих и место на территории принадлежавших соединению подводных лодок ремонтных мастерских в Сан-Бартоломео, достаточно быстро «перевели» свое изобретение в «осязаемую форму» и уже 26 октября 1935 года представили его в Специи на суд высокопоставленных офицеров флота.

К всеобщему удивлению собравшихся, Тезеи и Тоски, облачившись в водолазные костюмы, сели в свою «человеко-торпеду», погрузились под воду и в течение последующего времени совершали по гавани незаметные для «зрителей» маневры, изредка показывая то тут, то там на водой свои головы.

«Первые испытания прошли удовлетворительно, — писал позднее Тоски. — Проведенные в холодных водах залива они тем не менее дали положительные результаты. Находясь под водой, коченея от холода, мы все же испытывали радость от сознания того, что созданная нами «торпеда» легко несет нас на себе и послушно бороздит море».

Успех был просто сокрушительным — все поняли, что на их глазах только что родилось новое, совершенно уникальное военно-морское оружие, способное оказать решающее влияние на ход войны на море. При этом еще до испытаний командование ВМС Италии разрешило лейтенантам-инженерам начать постройку и второго прототипа, который был подготовлен к январю 1936 года. Интересно, что из-за отсутствия необходимого оборудования для первого аппарата электродвигатель пришлось взять от обычного электроподъемника.

Обучение начинается

Расположенная на побережье Лигурийского моря, Специя уже давно привлекала к себе внимание не только многочисленных курортников, туристов и просто обеспеченных людей, желающих насладиться красотами уютного приморского городка, но и итальянских адмиралов, создавших здесь одну из крупнейших и хорошо оборудованных военно-морских баз национальных ВМС. Более того, в начале XX века именно здесь была сооружена главная база подводных сил итальянского флота, в том числе введен в строй достаточно крупный арсенал, а также хорошо оснащенные судоремонтное предприятие и мастерские, способные выполнять довольно-таки широкий спектр различных работ.

Здесь же был образован и исследовательский центр, занимавшийся разработкой новых образцов вооружения для подводных лодок. Именно тут, в соединении подводных лодок, проходили службу лейтенанты инженерной службы итальянского флота Тезеи и Тоски, и именно здесь было решено выделить им место и оборудование для практической реализации их идеи создания двухместной «человеко-торпеды».

2 ноября 1935 года лично посмотреть на новый, многообещающий образец из Рима в Специю прибыл инспектор по вопросам кораблестроения адмирал дивизии* Марио Фалангола (Ammiraglio di Divisione Mario Falangola; 9.08.1880 — 14.07.1967). Марио Фалангола командовал в свое время «не успевшей на Первую мировую войну» подводной лодкой «Лоренцо Марселло» (Lorenzo Marcello), а незадолго перед войной занял пост командующего подводными силами итальянского флота. Вот для него друзья-инженеры и организовали новую демонстрацию своего «чудо-оружия» — к тому времени была построена уже вторая опытная «человеко-торпеда». Испытание проводилось в одном из ремонтных доков арсенала в Специи, который в интересах сохранения тайны был оцеплен карабинерами. Несмотря на холод, различные неполадки из-за еще не отработанной окончательно материальной части

* Данное воинское звание соответствует в британском и американском флотах званию контр-адмирала, однако поскольку это второе по счету адмиральское звание — с двумя звездами, — то в отечественном флоте оно будет соответствовать званию «вице-адмирал», которое мы и будем употреблять далее



2 ноября 1935 года лично посмотреть на новое оружие в Специю прибыл инспектор по вопросам кораблестроения вице-адмирал Марио Фалангола

и ограниченные размеры дока, испытания на маневренность и погружения прошли практически без замечаний.

Адмирал был потрясен — действительность намного превзошла его самые смелые ожидания. Да, на пер-

вый взгляд это была старая знакомая — «Пиявка», но теперь аппарат выглядел по-современному, в нем чувствовался намного больший боевой потенциал.

Новый аппарат во многом напоминал стандартную торпеду калибра 533 мм, но имел в верхней своей части два защищенных специальными экранами гнезда-сиденья для экипажа и приводился в движение достаточно мощным электромотором. Длина «торпеды» составляла 7,3 м, при скорости хода 3 узла автономность носителя составляла не менее 12 часов, причем, в отличие от «Пиявки», водители нового средства либо полностью находились в погруженном положении, либо же над водой находились только их головы. Это существенно повышало скрытность их действий.

Глубина погружения теперь составляла до 36 м — это позволяло относительно легко преодолевать противолодочные и противодиверсионные заграждения, а также подныривать под днище любого корабля. В носовой части аппарата, имевшей скругленную форму, находилось боевое отделение — заряд TNT, тринитротолуола, массой 600—660 фунтов (около 272—300 кг), который отстыковывался под водой и затем крепился к корпусу вражеского корабля. Заряд снабжался часовым механизмом. Оба легководолаза-диверсанта должны были использовать обычный водолазный костюм и дыхательный аппарат специальной конструкции, бесплужыкового типа.

Управление рулями направления и глубины осуществлялось при помощи штурвальной колонки — небольшого «колеса на джойстике», как описал его один из современных итальянских военно-морских историков: поворачивая «колесо» штурвала влево—вправо, водитель тем самым управлял «торпедой» по курсу, а отклоняя штурвальную колонку от себя — на себя, он погружался или всплывал. Над штурвалом, на упорщенной приборной панели, располагались подсвечиваемые индикаторы компаса, глубиномера, манометра (показывал давление в цистернах) и амперметра. По бокам находились клапаны носовой и кормовой дифферентных цистерн.

Цистерна быстрого погружения (главная балластная цистерна) находилась сразу за первым водителем, сверху корпуса «торпеды», ее клапан располагался прямо у него за бедром. Затем шло место второго водителя, в задачу которого, по замыслу разработчиков нового «чудо-оружия», входило удаление при помощи специальных инструментов противолодочных и противоторпедных сетей и иных заграждений, он же должен был отстыковывать боевой заряд и устанавливать таймер. Ноги обоих членов экипажа упирались в подножки, а установленный перед первым водителем козырек из оргстекла (затем — из металла) служил волноотводом. За местом второго водителя располагался небольшой металлический контейнер с инструментами и запасным дыхательным аппаратом, там же можно было транспортировать и небольшие магнитные мины.

Вице-адмирал Марио Фалангола был настолько впечатлен возможностями нового боевого средства, что после демонстрации сам облачился в водолазное снаряжение и «оседлал» аппарат, совершив несколько погружений в гавани — сначала в компании с лейтенантом Тоски за штурвалом, а затем — с лейтенантом Тезеи. Игра стоила свеч — командирам всех



Амадей Савойский, герцог Аостский, предлагал размещать «человеко-торпеду» на борту самолета и доставлять ее к удаленным портам и базам для совершения диверсионных акций

рангов было приказано оказывать полное содействие предприимчивым лейтенантам, изобретенное коими оружие вполне могло помочь итальянскому флоту сокрушить более мощного противника. Более того, вице-

адмирал Фалангола своей властью приказал увеличить количество строившихся опытной партией человекоуправляемых торпед с двух до четырех.

Тем не менее, дав Тоски и Тезеи полный карт-бланш и обеспечив полное содействие в их предприятии, командование ВМС Италии, не желая лишать подводные силы таких высококвалифицированных инженеров и стремясь не привлекать к проекту излишнее внимание, разрешило лейтенантам работать над совершенствованием нового оружия только во внеслужебное время. При этом ожидалось, что Тезеи и Тоски создадут в итоге все же не только «осовремененный» вариант «Миньятты», но и совершенно новые образцы специальной военно-морской техники, такие, как новый торпедный катер, новые мины и даже, по возможности, «человеко-торпеду» с одним водителем.

Кроме того, в приватной беседе вице-адмирал Фалангола довел до Тоски и Тезеи информацию о том, что Амадей Савойский, герцог Аостский (с 1937 года — вице-король и генерал-губернатор Итальянской Восточной Африки и главнокомандующий итальянских Вооруженных сил в Эфиопии, Эритрее и Итальянском Сомали), которому стало известно о разрабатываемом лейтенантами боевом средстве, предлагает размещать «человеко-торпеду» на борту самолета и доставлять ее к удаленным портам и базам, где и использовать по назначению — для совершения диверсионных акций. Брат же герцога, князь Аймоне Маргарита Мария Джузеппе ди Торино, герцог Сполетский, предлагал дополнить арсенал флота специальным катером-брандером. «Другими словами — дайте волю своему воображению и реализуйте свои фантазии», — подчеркнул вице-адмирал Марио Фалангола.

«Никто из нас не знает, что нас всех ждет в будущем, — напутствовал он лейтенантов Тезеи и Тоски, — и вполне может статься, что вы, господа, держите в своих руках судьбу итальянского флота. А от того, насколько успешны будут действия флота, зависит судьба нации. Это очень тяжелая ноша, особенно если нести ее на «спине» вашей «человеко-торпеды». Но я уверен, что вы справитесь с этим».

В январе 1936 года были проведены мореходные испытания двух прототипов, в которые по результатам предыдущих многочисленных проверок и испытаний были внесены различные изменения. Испытания прошли весьма успешно, и командование итальянских ВМС приняло решение построить — в глубокой тайне — еще четыре таких аппарата, которые получили неофициальные наименования «Torpedine Semovente» (в переводе с итальянского — «самодвижущаяся (самоходная) торпеда») или «Torpedine Tesei» («торпеда Тезеи»). Руководство работами по

Князь Аймоне Маргарита Мария Джузеппе ди Торино, герцог Сполетский, предлагал наряду с «человеко-торпедами» пополнить арсенал флота специальным катером-брандером



постройке второй партии «человеко-торпед» также была поручена мастерским торпедного вооружения в Сан-Бартоломео (район Специи).

Общее руководство работами по проекту было возложено на капитано ди фрегата Каталано Гонцага (Catalano Gonzaga; звание соответствует российскому «капитан 2 ранга») из флотилии подводных лодок, где проходили службу Тезеи и Тоски, а в качестве помощников инженер-лейтенантам придали инженеров и механиков: старших лейтенантов Францини (Franzini) и Стефанини (Stefanini), аспиранте-гардемаринов* Чентурионе (Centurione) и Гвидо Катанео (Guido Cattaneo), а также капитано ди фрегата Гиоргиса (Giorgis), кораблестроителя по образованию. Интересно, что согласно положениям итальянского устава даже «человеко-торпеда» все равно являлась боевой единицей итальянских Королевских ВМС, а право быть командиром любого корабля было только привилегией офицеров строевой, но никак не инженерной службы. Офицеры инженерной службы могли проектировать торпеду, но не могли выполнять командных функций. Таким образом, впоследствии командиром экипажа водителей «человеко-торпед» практически всегда назначался офицер плавсостава, а вот инженеры, имевшие хорошую водолазную подготовку, назначались «вторым номером».

Под пеленой секретности

Уильям Шофилд и П.Дж. Кариселла, авторы книги «Люди-лягушки: первые битвы» (Frogmen First Battles), вышедшей в Соединенных Штатах в 1987 году и посвященной истории создания итальянского военно-морского спецназа, приводят такой диалог, состоявшийся во время «беседы за коньяком» между адмиралом Фалангола и старшими лейтенантами Тезеи и Тоски:

— Как вы называете эту новую «Миньятту»? — поинтересовался у изобретателей вице-адмирал Марио Фалангола.

— Между собой мы называем аппарат «человеко-торпедой», а иногда, когда с ним возникают трудности, мы кличем ее «Свинья», — ответил Тезеи.

— Звучно, но не слишком подходит для традиций Флота, — ответил адмирал. — Пусть в документах аппарат будет именоваться SLC, то есть «тихоходная торпеда».

— Возражений нет — все равно это «человеко-торпеда», — заявил Тезеи.

— Да называйте ее как хотите, главное, что возможности этого оружия просто потрясают. И мне остается лишь сожалеть о том, что я уже не настолько молод и храбр, чтобы отправиться на этом аппарате в бой, — заключил Фалангола.

Через несколько дней после визита в Специю адмирала Фаланголы недалеко от базы подводных лодок, на территории расположенного между городами Пиза и Специя имения герцогов Сальвати, в устье реки Серкио (Serchio), началось сооружение совершенно секретного объекта — мастерских, в которых и должно было создаваться новое «сверхоружие». Вначале объект занимал небольшую площадку и был скрыт от посторонних глаз густой порослью столетних сосен, спускавшихся почти к самому морю, и брезентовым тентом, затем «спецконструкторы» переместились в постройку соседней фермы, а после — в специально построенные для этой цели мастерскую-ангар и опытную инженерную лабораторию. Практические занятия с «человеко-торпедами», или, как она теперь официально именовалась, «тихоходной торпеды» (Siluro a Lente Corsa или SLC), проводились с борта специально переоборудованной баржи.

* «Аспиранте-гардемарин» — низший офицерский чин в ВМС Италии, может быть приравнен к сегодняшнему российскому воинскому званию «мичман», но более точно ему соответствовало звание, существовавшее в Российском Императорском флоте — «гардемарин», то есть курсант выпускного курса, проходящий корабельную практику.



Офицеры первой «группы специального назначения», испытывавшие вначале новую «человеко-торпеду», а впоследствии составившие костяк 10-й флотилии МАС

Однажды аппарат затонул прямо под самым носом у Тезеи — по причине технической неисправности, но лейтенант был настолько раздосадован очередной неудачей, что в сердцах вскрикнул: «Проклятая «свинья», она опять это сделала!» Один из стоявших рядом офицеров подмигнул расстроенному Тезеи и промолвил: «Ладно, я вытащу твою «свинью». С тех пор, как вспоминали позже ветераны итальянского военноморского спецназа, это название — «Майяле» («Свинья») — прочно закрепилось за новой «человеко-торпедой».

О проекте знало очень ограниченное количество человек: отдельные представители высшего командования и те, кто был непосредственно привлечен к разработке нового оружия (последние впоследствии сформировали костяк подразделения, известного сегодня как 10-я флотилия МАС). «Секретность, совершенная секретность, — приводят в упомянутой выше книге У. Шофилд и П. Кариселла слова вице-адмирала Фаланголы. — Ни одно правительство в мире не должно даже догадываться о нашем новом оружии до той ночи — одной из ночей где-то на планете, — пока мы не применили его в боевых условиях».

Члены группы жили в старом, ветхом доме и почти в спартанских условиях. Да и при всем желании расслабиться и пошарикать у них никак не получалось — программа доводки «человеко-торпед» и подготовки водителей и легководолазов была настолько плотной и напряженной, что добровольцы к концу дня буквально валялись с ног. Не обошлось и без разного рода осложнений и неожиданностей, отнюдь не приятного свойства. Особенно серьезную угрозу представляла неопытность привлеченных к программе военнослужащих в водолазном деле. Да и что говорить — по большому счету, в то время все знания в области водолазного дела ограничивались либо опытом простых ныряльщиков, либо же тех специалистов, которые работали в тяжелом водолазном снаряжении. Но одно дело — трехболтовка, в которой дышишь обычным воздухом, нагоняемым по шлангам с берега или с водолазного судна, и совсем другое — когда свободно плаваешь, постоянно меняя глубину и к тому же дышишь едва ли не чистым кислородом. Неудивительно поэтому, что у некоторых курсантов-водителей «Майяле» стали возникать различные проблемы со здоровьем.

«Лавочка» закрывается

Впрочем, среди высшего офицерского состава флота было множество противников нового проекта — консервативно настроенные адмиралы искренне полагали, что в обозримом будущем — так же как и в миновавшем многовековом прошлом — лишь корабельная артиллерия сможет решать задачу завоевания превосходства на море.

«Что могут, — спрашивали офицеры-скептики, — сделать два человека, погруженные в холодную воду и мрак ночи, при наличии непреодолимых средств обороны военно-морской базы, в которой находятся многочисленные боевые корабли? Следует ли тратить время и деньги и отвлекать офицеров для обучения новому делу, которое вряд ли даст хорошие результаты? Можно ли удовлетворить желание двух молодых офицеров инженерной службы флота стать первыми водителями созданных ими торпед в операциях будущей войны?»

Споры оптимистов и пессимистов прервала история.

5 мая 1936 года Бенито Муссолини в прекрасном настроении вышел на балкон дворца Венеции — бывшего представительства Венецианской республики в папском Риме, расположенного на площади Венеция — к северу от Капитолийского холма, рядом с базиликой Святого Марка. Это было одно из традиционных мест, где дуче «толкал» свои победные речи. Но в тот момент Муссолини действительно было чему радоваться — перед тысячами собравшихся на площади сограждан ему предстояло объявить о «полной победе» в Восточной Африке, отныне в составе великой Итальянской империи появилась новая территория, Эфиопия. А раз задача восстановления исторических границ Итальянской империи успешно решена и наступил мир — пора отзываться войска домой.

С другой стороны, эйфория быстрой победы итальянского оружия поразила далеко не всех. Одним из тех, кто категорически выступил против возложения всех надежд на так называемые «дивиденды мирного времени» (это когда правительство старается воспользоваться по полной программе состоянием мирного времени, «отыгрываясь» за военные годы путем сокращения военных расходов), стал, как можно догадаться, князь Юнио Валерио Боргезе. Позже он изложил обуревавшие его тогда мысли в своем личном дневнике:

«Стремительность, с которой была одержана победа в Восточной Африке, заставила наших военачальников поверить в то, что наступила разрядка и угроза вооруженного конфликта в Европе практически сошла на нет. В результате отдел по вопросам вооружения специального назначения было решено не создавать — за ненадобностью. Это стало серьезной ошибкой. Это была ошибка, которую нам никогда нельзя было совершать, поскольку усиление наших позиций в Восточной Африке не только не способствовало улучшению отношений с Великобританией, но даже совсем наоборот — враждебная позиция британцев по отношению к нам стала более четкой, бескомпромиссной и безжалостной».

Как бы то ни было, но для офицеров Тезеи и Тоски, а также их соратников и нового «чудо-оружия» победа в Эфиопии фактически обернулась поражением. Нет войны — нет противника, нет противника — нет нужды в изобретении нового специального вооружения, а раз так — пора прекращать «все эти опыты». Так и поступили — несколько собранных образ-

цов «человеко-торпед» потихоньку, под покровом все той же секретности, отправили на склад, мастерские — закрыли, а офицеры расформированной группы занялись привычными обязанностями.

Возрождение

Спокойная жизнь на лаврах достигнутых побед длилась в Италии, как и предсказывал упоминавшийся выше князь Боргезе, не очень долго — вскоре стало понятно, что Европа стоит на пороге новой войны, причем с настроем Гитлера на мировое господство война эта обязательно будет мировой, с вовлечением максимального количества государств в разных частях света и на разных континентах. Поняв это, итальянское военное-политическое руководство стало готовиться к «схватке титанов», а флотское командование, видя неизбежность столкновения с мощным британским флотом, вновь вспомнило о специальных штурмовых средствах, способных обеспечить на первом этапе войны если не преимущество над противником, то хотя бы уравнивать шансы. В итоге со времени решения прекратить все работы над «человеко-торпедами» и по подготовке экипажей для них, принятого летом 1936 года, прошел всего год, и уже в июне 1937 года из штаба ВМС Италии поступает новый, совершенно секретный приказ: «Осуществить модернизацию двух прототипов «Torpedine Semovente» и приступить к постройке еще шести штук». Впрочем, было построено только пять «человеко-торпед», в дополнение к двум прототипам, собранным в 1935 году. Причем масса аппарата возросла с 1300 до 1400 кг.

Через год с небольшим, 28 сентября 1938 года, секретным приказом в составе итальянских ВМС создается новое подразделение — 1-я флотилия легких сил (1-я флотилия MAC; иногда также употребляется обозначение «1-я легкая флотилия» или «1-я флотилия диверсионно-штурмовых средств»), которая чуть позже сыграла весьма важную роль в вопросе создания итальянского военно-морского спецназа. Командиром флотилии был назначен капитано ди корвета Теппати (Terpati; соответствует российскому званию «капитан 3 ранга»). В следующем году его сменил активный сторонник создания и широкого использования специальных диверсионно-штурмовых средств и военно-морского спецназа капитано ди фрегата Паоло Алоизи (Paolo Aloisi), которому была поставлена задача возобновления работ по специальным штурмовым средствам, в первую очередь по человекоуправляемым торпедам и диверсионно-штурмовым катерам (катерам-брандерам).

Алоизи тут же вызвал к себе инженера Гвидо Катанео, принимавшего участие в работе над «Майяле» вместе с Тезео Тезеи и Элиосом Тоски, и поручил ему «поднять» все документы по проекту «человеко-торпеды» и «вытащить» со складов все оборудование и уже собранные образцы этого штурмового средства. Буквально в течение нескольких месяцев группа специалистов под руководством Гвидо Катанео, работавшей на верфи «Бальетто» в г. Вараццо, удалось не только довести «до ума» образец, созданный Тезеи и Тоски, но и создать на его базе фактически новую «Майяле» — модернизированную и с более высоким боевым потенциалом. Дополнительно в состав 1-й флотилии MAC были включены и специальные катера-брандеры типа MTM.

Командование флота осталось весьма довольно результатами работы Алоизи, и в июле 1939 года из Рима последовал новый приказ: «Командованию 1-й флотилии MAC надлежит организовать подготовку для боевого использования определенных специальных штурмовых средств необходимое количество личного состава, а также осуществить под общим руководством адмирала Гойрана* все необходимые опыты, ис-



Очередное испытание «человеко-торпеды». На месте водителя, вероятно, находится сам Тезео Тезеи

* Адмирал Гойран (Admiral Goiran) в то время исполнял обязанности командующего Верхне-Тирренским военно-морским округом

следования и испытания в целях улучшения и окончательной отработки этих средств».

Для решения указанных в приказе задач в Специю, в распоряжение командира 1-й флотилии, были направлены один за другим ветераны Тоски, Тезеи, Стефанини, Каталано и Чентурионе, а затем и молодое пополнение — де Жакомо (De Giacomo), ди Доменико (Di Domenico), Веско (Vesco), Биринделли (Birindelli), Бертоцци (Bertozzi) и Дюран де ла Пенне (de la Penne). Возглавил работы на воссозданной на реке Серчио базе лично капитано ди фрегата Паоло Алоизи. Им на усиление придали призванного из запаса капитано ди фрегата Анжелло Беллони (Angelo Belloni), в чьи обязанности входила организация учебного процесса — для подготовки экипажей специальных штурмовых средств.

Юнио Валерио Боргезе, оценивая деятельность Паоло Алоизи, писал после войны в своих мемуарах: «Алоизи, как бы пробудивший новое оружие от летаргического сна, много сделал для его совершенствования. Формируя первое подразделение и организуя обучение личного состава, он стремился главным образом к тому, чтобы ослабить недоверие и сломить сопротивление многих лиц, усматривавших в факте формирования отряда если не бесполезную трату сил, то благоприятные возможности для кое-кого уклоняться от строгой службы и жить в свое удовольствие. И хотя в высших военных кругах укреплялась мысль о решительном использовании в самый начальный момент войны этого оружия как фактора, определяющего исход конфликта, из-за двух потерянных лет не были готовы ни материальная часть, ни личный состав».

Программа подготовки водителей «человеко-торпед» была чрезвычайно сложной и напряженной. Кандидаты проходили жесткий отбор — не только по физическим параметрам, но и по своим волевым, психическим и моральным качествам: очевидцы позже вспоминали, что отказ в зачислении в отряд получали как излишне темпераментные военнослужащие, так и те, кто оказывался азартным и, например, частенко отдавался карточным играм. Изучались фактически все стороны жизни будущих курсантов — от карточных долгов и увлечений до любовных связей и отношений с родственниками. Окончательное решение по вопросу отбора кандидатов в учебный отряд оставалось за Анжелло Беллони, который также лично решал, в какое подразделение пойдет военнослужащий — боевых пловцов (легководолазов-подрывников), водителей «человеко-торпед» или водителей катеров-брандеров.

В ходе подготовки экипажей «человеко-торпед» и легководолазов-подрывников особое внимание уделялось выработке у курсантов способности находиться под водой, в специальном снаряжении, что отработывалось по несколько часов каждую ежедневно. Конечно, не все могли выдержать такую подготовку, многих отчисляли уже на первом этапе — водолазной подготовки, такие военнослужащие возвращались в свои подразделения, а их подготовка легендировалась как «обучение легководолазной специальности». Прошедшие же первый этап направлялись затем для изучения матчасти — специальных штурмовых средств — и обучению их эксплуатации. После распределения по целевым группам курсанты оказывались под плотным покровом секретности — никто, даже жены и родители, не знали, где служит их сын или муж и кем он станет в самое ближайшее время.

Аналогичная высокая степень секретности сопровождала и серийное производство диверсионно-штурмовых средств. Компании-производители не имели права ставить никакие клейма и наносить любые обозначения на изготавливаемые ими отдельные части специальной военно-морской техники, и, естественно, никто не посвящал промышленников в характер проводимых ими работ — они просто должны были поставлять в Специю свою продукцию, получая за это весьма неплохие средства (сегодня эта повышенная секретность приносит свои горькие плоды — доподлинно так и не известно до сих пор,



Один из серийных ГПН типа SLC, вероятно 200-й серии (Военно-морской музей в Венеции, 1980-е годы)

сколько же точно единиц двухместных человекоуправляемых торпед типа «Майяле» было построено и передано ВМС Италии, хотя Юнио Валерио Боргезе упоминает в своих мемуарах, что в 1940—1943 годах 10-я флотилия MAC получила «около 80 человекоуправляемых торпед типов SLC и SSB». Зная, что последних было выпущено 9—11 штук, можно считать, что «человеко-торпед» типа SLC было построено около 70 единиц). Окончательную же сборку модернизированных «человеко-торпед» типа SLC, приспособленных для транспортировки на борту состоявших на вооружении итальянского флота подводных лодок, и другого вооружения и специального оборудования осуществляли сами курсанты учебного отряда и их командиры.

Новая «Майяле»

Новая «человеко-торпеда», над которой итальянские офицеры и инженеры работали с 1927 по 1935 год, носила прежние названия: официальное — SLC (Siluro a Lenta Corsa, или в переводе с итальянского буквально «тихоходная торпеда», оно было закреплено специальным приказом, подписанным в июне 1940 года) и неофициальное — «Майяле» («Свинья», или, как еще часто называют этот аппарат у нас, «Поросенок», хотя это уж точно не совсем корректно). Впоследствии к данному образцу применялось также обозначение «человекоуправляемая торпеда Mark I».

SLC была создана на базе 533-мм торпеды, имела наибольшую длину с установленным в носовой части боевым зарядом 7,3 м (без него — 6,7 м), ширину наибольшую — 1,3 м и высоту до верхнего края защитного щита — 0,9—1,0 м. Масса снаряженной SLC составляла 1588 кг, а установленной в носу съемной боевой части — 220 кг на ранних модификаци-



Экипаж «Майяле», облаченный в дыхательные аппараты типа 49/бис, во время подготовки

ях, а на более поздних вариантах — 250 кг и даже 350 кг. Часовой механизм позволял устанавливать задержку взрыва до 5 часов (по другим данным — только на 2,5 часа).

В качестве силовой установки на SLC был установлен электромотор мощностью 1,1 л.с. (0,82 кВт), который впоследствии заменили на более мощный — 1,6 л.с. (1,2 кВт). Источник энергии — аккумуляторная батарея, состоявшая из 30 элементов (напряжение 60 Вольт). Электромотор обеспечивал практически бесшумный ход и имел четыре скорости хода — три вперед и одну назад, — регулировка их происходила посредством особого маховичка, связанного с реостатом. Силовая установка позволяла развивать «человеко-торпеду» скорость до 2,5–3 узлов (при благоприятных условиях, как утверждается в ряде источников, «Майяле» могла развивать максимальную скорость до 4–4,5 узлов), а дальность плавания составляла порядка 10 миль. Управление горизонтальными и вертикальными рулями — по-самолетному, при помощи рулевой колонки (штурвала) самолетного типа.

Максимальная глубина погружения — 25–30 м (по воспоминаниям Ю.В. Боргезе, водители неоднократно превышали эту глубину в ходе боевых операций), длительность плавания по запасам воздуха для дыхания — около 6 часов. Впрочем, в подводном положении боевой радиус «Майяле» был весьма небольшим, что требовало обязательной ее доставки к месту операции на носителе. Погружение и всплытие «Майяле» осуществлялись путем заполнения/осушения цистерн — за это отвечал второй член экипажа.

Экипаж SLC состоял из двух человек — водителя, по совместительству командира, и водолаза-минера, которые были одеты в защитные водолазные костюмы из прорезиненной ткани, полностью закрывающие тело, за исключением головы и кистей рук. Костюм, получивший название «костюм Беллони» (по имени его изобретателя Анжело Беллони), представлял собой герметичный комбинезон, надеваемый водолазом через отверстие в средней его части и закрываемое затем специальной водонепроницаемой застежкой. Для дыхания под водой каждый член экипажа имел кислородно-дыхательный аппарат замкнутого цикла (Austorespiratore ad Ossigeno), как раз и рассчитанный на шесть часов. Кислород поступал из стального баллона — всего их было два — в специальную резиновую сумку, а оттуда через гофрированную трубку — в маску водолаза. Выдыхание происходило через ту же трубку в патрон, который поглощал выдыхаемый углекислый газ.

Сидели диверсанты на «человеко-торпеду» друг за другом, их ноги упирались в подножки, а установленный перед водителем прозрачный козырек служил волноотводом. Позже последний заменили на металлическую пластину-козырек, такой же, но меньшего размера, установили и перед вторым номером экипажа. У водителя-командира под козырьком была расположена приборная доска, на которой имелись контрольные приборы: глубиномер, магнитный компас, вольтметр, амперметр, манометр, показывающий давление в цистернах, и дифференциальный. Все контрольные приборы — светящиеся, что обеспечивало их использование в темноте.



Герметичный контейнер, предназначенный для транспортировки на ПЛ-носителе «человеко-торпед» типа SLC. На фото — подводная лодка «Гондар»



От первоначальной идеи доставлять «человеко-торпеды» типа SLC в район операции летающими лодками Cant Z.511 итальянцы отказались ввиду излишней технической сложности и высокой степени риска

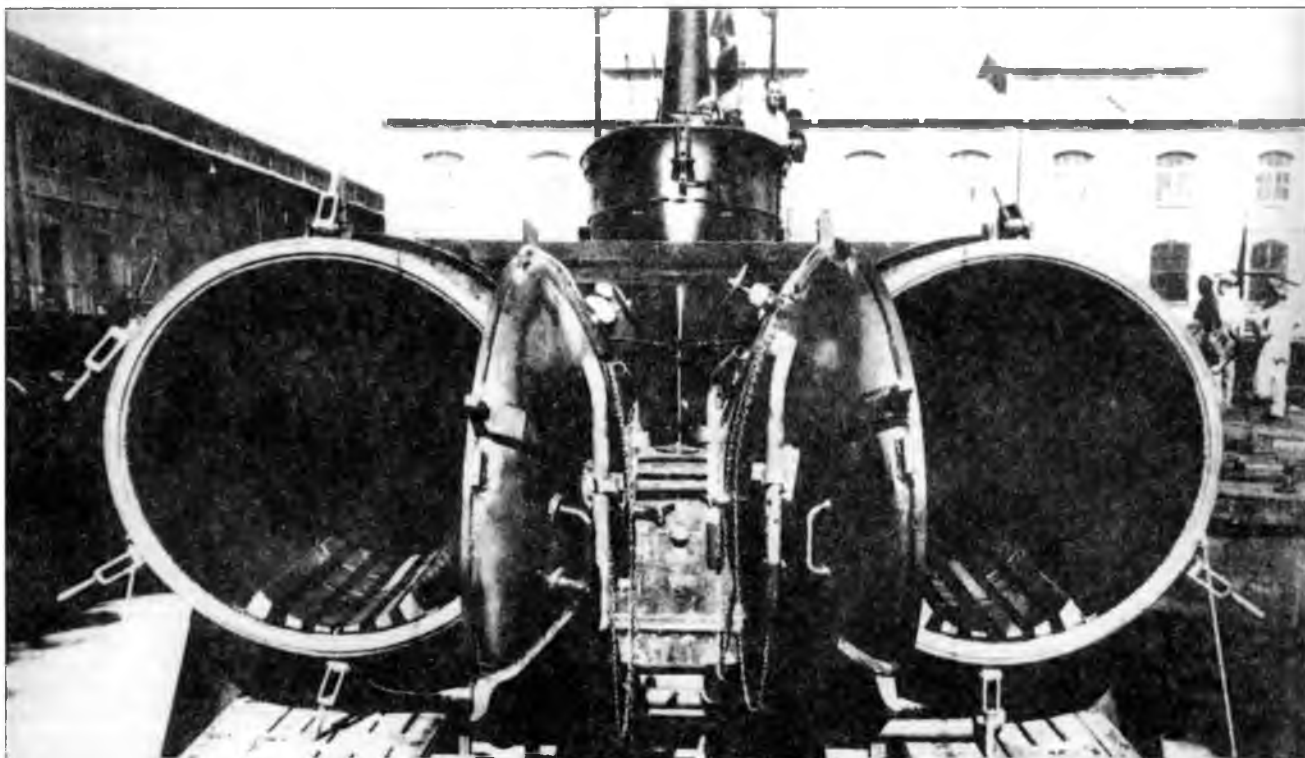
Конструктивно специальное штурмовое средство SLC можно условно поделить на три части: носовую, среднюю и кормовую. Первая включала съемное зарядное отделение, соединявшееся с корпусом торпеды посредством муфты и достаточно легко и быстро отделяемое в боевых условиях, а также расположенные уже в корпусе самой «человеко-торпеды» носовая дифференциальная цистерна и над ней — сиденье водителя-командира, защитный козырек, приборная доска и рулевая колонка.

В средней части были расположены аккумуляторные батареи и электромотор, над ними — цистерна быстрого погружения и воздушный патрубок с клапаном (продувание цистерны — сжатым воздухом из баллона, расположенного позади цистерны). Следом шло сиденье для водолаза-минера (от водителя его отделяла цистерна быстрого погружения), который спиной прислонялся к ящику с рабочим инструментом: пневматические сетеподъемник и сетепрорезатель, ножницы, специальные зажимы-«серванты», а также использовавшийся для подвески зарядного отделения под килем корабля противника длинный трос, намотанный на доску (итальянские диверсанты называли его на своем сленге «подъемник»). В контейнере также находился запасной дыхательный аппарат.

И, наконец, кормовая часть «человеко-торпеды» включала кормовую дифференциальную цистерну, отделение гребного вала, гребной винт с защитной решеткой, а также горизонтальный и вертикальный рули.

Способы доставки и боевого применения

Первоначально итальянцы планировали доставлять «человеко-торпеды» типа SLC в район операции летающими лодками Cant Z.511, однако довольно быстро от этой идеи отказались — ввиду излишней технической сложности и высокой степени риска. После тщательного анализа различных вариантов Алоизи остановил свой выбор на подводной лодке — как наиболее приемлемом средстве доставки «человеко-торпед» в район проведения боевой операции. Вначале предполагалось крепить их к субмарине-носителю просто и незатейливо — обычными средствами, устанавливая «Майяле» просто на корпус подлодки. Однако это ограничивало глубину погружения субмарины-носителя предельной глубиной погружения «Майяле», иначе последнее просто раздавило бы давлением толщ воды. Поэтому через некоторое время был разработан более совершенный и безопасный способ транспортировки SLC: в августе — сентябре 1940 года в носители «человеко-торпед» были модернизированы пять обычных больших подводных лодок, на которых установили стальные герметичные цилиндры — в них-то и размещали перевозимые к месту боевой операции «Майяле». С подводных лодок «Ириде» и «Амбра» (тип «Перла»), «Гондар» и «Шире» (тип «Адуа») были сняты носовые 100-мм орудия, на эти подлодки установили по одному цилиндру в носовой части и по два — в корме (на



Два контейнера для человеко-торпед, установленных в корме подводной лодки «Шире». Фото датируется сентябрем 1940 года, когда ПЛ командовал Ю.В. Боргезе. 10 августа 1942 года подлодка была потоплена недалеко от Хайфы

«Ириде» крепились четыре «человеко-торпеды»). Подводные же лодки «Гронго» и «Мурена» (тип «Флутто»), построенные в 1943 году, должны были нести по четыре цилиндра — попарно перед рубкой и позади нее.

Будущий командир 10-й флотилии МАС, легенда итальянского военно-морского спецназа Юнио Валерио Боргезе, так описывал боевое применение специального штурмового средства типа SLC:

«Представим себе, что мы находимся внутри большой подводной лодки-носителя. Наши торпеды помещены на палубе в специальных герметичных цилиндрах. После нескольких дней плавания подходим к району базы, где намереваемся произвести атаку. Подходим как можно ближе, насколько это позволяют естественные препятствия и средства обороны базы.

Выйдя из лодки через люк и очутившись на палубе, каждый экипаж извлекает свою «человеко-торпеду» из цилиндра и проверяет ее, чтобы удостовериться в отсутствии повреждений за время перехода. Если все в порядке, то, включив двигатель и следя за светящейся стрелкой компаса, экипажи с максимальной скоростью хода «человеко-торпеды» двинутся заранее намеченным курсом к входу в гавань. Вначале, в целях ориентировки, водители будут держать головы над водой и дышать наружным воздухом. Это позволяет сохранять силы, что очень важно, так как иногда при длительном пользовании кислородным прибором люди теряют сознание.

По мере приближения к зоне наблюдения часовых противника скорость хода «человеко-торпед» уменьшается. Если возникает опасность быть обнаруженным сторожевым катером или потребуется ускользнуть от луча прожектора, то, используя цистерну быстрого погружения, экипаж скроется под водой, продолжая сближение. И вот «человеко-торпеда» уда-

ряется в сетевое заграждение. Если можно, она пройдет под заграждением, в противном случае будет сделан проход при помощи сетеподъемника или сетепрорезателя. Наконец она в гавани. Движемся к предназначенной цели малым ходом, чуть высовывая над водой голову (глаза на уровне воды). Расположение цели хорошо известно, а следовательно, и курс подхода, силуэт же цели тщательно изучался заранее.

Вот и корабль. Как происходит атака? Хочу рассказать об этом словами одного человека, неоднократно участвовавшего в подобных операциях:

— Вы видите силуэт вашей цели; она как скала возвышается на фоне неба. Об этом вы мечтали месяцами, готовились к этому годами. Настали решающие минуты. Успех означает славу, неудача — потерю исключительной возможности. Держа глаза на уровне воды, приближаетесь к цели на расстояние до 30 метров. Может быть, какой-нибудь свет на палубе, яркая вспышка спички, поднесенной к сигарете, или отрывок песни из помещений команды напоят вас, что вы собираетесь погубить людей. Ложитесь на курс по компасу, открываете цистерну быстрого погружения и скрываетесь под водой.

Кругом холод, мрак и тишина. Погрузившись на достаточную глубину, закрываете клапан цистерны, даете малый ход и скользите вперед. Неожиданно темнота сгущается, значит, вы уже под кораблем. Останавливаете мотор и открываете клапан продувания цистерны быстрого погружения. Во время всплытия держите одну руку над головой и думаете о том, чего коснетесь — гладкой листовой стали или острых зубьев, которые могут повредить пальцы или, еще хуже, разорвать резиновый комбинезон, и вода проникнет внутрь его.

Вот и киль. Теперь вы отталкиваете «человеко-торпеду» назад, так, чтобы ваш помощник мог ухватиться за боковой киль (ранее так называли скуловой киль — прим. В.Щ.), который имеется на каждом борту любого большого корабля. Чувствуете слабый толчок в спину: это помощник подает знак, что нашел боковой киль и закрепляет зажим. Два толчка в спину — зажим закреплен. Теперь вперед, чтобы добраться до бокового киля другого борта. Помощник протягивает трос от од-



Один из первых образцов итальянской «тихоходной торпеды» был обнаружен на испанском побережье 20 октября 1940 года. Британская разведка вскоре узнала об этом и доложила о появлении у противника нового оружия. Аппарат вернули итальянцам только в 1974 году!



Роберт У. Хобсон утверждает, что данный образец — это ГПН типа SLC Mark II, выпуск которого был начат в 1941 году. Однако в конце 1941 года, по данным итальянских источников, был начат выпуск ГПН типа SLC серия 200 — на фото точно не данный образец. Может быть, это та модификация ГПН типа SLC, которая строилась в 1942–43 годах и отдельного обозначения, как утверждается, не удостоившаяся, однако, скорее всего, это один из ранних образцов «Майяле». Обратите внимание на совершенно другую форму защитных щитков-волноотводов и отличную конструкцию винто-рулевой группы



Скорее всего, это ГПН типа SLC серия 100, хотя видно, что его боевое зарядное отделение состоит из двух частей (Военно-морской музей в Венеции). Обратите внимание на форму винто-рулевой группы, отличную от использующихся на ГПН, приведенных на двух верхних фотографиях

ного бокового кия до другого и прикрепляет к последнему второй зажим. Снова назад, вдоль натянутого под днищем троса, до кия. В то время как вы руками держитесь за трос, а ногами удерживаете торпеду, помощник оставляет свое место и проходит мимо вас к зарядному отделению торпеды. Хотя и темно, но вы знаете, что он отсоединяет зарядное отделение и подвешивает его на тросе, протянутом под днищем корабля.

Наконец работа закончена; начинает отсчитывать секунды часовой механизм взрывателя, который сработает через два с половиной часа. Помощник возвращается на свое место. Три толчка в спину — все сделано. Включаете мотор, уходите из-под корабля и плавно поднимаетесь вверх. Теперь можно подумать и о своем спасении.

Просто, не правда ли?»

Серийные «Майяле» и новые SSB

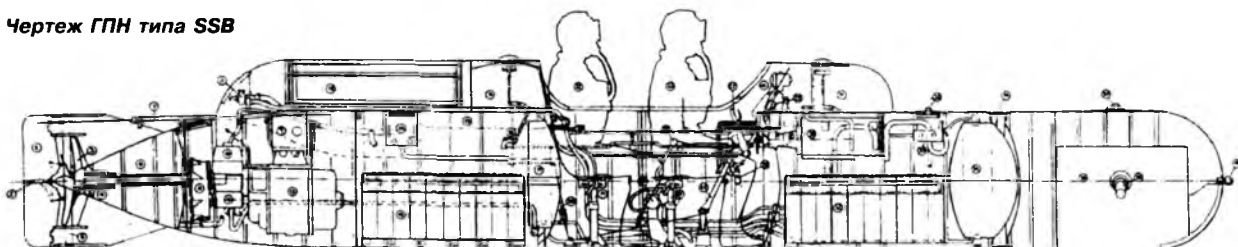
Прежде чем определить судьбу нового штурмового средства, начальник штаба итальянских ВМС, что в российской терминологии соответствует должности командующего ВМС, адмирал Каваньяри приказал провести испытания в условиях, максимально приближенных к боевым. К испытаниям была привлечена подводная лодка «Аметист» (Ametiste), которой командовал капитано ди корвета Юнио Валерио Боргезе. На корпусе субмарины были оборудованы места для крепления трех модернизированных «человеко-торпед» типа SLC. Операция была назначена на вечер 12 марта 1940 года — штурмовое средство, доставленные в район гавани Специи, должны были атаковать стоящий на якоре старый легкий крейсер «Куарто» (Quarto), назначенный на эту ночь на роль «корабля противника».

В 23 часа 00 минут 12 марта экипажи «человеко-торпеды» заняли места в своих «поросятах» и направились к цели. Две «Майяле» по различным техническим причинам сошли с дистанции, но экипажу третьей «человеко-торпеды» удалось благополучно проникнуть в охраняемую зону, условно заминировать крейсер-цель и затем незамеченными покинуть район операции. Это был успех.

По результатам испытаний адмирал Каваньяри принял решение разместить в мастерских в Сан-Бартоломео заказ на 12 серийных «Майяле» первой партии — последующие аппараты имели отличия от этой модификации. Интересно, что согласно отчету, составленному Ю.В. Боргезе, уже во время освоения серийных «Майяле» была предпринята попытка использовать для возвращения «человеко-торпеды» на лодку радиомаяк, однако в конечном итоге это устройство так и не прижилось — в основном потому, что пилоты «Майяле» считали — подготовка заранее обратного перехода может ослабить их решимость добиться успеха любой ценой. Боргезе приводил в своих мемуарах такие слова Тезео Тезеи: «Единственное, что имеет значение, так это готовность людей умереть, чтобы вдохновить и укрепить будущие поколения». Кстати, именно этот аргумент использовали те японские адмиралы, которые возражали против установки спасательных плотиков на катерах-брандерах и аварийных люков на человекоуправляемых торпедах семейства «Кайтен». По мнению японского Верховного командования, в этом случае оружие не стало бы самоубийственным, на что делалась тогда ставка.

«Человеко-торпеды» типа SLC различались по подвариантам: первая модификация, по которой строилась начальная партия «Майяле», обозначалась «серия 100» (было построено 8 единиц), а с 1941 года пошла новая, модернизированная модификация — «серия 200» (номера с 220 по 236, хотя в другом источнике утверждается, что было построено 20 единиц). Изменения коснулись переднего защитного щитка командира-водителя — вместо щитка устанавливалась стационарная конструкция больших размеров, механизма привода гребного винта, горизонтального и вертикального рулей (они были большей площади), а также самого винта — вместо со-

Чертеж ГПН типа SSB

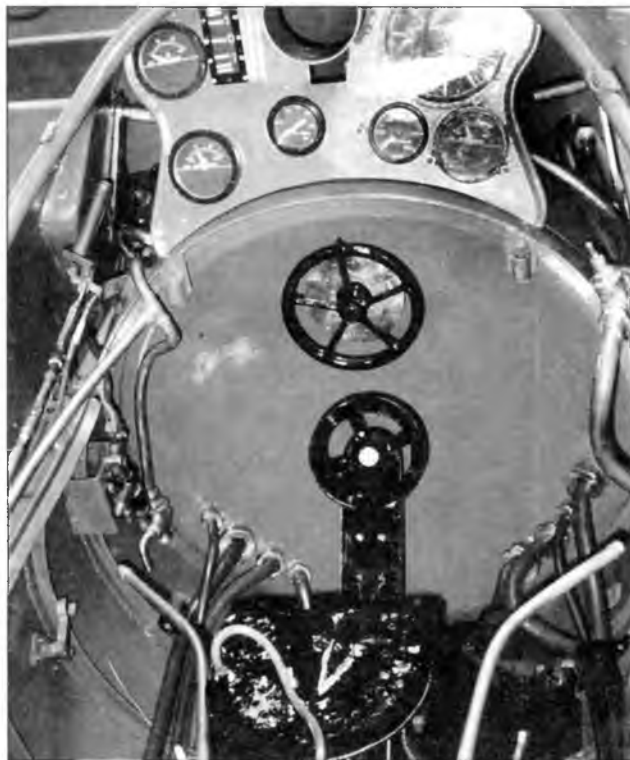


Спуск на воду ГПН типа SSB

осного гребного винта противоположного вращения стали ставить один двух- или четырехлопастный гребной винт большего диаметра. Наконец, с осени 1942-го по сентябрь 1943 года, по данным зарубежных источников, строилась третья серия «Майяле» — построено 15 единиц, но какого-то отдельного наименования они не удостоивались. Считается, что в общей сложности было построено около 70—80 «человеко-торпед» семейства SLC, хотя по приведенной ранее «разбивке» по модификациям выходит, что ГПН типа SLC было собрано лишь около 40—45 единиц.

По результатам боевого применения у «Майяле» выявился ряд недостатков, существенно снижавших боевой потенциал «человеко-торпеды» и ограничивавших возможности их экипажей при решении возложенных на них диверсионных задач. Над усовершенствованием «человеко-торпед» работали инженеры расположенного в Специи управления подводного вооружения итальянских ВМС. Непосредственно данной задачей занимались майор инженерной службы флота Марио Машулли и капитан инженерной службы флота Травалини, которым в конечном итоге удалось создать совершенно новый образец специального штурмового средства, получивший обозначение «Siluro San Bartolomeo», или SSB (в переводе с итальянского — «торпеда Сан-Бартоломео»), по названию торпедных мастерских, где эти «человеко-торпеды» и собирали. В начале 1943 года новое средство итальянских диверсантов успешно прошло испытания.

Человекоуправляемая торпеда, или групповой подводный носитель SSB, также именовавшаяся в документах как Mark II, существенно отличалась от предшественницы: диаметр корпуса составлял 780 мм, наибольшая длина — 6,76 м, наибольшая ширина — 0,79 м, высота — 1,08 м, максимальная масса —



Органы управления ГПН типа SSB

2200 кг, на ней установили более мощный, работавший на постоянном токе электродвигатель — мощностью 7,5 л.с. (5,6 кВт), позволивший развивать SSB максимальную скорость хода не менее 4 узлов. Но наиболее серьезными новшествами стали установка практически полноценной кабины для экипажа (открытой, «мокрого» типа) и обеспечение возможности размещения на «человеко-торпеде» как одного 300-кг или 400-кг, так и двух — массой по 200 и 180 кг — подрывных зарядов, крепившихся в носовой части последовательно друг за другом. В распоряжении экипажа также были диверсионные магнитные мины, гидравлические сепеподъемник и сепепрозрезатель, другое оборудование.

Точные данные о том, сколько SSB итальянцы успели построить до подписания Италией перемирия с англо-американскими союзниками в 1943 году, отсутствуют. Дополняют известное о том, что 10-й флотилии MAC было передано до обозначенного события три аппарата. Уже после перехода Италии в стан антигитлеровской коалиции для продолжавших воевать на стороне Германии отрядов 10-й флотилии MAC было собрано еще 8 «человеко-торпед», а компании «Капрони» (Caproni) был выдан заказ на постройку еще 16 аппаратов, с тем чтобы к декабрю 1944 года итальянский флот располагал 24 боеготовыми SSB. Однако, по причине саботажа и нехватки запчастей, эти планы реализованы не были. Вероятнее всего, в общей сложности было построено 9–11 человекоуправляемых торпед типа SSB.

Боевое применение

10-я флотилия MAC

Паоло Алоизи в должности командира 1-й флотилии накануне войны — Италия вступила в войну 10 июня 1940 года — сменил капитано ди фрегата Марио Джорджини (Mario Giorgini), а его в марте 1941 года, в свою очередь, сменил капитано ди



В ходе испытаний нового подводного носителя использовалась данная баржа, переоборудованная в опытовое судно-плавбазу, базировавшуюся на реке Серкио



Итальянский механик выполняет послепоходовое обслуживание «человеко-торпеды» типа SLC на борту судна обеспечения, находившегося на реке Серкио. 1941 год

фрегата Витторио Моккагатта (Vittorio Moccagatta), под руководством которого и была уже осуществлена последующая реорганизация флотилии. Из отдельных подразделений специального назначения, с 1938 года входивших в состав 1-й флотилии MAC, было сформировано особое соединение, по предложению Моккагатты получившее в целях маскировки название «10-я флотилия MAC» или «Decima MAS». При этом Моккагатта разделил 10-ю флотилию на две части: в одну он свел подразделения водителей диверсионно-штурмовых катеров и катеров-брандеров (командовать отрядом был назначен капитано ди фрегата Джордже Джоббе), а во вторую, под командой Юнио Валерио Боргезе, — отряды водителей «человеко-торпед» и боевых пловцов (небезызвестная любителям военно-морской истории «группа «Гамма»», а в составе штаба флотилии имелись оперативный и исследовательский отделы и канцелярия.

В подводный отряд Боргезе входили: школа подводных пловцов в Ливорно, школа водителей человекоуправляемых торпед в Бокка-ди-Серкио (Bocca di Serchio), подводные лодки — носители управляемых торпед и, наконец, диверсионные группы. В надводный же отряд Джоббе входили: катера-брандеры и школа подготовки их водителей в Специи (в Балипедии Коттрау дель Вариньяно), а также диверсионно-штурмовые катера других типов, которые постепенно поступали на вооружение 10-й флотилии MAC (включая такие экзотические проекты, как катера-брандеры, транспортируемые на подводных лодках в прочных контейнерах — взамен «человеко-торпед»).

Был также образован специальный исследовательский центр, носивший название «подводный центр», который возглавил Беллони и который занимался изучением широкого круга вопросов, связанных с длительным пребыванием человека под водой. Министерство обороны выделило для работы данного центра дополнительные фонды, а также предоставило большую самостоятельность в их распределении в рамках директив итальянского Генерального штаба. Кроме того, как вспоминал позже в своих мемуарах Ю.В. Боргезе, командование 10-й флотилии установило более тесные связи с отделом подводного оружия в военно-морском арсенале в Специи. «Опытный инженер, майор Марио Машулли, — писал Боргезе, — был назначен начальником цеха секретного оружия, из которого продолжали поступать более усовершенствованные человекоуправляемые торпеды. Другие средства находились в стадии разработки, флотилия имела полномочия заключать договоры непосредственно с частными компаниями на поставку необходимой материальной части». При этом особенно тесное сотрудничество поддерживалось командованием 10-й флотилии MAC с компанией «Пирелли» (Pirelli), занимавшейся поставкой подразделениям флотилии кислородных дыхательных аппаратов и другого снаряжения для боевых пловцов, а также с компанией «Каби», занимавшейся выпуском отдельных элементов конструкции для катеров-брандеров. Причем один из служащих последней — инженер Каттанео — был призван из запаса и отправлен на должность техника в 10-ю флотилию.

Совершенствовалась и практика комплектования подразделений 10-й флотилии личным составом. Флотское командование направило на имя командиров всех частей Военно-морских сил Италии специальный циркуляр, в котором содержалось предписание направлять всех добровольцев, изъявивших желание попасть в подразделения для выполнения «специальных военных заданий», по месту назначения, никоим образом не препятствуя их желанию. Идея была проста — чем больше будет кандидатов, тем больше будет выбор и тем проще и быстрее можно будет отобрать высококлассных специалистов и военнослужащих с хорошим здоровьем. Последнее тщательно проверялось в специально созданном «Биологическом центре», подчинявшемся командованию 10-й флотилии MAC и имевшем среди своих сотрудников наиболее видных специалистов итальянской медицины. Впрочем, поначалу штаты 10-й

флотилии были временными — военнослужащие откомандировывались, как указывалось в документах, для испытаний новых образцов специальной военно-морской техники из своих подразделений лишь на временной основе.

«Так в этой маленькой части Военно-морских сил произошло объединение военных и штатских специалистов, — вспоминал в опубликованной в 1950 году книге своих мемуаров Юнио Валерио Боргезе, — наладилось сотрудничество медиков, ученых, изобретателей, инженеров, моряков и представителей промышленности, необходимое для получения максимального успеха. Такое сотрудничество было бы желательным распространить на все Вооруженные силы, однако 10-я флотилия МАС была редким и, может быть, единственным примером этому в Италии...

10-я флотилия жила своей внутренней жизнью, не подвергаясь никаким внешним влияниям. Вопросы политики, иллюзии о скором окончании войны, внезапный восторг по поводу успеха, подавленность в связи с неудачей — все это не занимало наши умы и не отвлекало нас от дела. Нас вдохновляли одна мысль, одно страстное желание, одно стремление: подготовить людей и оружие и найти способ как можно сильнее ударить по противнику. Все остальное нас не интересовало».

С другой стороны, не забывало командование и о материальной стороне дела — как говорится, одними лозунгами сыт не будешь: водитель «человеко-торпеды» получал месячный оклад 1000 лир, плюс доплата за погружения — в пределах 700 лир в месяц. В том же случае, если водитель «человеко-торпеды» попадал в плен или погибал, его семья получала денежное пособие в размере 500 лир в месяц.

Со временем, в результате увеличения численности 10-й флотилии МАС, характер деятельности соединения стало трудно держать в секрете, но командование флотилии нашло и здесь выход — личный состав отрядов был раздроблен еще на более мелкие группы, «ячейки», делившиеся по специальности — военнослужащие, входившие в состав одной группы, ничего не знали и не поддерживали контакт с бойцами из другой группы, и уж тем более отдельный военнослужащий-спецназовец не имел полного представления о том, какая работа ведется в масштабах всей 10-й флотилии МАС в целом. Боргезе говорил, что иногда случалось так, что «два матроса, служившие в 10-й флотилии МАС, но в разных группах, встретившись, скрывали свою причастность к работам со своими специальными средствами».

По мере получения специальной военно-морской техники и вооружений интенсивность практических занятий личного состава возросла — это было главное требование к повышению боевого потенциала соединения. В частности, водители «человеко-торпед» после завершения курса начального обучения в Бокка-ди-Серкио два раза в неделю прибывали в Специю, где с баркаса (катера) или с борта приданной флотилии подводной лодки в ночное время отрабатывали элементы комплексного учения, сценарий которого включал подход к гавани; преодоление сетевых заграждений; скрытное плавание (маневрирование) внутри гавани; сближение с целью; подход к подводной части судна; прикрепление заряда к днищу учебной цели, в роли которой выступал переоборудованный в радиоуправляемую мишень для подготовки артиллеристов старый крейсер «Сан-Марко», и отход. Окруженный противоторпедными сетями, «Сан-Марко» обычно стоял на якоре в бухте Вариньяно, но иногда вместо него водители «человеко-торпед» получали задание «заминировать» какие-нибудь другие корабли или суда, находившиеся в гавани. Среди прочего, «минировали» итальянские водители «Майяле» и линейный корабль «Джулио Чезаре», ставший позже «Новороссийском» и трагически завершивший свою жизнь на дне Севастопольской бухты. Боргезе писал впоследствии в мемуарах: «Только когда на «Чезаре» после нескольких часов внимательного изучения поверхности моря скептически заключили: «Они не смогут это сделать», вблизи борта показав-



Экипаж человеко-торпеды типа SLC 200-й серии в устье реки Серкио. 1942 год

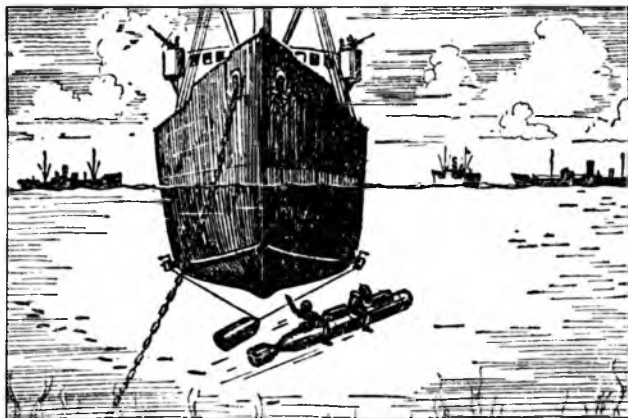
лись попарно шесть черных голов, и водители, сделав жест рукой, означавший «Все готово», исчезли в ночной темноте».

В годы Второй мировой войны 10-я флотилия МАС достаточно активно использовала человекоуправляемые торпеды различных модификаций, преимущественно, конечно, типа SLC. Боевой дух итальянских моряков и их вера в новое оружие не поколебались, даже несмотря на то, что первые попытки боевого применения «Майяле» оказались, мягко говоря, неудачными.

«Некоторые уже понесенные потери в людях огорчали, но не пугали, — вспоминал Боргезе. — Это служба, которую они все добровольно избрали: может быть, завтра придет их черед, и они не боятся. Какая же внутренняя сила воодушевляла их и поддерживала? Что же делало этих людей так непохожими на многих других, отрешенными от личных материальных интересов, что так облагораживало их? У них не было



Во втором ряду слева направо — Тезео Тезеи, Элиос Тоски, герцог Сполетский, Альберто Франчини, Джино Биринделли; в первом ряду слева — Алькиде Педретти, Арио Лаццари, Дисованни Лаццарони и Дамос Пакканьини



На данном рисунке, приведенном в одном из британских изданий, наглядно показан способ установки заряда под днище корабля (судна), который практиковался итальянскими боевыми пловцами. На скуловых кили корабля-цели устанавливались специальные зажимы, к которым на растяжке и крепилось боевое зарядное отделение «человеко-торпеды». Таким образом, «боеголовка» висела под днищем на некотором расстоянии

стремления к честлюбию; они не принимали даже искреннего признания их заслуг и избегали почестей и похвал. Богатство их не прельщало, они не получали никакой премии за свои подвиги. Они не получали и повышения в звании и должности, чего легче добиться, сидя в министерстве. Не тщеславие руководило ими в стремлении быть участниками исключительных подвигов, поскольку на пути к цели их ждала смерть, а какая польза от того, что тебя отметят после смерти? Одно только вдохновляло их — верность долгу! Как много моряков считают своим долгом целиком посвятить себя службе своей стране. Это безграничное самопожертвование является результатом инстинктивного и глубокого чувства — любви к родине».

Август 1940 года, первая попытка рейда на Александрию

После тщательного анализа сложившейся обстановки на Средиземноморском театре военных действий командование ВМС Италии определило главными целями для атак три ключевые британские военно-морские базы: западный бастион — в Гибралтаре, восточный бастион — в Александрии и «центральная колонна» всей системы безопасности на Средиземноморье, британская перевалочная база — на Мальте. Начать решили с Александрии, как более «простой» цели.

Первой запланированной операцией для водителей человекоуправляемых торпед типа «Майяле» была атака британских кораблей в Александрии, назначенная на лунную ночь 25—26 августа 1940 года, когда в гавани, по данным разведки, ожидалось наличие двух линкоров и одного авианосца. Руководителем операции назначили капитана ди фрегата Марио Джорджини, командира 1-й флотилии MAC.

Согласно плану операции, получившей кодовое наименование «GA.1», подводная лодка — носитель «Ириде» (командир — тененте ди васцелло Франческо Брунетти) должна была 12 августа выйти из Специи и к 16 августа прибыть в залив Бомба, находившийся западнее Тобрука, где получить с надводного корабля 4 «человеко-торпеды», после чего с этими «человеко-торпедами», установленными на палубе на специальных блоках, выйти к вечеру 25 августа на расстояние 4 мили от входа в гавань Александрии. Поскольку ГПН типа «Майяле» стояли на палубе открыто, лодка не могла погружаться глубже, чем безопасная глубина погружения «Майяле» — 30 м. Это подвергало ее серьезному риску в случае атаки патруль-

ных самолетов, которые постоянно патрулировали прибрежные воды — хорошая прозрачность воды позволяла летчикам обнаруживать субмарину на глубинах вплоть до 50 м. И все же командование итальянского флота пошло на риск — уж слишком сильно хотелось уравнивать с британским флотом шансы перед решающим сражением за Средиземное море.

Во второй половине августа 1940 года гавань ВМБ Специя покинул итальянский миноносец «Калипсо» (Calipso; командир — капитано ди фрегата Марко Джорджини), на борту которого находилось четыре «человеко-торпеды» типа SLC, а также группа военнослужащих подводного отряда 1-й флотилии MAC в составе (четыре боевых и один резервный экипаж): водитель тененте ди васцелло Джино Биринделли (Gino Birindelli); командир группы водителей «Майяле» во время операции — с водолазом Дамосом Паккьяни (Damos Pascagnini); водитель Тезео Тезеи с водолазом Алчиде Педретти (Alcide Pedretti); водитель Альберто Францини (Alberto Franzini) с водолазом Эмилио Бьянки (Emilio Bianchi); водитель Элиос Тоски с водолазом Энрико Лаццари (Enrico Lazzari), а также водитель Луиджи Дюран де ла Пенне (L.D. de la Penne) и водолаз Джованни Лаццарони (Giovanni Lazzaroni).

ПЛ «Ириде» вышла из Специи с опозданием от первоначального плана и только 21 августа прибыла в залив Бомба, где эсминiec и подлодку уже ждала плавбаза «Монте Гаргано» (Monte Gargano) под флагом командующего морскими силами в Ливии вице-адмирала Бруно Бривонези (Bruno Brivonesi). Вскоре после нее в залив прибыл и миноносец «Калипсо». И тут имела место та случайность, которая обычно вносит серьезные, подчас трагические, коррективы в самый совершенный план. Вскоре после полудня того же дня британские самолеты бомбили гидроаэродром Менела, расположенный в заливе Бомба, и неожиданно заметили в этом обычно пустынном районе присутствие нескольких кораблей, да еще и подводной лодки. Это было необычно, и они сразу же радировали на базу.

Следующим утром в небе над заливом появился одинокий британский самолет-разведчик — по нему корабельные зенитчики открыли ураганный, но совершенно бесполезный огонь, а в полдвенадцатого дня, когда моряки уже закончили перегрузку «человеко-торпед» с миноносца на подводную лодку, которая пошла мористее для выполнения пробного погружения, а «Калипсо» ошвартовался у борта «Монте Гаргано» для приема припасов, на дистанции примерно 6000 м вахтенные неожиданно заметили три вражеских торпедоносца «Свордфиш», следовавших на высоте 60—70 м строем клина. Вскоре летчики — как выяснилось позже, они принадлежали 824-й эскадрилье с авианосца «Игл», — видимо, заметили корабли и устремились на них в атаку.

В результате последующей торпедной атаки, длившейся менее минуты, британским торпедоносцам удалось потопить ПЛ «Ириде» — на поверхности воды осталось 14 человек из числа тех, кто был на палубе и на мостике, включая Тоски и Биринделли, а также плавбазу «Монте Гаргано». Торпеда же, предназначенная для «Калипсо», по счастливой случайности не достигла цели.

После того как «Калипсо» поднял на борт всех спасшихся с «Ириде», среди которых были и водители «Майяле», последние стали нырять к затонувшей подлодке — глубина места была около 15 метров — и закрепили к ее корпусу лить с буйком, обозначив место ее нахождения. Миноносец быстро дошел до Тобрука, взял на борт водолаза со специальным снаряжением, вернулся на место — после проведения тщательного обследования затонувшей «Ириде» было определено, что внутри есть выжившие. После установления звуковой связи выяснилось, что в живых осталось 9 человек — все они находились в кормовом торпедном отсеке. Было принято решение попытаться спасти их, что после 20 часов работы удалось успешно осуществить — водители «Майяле» смогли открыть кормовой аварийно-спасательный люк и вывести по очереди

семь оставшихся в живых подводников, двое к тому времени погибли, попытавшись выйти через аварийно-спасательный люк, но не сумев открыть заклинившую его крышку. «Последнего, наиболее упрямого, буквально вырвал из могилы де ла Пенне, — вспоминал позже князь Боргезе, — который проник в кормовой торпедный отсек «Ириде». К несчастью, из-за внутреннего кровоизлияния, как результата главным образом неспособности переносить высокое давление, двое из спасшихся вскоре умерли, несмотря на помощь врачей и энергично сделанное искусственное дыхание».

По итогам данного похода и действий по спасению моряков с затонувшей подлодки «Ириде» водители «человеко-торпед», командир группы 10-й флотилии МАС Джорджини, командир ПЛ «Ириде» и командир миноносца «Калипсо» были награждены серебряной медалью «За воинскую доблесть» (иногда также именуется как медаль «За храбрость»), погибшие моряки удостоились креста «За воинскую доблесть» (посмертно), а двое из оставшихся в живых подводников, проявивших высокую выдержку во время нахождения внутри затонувшей ПЛ, получили бронзовые медали «За воинскую доблесть».

Пока происходили трагические события с ПЛ «Ириде», итальянские специалисты разработали более безопасный способ транспортировки «человеко-торпед» на подлодках-носителях — в специальных контейнерах. В течение августа — сентября 1940 года под носители «Майяле» были переоборудованы пять подводных лодок — «Амбра» (Ambrà; тип «Перла»), «Гондар» (Gondar) и «Шире» (Scire; обе типа «Адуа»), а позже к ним присоединились еще и «Гронго» (Grongo) и «Мурена» (Murena; обе типа «Флутто», 1943 года постройки): на подлодках «Амбра», «Гондар» и «Шире» были сняты носовые 100-мм орудия — на этих субмаринах установили один контейнер в носовой части и два в корме, тогда как подводные лодки «Гронго» и «Мурена» несли четыре контейнера попарно перед и позади рубки. Кроме демонтажа орудий были выполнены и другие работы, в частности обеспечена вентиляция батарей «Майяле» и установлена система заполнения и осушения контейнеров. «Человеко-торпеды» извлекались из цилиндров членами экипажа лодки, а затем водители занимали свои места и отправлялись в атаку. Причем все действия проводились под водой.

«Исходя из личного опыта, — вспоминал позже назначенный командиром «Шире» князь Боргезе, — я внес ряд других усовершенствований. Рубка стала меньше и уже, что делало лодку менее заметной на поверхности воды. После долгих изысканий и экспериментов с окраской лодки я выбрал матовую светло-зеленую краску, которая казалась наиболее пригодной для маскировки в ночных условиях. С такой окраской лодка как бы сливалась с ночным небом».

Рейд на Александрию и Гибралтар, 21—29 сентября 1940 года

Во второй половине сентября 1940 года командование предприняло еще одну попытку боевого применения «человеко-торпед» — вновь против Александрии, а также против базы в Гибралтаре. Операция, получившая кодовое наименование «GA.2» (ПЛ «Гондар» на Александрию) и «GB.1» (ПЛ «Шире» на Гибралтар) и к которой были привлечены подводные лодки — носители «Гондар» и «Шире», закончилась также не только безрезультатно, но и трагически — была потоплена одна из подлодок-носителей.

21 сентября Специю покинула ПЛ-носитель «Гондар» (командир — тененте ди васцелло Франческо Брунетти), на борту которой находилось три «Майяле». 23 сентября в Мессинском проливе, в районе виллы Сан-Джованни, на борт подлодки прибыла группа из шести водителей основных экипажей и двух резервных водителей под общим командованием тененте ди васцелло Альберто Франчини. В группу входили следующие боевые «двойки»: водитель А. Франчини и водолаз Аль-



«Гондар», ПЛ-носитель «Майяле», в гавани Специи, сентябрь 1940 года. Буквально через пару дней она будет потоплена во время неудачной операции «GA.2»

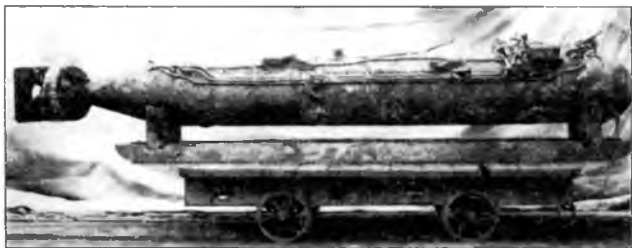
берто Качоппо (A. Casioppo), водитель Густаве Стефанини (G. Stefanini) и водолаз Александре Скаппино (A. Scarpino), водитель Элиос Тоски и водолаз Умберто Руньятти (U. Ragnati), а также резервные водитель Аристиде Кальканьо (A. Calcagno) и водолаз Джованни Лаццарони (G. Lazzaroni).

Юнио Валерио Боргезе утверждает, что когда обе субмарины находились на пути к своим целям, неожиданно поступил приказ об отмене операции — итальянская разведка сообщила, что ни в одной из этих баз нет крупных боевых кораблей противника, поэтому командование ВМС Италии решило не рисковать своим «чудо-оружием». Судьбы же подлодок сложились по-разному.

29 сентября, в 22 часа 15 минут, когда «Гондар» в надводном положении находилась примерно в 100 милях от Александрии, командир получил радиогранму «Английский флот в полном составе покинул базу. Возвращайтесь в Тобрук», ее обнаружили и атаковали британский эсминец «Дайамонд» (HMS Diamond; командир — лейтенант-коммандер Филип Флексис Картрайт / Philip Alexis Cartwright) и австралийский эсминец «Стюарт» (HMS Stuart, командир — лейтенант британского флота Норман Джозеф Мак-Дональд Тичер / Norman Joseph MacDonald Teacher), содействие которым оказывал экипаж летающей лодки «Сандерленд» (Sanderland) из 230-й эскадрильи британских ВВС (Ю.В. Боргезе в своих мемуарах указывает, что атака началась в 20 часов 30 минут). В результате 12-часового преследования и постоянных атак глубинными бомбами «Гондар» получила тяжелые повреждения, после чего утром 30 сентября командир ПЛ принял решение всплыть в надводное положение и сдаться на милость победителя — саму подводную лодку экипаж затопил. При этом в плен попали среди прочих один из создателей «Майяле» капитан инженерной службы Тоски и командир 1-й флотилии МАС капитано ди фрегата М. Джорджини, на место которого был назначен капитано ди фрегата Витторио Моккагатта, что указывалось ранее. Находясь в плену, Тоски совершил неоднократные попытки бежать, и одна из них в конце концов за-



ПЛ «Гондар» во время атаки британских самолетов. Через некоторое время она навсегда скроется в волнах недалеко от ливийского побережья



Данная «человеко-торпеда» типа SLC 100-й серии была поднята британскими водолазами после неудачного рейда в октябре 1940 года итальянских спецназовцев с целью проникновения и атаки кораблей противника в Гибралтаре (операция «BG.2»)

кончилась успешно — он смог добраться до португальской колонии Гоа и был там интернирован до конца войны.

Другая же подводная лодка — носитель, «Шире» (командир — тененте ди васцелло Юнио Валерио Боргезе), вышла 24 сентября из Специи и после получения в районе Гибралтарского пролива приказа об отмене операции 3 октября благополучно вернулась в базу Ла-Маддалена. На ее борту находились три «Майяле» и группа военнослужащих 1-й флотилии MAC в составе: лейтенанта инженерной службы водителя Тезео Тезеи и водолаза Альчиде Педретти (A. Pedretti), водителя Джино Биринделли и водолаза Дамоса Пакканьини (D. Rassagnini), водителя Луиджи Д. де ла Пенне и водолаза Эмилио Бьянки, а также резервных водителя Джангастоне Бертоцци (G. Bertozzi) и водолаза Арио Лазцари (A. Lazzari).

Интересно, что в случае атак базы в Гибралтаре был разработан особый план эвакуации водителей после операции: экипажи «человеко-торпед», прикрепив заряды к корпусам кораблей, должны были покидать бухту и добираться до нейтральной территории — испанский берег находился всего в нескольких километрах от Гибралтара. В самой Испании была организована «линия быстрого движения» водителей и водолазов по ее территории и последующего возвращения их воздушным путем в Италию.

Рейд на Гибралтар, 29—30 октября 1940 года

21 октября 1940 года ПЛ-носитель «Шире», под командованием капитано ди корвета Боргезе, вновь вышла из Специи с задачей проникнуть в бухту Альхесирас, ВМБ Гибралтар, и атаковать находящиеся там крупные боевые корабли британского флота. Операция получила кодовое наименование «BG.2». На борту подлодки находились три «Майяле» и группа военнослужащих 1-й флотилии MAC в составе: лейтенанта инженерной службы водителя Тезео Тезеи и водолаза Альчиде Педретти, водителя Джино Биринделли и водолаза Дамоса Пакканьини, водителя Луиджи Д. де ла Пенне и водолаза Эмилио Бьянки, а также резервных водителя Джангастоне Бертоцци и водолаза Джузеппе Вильоли (G. Viglioli).

Боргезе удалось проникнуть в гавань и примерно в 2 час 30 минут 30 октября выпустить все три «Майяле», однако затем судьба отвернулась от итальянцев: первая «человеко-торпеда» — с экипажем де ла Пенне и Бьянки — затонула уже через полчаса (оба итальянца смогли достичь испанского берега и при помощи местного агента вернулись в Италию); вторая — с экипажем Тезеи и Педретти — достигла входа во внутреннюю гавань, но тут отказали дыхательные аппараты обоих пилотов, а следом за ними и резервный аппарат, после чего операция была прервана (итальянцы затопили свою торпеду и поплыли к испанскому берегу, где встретились с итальянским агентом и с его помощью благополучно вернулись в Италию); третья торпеда — с экипажем в составе Биринделли и Пакканьини — прошла в район базирования боевых кораблей, преодолев боновое заграждение, но на расстоянии около 70

метров от линейного корабля «Бархэм» (HMS Barham) сломались сразу мотор «Майяле» и дыхательный аппарат Пакканьини — Биринделли попытался самостоятельно подтащить «боеголовку» по дну гавани к линкору, но после 30 минут отчаянной борьбы нарастающие симптомы отравления углекислотой заставили его отказаться от этой затеи, после чего он активировал часовую механику и выплыл на берег (Биринделли и Пакканьини попали в плен, а их торпеда взорвалась, не причинив никому вреда). Самым негативным моментом той операции стало то, что «Майяле», брошенная экипажем Тезеи, не утонула и была выброшена на побережье Испании, после чего информация о новом оружии была передана в штаб-квартиру британской разведки. «Помогли» англичанам и сами испанцы — 2 ноября в мадридской газете «А.В.С.» вышла заметка следующего содержания: «Альхесирас. 1 ноября 1940 г., 23 часа. Через Альхесирас в С. Фернандо провезли найденный на побережье Эспигон в Ла-Линеа аппарат для осмотра и изучения его в арсенале Ла-Каррака. Аппарат, длиной 5 м, напоминает обычную торпеду, но имеющую два сиденья и несколько рукояток. Относительно экипажа ничего не известно, но предполагают, что аппарат аналогичен тому, который взорвался в заградительных сетях гавани у Гибралтара. Он был скрытно выпущен с подводной лодки, надводного корабля или с самолета. Когда на берегу обнаружили эту странную торпеду, ее винт все еще вращался».

Впоследствии, после возвращения на родину, Биринделли был награжден золотой медалью «За воинскую доблесть», а Пакканьини и четыре человека, составлявшие два других экипажа, были награждены серебряными медалями.

Рейд на Гибралтар, 26—27 мая 1941 года

Следующая попытка атаковать корабли в гавани Гибралтара — вновь с использованием ПЛ-носителя «Шире» и трех «Майяле» — была предпринята в конце мая 1941 года. Операция получила кодовое наименование «BG.3», подлодкой «Шире» вновь командовал князь Боргезе. Причем на этот раз группа водителей «Майяле» была направлена в Испанию самолетом, с поддельными документами, а прямо с аэродрома они отправились на итальянский танкер «Фульгор» (Fulgore), интернированный в порту Кадис еще в самом начале войны. Согласно разработанному плану ПЛ-носитель «Шире» должна была, пройдя пролив и направляясь в Атлантический океан, незаметно войти ночью в порт Кадис, ошвартоваться у борта «Фульгора», принять на борт экипажи «Майяле» и необходимые припасы и снаряжение и до рассвета покинуть порт. После этого «Шире» надлежало войти в Гибралтарский пролив с западного направления и затем проникнуть в бухту Альхесирас.

15 мая ПЛ-носитель «Шире» покинула Специю, имея на борту три «Майяле», но ввиду плохих погодных условий субмарина подошла к проливу с опозданием на сутки и только на рассвете 23 мая «Шире» оказалась около Кадиса. Следующей ночью она проникла в порт, приняла на борт диверсантов и снаряжение и вновь вышла в море. В состав группы водителей «человеко-торпед» на этот раз входили: водитель Децио Каталано (Decio Catalano; командир группы) с водолазом Джаннони (Gianpioni); водитель Амедео Веско (Vesco) с водолазом Франки (Franchi); водитель Лично Визинтини (Visintini) с водолазом Магро (Magro); резервная группа — водитель Антонио Марчелля (Marcegaglia) и водолаз Скергат (Schergat), причем вместе с ними на борт «Шире» прибыл и капитан медицинской службы 10-й флотилии Бруно Фалькомата.

25 мая «Шире» в подводном положении приблизилась к бухте Альхесирас, но Боргезе решил проникнуть в бухту следующей ночью — в 23 часа 20 минут субмарина находилась в бухте Альхесирас, у устья реки Гуадарранке, на грунте на глубине 10 м. Экипажи готовятся к выходу, однако в 23 часа 30 минут командир подлодки получает радиogramму, что гавань пуста — все корабли ушли вечером, поэтому экипажам

«Майяле» приказывалось атаковать торговые суда, стоящие на рейде. Наконец, в 23 часа 58 минут выполняется выход экипажей и старт «человеко-торпед», причем Марчелля заменил водолаз Франки, почувствовавшего недомогание.

31 мая ПЛ-носитель «Шире» благополучно вернулась в базу Специя, а вот у «Майяле» все сложилось не так удачно: одна «Майяле» затонула почти сразу после выпуска, две другие смогли проникнуть в гавань, но по причине поломки механизмов аппаратов экипажи были вынуждены прервать операцию и покинуть своих «свинок». По воспоминаниям участников той операции, водители «Майяле» не достигли успеха в том числе и по причине того, что они отказались ставить боевые заряды на госпитальное судно, судно с надписью «Швейцария» на борту и на небольшие баржи — пока выбирали цель, пришли в неисправность дыхательные аппараты и т.п.

Рейд на Мальту, 25–26 июля 1941 года

Следующую попытку нанести удар по противнику с применением нового «чудо-орудия» командование ВМС Италии предприняло в июле 1941 года — на этот раз целью атаки была выбрана гавань Ла-Валетты на Мальте. По указанию адмирала де Куртена 25 апреля 1941 года была начата разработка детального плана крупной операции против Мальты. Хотя, как вспоминал позже Юнио Валерио Боргезе, сведения, которыми командование ВМС Италии располагало о современном состоянии обороны острова, «были весьма скудными — они ограничивались данными аэрофотосъемки. На Мальте мы не имели (невероятно, но факт) ни одного агента! В частности, нам не было известно, какие новые оборонительные средства англичане ввели в действие на Мальте после первых попыток смельчаков 10-й флотилии в Гибралтаре в октябре 1940 года и в бухте Суда в марте 1941 года». Тем не менее операцию решили проводить, причем операцию комбинированную — с применением «человеко-торпед» и катеров типа МТМ.

25 мая была проведена предварительная разведка Ла-Валетты, 28 мая — еще один пробный выход на катерах МТМ к объекту будущей атаки. Однако в мае рейд на Мальту был отложен командованием, новая подготовка к рейду на Ла-Валетту была начата в конце июня — 26 июня была успешно проведена разведка, а 27 июня отряд катеров вышел с целью атаковать Ла-Валетту. Однако попытка завершилась неудачей — пришлось вернуться в базу досрочно. Следующим шагом стал совместный рейд «Майяле» и МТМ — в район атаки их должно было буксировать быстроходное посыльное судно «Диана».

23 июля вечером была проведена последняя разведка Ла-Валетты, а на закате 25 июля отряд под командованием Моккагатты покинул базу Аугуста. В состав отряда входили: посыльное судно «Диана» (несло на борту девять катеров-брандеров типа МТМ, а на буксире — моторный катер МТЛ для транспортирования ГПН типа «Майяле»); катера №451 и №452, на которых находился Моккагатта и которые, в свою очередь, буксировали торпедный катер, которым командовал Джоббе и которому отводилась роль лидера во время атаки катеров-брандеров до входа в порт, а затем он должен был подобрать оставшихся в живых водителей «человеко-торпед».

В состав экипажей «Майяле» входили: водитель Тезео Тезеи с водо-



Посыльное судно (бывшая яхта) «Диана»

лазом Педретти (их задание — взорвать в 4 часа 30 минут боно-сетевое заграждение под мостом) и водитель Ф. Коста (F. Costa) с водолазом Барла (Barla), которые имели задачу подорвать подводные лодки в бухте Марса-Мушет. В итоге в данной операции участвовало командование 10-й флотилии и весь ее надводный отряд, а врач флотилии Фалькомата находился на борту одного из моторных катеров.

Выход в район атаки прошел нормально, и в 20 милях от Мальты с «Дианы» спустили на воду девять катеров МТМ, но один из них, на котором не удалось завести мотор, затонул, остальные же в кильватерном строю, лидируемые Джоббе и сопровождаемые двумя другими катерами, направились на малой скорости к мосту Сант-Эльмо. Одновременно с этим буксировался катер с человекоуправляемыми торпедами на борту. Вскоре вся эта кавалькада приблизилась к гавани на дистанцию порядка 2 миль, после чего катера застопорили ход, а специальный катер типа МТЛ, имевший маломощный двигатель, продолжил движение и на расстоянии примерно 1 км от моста спустил на воду обе «человеко-торпеды». Однако сразу на одной из «Майяле» произошла поломка двигателя, но водители продолжили атаку — Тезеи с Педретти направились к боно-сетевому заграждению, а экипаж Косты на неисправной торпедке — в бухту Марса-Мушет.

Услышав взрыв, итальянские катерники устремились в атаку, но вскоре оказалось, что боно-сетевое заграждение цело — водителям катеров-брандеров пришлось вначале пробивать брешь в нем, но в результате данного взрыва оказывается разрушенной опора высокого моста, после чего рухнувшая металлическая ферма полностью закупоривает проход под ним. Оборона же противника, среагировав на взрыв, пришла «в движение» и в течение непродолжительного времени обнаружила и уничтожила все катера-брандеры. Коста и Барла же проникнуть в назначенную им гавань так и не удалось, и они были взяты в плен, а вот Тезеи и Педретти пропали без вести — они считаются погибшими.

Из ушедшей в рейд на Ла-Валетту группы военнослужащих 10-й флотилии МАС на отошедшую мористее «Диану» вернулось только 11 человек, общие потери составили 15 убитых и 18 плененных. Среди погибших оказались: Моккагатта — командир флотилии, Джоббе — командир надводного отряда, Фалькомата — врач флотилии, Пароди — командир катера № 452, а также водители «человеко-торпед» и катеров-брандеров Тезеи, Педретти и Карабелли. Итальянцам же удалось подорвать мост и сбить один самолет противника. По данным Боргезе, посмертно золотой медалью «За воинскую доблесть» были награждены Моккагатта, Джоббе, Тезеи и его водолаз Педретти, врач Фалькомата, Карабелли, который принес себя в жертву, чтобы сделать проход в сетях под мостом, Бозио, погибший при попытке форсировать проход, торпедист Винкон, а также Фрассетто. После гибели Тезео Тезеи приказом вышестоящего командования подводному отряду 10-й флотилии МАС было присвоено имя Тезео Тезеи, тогда как надводному отряду присвоили имя Витторио Моккагатта. Больше 10-я флотилия МАС попыток атаковать хорошо защищенную Мальту не предпринимала.



Командир надводного отряда 10-й флотилии МАС Джордже Джоббе

Рейд на Гибралтар, 19–20 сентября 1941 года

Постоянные, повторяющиеся одна за другой неудачи не сломили боевого духа итальянских водителей «человеко-торпед» и это принесло свои плоды — 19 сентября 1941 года водители «Майяле» добились, наконец, первого успеха: в ходе операции «BG.4» им удалось проникнуть в бухту Альхесирас, Гибралтар, и уничтожить эскадренный танкер «Денбидейл» (Denbydale; 8145 т) и танкер «Фиона Шелл» (Fiona Shell; 2444 т), а также тяжело повредить вооруженный теплоход «Дурхэм» (Durham; 10 900 т). Причем экипажам трех «Майяле» удалось благополучно уйти в Испанию. Операция проходила следующим образом.

Проникнув в бухту Альхесирас, командир «Шире» князь Боргезе примерно в час ночи 20 сентября выпустил три «Майяле» в северной части бухты — водителям предстояло при помощи течения преодолеть 3 мили до гавани в юго-восточной части бухты, где стояли боевые корабли — по данным итальянской военно-морской разведки, там должны были находиться линкор, авианосец и два крейсера.

Юнио Валерио Боргезе вспоминал позже: «В полученной от высшего военно-морского командования в 23 часа 30 минут 19 сентября телеграмме, то есть за час до выхода водителей из подводной лодки, говорилось: «Расположение кораблей в гавани на 12 часов 19 сентября: у мола — 1 линкор; якорная стоянка j 27 — 1 авианосец; стоянка j 5 — 1 крейсер; стоянка № 11 — 1 крейсер; кроме того, в гавани находятся 7 танкеров и 3 эсминца. Один эсминец в доке. На рейде — конвой из 17 транспортов».

На основании этого сообщения я распределил цели следующим образом: Каталано и Веско атакуют линейный корабль типа «Нельсон», стоящий у южного мола; Визинтини атакует авианосец. В случае если осуществить атаки указанных мною кораблей окажется невозможным, все три экипажа должны атаковать любые другие корабли, учитывая степень их важности». На деле же вышло несколько иначе — водителям не удалось атаковать или потопить ни один боевой корабль, но зато они уничтожили или тяжело повредили суда суммарным водоизмещением около 30 тысяч тонн.

Так, экипаж в составе Децио Каталано и Джузеппе Джаннони проникнуть в военную часть гавани не сумел и в итоге решил ставить заряд под торговым судном. Однако, установив заряд на самом крупном из ближайших судов, они вдруг выяснили, что это бывшее итальянское судно, захваченное англичанами, — итальянцы отцепили заряд и переставили его на вооруженный теплоход «Дурхэм» водоизмещением 10 900 тонн (заряд подвесили на тросе прямо под днищем судна, часовой взрыватель поставили на 4-часовую задержку). Приблизительно в 6 часов 00 минут Каталано и Джаннони затопили свою «Майяле», запустив механизм самоуничтожения, и добрались до испанского берега, где и наблюдали в 9 часов 16 минут взрыв своего заряда — тяжело поврежденный «Дурхэм» (Durham) был с помощью буксиров отведен на мелководье.

По причине сильной охраны в военную гавань не смогли проникнуть и Амадео Веско с Антонио Дзоццолли, которые также выбрали себе гражданскую цель на рейде — в 8 часов 00 минут, также с испанского берега, наблюдали за взрывом своего заряда, разорвавшего на две части небольшой танкер «Фиона Шелл» (Fiona Shell) водоизмещением 2444 тонны.

Внутри военной гавани удалось проникнуть только экипажу в составе Лицио Визинтини и Джованни Магро, однако ввиду нехватки времени для атаки главной цели — стоявшего в южной части гавани авианосца «Арк Ройял» итальянские спецназовцы, решив не атаковать крейсер, оказавшийся рядом с ними в момент их всплытия в надводное положение, подцепили заряд под днищем крупного и тяжело груженного эскадренного танкера «Денби Дейл» (Denby Dale) водоизмещением 15 893 тонны — в 8 часов 43 минуты он также разломился от взрыва пополам, но разлившаяся нефть не загорелась, на что так рассчитывали водители «Майяле».

Рейд на Александрию, 18–19 декабря 1941 года

Но самый громкий успех ждал 10-ю флотилию МАС в Александрии. В ночь на 19 декабря 1941 года ПЛ-носитель «человеко-торпед» «Шире» выпустила на подходе к военно-морской базе три «Майяле», которые, несмотря на чрезвычайно серьезную систему обороны, смогли проникнуть во внутреннюю гавань Александрии — водители просто проскочили сквозь ворота в боново-сетевом ограждении в кильватерной струе британских эсминцев. Более того, итальянским диверсантам даже удалось пробраться через боново-сетевое ограждение своих целей.

Выбор Александрии как цели для очередной атаки с использованием «человеко-торпед» был осуществлен командованием ВМС Италии отнюдь не случайно или импульсивно. Дело в том, что в ноябре 1941 года на Средиземноморском ТВД сложилась уникальная ситуация — в результате успешных действий Кригсмарине на тот момент в составе средиземноморского соединения Королевских ВМС Великобритании осталось всего два крупных боевых корабля — классов «авианосец» или «линейный корабль» — линкоры «Куин Элизабет» и «Вэлиант». В противоположность, у ВМС Италии здесь имелось аж пять линкоров, включая два совершенно новых корабля, что давало Риму возможность захватить наконец стратегическую инициативу на Средиземноморском ТВД в свои руки и обеспечить себе господство на море. Осталось сделать лишь один шаг: вывести из строя, а еще лучше — потопить, оба оставшихся у британского флота здесь линкора. Тем более что оба корабля находились в одном месте — в военно-морской базе Александрия. Оставалось проникнуть туда любым способом и нанести удар «под дых».

Однако такой же вывод сделали и британцы, поэтому оборона Александрии была усилена по максимальному разряду. К тому же, британское военно-морское командование в принципе уже имело достаточно подробную информацию о появившемся у противника принципиально новом оружии и приступило к разработке методов и способов борьбы с ним. Определенные успехи британцев в этом вопросе были продемонстрированы во время предыдущей атаки 10-й флотилии МАС на Гибралтар, когда патрульным катерам удалось помешать проникновению двух из трех «Майяле» в военный сектор бухты Альхесирас.

В большой степени, по воспоминанию участников тех событий, успех организованного рейда на Александрию принадлежал уникальным организаторским и командирским качествам нового командира 10-й флотилии МАС капитано ди фре-



Английский линкор «Вэлиант»

гато Эрнесто Форца (также иногда Форца, Capitano di Fregatta Ernesto Forza), который, как будет показано в следующей главе книги, после подписания в 1943 году перемирия с англо-американскими союзниками и распада Италии на два государства оказался в стане бывших противников и даже организовывал рейды на итальянские базы в Специи и Генуе.

Вот как характеризовал его князь Боргезе: «Его мужество дополнялось богатым опытом ведения боевых действий торпедных катеров, очень полезным при использовании специальных средств. Форца получил прекрасную теоретическую и практическую подготовку в области применения морской авиации, будучи несколько лет летчиком-наблюдателем и преподавателем на курсах авиационных наблюдателей. Человек действия, враг бюрократизма на службе, разумный исполнитель, всегда готовый решить задачу с учетом изменяющейся обстановки, общительный, хороший товарищ».

Особо следует отметить, что, в отличие от проводившихся ранее — особенно самых первых — операций с применением «человеко-торпед», рейд на Александрию, получивший кодовое наименование «GA.3» (в ряде источников данной операции присваивается кодовое наименование «EA.4»), был спланирован с особой тщательностью. Особое внимание при этом командованием флотилии и итальянского флота в целом уделялось сохранению имеющихся намерений в глубокой тайне. Активно использовались средства воздушной разведки, благодаря которым разработчикам операции удалось наконец получить самые подробные сведения о расположении различных объектов в Александрии, дислокации кораблей в гавани, а также, что немаловажно, собрать подробные данные о системе обороны базы и расположении оборонительных средств, таких, как боно-сетевые заграждения и противоторпедные сети. Активную помощь оказывала разведка, задействовавшая всю доступную агентуру и иные возможности. Необходимо было учесть самую пустяковую мелочь, произвести самый точный расчет хода всей операции — надежде на удачу и «авось» в этом случае места просто не оставалось, настолько много ставилось командованием ВМС Италии на карту.

В результате кропотливой работы и анализа всей собранной информации итальянскому командованию удалось установить наличие следующих элементов системы обороны военно-морской базы Александрия:

- минные поля в 20 милях к северо-западу от гавани;
- донные мины, расположенные на глубине 55 м по окружности с радиусом около 6 миль;
- полоса сигнальных тросов (ближе к гавани);
- группа донных мин, расположение которых известно;
- боно-сетевые заграждения;
- служба наблюдения и обнаружения на подходах к минным полям.

В качестве носителя «человеко-торпед» для участия в операции была выбрана проверенная в предыдущих операциях «Шире», причем никто — ни экипаж подлодки, ни водители «Майяле», практически до самого последнего момента так и не был в курсе того, что является объектом их атаки.

«В один прекрасный день всех водителей торпед собрали, — вспоминает Боргезе, — и Форца обратился к ним с такой краткой речью: «Друзья, для выполнения очередного задания нужны три экипажа. Сейчас могу сказать только одно: в отличие от предыдущих действий в Гибралтаре возвращение очень маловероятно. Кто хочет пойти?» Не колеблясь ни минуты, все выразили желание принять участие в этой операции. Вопрос о составе участников пришлось решать командованию».

В конечном итоге в отобранную для рейда на Александрию группу вошли следующие экипажи: тененте ди васцелло Луиджи Дюран де ла Пенне (Luigi Durand de la Penne) и капо паломбаро 1, то есть старшина водолазной службы, Эмилио Бьянки (Emilio Bianchi); капитан инженерной службы Антонио Марчелла (Antonio Marcegaglia) и соттокапо паломбаро, то есть старший матрос-водолаз, Спартак Скергат (Spartaco

Schergat); капитан службы морского вооружения флота Винченцо Мартелотта (Vincenzo Martelotta) и старший матрос-водолаз Марио Марино (Mario Marino).

«Выбор пал на этих отважных, решительных людей, крепких телом и духом, — продолжает Боргезе, — потому что они были лучше подготовлены. Командиром группы был назначен де ла Пенне, уже участвовавший в аналогичных операциях в Гибралтаре. Совершенно случайно три офицера в группе оказались представителями трех различных служб военно-морского флота: строевой, инженерной и вооружения. В резерв были назначены старший лейтенант медицинской службы Спакарелли и старший лейтенант морской инженерной службы Фельтринелл, оба более позднего набора, чем остальные».

Согласно боевому приказу, подготовленному к данной операции, ПЛ-носитель «Шире» надлежало вечером подойти к Александрии на расстояние нескольких миль, после чего до разведать обстановку и выпустить все «человеко-торпеды». Для лучшей ориентировки командира «Шире» и водителей «Майяле» на месте итальянская авиация в указанный вечер, а также накануне днем должна была произвести массированный налет на объекты порта, что должно было способствовать возникновению многочисленных пожаров и стать хорошим ориентиром для моряков. Покинув ПЛ-носитель, водители «Майяле» должны были двигаться в соответствии с заранее выбранным маршрутом, дойти до гавани, преодолеть заграждения и направиться к целям, которые предварительно им укажет командир «Шире» на основании полученных по радио самых свежих разведданных. Установив заряды, водители должны разбросать имеющиеся у них специальные плавучие зажигательные бомбы — планировалось, что воспламенившись через час после взрыва «боеголовок» эти зажигательные бомбы подожгут разлившееся из поврежденных кораблей топливо, нанеся таким образом дополнительный урон противнику и осложнив проведение спасательной операции. Что касается ПЛ «Шире», то после выпуска торпед она должна была лечь на обратный курс, выбравшиеся же на берег водители должны были воспользоваться лазейками в обороне противника и как можно скорее покинуть территорию порта и военно-морской базы. Причем разработчики операции предусмотрели и совсем уж невероятный вариант — что водителям удастся избежать плена, для чего ПЛ «Дзаффиро» должна была в течение двух ночей после операции находиться в море в 10 милях от Розетского устья Нила. Считалось, что те водители «человеко-торпед», которым удастся выбраться из порта, «смогут добраться до подводной лодки, воспользовавшись какой-нибудь лодкой, добытой на берегу». Конечно, последний пункт плана был просто утопичен по своей сути, и все водители, как и предполагалось трезво мыслящими офицерами флотилии, назад не вернулись.

Наконец, 3 декабря ПЛ-носитель «Шире» покинула гавань Специи, причем ее выход в море легендировался как «очередное учение». После выхода из гавани, когда над морем



Подводная лодка «Шире» в Специи, 1941 г.

уже опустились сумерки, «Шире» встретила с баржей, доставившей три человекоуправляемые торпеды — с тактическими номерами 221, 222 и 223, а также дыхательные аппараты и остальное необходимое для операции снаряжение. Закончив уже глубокой ночью погрузку «Майяле» в палубные контейнеры, «Шире» вышла в море — причем водители «Майяле» на борту субмарины отсутствовали, согласно плану операции в самый последний момент их должен был доставить специально выделенной для этой цели самолет.

Проследовав до района Сицилии без происшествий, командир «Шире» в районе маяка Святого Раньери (Мессина) принял с подошедшего к субмарине посыльного катера специальный пакет из штаба ВМС, в котором содержались свежие сведения об обстановке в районе операции и на переходе морем, а принятая чуть позже радиogramма содержала предупреждение о том, что несколько часов назад в районе мыса делл'Арми была обнаружена подводная лодка противника, атаковавшая итальянский конвой. Поскольку курс «Шире» пролегал как раз мимо этого мыса, Боргезе решил идти несколько мористее, но в районе Таормина была обнаружена неизвестная подводная лодка, с которой у «Шире» произошел весьма примечательный эпизод, описанный Юнио Валерио Боргезе в своих мемуарах, изданных уже после войны:

«Я обнаружил подводную лодку, которая казалась неподвижной. Развернулся к ней носом (предосторожность никогда не мешает) и запросил опознавательный сигнал. В ответ проигналили что-то непонятное. Ясно, что это противник. Учитывая, что подводные лодки заметили друг друга (стояла светлая лунная ночь) и имея в виду полученные мною инструкции и цель операции, а также принимая во внимание то обстоятельство, что враг располагал двумя орудиями, а у меня не было ни одного, я сообщил об обнаруженном противнике в Мессину и лег на курс к восточной части Средиземного моря. Что же сделал противник? Он лег на параллельный курс! Так мы шли около часа бок о бок, как добрые друзья, на расстоянии приблизительно 3 тыс. м. Затем так же неожиданно противник оставил нас и повернул назад к Таормина. Странные вещи случаются на море во время войны! На следующий день мы явились свидетелями печального зрелища. Поверхность моря была усеяна обломками и различными предметами, в том числе множеством спасательных поясов: несколько дней тому назад в этих местах подвергся нападенно нашему конвой».

9 декабря ПЛ-носитель «Шире» подошла к острову Лерос и вошла в бухту Порто Лаго, ошвартовавшись у пирса, используемого для базирования подводных лодок. 12 декабря на самолете прибыла группа из шести техников, занявшихся окончательной подготовкой «Майяле» к операции, и группа из 10

водителей, которых разместили на транспорте «Асмар», стоявшем на якоре в уединенной бухте Партени на противоположной стороне острова. 13 декабря на «Асмару» прибыл Боргезе — план операции был обсужден во всех подробностях, осталось лишь привести его в действие. 14 декабря, принав на борт группу водителей «Майяле», Боргезе вышел на «Шире» в море.

Вскоре, однако, первоначальный план пришлось скорректировать — «Шире» попала в сильный шторм, пришлось погрузиться, чтобы не подвергать опасности целостность «человеко-торпед», а это заставило Боргезе перенести дату атаки Александрии на сутки — в ночь на 19 декабря. 17 декабря Боргезе принимает радостную радиogramму — разведка обнаружила в гавани Александрии множество кораблей противника и, что самое главное, оба линкора!

18 декабря, в 18 часов 40 минут, «Шире», находясь на глубине 15 м, наконец достигает намеченной точки, что на расстоянии 1,3 мили по пеленгу 356° от маяка, стоящего на западном молу торгового порта Александрии. С наступлением темноты подлодка всплыла в позиционное положение и начался спуск «Майяле» на воду. Вскоре все три экипажа «рванули» с своей славе, а «Шире» легла на обратный курс, и лишь вечером 20 декабря Боргезе, наконец, принял радостную телеграмму: «По данным аэрофоторазведки, повреждены два линейных корабля». Вечером следующего дня «Шире» вошла в Порто Лаго (остров Лерос), а 29 декабря ошвартовалась у пирса в Специи. Лодку встречал лично командующий Верхне-Тирренским военно-морским округом адмирал Ваччи, поздравивший Боргезе от имени заместителя морского министра адмирала Рикарди.

«Я счастлив за наш экипаж, — писал позднее в своих мемуарах Боргезе, — которому в результате упорного и самоотверженного труда удалось привести подводную лодку в порт после 27 дней похода, из которых 22 дня мы провели в море, пройдя 3500 миль без аварий и внося свой вклад в дело борьбы Италии с противником». А что же водители?

Луиджи Дюран де ла Пенне и Эмилио Бьянки должны были атаковать линкор «Вэлиант». Интересно, что де ла Пенне в своем рапорте об операции позже написал: «Увидев, что идем с опережением графика, мы открыли коробку с едой и позавтракали. Мы находимся в 500 м от маяка в Рас Эль Тин». И хотя в последующем дыхательный аппарат Бьянки отказал, что вынудило его подняться на поверхность, а заклиненный винт заставил торпеду остановиться, де ла Пенне все же сумел руками протаскать «человеко-торпеду» по дну последние несколько метров и затем завел взрыватель подрывного заряда.

Оба итальянца вынырнули у борта линкора, были взяты в плен и доставлены на «их» линкор. Было примерно 3 часа 30 минут ночи 19 декабря. Как вспоминал позже де ла Пенне, занимавшийся ими на борту линкора офицер «спросил у них, кто они такие, откуда прибыли, и с иронией выразил свое соболезнование по поводу неудачи». Чуть позже обоих пленников на катере доставили на берег и стали допрашивать — итальянцы показали удостоверения личности, но на вопросы отвечать отказались. Тогда их вернули обратно на линкор и посадили в карцер, располагавшийся на носу между двумя башнями — совсем рядом с тем местом, где они разместили свой заряд. Они все еще находились на корабле, когда в 6 часов 20 минут прогремел взрыв.

Де ла Пенне затем вспоминал: «По ленточкам матросских бескозырок я понял, что мы находимся на линкоре «Вэлиант». Когда до взрыва остается 10 минут, я заявляю, что хочу поговорить с командиром корабля. Меня отводят к нему на корму. Говорю ему, что через несколько минут его корабль будет взорван, что сделать уже ничего нельзя и что если он хочет, то может позаботиться о спасении экипажа. Командир еще раз спрашивает, где расположен заряд, и, так как я не отвечаю, приказывает отвести меня обратно в карцер. Проходя по коридорам, слышу, что через громкоговорители передается



Схема движения итальянских боевых пловцов на рейде Александрии 18 декабря 1941 года



Характер повреждений днища линкора «Вэлиант», полученных в результате взрыва подрывных зарядов, установленных итальянскими боевыми пловцами 18 декабря 1941 г.

приказ оставить корабль, подвергшийся нападению итальянцев, и вижу, что люди бегут на корму. Меня снова запирают в карцер. Я спускаюсь по трапу и, полагая, что Бьянки там, где я его оставил, говорю о том, что нам не повезло, что наша песенка спета, но что мы можем быть довольны, так как нам удалось, несмотря ни на что, выполнить задание. Бьянки мне не отвечает. Ищу его, но не нахожу. Догадываюсь, что англичане увели его, чтобы я не говорил с ним. Проходит несколько минут (адские минуты: взорвется или нет?) — и наконец взрыв. Весь корабль содрогается. Гаснет свет. Помещение наполняется дымом. Вокруг меня валяются блоки и звенья цепи, упавшие, с потолка, где они были подвешены. Я невредим, если не считать боли в колене, ушибленном одним из упавших звеньев. Корабль кренится влево. Отрываю иллюминатор, оказавшийся недалеко от уровня воды, надеясь выбраться через него и уплыть. Но это невозможно: иллюминатор слишком мал, и мне приходится отказаться от этой попытки. Оставляю его открытым — все-таки для воды будет еще один вход. Свет проникает в помещение только через иллюминатор. Мне кажется, что оставаться здесь неблагоприятно. Чувствую, что корабль лег на дно и продолжает крениться влево. Поднимаюсь по трапу, нахожу люк открытым и отправляюсь на корму. Там собралась большая часть экипажа, матросы встают, когда я прохожу мимо. Подхожу к командиру. Он руководит спасением корабля. Я спрашиваю, куда он девал моего водолаза. Командир ничего не отвечает, а вахтенный офицер приказывает мне замолчать. Корабль накренился на 4—5° и теперь неподвижен. Смотрю на часы: сейчас 6 часов 15 минут. Иду дальше, туда, где находится много офицеров, и смотрю на линкор «Куин Элизабет», который находится приблизительно в 500 метрах от нас.

Экипаж «Куин Элизабет» собрался на носу корабля. Прошло несколько секунд, и на нем тоже произошел взрыв, которым корабль под-

Утренний подъем флага на линкоре «Куин Элизабет» — командует лично адмирал сэр Эндрю Каннингхэм. Британцы специально разыграли перед авиаразведкой противника «спектакль», дабы ввести итальянское командование в заблуждение относительно истинного результата операции в Александрии

няло на несколько сантиметров из воды, взметнулся столб дыма, разлетелись обломки, брызги нефти долетели до нас, пачкая одежду. Ко мне подходит офицер и просит дать ему честное слово, что под кораблем больше нет зарядов. Я не отвечаю, и меня снова отводят в карцер, а минут через пятнадцать ведут в кают-компанию, где я наконец могу присесть. Там находится и Бьянки. Через некоторое время нас сажают на катер и снова отвозят в Рас Эль Тин». Позже, уже после подписания Италией перемирия в 1943 году, оба водителя были возвращены на родину, где были награждены золотыми медалями «За воинскую доблесть», причем де ла Пенне получил ее из рук контр-адмирала Моргана, бывшего во время атаки «Вэлианта» его командиром, а затем назначенного главой военно-морской миссии союзников в Италии. Такие вот повороты судьбы.

Следует также отметить, что во время взрыва на линкоре «Куин Элизабет», устроенном экипажем «Майяле» в составе Антонио Марселья и Спартака Скергата, на корме корабля находился сам командующий британским Средиземноморским флотом адмирал сэр Эндрю Каннингхэм. Позже он вспоминал, что его «подбросило в воздух футов на пять», когда массивный корпус корабля содрогнулся от взрыва. Марселья и Скергат были взяты в плен три дня спустя, на берегу, уже в Розетте. Из порта и из Александрии им удалось выбраться, но затем они были задержаны египетской полицией и переданы британским военным. По возвращении из плена эти водители также получили золотые медали «За воинскую доблесть».

Третья «человеко-торпеда», которой управляли Винченцо Мартелотта и Марио Марино, должна была взорвать танкер. Кроме подрывного заряда самой «Майяле», на ней имелось еще и шесть небольших кальциево-карбидных зажигательных патронов. Установив главный заряд под днищем танкера «Са-





Подводные лодки «Шире» и U 81 (справа) в гавани Специи, 2 апреля 1942 г.

гона» водоизмещением 7554 тонны, итальянцы закрепили зажигательные патроны и установили их взрыватели так, чтобы они загорелись после взрыва танкера. Предполагалось, что они подожгут разлившуюся нефть, но эта задумка не удалась. Хотя задание было все же выполнено — танкер «Сагона» и ошвартовавшийся к нему для приема топлива эсминец «Джервис» были тяжело повреждены. Мартелотта и Марино были также захвачены в плен — сразу после того как покинули свою «Майяле» и выбрались на берег, их также арестовали египетские полицейские и затем уже передали британцам. Мартелотта и Марино также по возвращении из плена были удостоены золотых медалей «За воинскую доблесть».

Сам же капитан ди фрегата Боргезе получил лично от короля Италии престижный орден Савойский крест, в его наградном листе говорилось: «Командир подводной лодки, приданной 10-й флотилии МАС 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 к подводной лодке к сильно охраняемому порту и, обманув бдительность противника, сумел обеспечить штурмовым средствам наиболее благоприятные условия для атаки базы. В результате атаки штурмовых средств, увенчавшейся блестящим успехом, были сильно повреждены два линейных корабля противника».

Результат операции был просто потрясающий: ценой трех «человеко-торпед» и шести взятых в плен моряков 10-я флотилия МАС изменила баланс военно-морской мощи на Средиземном море. Другое дело, что воспользоваться этим разумно итальянское военно-политическое руководство не сумело.

Интересно, что у этой операции против линкоров «Куин Элизабет» и «Вэлиант» едва не было продолжения. Как утверждает Юнио Валерио Боргезе, в апреле 1942 года командованию 10-й флотилии МАС стало известно, что после ремонта «Куин Элизабет» намечается вывести из дока и перевести

в метрополию для капитального ремонта. «Мы решили, что настало время действовать, чтобы помешать этому», — пишет в своих мемуарах Боргезе.

Согласно разработанному по инициативе Боргезе плану одна из ПЛ-носителей должна была доставить к Александрии три «человеко-торпеды», водители которых проникли бы в гавань и заминировали бы большой плавдок, в котором стоял ЛК «Куин Элизабет». Согласно проведенным расчетам, в результате взрыва нескольких зарядов линкор и док «образовали бы такое хаотическое нагромождение металла, орудий, стальных листов, балок, что был бы навсегда выведен из строя не только линкор, уже обреченный из-за полученных ранее повреждений, но и представляющий большую ценность плавучий док». Последнее было весьма немаловажным, поскольку на тот момент в восточной части Средиземного моря британский флот имел только один док, способный вместить линкор, а другой такой же док имелся лишь в Дурбане (Южная Африка). Водитель же третьей «Майяле» должен был в той операции уничтожить какой-либо из ценных кораблей или судов, которые он обнаружит в гавани.

Операция, которой присвоили кодовое наименование «GA.4», планировалась к проведению на май — 29 апреля 1942 года Специю покинула переоборудованная в ПЛ-носитель «Амбра» (командир — тененте ди васселло Марио Арилло / Mario Arillo), с тремя «человеко-торпедами» на борту. Атака дока с линкором поручалась экипажам в составе гардемарина Джованни Маджелло (Giovanni Magello) и водолаза Джузеппе Морбели (Morbeli) и лейтенанта медицинской службы Джорджо Спаккарелли (Girgio Spaccarelli) и водолаза Армандо Мемола (Armando Memoli), тогда как атака «важного корабля», наиболее вероятным из которых считалась плавбаза подводных лодок «Медуэй» (HMS Medway), была поручена экипажу старшего лейтенанта инженерной службы флота Луиджи Фелтринелли (Luigi Feltrinelli) и Лючиано Фавале (Luciano Favale). Резервная группа включала Эджила Керези (Egil Cheresi), Рудольфо Беука (Rodolfo Beuk) и Арио Лаццари (Ario Lazzari). Медик группы — лейтенант медицинской службы Эльвио Москателли. Водители «человеко-торпед», как и в прошлый раз, прибыли на борт субмарины только во время ее захода на Лерос.

12 мая «Амбра» покинул Лерос и вечером 14 мая вышла на назначенную позицию у Александрии. После спуска на воду трех «Майяле» (причем впервые выход водителей был удачно осуществлен через люк — такой способ давал огромное преимущество, допуская выход экипажей «человеко-торпед» без всплытия подводной лодки) подлодка легла на обратный курс. Однако, по счастью для британцев, данная операция оказалась полным провалом — ни один из экипажей не смог найти вход в базу, после чего затопили свои аппараты и вышли на берег. Четверо из них были обнаружены и попали в плен, а двое — Фельтринелли и Фавале — смогли незаметно выбраться на берег и почти месяц скрывались у местных «подпольщиков», но потом все же были арестованы и помещены в лагерь для военнопленных.

Действия в Гибралтаре с базы на «Ольтерре»

Повторить успех водителям «Майяле» удалось после знаменитого рейда на Александрию только дважды — после того как 10-я флотилия МАС ухитрилась создать базу в самой бухте Алхесирас, в Гибралтаре, для чего был использован корпус итальянского парохода «Ольтерра» (Oltterra), который был затоплен там своей командой в начале войны и сидел на мели в испанских водах. Вот там-то итальянские спецназовцы и оборудовали свою базу, действуя с которой в ночь на 8 мая 1943 года (операция «BG.6») они подорвали севший затем на грунт американский транспорт «Пэт Харрисон» типа «Либерти» (Pat Harrison; 7191 т), а также британские сухогрузы «Махсуд» (Mahsud; 7540 т) и «Камерата» (Camerata; 4875 т).

В ходе следующей атаки — в ночь на 4 августа 1943 года в рамках операции под кодовым наименованием «BG.7» — итальянские диверсанты подорвали норвежский танкер «Торшовди» (Thorshovdi; 9444 т), британский транспорт «Стэнридж» (Stanridge; 5975 т) и американский транспорт «Харрисон Грей Отис» типа «Либерти» (Harrison Grey Otis; 7176 т). Все три судна затонули.

Вот как описывал события той ночи в газете «Санди Экспресс» от 25 декабря 1949 года находившийся в те дни в Гибралтаре британский военный корреспондент Фрэнк Голдсуорси (Frank Goldsworthy): «Были использованы три человекоуправляемые торпеды. Нотари сделал большой крюк, держась у испанских берегов, чтобы избежать лучей прожекторов. Подходя к объекту атаки, американскому судну



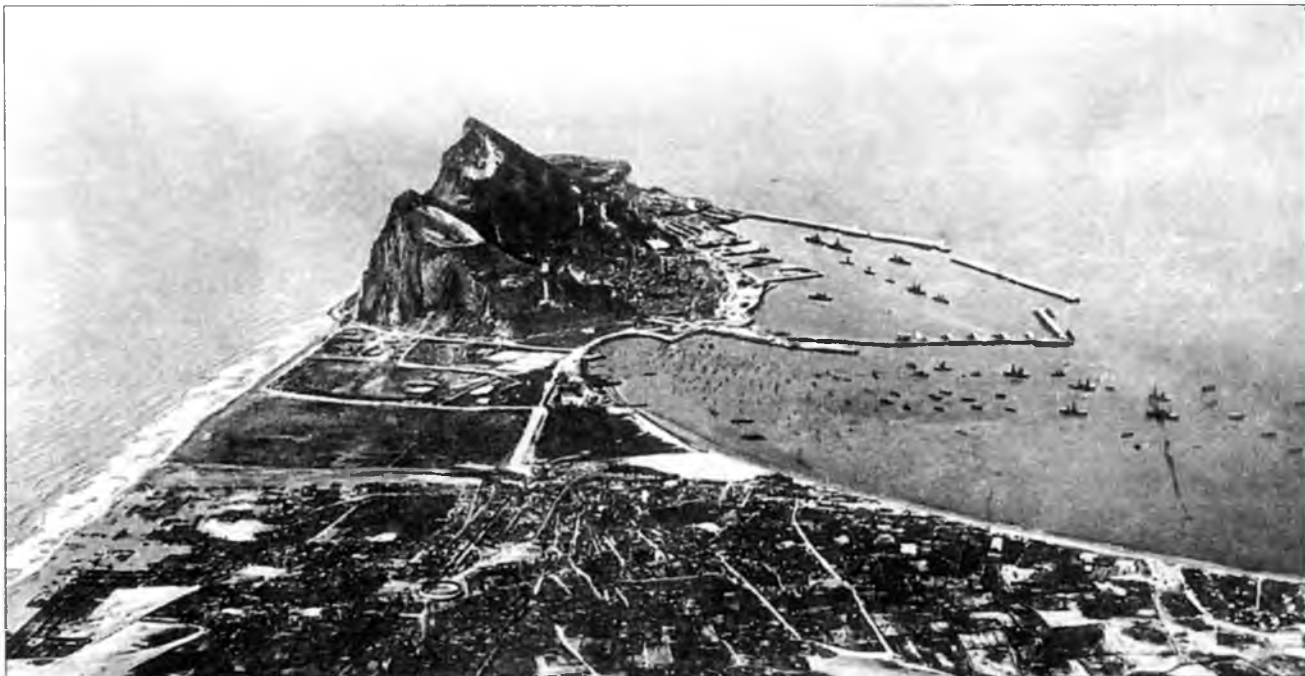
Внутри этого судна, «Ольтерры», итальянские диверсанты устроили свою тайную базу и несколько раз успешно атаковали британскую базу в Гибралтаре



«Харрисон Грей Отис» водоизмещением 7000 тонн, он наткнулся на новое незнакомое препятствие: колючую проволоку. Погрузившись и пройдя под препятствием, он приблизился к корпусу судна. С ним находился водолаз Джанноли, не имевший достаточного опыта в обращении с управляемыми торпедами. План действий был такой же, как и всегда, — подвесить зарядное отделение торпеды на тонком тросе, соединяющем оба боковых килля, но Джанноли обронил трос, и им пришлось прикрепить заряд непосредственно к килю. Когда эта работа уже подходила к концу, торпеда начала подниматься, угрожая всплыть на поверхность. Нотари слишком резко стравил воздух, и торпеда, потеряв управление, камнем пошла ко дну. Нотари, выбиваясь из сил, старался привести в действие механизм управления торпеды. Глубина достигла 34 метров, она в 3 раза превышала нормальную: легкие готовы лопнуть, голова разрывается на части. Вдруг так же внезапно, как торпеда пошла ко дну, она начала быстро подниматься. Нотари уже решил, что он или сломает себе шею о корпус корабля, или в ключья изорвет костюм о колючую проволоку. Но вместо этого он пробкой выскочил из воды



Форпик танкера «Ольтерра». Хорошо видно отверстие, ведущее к отсеку в нижней носовой части танкера, где имелся тайный — скрытый водой — люк для выхода/входа боевых пловцов и «человеко-торпед». В изображенный на фото, сделанный после того, как танкер попал в руки британцев, отсек «Майяле» передавались при помощи системы блоков, и здесь выполнялось их техобслуживание



Вид на военную гавань Гибралтара (вверху) и рейд для остальных судов (внизу) в бухте Альхесирас

на расстоянии одного метра от борта корабля. В полусознательном состоянии, не способный ни действовать, ни думать, он грудью лег на торпеду, прикрыв светящиеся циферблаты приборов, ожидая окриков и выстрелов. Но все было спокойно. Постепенно он окончательно пришел в себя. Джанноли исчез. Мотор торпеды мог работать только на самых больших оборотах. Идти под водой на такой большой скорости было невозможно. Оставалось одно — пройти полным ходом в надводном положении 4 мили, каждую минуту ожидая, что ярко светящийся след привлечет внимание одного из сторожевых катеров.

Его догнала стая дельфинов и, резвясь вокруг него, на всем протяжении пути до Альхесираса прекрасно маскировала его след. Совершив большой обход, чтобы не быть замеченным испанским часовым, он добрался до «Ольтерры».

Между тем Джанноли, сброшенный со своего места, во время внезапного погружения торпеды всплыл с другой стороны корабля и решил, что Нотари утонул. Он подплыл к корме, снял кислородный прибор и резиновый костюм и в течение двух часов дрожал от холода в своем шерстяном комбинезоне, уцепившись за руль судна. Когда, по его расчетам,

другие экипажи уже должны были вернуться на «Ольтерру» и до взрыва заряда, который он сам укрепил под кораблем, оставалось мало времени, он поплыл вдоль борта и позвал на помощь. Его подняли на борт и сразу же сообщили об этом военно-морскому командованию. Патрульный катер с дежурным водолазом был немедленно послан к «Харрисон Грей Отис», чтобы забрать пленного и произвести осмотр судна.

Когда Джанноли был переведен на катер, а старшина-водолаз Белл из отряда службы безопасности только-только собирался спуститься под воду, произошел взрыв, образовав громадную пробоину в машинном отделении. Осколок металла, пробив обшивку корпуса судна, убил матроса, охранявшего Джанноли. Белл, чудом избежавший смерти, через час уже осматривал другие суда. Через несколько минут после взрыва на «Харрисон Грее Отисе» взорвался заряд, укрепленный гардемаринном Челла под корпусом норвежского танкера «Торшовди» водоизмещением 10 000 тонн. Разлившуюся нефть течение разнесло по всей бухте. Третий заряд серьезно повредил английское судно «Стэнридж» (6000 тонн). Все суда затонули».

Что самое удивительное — переоборудованная в базу 10-й флотилии МАС «Ольтерра» стояла практически «под окнами» британского консульства, но ни один из находившихся там представителей британской разведки так и не догадался о том, что причиной всех взрывающихся и тонущих в Гибралтаре судов является именно этот ржавый пароход!

Рейд на Алжир, ноябрь 1942 года

В целях воспрепятствования регулярному снабжению англо-американских войск, высадившихся в начале ноября 1942 года во Французской Северной Африке, было решено силами 10-й флотилии МАС провести операцию по уничтожению максимально возможного количества судов, стоявших в гавани и на рейде Алжира. Операция была комбинированной — в ней участвовали боевые пловцы и водители «человеко-торпед». В качестве ПЛ-носителя была назначена подводная лодка «Амбра», в состав группы водителей «человеко-торпед» включили:



Британский моряк выглядывает из люка в корпусе «Ольтерры», через который «на дело» уходили итальянские боевые пловцы

Джордже Бадесси (Giorgio Badessi; командир группы) со старшиной-водолазом Карло Пезель (Carlo Pesel); старший лейтенант морской инженерной службы Гвидо Арена (Guido Arena) со старшиной-водолазом Фердинандо Кокки (Ferdinando Cocchi); гардемарин Джордже Редджоли (Giorgio Reggioni) со старшиной-водолазом Коломбо Паммолли (Colombo Pammolli). Резерв — Аугусто Якобаччи (Augusto Jacobacci) и старшина Батталья (Battaglia).

Причем для операции в Алжире, имея в виду, что объектами нападения будут торговые суда, а не хорошо защищенные боевые корабли, было решено применить — впервые в истории 10-й флотилии МАС — новые зарядные отделения, состоящие из двух частей: взамен унитарного обычного зарядного отделения торпеды, содержащего 300 кг взрывчатого вещества, необходимого для поражения боевого корабля, модифицированная «Майяле» имела зарядное отделение, разделенное на две равные части — по 150 кг взрывчатки в каждой, чего должно было вполне хватить для потопления торгового судна. Такая модернизация позволила увеличить вдвое количество объектов, которые мог поразить экипаж одной «человеко-торпеды».

Вечером 11 декабря ПЛ-носитель «Амбра» смогла проникнуть через заграждения на рейд порта Алжир и легла на дно на глубине 18 м. Через аварийно-спасательный люк был выслан боевой пловец — разведчик Якобаччи, который находился на поверхности и выполнял функции наблюдателя, докладывая командиру подлодки о текущей обстановке по телефону. Причем он также управлял последующим продвижением «Амбры» дальше по направлению к гавани. Наконец в 21 час 45 минут Якобаччи доложил по телефону, что «Амбра» оказалась в самом центре группы из шести судов, из которых ближние три являются весьма крупными. На тот момент подлодка находилась примерно в 2000 м от южного входа в гавань порта.

Около 23 часов группа боевых пловцов начала выходить из лодки, в 23 часа 00 минут все они уже были за бортом, после чего стали выходить водители «Майяле». По данным Боргезе, в 23 часа 20 минут вся диверсионная группа находилась уже

на поверхности в готовности к атаке, наблюдатель же вернулся обратно на «Амбру».

После того как назначенное время возвращения боевых пловцов и водителей «человеко-торпед» после операции прошло — не вернулся ни один из них, ПЛ «Амбра» покинула район операции и 15 декабря вернулась в Специю.

Бадесси и Пезель атаку были вынуждены были прервать, затопили «Майяле» и по достижении берега были задержаны французскими солдатами; Арена и Кокки сумели прикрепить оба заряда к одному из судов, на обратном пути не смогли найти свою подлодку и примерно в 4 часа утра оказались уже на берегу — вместе с ними вышли и два боевых пловца, через два часа их всех арестовали; Редджоли и Паммолли решили атаковать танкер водоизмещением 9000—10 000 тонн, однако у того не оказалось боковых килей, и водителям пришлось крепить заряд к гребному винту, после чего второй заряд они прикрепили к середине корпуса какого-то судна, как потом оказалось, американского, водоизмещением около 10 000 тонн — на обратном пути экипаж попал в луч прожектора, был замечен и обстрелян из пулемета. Впрочем, водители даже не получили ни одного ранения и вскоре, так и не найдя своей подлодки, в районе полпятого оказались на берегу.

В ходе операции итальянским диверсантам удалось потопить пароходы «Оушн Вэнгиш» (Ocean Vanquish: водоизмещение 7174 т) и «Берта» (Berta; 1493 т), а также повредить суда «Импайр Центавр» (Empire Centaur; 7041 т) и «Армэтан» (Armattan; 7587 т).

Эпилог

Уже под конец войны «Черный князь» Боргезе разработал план уникальной операции — атаки с помощью «человеко-торпед» и сверхмалых подводных лодок гавани Нью-Йорка, но она так и не была реализована. Впрочем, так же как и менее амбициозная операция по очередному нападению на Гибралтар. Планировалось, что подводная лодка — носитель «Мурена», способная нести четыре «человеко-торпеды» или четыре

Спуск на воду ПЛ «Мурена» — носителя «Майяле». 11 апреля 1943 года





Последние дни 10-й флотилии МАС. Военный парад в Риме. 1944 год

диверсионных катера-брандера типа MTR, должна была выпустить последние в Гибралтарском проливе, у испанских берегов, после чего тем следовало пройти по рейду Альхесираса, проникнуть в северную часть Гибралтарской бухты и там укрыться в камышах, растущих в устьях рек. В 11 часов 00 минут катера должны были выйти из укрытий и атаковать суда противника, стоящие на рейде — в результате, как предполагал Боргезе, в базе будет объявлена тревога и заграждения у северных ворот гавани будут открыты для того, чтобы пропустить боевые корабли и спасательные суда, которые устремятся к месту атаки на рейде. Но именно в этот момент новейшая «человеко-торпеда»



Британские и итальянские спецназовцы опробуют одну из доставшихся союзникам SLC. 1945 год

типа SSB — с намного большим зарядом взрывчатки, отправившись с базы на «Ольтерре» еще в 8 часов утра, смогла бы оказаться как раз у северного входа и, воспользовавшись суматохой и открытыми заграждениями, ворваться во внутреннюю гавань и атаковать любой самый крупный боевой корабль, находящийся там. В экипаж новой «человеко-торпеды» вошли Якобаччи и Форни. Операция была запланирована на 2 октября, но 8 сентября было объявлено о заключении между Италией и англо-американскими союзниками перемирия, после чего, естественно, ни о какой операции речи уже идти не могло.

В общей сложности в период с июня 1940 года по 8 сентября 1943 года итальянский спецназ потерял в боях и авариях 25 «человеко-торпед» типа SLC. Сегодня в мире осталось семь «Майяле», которые находятся в итальянских военно-морских музеях в форте Вариньяно (около Специи), Риме, Милане, Падуе и Венеции, а также в американском военно-морском музее в Гротоне и в британском Имперском музее войны в Лондоне.

Что касается судьбы незначительного количества «человеко-торпед» типа SSB, которые так и не приняли участия ни в одной боевой операции, то она сложилась по-разному:

— два аппарата были переданы в «оперативную подводную группу» (Gruppo Operativo Subacqueo), базировавшуюся



Британские моряки проводят испытания трофейной «человеко-торпеды» типа SLC в гавани Венеции

Тактико-технические характеристики итальянских ГПН

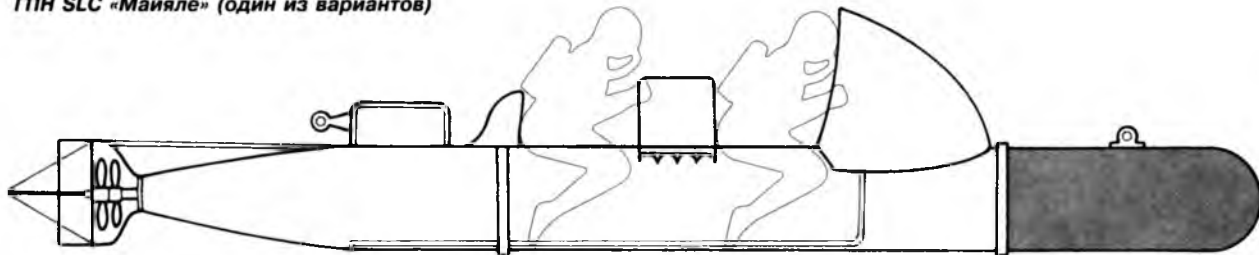
Характеристика	ГПН «Миньятта»	ГПН SLC «Майяле» (Mark I)	ГПН SSB (Mark II)
Длина без БЧ (с БЧ), м	4,5	6,7 (7,3)	6,76
Ширина, м	0,533	0,533	0,790
Высота, м	—	1,0 (по шитку)	1,08
Масса с БЧ, кг	—	1588	2200
Масса БЧ, кг	2x170	220 / 250 / 300 / 2x150	300 / 400 / 2x180 / 2 x 200
Силовая установка	Гребной винт, работающий от сжатого воздуха	1 ЭД (1,1 л.с. / 0,82 кВт) или 1 ЭД (1,6 л.с. / 1,2 кВт)	1 ЭД (7,5 л.с. / 5,6 кВт)
Скорость, узлов	3—4	2,3	Не менее 4
Глубина погружения, м	—	25—30	—
Дальность хода, миль (скорости, уз.)	8—10 (3—4)	15 (2,3)*	—
Экипаж, чел.	2	2	2
Построено	2 (S1 и S2)	не более 70	9—11

Примечание: * — по некоторым данным — в том числе по мемуарам Юнио Валерио Боргезе — ГПН типа «Майяле» (SLC) мог развивать кратковременно скорость до 4—4,5 узлов и преодолевать на таком ходу расстояние около 4 миль

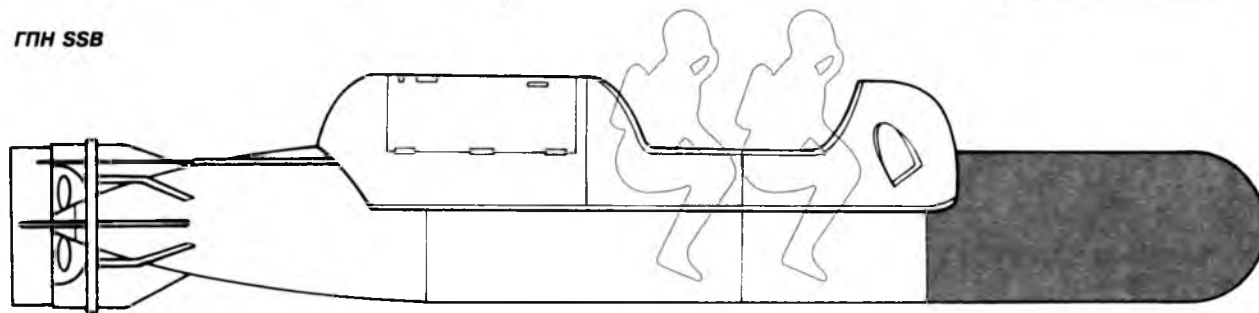
ся в районе Кастаньи (Специя), и привлекались к набегу на Ливорно 7 ноября 1944 года (экипажи — Якобаччи/Томма и Пучиарини/Бонато). Операция не была доведена до конца — пришлось ее прервать по причине технической поломки на корабле-буксировщике, а 22 апреля 1945 года обе эти «человеко-торпеды» были уничтожены своими экипажами;

— остальные SSB были захвачены целыми и невредимыми англо-американскими союзниками в Венеции — из них две сегодня находятся в Великобритании, одна — в США и одна — в Италии. Доставшийся итальянцам образец впоследствии еще с десятков лет находился на вооружении спецназа ВМС Италии, в 1950-х годах был модернизирован, а в настоящее время находится в музее в форте Вариньяно.

ГПН SLC «Майяле» (один из вариантов)



ГПН SSB



ГЛАВА 2. ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

История создания

История создания британских групповых подводных носителей (ГПН), знаменитых «колесниц», как нельзя лучше соответствует не менее знаменитой русской поговорке: «Пока гром не грянет — мужик не перекрестится». Неоднократные предложения о создании в составе Королевских ВМС Великобритании отрядов подводных диверсантов и разработке для них специальных средств, в том числе и ГПН, наталкивались на откровенное непонимание или же прямое неодобрение представителей военно-морского командования и политиков. И только чрезвычайно успешные действия итальянских боевых пловцов 19—20 сентября 1941 года в Гибралтаре — были потоплены три судна, а затем — операция, в ходе которой шесть итальянских диверсантов проникли декабрьской ночью 1941 года на трех ГПН типа «Майяле» в гавань Александрии, серьезно повредив британские линкоры «Вэлиант» и «Куин Элизабет» и эсминце «Джервис» и потопив танкер «Сагона» водоизмещением 7554 тонн, заставили Лондон, получивший в свое распоряжение образцы итальянских человекоуправляемых торпед-носителей, активизировать усилия в данной области. Хотя первая детальная информация о «Майяле» появилась у британской разведки после того, как на побережье Испании была обнаружена «человеко-торпеда», брошенная 30 октября 1940 года экипажем в составе Тезеи и Педретти.

Причем, исходя из имеющихся документов и зафиксированных свидетельств очевидцев, именно британцам принадлежит — правда, в теоретическом плане — первенство в идее создания такого специального средства, как «человеко-торпеда» или групповой подводный носитель торпедообразного типа. Так, еще в 1909 году отставной командир Королевских ВМС Великобритании Годфри Герберт (Godfrey Herbert) предложил проект человекоуправляемой торпеды, получившей обозначение «Девастейтор» («Devastator», в переводе с английского — «Разрушитель») и представлявшей собой одноместный подводный носитель со съемным плавучим отсеком для водителя. В патенте, выданном изобретателю, назначение нового средства описывалось следующим образом: «Данный объект предназначен для атаки на вражеские суда или другие цели большим зарядом взрывчатого вещества и способен делать это с большой экономией материала и персонала».

Герберт предлагал свою идею британскому флоту до Первой мировой войны и уже после ее начала — каждый раз он получал отказ. Причем среди тех, кто отвергал идею «человеко-торпеды», были первый лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль и первый морской лорд принц Луи Баттенберг (Prince Louis of Battenberg), охарактеризовавшие данный образец как «слишком опасное для водителя оружие», а также как «оружие слабейшей стороны». Последнее, впрочем, оказалось сущей правдой — впоследствии именно считавший себя слабым по отношению к британскому итальянский флот создал и активно применял во Второй мировой войне «человеко-торпеды».

Оценивший по достоинству задумку Герберта, военно-морской офицер, подводник Макс Хортон несколько доработал проект и во время Первой мировой войны вновь представил

«человеко-торпеду» на суд Адмиралтейства. Причем в качестве первого водителя-добровольца он предлагал не кого-нибудь, а себя самого. И вновь идея не нашла поддержки, что, впрочем, не помешало самому Хортону сделать блестящую карьеру на флоте и дослужиться впоследствии до звания адмирала.

Пожалуй, главной причиной такого прохладно-негативного отношения британского военно-политического руководства к предлагавшимся проектам групповых подводных носителей и сверхмалых подводных лодок (СМПЛ) стала привычка Лондона почитать на лаврах своего мощного флота, имевшего десятки линкоров и других крупных надводных кораблей и способного, как считали в Адмиралтействе, достойно побороться за господство на море с любым противником в мире.

Более того, первыми реализовать на практике идею создания групповых подводных носителей торпедообразного типа, аналогичных захваченным итальянским «Майяле», попытались британские армейские генералы: армейские инженеры получили задание изготовить прямую копию «Майяле», а в распоряжение военно-морской базы «Дельфин» (HMS Dolphin), размещенной на территории форта «Блокхаус» в Госпорте — специальной базы для испытаний торпедного оружия, построенной в годы Первой мировой войны, была направлена группа из 16 военнослужащих инженерного корпуса британской армии под командой сержанта Дона Крейга (Don Craig).

В группу также входили: сержанты Уизерол (Weatherall) и Эмбелин (Embelin), капралы Томпсон (Thompson) и Картер (Carter), а также рядовые Сидлоу (Sidlow), Палмер (Palmer), Гилмур (Gilmour), Клегг (Clegg), Льюис (Lewis), Бреннан (Brennan), Эллис (Ellis), Оллендер (Allender), Ньюсам (Newsome), Прис (Preece) и Хитович (Khytovich). Они должны были пройти курс обучения водолазному делу, в частности — обучиться применению аппарата Дэвиса (типа DSEA). Общее руководство данной программой было поручено командиру дислоцированной в Госпорте 5-й флотилии подводных лодок, кавалеру ордена «За выдающиеся заслуги» капитану Р.Б. Дарку (Captain R.B. Darke; 1885—1962 гг.).

Но, как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло: несколько лет тяжелой войны принесли свои плоды — были потеряны базы, множество боевых кораблей основных классов, стала испытывать перебои экономика и военная промышленность в частности. Да и у армейцев дела особенно не заладились — в рапорте от 24 марта 1942 года капитан Р.Б. Дарк доложил адмиралу Макс Хортону, что из присланных 16 кандидатов для означенной роли годятся всего четверо.

Чарльз Уоррен, бывший водитель «человеко-торпед», и Джеймс Бенсон писали в своей книге «Above Us The Waves — The Story of Midget Submarines and Human Torpedoes», вышедшей в Лондоне в 1953 году и затем в переводе изданной в нашей стране под названием «Волны над нами»: «Мистер Черчилль понимал, что примененные противником человекоуправляемые торпеды были тем методом боевых действий, который стал особенно необходимым и подходящим для Британии в трудные дни 1942 года». Вот в Лондоне и стали, словно утопа-



Сэр Макс Хортон в годы Первой мировой войны некоторое время воевал на Балтике, был награжден тремя орденами Российской империи и удостоился отдельного упоминания в журнале «Русский инвалид» за 1915 год



Не менее знаменит сэр Макс Хортон был и в годы Второй мировой войны. В августе 1943 года его фотографию поместил на обложку журнал «LIFE», посвятивший ему целую статью. Именно сэру Хортону, также предлагавшему вариант «человеко-торпеды» еще в годы Первой мировой войны, удалось сдвинуть с мертвой точки вопрос о принятии данного средства на вооружение британских ВМС

ющий, хвататься за любую «соломинку», и тогда же Уинстон Черчилль, уже премьер-министр, вспомнил о предлагавшихся годы или даже десятилетия назад проектах ГПН и СМПЛ.

История и вправду вьется словно спираль, возвращаясь зачастую к самой отправной точке, но для реализации витавшей в воздухе идеи относительно нового боевого средства необходимо было суметь удачно и с высокой эффективностью совместить, интегрировать в единое целое два, если можно так сказать, объекта: машину — в виде торпеды — и человека. То есть пройти за пару месяцев путь, который итальянцы, первыми реализовавшие данную идею на практике, проделали за несколько лет.

Черчилль интересуется

18 января 1942 года на стол главы Комитета начальников штабов генерала сэра Гастингса Лайонела Исмея легла очередная служебная записка от Уинстона Черчилля, так называемые «Действия на сегодня», в которой премьер-министр, в частности, писал: «Прошу Вас сообщить, как обстоят дела с повторением действий итальянцев в гавани Александрии и разработкой сходных методов. В начале войны полковник Джеффрис высказывал несколько блестящих идей подобного рода, но не встретил должного понимания. Есть ли хоть одна причина, по которой мы не способны на такие же высокоэффективные наступательные действия, которые были продемонстрированы итальянцами? Думается, что мы могли бы занять здесь лидирующие позиции. Прошу Вас точно описать мне положение дел».

Обычно такие демократичные пожелания Черчилля необходимо было рассматривать как вполне недвусмысленные указания и сигнал к действию. Поэтому, согласно принятой на Западе в военно-морской историографии версии, вскоре после этой записки Черчилля командующий подводными силами британского флота адмирал сэр Макс Хортон получил приказ создать это самое «чудо-оружие», разработать методы и способы его применения, а также подготовить необходимое количество диверсантов. Однако есть свидетельство — причем одного из главных непосредственных участников тех событий, согласно которому задача создания «человеко-торпед» была поставлена командующим подводными силами сэром Максом Хортоном еще во второй половине декабря 1941 года, и даже точнее — на следующий день после атаки итальянских диверсантов на Александрию. Но об этом — чуть ниже.

Сэр Мак Кеннеди Хортон (Admiral Sir Max Kennedy Horton; 29.11.1883 — 30.07.1951) был весьма знаменитым в свое время подводником — одним из первых британских командиров подводных лодок. Он успел прославиться еще в годы Первой мировой войны, когда, командуя подводной лодкой «Е-9», добился очень существенных успехов, записав на свой счет не один корабль и судно противника. Что самое интересное, до 1915 года его субмарина находилась в оперативном подчинении адмирала Николая Оттовича фон Эссена, командовавшего силами русского флота на Балтике, а командир подлодки, Макс Хортон, за храбрость и воинское мастерство был награжден тремя орденами Российской империи: орденом Святого Георгия 4-й степени, орденом Святого Равноапостольного князя Владимира 4-й степени с мечами и орденом Святой Анны 2-й степени с мечами. Еще более показательно, что адмирал уволился 16 октября 1945 года из Вооруженных сил по собственному желанию — дабы освободить, по его словам, место с целью продвижения по службе молодых талантливых офицеров. И вот этот британский герой-подводник, понимая, что главное сейчас — создать саму «человеко-торпеду», находит лучшего, на его взгляд, человека, способного быстро справиться с данной весьма нетривиальной задачей. Этой фигурой стал другой известный в Британии подводник, бывший командир подводных лодок «Н-31» и «Н-43», командер У.Р. «Тайни» Фелл, кавалер Креста «За выдающиеся заслуги».



Кэптен У.Р. «Тайни» Фелл (справа) и Лейф Ларсен (слева) на торжественном вечере Ассоциации ветеранов 20-й флотилии подводных лодок. Лондон, 1951 год

Фелл, худой и невысокий офицер, был, по воспоминаниям современников, весьма приятным внешне и в общении человеком, выгодно отличавшимся внимательным отношением к своим коллегам и сослуживцам, а также — не без оснований — гордившийся не только своим новозеландским происхождением, но и весьма внушительным послужным списком офицера-подводника. Военная карьера «Тайни» Фелла едва не прекратилась прямо перед началом Второй мировой войны — в августе 1939 года он сдал командование подводной лодкой «Н-31», однако с началом боевых действий был вновь назначен на должность командира субмарины — на этот раз «Н-43», которая вскоре была направлена на специальное задание: получив сведения о возможности нахождения в прибрежных водах Ирландии немецких подводных лодок, командование подводных сил британского флота решило организовать «засаду» — воды у побережья Ирландии безуданно бороздил типа беззащитный траулер «Тэмура» (Tamuga), который и должен был сослужить роль приманки для командиров германских подлодок. Однако отважившегося атаковать траулер немецкого подводного «хищника» ждал весьма неожиданный сюрприз — в некотором отдалении от траулера постоянно следовала британская подводная лодка «Н-43». Впрочем, успеха данная акция не имела.

Следующим назначением Фелла стала должность командира группы брандеров и блокшивов, которые он эвакуировал из портов и военно-морских баз Франции, чтобы они не достались наступающему Вермахту, а после выполнения данной задачи был назначен командиром приписанного к командованию сил специальных операций малого пехотно-десантного корабля LSI(S)-4220 «Принц Чарльз» (HMS Prince Charles; бывшее грузо-пассажирское судно), действовавшего в норвежских водах — в том числе принимал участие в рейдах на Borgøy (Vaagsoy; операция «Арчеры» / Operation Archery) и Florø (Floro; операция «Китбэг» / Operation Kitbag).

Вот как вспоминал о своем новом задании сам командер У.Р. Фелл, дослужившийся впоследствии до кэптана и издав-

ший в 1966 году свои мемуары — книгу «Море — наш щит» (The Sea — Our Shield):

«На корабле «Принц Чарльз» у меня был примечательный старый «Austin Ten», 1932 года выпуска, который я купил незадолго до войны за 40 фунтов стерлингов, с пробегом 100 000 миль... Именно на этой машине через несколько дней после того, как наш корабль поставили в док, я после обеда отправился в штаб-квартиру подводных сил «Нортвейз» (Northways), на Финчли-Род (Finchley Road). Там я встретил множество друзей, бывших учеников и сослуживцев по довоенному времени. Внезапно появился Джордж Роупер (George Roper), начальник штаба, который сказал: «Макс хочет видеть тебя». Макс — это командующий подводными силами адмирал сэр Макс Хортон. Я знал Макса уже 25 лет и однажды даже отказался перейти к нему в подчинение на ПЛ «М-1», сделав это настолько тактично, что избежал его гнева. Сэр Макс был на самом деле одним из величайших подводников, но его склонность к поддержанию жесткой дисциплины и «устранению» любого, кто встал на его пути, привела к тому, что многие офицеры, и старшие, и младшие, считали за благо не попадать к нему. Я несколько раз оказывался в подчинении сэра Макса и, несмотря на то что вызывался «на ковер» не один раз, смог уцелеть.

«Привет, Фелл! — встретил он меня. — Как ты здесь оказался?»

И не дождавшись моего ответа, продолжил: «Хочешь вернуться на подлодки?»

Я был словно громом поражен этим вопросом и, когда он уже стал терять терпение, ожидая моего ответа, кивнул: «Да, конечно, сэр».

«Хорошо, — сказал Макс, — тогда иди и построй мне «человеко-торпеду». Я займусь твоим переводом с «Принца Чарльза».

Я был поражен: «Человеко-торпеду?»

Но он прервал меня: «Я очень сильно занят, а ты приступай к работе прямо сейчас и сообщай мне, как только достигнешь чего-нибудь. Счастливо и удачи!»

Я вышел из кабинета и остановился с глупым видом в коридоре, как вдруг открылась дверь кабинета Джорджа Роупера и он пригласил меня войти. Закрыв дверь и отослав секретаря, он сообщил:

— Это совершенно секретная информация, но ВЧЕРА линкоры «Куин Элизабет» и «Вэлиант» атакованы и получили тяжелые повреждения в гавани Александрии с использованием нескольких подводных миниатюрных аппаратов, которые мы пока называем «человеко-торпеды» (я специально выделил слово «ВЧЕРА», поскольку при таком варианте развития событий выходит, что все, что до сего времени нам преподавалось западной военно-морской исторической литературой, грешит огромным изъяном, либо же может быть второй вариант — кэптен У. Фелл «был не в себе», когда писал свои мемуары, что маловероятно — эпизод со своим сыном он должен был запомнить четко и ясно. — *Прим. В.Щ.*)

Мое сердце тревожно забило — мой старший сын проходил службу гардемарином на «Куин Элизабет». Я тут же спросил в нетерпении Джорджа: «Какие потери?» Но его ответ — «Никакие» — успокоил меня, и мы вернулись к теме нашего разговора.

Джордж кратко описал мне этот аппарат, добавив, что «два образца данного вооружения подняты со дна и вскоре будут отправлены в «Дельфин», главную базу подводных сил в Госпорте. Тем временем «фотографии и чертежи уже отправлены»...

Я вернулся на «Принц Чарльз», собрал вещи первой необходимости, сказал старшему, что он теперь здесь «босс» и что понятия не имею, когда смогу вернуться. Ночью я приехал в мою старую «Альма матер», каменный фрегат «Дельфин»...

Быть призванным вновь на подводный флот в возрасте 45 лет и получить такое задание — слишком много, чтобы быть правдой. Я понятия не имел, с чего начинать, и опасался, что

вскоре меня отправят обратно на «Принц Чарльз» или случится что-нибудь похлеще».

На следующее утро Фелл побеседовал с командиром 5-й флотилии подводных лодок кэптенем Р.Б. Дарком, который ввел его в курс дела, а затем направился напрямик к своему старому знакомому, начальнику инженерной службы базы командеру Стену Терри (Engineer Commander Stan Terry). Вскоре на чертежной доске появились первые наброски будущего «Чериота», а уже 24 января 1942 года выпускавшая крановую технику компания «Стозерт энд Питт» (Stothert and Pitt) получила контракт на постройку шести человекоуправляемых торпед-носителей — заказам были присвоены «адмиралтейские» № 6590—6595. В целях соблюдения строжайшего режима секретности на территории завода компании, расположенного в городе Бат (Bath), в дальнем углу при помощи высоких стальных листов была огорожена отдельная площадка, проход на которую был возможен лишь по специальному пропуску.

Костюм имени Слейдена

Командер Фелл немедленно отправился в Госпорт, где на территории форта «Блокхауз» находилась военно-морская база «Дельфин». В последней располагались штаб командования подводных сил, база подводных лодок (до 1994 года — и школа подплава (до 1999 года), а также — самое главное — достаточно большая по площади акватория искусственная гавань, сооруженная в годы Первой мировой войны для испытаний новых образцов торпедного оружия и получившая название Хорси-Лох. Там над созданием будущих ГПН уже работал кавалер ордена и креста «За выдающиеся заслуги» командер Джеффри Слейден (в отечественной литературе иногда крест указывается как «За боевые заслуги»), недавно сдавший обязанности командира субмарины «Трайдент» (HMS Trident) и имевший на своем счету среди прочего торпедирование 23 февраля 1942 года немецкого тяжелого крейсера «Принц Ойген» (корабль был поврежден, но остался на плаву).

Командер Слейден, которого сослуживцы сравнивали с ураганом — за его неумную энергию и склонность к точным и решительным действиям, занялся созданием снаряжения, казавшегося невзрачным и второстепенным, но без которого речи о боевом применении перспективных групповых подводных носителей не могло идти и вовсе: «мягкого подводного костюма» для спецназовцев — водителей будущих ГПН, а также предназначенного для использования вкупе с ним дыхательного аппарата. Последний представлял собой модифицированный вариант уже использовавшегося на флоте подводного спасательного аппарата Дэвиса — автономного дыхательного аппарата с замкнутой схемой дыхания и поглощением углекислого газа системы Роберта Дэвиса (Davis Submerged Escape Apparatus или DESA, один из ранних аппаратов, известных сегодня как ребризеры), который предназначался для спасения членов экипажа аварийной (затонувшей) подводной лодки. В основном изменения коснулись только одного элемента конструкции: вместо одного кислородного баллона на нем разместили два — требовалось обеспечить продолжительность работы не менее 6 часов. Активную помощь в работах по дыхательному аппарату для «чериотеров» оказывали лейтенант-командер У.О. Шелфорд (Lieutenant-Commander W.O. Shelford), тогда инструктор по водолазному делу военно-морской базы «Дельфин», а впоследствии кэптер британского флота и автор знаменитой книги, изданной в Советском Союзе под названием «Спасение с затонувших подводных лодок», и глава компании «Зибс, Горман и К°» сэр Роберт Х. Дэвис, также затем издавший книгу — «Глубоководные погружения и действия подводных лодок».

Предназначенный для водителей ГПН дыхательный аппарат был создан к маю 1942 года и был рассчитан на шесть часов

работы — базовый аппарат системы Дэвиса модификации Mk IV был рассчитан на 1,5–2 часа. В составе аппарата имелись дыхательный мешок из черной грубой кожи, выполненный в форме спасательного нагрудника, внутри которого размещался регенеративный патрон-коробка с каустической содой (абсорбент марки «Протосол» в количестве 2 кг; 8–12 или 8–14 ячеек), поглощавшей CO_2 , крепившейся к дыхательному мешку гофрированной трубки вдоха / выдоха (она соединялась, в свою очередь, с клапанной коробкой и загубником, а дыхание было — маятниковое, т.е. вдох и выдох проводились по одной трубке); двух закрепленных на спине кислородных баллонов емкостью по 304 литра и рабочим давлением 150 атмосфер (первоначально баллоны располагались спереди внизу, но впоследствии их перенесли назад ввиду того, что они мешали водителю работать с приборами управления «человеко-торпеды»), из которых и происходило заполнение дыхательного мешка — по 1,2 литра в минуту, а также различных вспомогательных и крепящих элементов. Впоследствии маска аппарата была модифицирована, изменения коснулись двух-ходового дыхательного клапана.

В последующем, во время проводившихся под общим наблюдением профессора Дж.Б.С. Холдейна (J.B.S. Haldane) и двух офицеров-медиков — лейтенант-коммандеров медицинской службы К.У. Дональда (K.W. Donald, DSC, MD) и У.М. Дэвидсона (W.M. Davidson, MB, BCH) — чрезвычайно интенсивных порой даже запредельных для человеческого организма испытаний выяснилось, что стальные кислородные баллоны оказывают неблагоприятное воздействие на компас ГПН. Препятствие казалось непреодолимым — британская промышленность не производила тогда никаких подходящих сплавов. Но выход все же был найден — совершавшие постоянные налеты на Туманный Альбион немецкие бомбардировщики, как оказалось, имели кислородные баллоны, выполненные из алюминиевых сплавов и по размерам и форме почти идеально подходившие для дыхательного аппарата экипажа ГПН. Даже резьба на горловине соответствовала британским стандартам к используемому клапану — в итоге все госслужбы получили указание собирать неповрежденные кислородные баллоны с упавших на территорию Великобритании немецких бомбардировщиков, благо в этом недостатка тогда не было. Один из «чернотеров», Сидни Вулкотт, вспоминал после войны, что когда они получили аппараты с такими баллонами, то они даже не были перекрашены и несли немецкую маркировку.

Естественно, что использование для дыхания кислорода, а не дыхательной смеси, существенно ограничивало глубины, на которых могли работать водолазы, а также время нахождения под водой. Данную проблему на встрече в марте 1942 года поднял по инициативе инженеров-водолазов компании «Зибе, Горман и К^о» (Siebe, Gorman and Co. Ltd.), узнавших о том, что военным требуется кислородный аппарат замкнутого цикла для использования на глубинах до 80 футов (около 24,4 м), управляющий директор данной компании Горман Дэвис (R.W. Gorman Davis).

В то время специалисты считали, что водолазы, использующие для дыхания кислород, могут погружаться на глубину максимум 50 футов (около 15,24 м), да и то — кратковременно. В противном случае неизбежно наступало кислородное отравление, которое могло приводить к возникновению судорог конечностей, трудностей с удержанием загубника мундштука, появлению неудержимого и беспричинного веселья, а также признаков обычного алкогольного опьянения и в наиболее тяжелых случаях приводило к смертельному исходу.

В итоге было принято решение ограничить глубину погружения для водителей групповых подводных носителей семейства «Чернот» 30 футами (около 9,14 м), а для более точного выявления всех особенностей использования кислородных аппаратов замкнутого цикла британским флотом по решению главы Комитета Адмиралтейства по водолазному делу



Дыхательный аппарат для водителей «Чернотов» создавался на основе такого аппарата конструкции Дэвиса

(Admiralty Diving Committee) контр-адмирала Р.Б. Кларка (R.B. Clarke) было создано специальное подразделение — экспериментальная водолазная группа Адмиралтейства (AEDU), которая разместилась на территории предприятия компании «Зибе, Горман и К^о» в Толворте, графство Суррей.

Один из обучавшихся на курсах водителей британских «человеко-торпед», петти-офицер К.Л. Берей, вспоминал позднее, что проводившиеся специалистами компании медицинские эксперименты, в которых вначале принимали участие он и еще пять будущих «чернотеров», буквально изматывали их и были «на грани выживания». Они стали самыми настоящими «подопытными кроликами», с помощью которых специалисты пытались выяснить пределы выносливости легкового водолаза, использующего при погружениях кислородный дыхательный аппарат, и предельные глубины, на которых это можно было делать безопасно для самочувствия легкового водолаза. Данные испытания проводились в двух водолазных камерах (башнях), а также в специальной водолазной камере, получившей у испытуемых прозвище «Горшок» (Pot) и затем — «Комната ужасов» («Chamber of Horrors»). Вначале руководивший экспериментом профессор Дж.Б.С. Холдейн (J.B.S. Haldane) просил «подопытных кроликов» ответить на ряд тестовых, достаточно простых вопросов, решить пару простейших арифметических задач и разместить разной формы предметы в соответствующие им по форме и размерам ячейки. Результаты испытания зано-

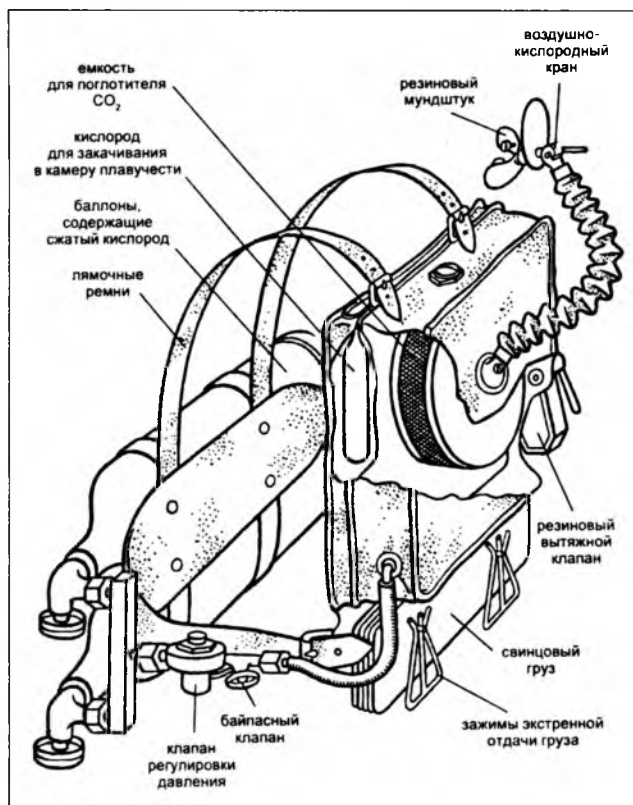


Рисунок дыхательного аппарата для «чериотеров», сделанный пелти-офицером Чарльзом Кирби. Приводится по книге Ч. Уоррена и Д. Бенсона «Волны над нами»

сились в таблицу, после чего добровольцев запускали в «Комнату ужасов» — бочкообразную стальную конструкцию с иллюминаторами, заполненную водой, и затем имитировали погружение на разные глубины, повышая давление в камере.

После покидания камеры профессор Холдейн проводил те же тесты, что и до «Комнаты ужасов», результаты тщательно записывались и анализировались. А результаты таких погружений были совершенно разные: кто-то не выдерживал, и его в полубессознательном состоянии доставали ассистенты, и медикам приходилось его откачивать; другие проходили испытания безупречно; а третьи покидали «Камеру ужасов» совершенно пьяными — от кислородного опьянения и во время теста пытались вставить куб в круглое отверстие.

Сидни Вулкотт, одна из «подопытных свинок» профессора Холдейна, вспоминал позже: «Вскоре мы поняли, что «Горшок» — это дьявольское изобретение. Это была камера с нагнетаемым давлением высотой 12 футов и около шести футов в диаметре, с выступами по краям — очень похоже на знаменитые шляпы мистера Черчилля. В верхней части камеры, которая выходила через отверстие на первый этаж, находился овальный люк размерами 2 фута 6 дюймов на 2 фута. Люк закрывался тяжелой герметичной крышкой, открывавшейся внутрь. Эта крышка, наверное, весила две сотни фунтов. В камеру закачивалась вода — на высоту 8 футов, а в оставшихся четырех футах давление нагнеталось за счет воздуха из подключаемых четырех цилиндров со сжатым воздухом — воздух подавался по трубопроводу, выходящему в верхней части камеры. В итоге в камере можно было создавать давление, соответствующее большим глубинам — вплоть до 150 футов. С внешней стороны находился глубиномер, показывавший нам, какой глубине соответствует давление в воде в камере...

Первым погружения в «Горшке» удостоился старший матрос Саймингтон (Leading Seaman Symington). Для погружения в камеру испытуемый надевал под дыхательный аппарат специальный нагрудник-ошейник с большим железным кольцом, за который водолаз цепляли крюком и таким образом опускали в камеру или вытаскивали из нее.

Саймингтона опустили в «Горшок», и все стали ждать с нетерпением. Но больше всех волновался парень, которому предстояло погружаться следующим — он сидел в другом конце комнаты в костюме, но с негодной маской. Его внимание возросло многократно, когда спустя 25 минут после того, как Саймингтон спустился в «Горшок», раздался его крик: «Вверх! Вверх!» Все в панике бросились вперед — двое к крышке люка «Горшка», два других встали за подъемник, а еще один стал крутить воздушный вентиль, снижая давление — вскоре оно упало до нормального. Крышку люка открыли, «кран» опустили вниз, зацепили Саймингтона и осторожно вытащили его из «Горшка». Он был без сознания. Как только его опустили на пол и сняли снаряжение, мы все собрались вокруг — парень стал жертвой кислородного отравления после пребывания на глубине 50 футов в течение 25 минут. Вскоре он пришел в себя. Следующий парень продержался в камере всего 10 минут, когда его подняли наверх, он был настолько плох, что его отправили обратно в Портсмут — парень, думается, не был в претензии на то, что ему запретили заниматься водолазным делом».

Впрочем, даже и с прошедшими такие испытания будущими «чериотерами» не все бывало гладко — впоследствии, уже в ходе подготовки экипажей ГПН, проводившейся в Северной Шотландии, неоднократно возникали ситуации, когда вроде бы прошедшие ранее успешно тесты моряки-добровольцы теряли сознание, опускаясь на глубины 40 и более футов (примерно 12,19 м), да и нередко поначалу были случаи, когда катер возвращался в базу с водителем-водолазом, пораженным специфическими судорогами.

«Какой же выносливостью и выдержкой должны были обладать эти люди, если по меньшей мере три четверти из них прошли через это в то или иное время и все же продолжали заниматься своим делом, — писали в своей книге Ч. Уоррен и Дж. Бенсон. — «Чериоты» терялись и затем поднимались глубоководными водолазами, люди всплывали на поверхность в полубессознательном состоянии, и все это расценивалось ими как обычная работа».

После получения первого боевого опыта и создания модернизированного варианта «человеко-торпеды», получившего обозначение «Чериот» Mk II, водители получили и новый, модифицированный дыхательный аппарат. Основной предпосылкой для модернизации последнего стали проблемы, выявленные водолазами-диверсантами во время боевых операций — слезая и залезая на свою «колесницу», они постоянно цеплялись расположенными на спине кислородными баллонами за корпус «человеко-торпеды». В итоге система жизнеобеспечения была модифицирована следующим образом: на корпусе «Чериота» для каждого из двух его членов экипажа было смонтировано по три кислородных баллона, кислород из которых подавался — через редукционный и перепускной клапаны — на раздаточный патрубок, расположенный на панели перед боевым пловцом. «Чериотер» подключался к данному патрубку, получая, таким образом, постоянное питание кислородной смесью, а в случае, если ему необходимо было покинуть подводную «колесницу», переключался на свой, носимый кислородный баллон небольшого размера, который крепился спереди под дыхательным мешком.

Впрочем, и такой способ вскоре вызвал нарекания — в холодной морской воде, особенно в северных водах, руки «чериотера», даже несмотря на наличие перчаток, коченели, и быстро переключиться такими руками со стационарной, бортовой кислородной системы на индивидуальный кислородный баллон своего аппарата оказывалось делом чрезвычайно



Вверху и слева: водолазный костюм Слейдена первой модификации (Mark I). Фотографии облаченного в костюм лейтенанта Джеффри Ларкина сделаны на борту плавбазы «Титания», Лох-Кейрнбоун, Шотландия

трудным. Кроме того, в процессе испытаний выяснилось, что, если водитель, переключаясь с бортовой системы на индивидуальный баллон, забывал повернуть переключатель, в бортовой системе возникало избыточное давление, приводившее в случае обратного подключения водителя к стационарной системе к травмам легких «чериотера», так что инженерам «Зиббе, Горман и К^о» пришлось разработать и установить специальный редукционный клапан.

Однако кроме дыхательного аппарата необходимо было создать для водителей «Чериотов» еще и специальный облегченный водолазный костюм, который, с одной стороны, должен был надежно защищать водителей от влаги и холода водной стихии, а с другой — обеспечивать спецназовцам свободу движений, достаточную для эффективного выполнения «чериотерами» своих функциональных обязанностей. Понимая всю важность этой работы, командер Слейден обратился за помощью к специалистам компании «Зиббе, Горман и К^о», уже имевшим большой опыт работы по разработке тяжелых водолазных костюмов с бронзовыми шлемами. Но тяжелые костюмы и тем более бронзовые шлемы совершенно не годились для специфических задач «чериотеров», поэтому Слейден, сохранив в целом почти в том же виде гидрокombineзон, решил заменить бронзовый шлем на стандартную армейскую противогазную маску, которую прикрепили к затылочной части гидрокombineзона — благодаря этому костюм вышел цельным, регулировка маски выполнялась при помощи трех ремешков, а в ее верхней части был смонтирован выпускной клапан, рассчитанный на давление 3,103 кПа.

Результатом работы Слейдена по созданию экипировки для экипажей ГПН стал мягкий водолазный костюм, получивший название «Клэмми Дэс» («Clammy Death»). Позже его стали



Процесс одевания «чериотера» в водолазный костюм Слейдена был весьма не простым и зачастую требовал помощи даже двух человек



Модернизированный водолазный костюм Слейдена (Mark II). Два кислородных баллона переместились на спину, шлем оснащен маской с одним «окуляром»

называть «костюм Слейдена» (Sladen Suite), он широко использовался в качестве стандартного флотского водолазного костюма для малых глубин и представлял собой цельный резиновый гидрокombineзон с надеваемым на голову шлемом: в районе груди на костюме имелся большой вырез, через который водитель «Черноты» влезал в костюм, фактически «натягивая» его на себя, начиная с ног, а после полного облачения в комбинезон и маску «излишек» костюма в районе выреза затягивался, пропускаясь внутрь и плотно скреплялся сверху металлическими зажимами. В раннем варианте использовавшаяся водолазами-диверсантами маска имела два отдельных окуляра (фактически получались подводные очки — такой была форма противогазной маски, заимствованной Слейденом), но затем в состав снаряжения ввели обычную подводную маску с одним единым стеклом овальной формы из материала «перспекс» (Perspex), которая могла открываться, позволяя, таким образом, использовать на поверхности специальные приборы ночного видения — такой вариант костюма получил обозначение Mark II и выпускался с января 1943 года. На ногах водолазы-диверсанты носили тяжелые водолазные боты со свинцовыми прокладками массой по 2,25 кг, предусматривалась возможность использования дополнительных грузиков весом по 0,5 кг.

В целом костюм уступал по простоте и надежности итальянскому — его элементы, включая дыхательный аппарат

замкнутого цикла, были добыты британской разведкой в Гибралтаре, но главное — теперь было во что одеть водителей британских «человеко-торпед». Чарльз Уоррен и Джеймс Бенсон писали, в частности: «Пропихнуть голову внутрь тесного резинового чехла было трудно, а иногда и довольно болезненно. Любое натягивание его и проталкивание головы, почти неизбежные, причиняли болезненный ущерб волосам и ушам. Столь же неприятным занятием было продевание рук и запястий через узкие и тугие манжеты костюма. Неудобными были мундштук и носовой зажим, необходимые для эффективной работы дыхательного аппарата». Но другого в распоряжении британского флота тогда не было, так что приходилось брать то, что есть, — выпуск костюмов для «чернотеров» поручили компании «Зиббе, Горман и К^о», которая поставила первую партию заказчику весной 1942 года.

Большую проблему представлял выбор одежды, в которую надлежало облачаться водолазам — чтобы не продрогнуть до костей в таком гидрокombineзоне и в то же время, чтобы она не сковывала их движения. Решение проблемы было поручено экспериментальной группе AEDU, которая приступила к опытам по изучению реакции водолазов на сильный холод (температура осенней воды, в которой надлежало бы действовать диверсантам с ГПН, достигала всего +5...7°) и поиску наиболее подходящей комбинации одежды. Причем работу по данной теме группа начала в августе, когда температура была едва ли не максимальной, поэтому в тренировочный бассейн в Гормане пришлось завозить несколько тонн льда.

«Были испытаны различные варианты нижнего белья, — вспоминал позже сэр Роберт Х. Дэвис, председатель правления компании «Зиббе, Горман и К^о», автор знаменитой книги «Глубокие погружения и операции подводных лодок» и британских наставлений по водолазному делу. — Идею электрического подогрева костюмов можно было даже не рассматривать, хотя бы потому, что в ходе атаки ныряльщики должны были покидать машину, а химические грелки перегревались, если на них попадала вода, проникая сквозь костюм. Окончательный выбор был сделан в пользу белья из натурального шелка, надетого непосредственно на тело, сверху полагалась шерстяная одежда, а между ней и водонепроницаемым гидрокombineзоном надевались капоковые куртки-безрукавки и штаны».

А вот с кистями рук проблему решить практически так и не удалось, поскольку утеплять их было проблематично — ведь обязательно должна была оставаться чувствительность при контакте. Сотрудники экспериментальной группы испробовали множество типов перчаток, было проведено большое количество экспериментов, в которых проверялась степень их прилегания к рукам водолазов в бассейне с холодной водой. Однако решить проблему так и не удалось, поэтому выбор средства защиты для кистей рук был оставлен на самого водолаза-диверсанта. По свидетельству очевидцев и участников тех событий, большинство членов экипажей ГПН оставляли руки голыми, смазывая их лишь густым слоем жира или машинного масла. Учитывая отнюдь не тепличные условия омывающих Британию вод, особенно зимой, а также тот факт, что водителей ГПН привлекали к решению задач и в более северных морях, это решение сегодня может вызывать лишь восхищение.

Пока Слейден занимался костюмом и дыхательным аппаратом, а экспериментальная группа подбирала белье для экипажей групповых подводных носителей, Фелл вовсю трудился над созданием самой «человеко-торпеды», в чем ему активно помогал командер Стен Терри, а также добытая разведкой различная информация об итальянских ГПН типа «Майяле», в том числе и части этих самых «поросят», найденные и поднятые британцами со дна в гаванях Гибралтара и Александрии.

Рождение «Колесницы»

В целом, учитывая весьма сжатые сроки, поставленные перед британскими разработчиками, последние особо сильно голову ломать не стали и взяли за основу для создания будущей «колесницы» предшествующие наработки, еще времен Первой мировой войны, и достаточно совершенный итальянский образец ГПН типа «Майяле». Кстати, история происхождения названия «Чериот» (Chariot, в переводе с английского — «колесница») не совсем ясна, а многие из водителей называли своих «стальных коней» просто «джип» — из-за сходства носителя с одним из героев мультика про моряка Полая, издававшего при движении звук «джип-джип».

Технически задача создания ГПН на двух человек в принципе не являлась слишком сложной, к тому же в распоряжении британцев были чертежи и фотографии тех итальянских «человеко-торпед», частей и даже более или менее целого аппарата, которые удалось захватить в Гибралтаре и Александрии. Кроме того, командер Фелл имел возможность допросить одного из пленных итальянских водителей «человеко-торпед», которого британцы «сняли с буя в гавани Александрии после взрывов».

Поэтому уже вскоре Фелл и Стен Терри построили деревянный прототип ГПН, названный ими «Кэссиди» (Cassidy) и представлявший фактически точную деревянную копию «Чериота» длиной 6,1 м и диаметром корпуса 0,6 м, оснащенную вертикальным и горизонтальным рулями, с балластной и носовой и кормовой дифференциальными цистернами и системой подачи воздуха, но — без силовой установки (изготовлен деревянный «Чериот» был также на заводе компании «Стозерт энд Питт» в г. Бат). Испытание «Кэссиди» проводилось вначале в установленном на берегу 200-метровом опытовом бассейне «Хаслар» (Haslar), а затем — в укромном уголке гавани Портсмута, в Хорси-Лох — защищенном водном пространстве в форме корыта глубиной около 30 футов (около 9,14 м).

Чтобы избежать ненужных свидетелей, в конце залива был натянут парусиновый тент, а допуск в зону — строго ограничен. Первый экипаж составили лейтенант канадского флота Чак Э. Боннелл (позже — кавалер креста «За выдающиеся заслуги», так и перешедший в резерв флота в звании лейтенанта) и британский петти-офицер Чарльз Уоррен (позже дослужился до звания лейтенанта Резерва британского флота). Затем «Кэссиди», которую, как писали Бенсон и Уоррен, далеко не с первой попытки удалось выгрузить из привезшего ее грузовика — «с помощью силы рук и виртуозной лексики Слейдена», прикрепили линем к корме небольшой моторки, в которой находились Фелл и Слейден, и после того, как на «Кэссиди» открыли вентиль наполнения балластной цистерны и переложили горизонтальный руль на погружение, катер рванулся с места, и вскоре прототип ГПН совершил первое погружение. Правда — не с первого раза, Фелл и Слейден, проводившие до того испытания в бассейне с пресной водой, не учли большей плотности морской воды — пришлось навешивать на «Кэссиди» дополнительно груз в виде свинцовых пластин. Именно после этой первой демонстрации, когда «деревянная торпеда» показала свой норовистый нрав и отказывалась погружаться, она и получила свое имя — в честь знаменитого ковбоя «Хопалонг» Кэссиди («Hopalong» Cassidy).

Полноценный же образец с движительной установкой был изготовлен к июню 1942 года — первый боевой ГПН получил прозвище «Первая настоящая». ГПН типа «Чериот» Mk I имел общую массу с боевой частью — 1588 кг, длину — 6,8 м, наибольшую ширину — около 0,8 м (иногда дается цифра 0,72 м, что не принципиально), высоту по защитному щиту — 1,2 м, а его корпус конструктивно был схож с 21-дюймовой (533-мм) торпедой, за исключением того, что на нем были оборудованы места для двух диверсантов, а в носовой части — место для крепления отделяемой боевой части массой 272 кг, с часовым взрывателем и ВВ типа «торпекс». К днищу корабля



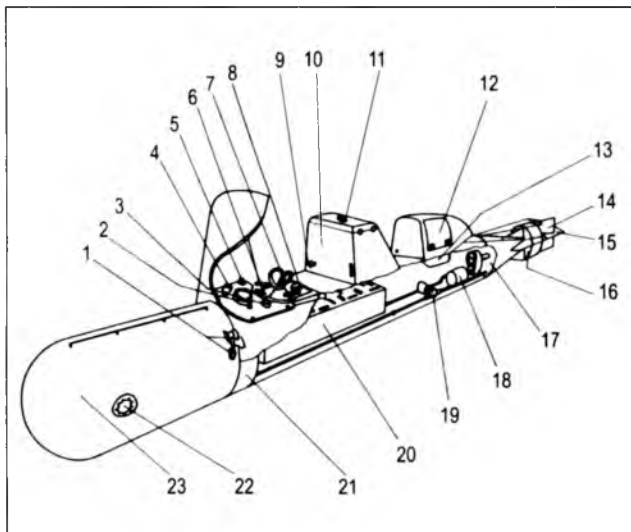
Техники поднимают «Чериот» на борт судна

(судна) боевой заряд крепился при помощи специального прочного ремня с мощными магнитами.

Силовая установка включала 60-вольтовую батарею свинцовых аккумуляторов марки TFM27 в составе 30 элементов по 2В каждый и электромотор мощностью 2 л.с. (1,5 кВт, 960 об/мин, питание 60 В). При скорости хода 4 узла заряда батареи хватало, в благоприятных условиях, на 4 часа, а при 2,5—3 узлах — на 5—6 часов (при температуре 26,7°C). Теоретически это обеспечивало ГПН максимальную дальность хода порядка 18 миль (3 уз. x 6 ч), однако в реальных условиях этот показатель, безусловно, должен был быть скромнее. От аккумуляторной же батареи запитывались и два насоса балластной и дифференциальных систем, выпускавшиеся компанией «Мудсли». Максимальная глубина погружения ГПН составляла 90 футов (ок. 27 м), но максимальная безопасная для экипажа глубина погружения была определена в 35 футов, т.е. около 10,67 м.

Конструктивно «Чериот» состоял из трех секций:

— носовой отделяемой — боевое зарядное отделение с 272 кг взрывчатки, которая располагалась по центру отделения, тогда как по его бокам находились отсеки плавучести, к которым можно было крепить дополнительные грузы для более точной регулировки степени плавучести отделения. Взрыва-



Устройство «человеко-торпеды» «Чериот» Mk I. Цифрами на рисунке обозначены: 1 — механизм отделения носовой части с БЗО; 2 — компас; 3 — часы; 4 — глубиномер; 5 — манометр; 6 — управление насосами; 7 — штурвал; 8 — переключатель режимов работы электромотора; 9 — кингстон (приемное отверстие системы затопления основной балластной цистерны); 10 — основная балластная цистерна; 11 — клапан для стравливания воздуха из основной цистерны; 12 — ящик для хранения резачков, магнитов, линий и прочего снаряжения; 13 — баллоны со сжатым воздухом; 14 — руль; 15 — горизонтальный руль; 16 — гребной винт; 17 — кормовая дифференциальная цистерна; 18 — электромотор; 19 — насос; 20 — аккумуляторная батарея; 21 — носовая дифференциальная цистерна; 22 — взрыватель с часовым механизмом; 23 — боевое зарядное отделение (БЗО)



Место водителя — командира экипажа ГПН типа «Чериот» Mk I. В центре — штурвал в виде восьмерки, над ним — приборная доска. В центре последней — магнитный компас, над ним слева направо — глубиномер, часы, манометр давления в цистерне и амперметр, под компасом виден креномер. Ручка позади штурвала на переднем плане — управление двигателем, ручки по бокам — управление насосами балластных цистерн

тель с основным и дублирующим механизмами замедленного взрыва устанавливались «чериотером» самостоятельно — судя по имеющимся данным, часовой механизм имел 10 делений по 60 минут каждое, что позволяет говорить о возможности задержки взрыва на 10 часов. Впрочем, в книге У. Фелла «Море — наш щит» максимальное время задержки взрыва указано как 8 часов. БЗО имело в соленой воде нулевую плавучесть и крепилось к центральной секции сначала при помощи болтового соединения, а затем — на «Чериотах» № XXVII — LX — при помощи четырех быстросъемных зажимов;

— центральной секции с передней и задней водонепроницаемыми переборками — в ней располагалась носовая дифференциальная цистерна и аккумуляторная батарея в составе 30 элементов, расположенных в два ряда (на «Чериотах» № XXVII — LX батарея получила дополнительные крепления);

— кормовая винто-рулевая секция крепилась к основной секции при помощи 36-болтового соединения и включала электромотор производства компании «Моудсли Лимитед» (Mawdsley Ltd.), баллоны со сжатым воздухом, два насоса балластных цистерн — также производства компании «Моудсли», блок переключения скоростей электромотора — производства компании «ГЕС», а также кормовую дифференциальную цистерну. Впоследствии на «Чериотах» № XXVII — LX были установлены предохранители — на 40 ампер для электромотора и на 10 ампер для насосов.

Все секции изготавливались из немагнитной стали. Отдельным элементом являлась изготовленная из дерева и фанеры «надстройка», также выполненная в виде трех отдельных секций.

Впереди на «торпед» сидел собственно водитель ГПН, «Номер 1», как его называли сами создатели. Как и на «Майяле», пилот «подводного самолета» был защищен от набегающего потока воды щитком, который также закрывал похожую на автомобильную приборную панель «человеко-торпеды», на которой располагались имеющие подсветку глубиномер, амперметр (не ставился на «Чериотах» № XXVII — LX), креномер, компас и часы, а также манометры давления в дифференциальных цистернах и в баллонах со сжатым воздухом. По центру, между коленями водителя, находился штурвал в форме положенного набок восьмерки, которым осуществлялось управление рулем направления и парой горизонтальных рулей, установленных в кормовой части торпеды. Слева и справа от штурвала располагались переключатели, при помощи которых водитель управлял балластными и дифференциальными насосами, а по центру, прямо за штурвалом, располагался переключатель режимов работы гребного электродвигателя («Вкл.», «Выкл.», «Реверс» и четыре скорости).

Примерно под приборной панелью, сразу за боевым зарядным отделением, находилась носовая дифференциальная цистерна, а за спиной водителя находилась балластная цистерна (цистерна быстрого погружения), которая также служила в качестве защиты для второго члена экипажа «Чериота», водолаза-минера. Последний, в свою очередь, опирался спиной на ящик с оборудованием, в котором находились специальные резачки для проделывания проходов в боно-сетевых заграждениях, магниты, канаты и иное имущество, а также два запасных дыхательных аппарата (ящик не был герметичным).

Цистерна быстрого погружения заполнялась самотеком — через отверстия в ее нижней части, а воздух стравливался через клапан, расположенный на «крыше» цистерны. Носовая дифференциальная цистерна располагалась, как уже указывалось, в носовой секции, а кормовая дифференциальная цистерна находилась в кормовой части торпеды, примерно под ящиком с оборудованием. Корпус «Чериота» окрашивался в оливково-зеленый цвет специальной краской марки «Битумастик» (Bitumastic), выпускавшейся компанией «Уэйлис Доув Битумастик Лимитед» (Wailes Dove Bitumastic Ltd.).

Кроме мощного боевого зарядного отделения, в распоряжении «чериотеров» имелись также — в зависимости от ре-

шаемой конкретной боевой задачи и типа атакуемого объекта — магнитные мины, небольшие заряды взрывчатки (тротильные шашки или две «таблетки» прессованного пороха), а также специальные емкости размером 38х12,7х12,7 см с бензиновой массой (оригинальное название «Petrol Incendiary Float»), размещавшиеся сразу за вторым номером экипажа и имевшие емкость 3,6 литров горючей смеси. Водитель открывал клапан, и данная смесь вытекала наружу, поднималась на поверхность воды и при взрыве установленного под корпусом корабля (судна) главного боевого зарядного отделения воспламенялась, нанося дополнительный урон противнику.

В список стандартного аварийного запаса экипажа британской «человеко-торпеды» входили: запас шоколада, емкости с питьевой водой и обеззараживающие таблетки, валюта той страны, где проводилась операция, и запас золотых sovereignов, различные поддельные документы, выполненная на шелке карта, аптечка, ножовки и револьверы 38-го калибра (не всегда), а в рамках операций на Дальнем Востоке, где попадание «чериотера» в плен неизбежно сопровождалось чудовищными пытками и издевательствами со стороны противника, водители брали с собой еще и яд (в таблетках). На Дальнем Востоке «чериотерам» также выдавались специальные «документы», в которых на нескольких местных языках было написано: «Я британский военно-морской офицер, который принимает участие в боевых действиях против японцев. Если меня поймут, я больше не смогу с ними сражаться, поэтому прошу вас укрыть меня и обеспечить продовольствием, пока я не смогу воссоединиться с нашими военными силами. Если вы поможете мне, снабжая меня едой и укрывая в безопасности до прихода нашей армии в Малайю, вы заслужите благодарность моего правительства, которое даст вам большую награду, и я уполномочен выдать вам в этом расписку».

Было выпущено 34 таких ГПН, в зависимости от серии они имели незначительные отличия, все ГПН строились на предприятии компании «Стозерт энд Питт» в г. Бат, графство Сомерсет.

21 октября 1942 года начальник инженерной службы ВМБ «Дельфин» командер Стен М. Терри продемонстрировал первый образец модернизированной «колесницы», получившей обозначение «Терри Чериот» Mk II (Terry Chariot). Его отличительными особенностями стали боевое зарядное отделение увеличенной мощности и массы (680 кг); более чистые с точки зрения гидродинамики внешние обводы корпуса; отсутствие громоздкой надстройки с местами для экипажа — диверсанта теперь располагались в утопленной в корпус кабине полузакрытого типа (могла закрываться сверху специальным защитным колпаком) и сидели спина к спине, а не друг за другом. Также была внедрена более экономичная силовая установка, позволявшая развивать скорость не менее 4,5 узлов и отличающаяся временем работы не менее 5–6 часов на максимальной скорости хода, и установлены улучшенные приборы управления (глубиномер, манометр давления в баллонах со сжатым воздухом, компас и часы). Общая масса ГПН составила 2359 кг (с установленным боевым зарядным отделением), длина — 9,3 м, наибольшая ширина — 0,8 м, максимальная высота — 1,0 м, максимальная скорость — 4,5 узлов (при оборотах двигателя 655 об/мин), длительность хода на максимальной скорости — 5–6 часов (в зависимости от температуры воды), максимальная глубина погружения — до 183 м, хотя рабочая глубина погруже-

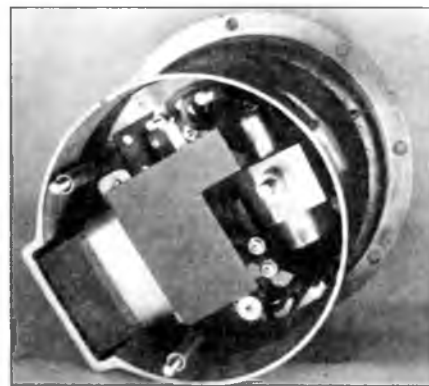
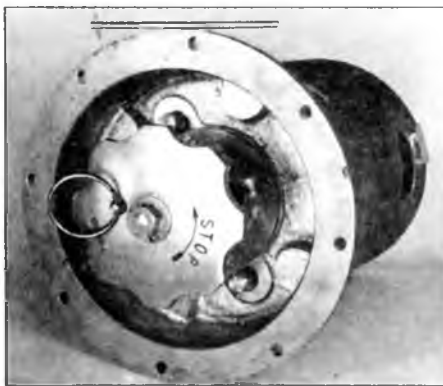


Командир боевой «двойки» на своем месте. Обратите внимание, что боевое зарядное отделение на данном «Чериоте» отстыковано. В таком варианте «Чериоты» активно использовались для разведки районов побережья противника в местах планируемых морских десантных операций

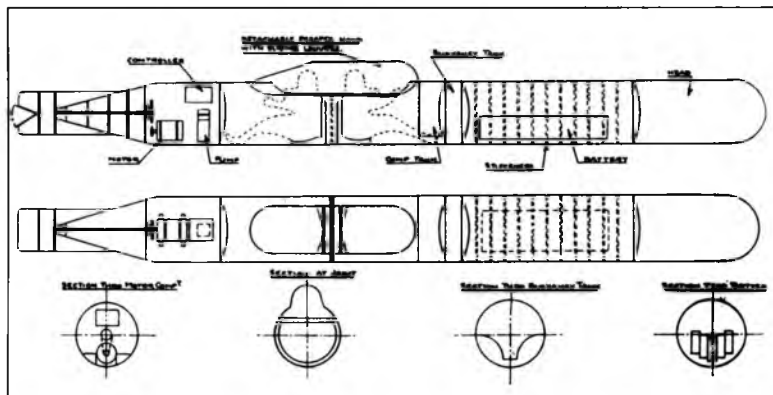
ния — по особенностям дыхательного аппарата — составляла только около 9,14 м.

Компания «Стозерт энд Питт» построила 30 единиц ГПН данного типа.

Кроме того, был разработан одноместный вариант «Чериота» Mk I, который предназначался для доставки к цели шести боевых зарядов, имевших форму ловушек для лобстеров (в британской литературе используется термин «lobster-pot charge»), которые при одновременном подрыве могли нанести кораблю (судну) больший урон, чем один 272-кг боевой заряд, применявшийся на «Чериотах» Mk I и Mk II. Возможный эффект применения таких зарядов был, как утверждает Роберт Хобсон, продемонстрирован командованию отряда «чериотеров» на примере немецкого линкора типа «Бисмарк» — согласно проведенным расчетам, шесть таких зарядов надлежало расставить под днищем линкора на расстоянии 12 м друг от друга, после чего на корабль можно было ставить крест. Впрочем, и «Бисмарк», и «Тирпиц» отправили на дно другими способами, а вот одноместный «Чериот» был, по данным Р. Хобсона, применен в Бирме. Дальнейшая судьба данного проекта неизвестна — информации по одноместному «Чериоту» чрезвычайно мало.



Взрыватель боевого зарядного отделения ГПН типа «Чериот» Mk I. На правом снимке — со снятой защитной крышкой



Чертеж двухместной человекоуправляемой торпеды «Терри Чериот» Mk II. Дается по книге Р.У. Хобсона «Боевые колесницы»

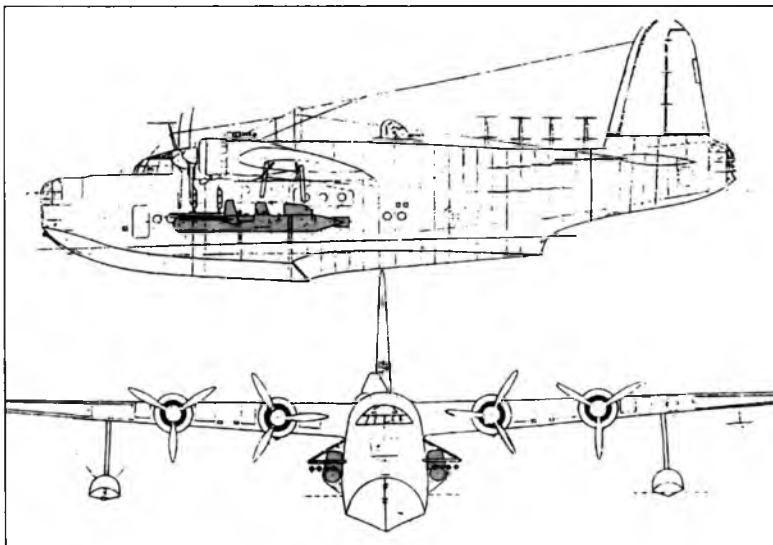
Способы доставки

Вначале британцы, так же как и итальянцы до этого и немцы впоследствии, рассматривали в качестве приоритетного средства доставки ГПН типа «Чериот» в район проведения операции самолеты. Совещание по данному вопросу было проведено в Адмиралтействе еще 9 марта 1942 года, причем первыми двумя вариантами были сброс ночью «Чериотов» и их водителей на парашютах с бомбардировщиков «Галифакс» или постройка для транспортировки «Чериотов» специального планера — обе идеи отвергли как, соответственно, несостоятельную и требующую слишком много времени, порядка 18 месяцев на проектирование и постройку первого планера. К июню того же года адмирал сэр Макс Хортон поручил рассмотрение данного вопроса Комитету объединенных (специальных) операций, по результатам работы которого было озвучено предложение переоборудовать под носитель ГПН типа «Чериот» летающие лодки «Каталина» или «Сандерленд». К примеру, предполагалось, что летающая лодка «Сандерленд» сможет нести под крылом две «колесницы». В июле 1942 года под переоборудование в носитель «Чериотов» были переданы пять самолетов «Сандерленд» Mark III — JM714, JM715, JM716, JM717 и JM718. Учитывая большую массу подцепля-

совершил первый полет — на борту находились экипаж и сопровождающая группа в составе флайт-лейтенанта Х. Пайпса (H. Pipes) и ряда инженеров и конструкторов. 14 июля летающая лодка была передислоцирована в Боумор, на отдаленный остров Айла — самый южный остров в группе Внутренних Гебридских островов. В годы Второй мировой войны там располагалась достаточно крупная военно-воздушная база союзников, откуда совершали боевые вылеты летающие лодки «Каталина» и «Сандерленд». Однако вскоре от идеи воздушной доставки ГПН типа «Чериот» пришлось отказаться —виду ее «не совсем практичного характера», а пять переоборудованных «Сандерлендов» так никогда и не принимали участие в боевых действиях по своему прямому назначению.

Следующим вариантом носителя рассматривался торпедный катер или легкая канонерка, во множестве использовавшиеся Королевскими ВМС Великобритании в зоне Ла-Манша и прилегающих акваториях. Но в конечном итоге, как и итальянцы, британские моряки пришли к выводу о том, что наиболее приемлемым с различных точек зрения будет только подводная лодка, способная скрытно доставить ГПН в район боевой операции и также скрытно эвакуировать аппараты и/или их экипажи.

Под носители «Чериотов» были выделены вначале три подлодки типа «Т»: «Трупер» (Trooper), «Тандерболт»



Вначале британцы, как и итальянцы в свое время, прорабатывали возможность доставки ГПН типа «Чериот» самолетом. Были даже переоборудованы пять летающих лодок «Сандерленд», однако данный способ доставки никогда не использовался. Чертеж — по книге Р.У. Хобсона «Боевые колесницы»

(Thunderbolt) и P.311. На двух последних перед рубкой и за ней было приварено по одному прочному контейнеру для транспортировки «Чериотов» (по другим данным и исходя из описания операции «Принсипал», на ПЛ P.311 все же имелось три контейнера для ГПН), а на «Трупере» были установлены три контейнера — один перед рубкой и два за ней. Позже в носители «Чериотов» планировалось переоборудовать также и другие подводные лодки типа «Т»: «Трасти» (Trusty), «Турбулент» (Turbulent), «Трэшер» (Thrasher), «Труан» (Truant), «Трайидент» (Trident) и «Тейку» (Taku). В октябре 1942 года британцам удалось переоборудовать под носители ГПН типа «Чериот» только три подводные лодки — «Тандерболт», «Трупер» и P.311. В целях компенсации массы и объема огромных контейнеров подлодки-носители должны были принимать дополнительный балласт: в случае установки на лодке трех контейнеров в районе киля ближе к корме необходимо было разместить три группы балласта суммарной массой 9,5 тонн, при двух контейнерах — там же, но балласт на 3,5 тонн, а при размещении одного контейнера — удалить 3,76 тонн балласта, находящегося в носовой части субмарины.

Контейнеры имели длину 6,8 м, ширину по внутренней стенке — 1,5 м, ширину по наружной стенке — 1,6 м и выпускались компанией

«Стозерт энд Питт» в пяти модификациях: тип DNC.A.2152/18 — для установки перед рубкой на ПЛ «Трупер», «Трэшер», «Трасти», «Турбулент» и P.311; тип DNC.A.2149/18 — для установки за рубкой на подлодках «Трэшер», «Трасти» и «Турбулент»; тип DNC.A.2151/18 — позади рубки на ПЛ «Трупер»; тип DNC.A.2158/18 — для размещения позади рубки на ПЛ P.311; тип DNC.A.2150/18 — позади рубки на подлодках «Тандерболт», «Труан» и «Трайидент» и тип DNC.A.19/19A — для установки за рубкой на ПЛ «Тейку». Всего британцы успели изготовить 10 контейнеров. Контейнеры были водонепроницаемыми, оснащались устройствами для обеспечения вентиляции и подзарядки аккумуляторных батарей, а на внутренней нижней поверхности имели деревянные полозья для установки и передвижения ГПН.

При этом для запуска ГПН подлодке было необходимо всплыть в надводное положение, после чего экипаж «колесницы», уже облаченный в свое громоздкое снаряжение, должен был в сопровождении помощников выйти на верхнюю палубу через рубочный люк. Затем, как следовало из разработанной для командиров субмарин-носителей инструкции, им следовало несколько «притопить» подлодку — так, чтобы контейнеры с ГПН оказались частично в воде. После этого водители выводили свои «Чериоты» и занимали свои места, отплавляясь затем на задание.

И все это необходимо было проделать вблизи от вражеской базы, которую должны были атаковать диверсанты, причем в надводном положении, когда субмарина наиболее уязвима от атак самолетов, надводных кораблей, да и других подлодок тоже. И даже если с лодки-носителя успеют заметить противника, то с открытыми контейнерами и толпой копошащихся вокруг них моряков избежать атаки командиру субмарины вряд ли удалось бы.

Со временем британцам удалось усовершенствовать эту «громоздкую технологию»: с июня 1943 года вывод «Чериотов» из контейнеров и посадка в них экипажей стали осуществляться в подводном положении, для выхода диверсантов из подлодки в этом случае использовалась имевшаяся на субмаринах типа «Т» аварийно-спасательная (водолазная) камера на двух человек. Однако вначале при опробовании на подлодке «Труан» эта затея себя не оправдала — места на двух «чериотеров» в камере не хватало, да и «чериотер» с сопровождающим, облаченным в обычный водолазный костюм, размещались в ней еле-еле. Со временем, утверждает в своих мемуарах У. Фелл, «после многочисленных проб и ошибок «чериотеры» смогли овладеть искусством покидания этой камеры на подлодке. Для этого, правда, она должна была ложиться на грунт на глубине около 50 футов, после чего по команде изнутри подлодки контейнеры с аппаратами заполнялись водой, и «чериотеры» могли открыть их, вывести свои аппараты наружу, вновь закрыть контейнеры, которые тут же осушались. И все же опасность такого способа была весьма высока, и никто лишний раз не хотел выполнять данную операцию».

Испытания и подготовка экипажей

Первые испытания нового британского «чудо-оружия» проводились в гавани форта «Блокхаус», под непосредственным руководством командеров Фелла и Слейдена, которые затем приступили к обучению управлению новым боевым средством набранной группы добровольцев — первая группа будущих водителей «Чериотов» была собрана в «Блокхаусе» в апреле 1942 года, новое подразделение в целях конспирации получило обозначение «экспериментальная флотилия подводных лодок». Причем отбравшимся в отряд (флотилию) добровольцам сообщали, что они станут участниками сверхсекретной программы британского флота, которая «связана с водолазным делом» — и больше ничего. Зато им было строго-настрого запрещено сообщать любым своим родственникам или бывшим сослуживцам либо же, упаси боже, сторон-



Британская ПЛ «Трупер» стала одной из субмарин-носителей человекоуправляемых торпед семейства «Чериот»

ним людям какую-либо информацию о программе, к которой они оказались привлечены.

На первом этапе новоявленные курсанты, пройдя суровый медицинский отбор, подробно изучали работу с аппаратом Дэвиса и затем отрабатывали навыки работы с ним в специальном бассейне, имевшемся в «Блокхаусе» и использовавшемся подводниками для отработки выхода из затонувшей подводной лодки. Второй этап, до которого не дошли многие из первоначально отобранных добровольцев — «отсеялись» на водолазной башне, предусматривавшей совершение погружений в легком и тяжелом водолазном снаряжении в специальном искусственном озере Хорси-Лох. Кроме того, курсанты активно привлекались к различным медицинским экспериментам, проводившимся специалистами компании «Зибел, Горман и К°». И только после того, как будущие «чериотеры» прошли буквально «огонь, воду и медные трубы», им показали, наконец, то оружие, которым им придется овладеть.



Первая группа курсантов-«чериотеров» на базе в Лох-Эри-сорт. Передний ряд слева направо: капрал Алландер, сержант Крейг и матрос 1-го класса Браун. Второй ряд — пети-офицер Чарльз Уоррен (будущий соавтор книги «Волны над нами»), лейтенант Эванс, лейтенант Боннелл и лейтенант Моретон

Правда, вначале это была все же не реальная «человеко-торпеда», которые тогда еще строились на заводе, а ее деревянный эквивалент «Кэссиди»: тренировки водителей заключались в том, что экипаж опускался на аппарате под воду, проверял целостность своих гидрокостюмов, после чего водители «катались» на «Кэссиди», буксируемой катером — последний уходил вперед, и после сигнала водолазы заполняли балластную цистерну и ныряли под воду, а после 15–20 минут буксировки поднимались на поверхность.

Командование британского флота выделило для проекта «Чериот» одних из самых опытных инструкторов по водолазному делу — старших петти-офицеров Джека Пасси (Jack Passey) и Тома Отвея (Tom Otway). «Трудно было иметь лучших инструкторов водолазного дела, чем те, которые были назначены для первых учебных занятий, — писали в послевоенном бестселлере Уоррен и Бенсон. — Джек Пасси и Том Отвей дослужились до отставки, проводя на подводных лодках все время своей службы». При этом, по воспоминаниям очевидцев тех событий и тщательно изучавших историю создания британских человекоуправляемых торпед-носителей военно-морских историков, именно благодаря уникальным специальным знаниям и таким же уникальным по коммуникативности и умению «ненавязчиво навязать» свое мнение характерам, Пасси и Отвей смогли не просто в сжатые сроки обучить набранную первую группу добровольцев почти всем премудростям водолазного дела, но и предотвратить многочисленные конфликты, неизбежно возникавшие в небольшом замкнутом коллективе, да еще и занятом тяжелой работой-учебой и регулярно в процессе погружений испытывавших кислородное опьянение, не лучшим образом сказывавшееся на их поведении.

«Если бы начинающих спросили, кого они предпочли бы видеть первым встречающим на трапе после погружения, они бы уверенно ответили: Тома Отвея или Джека Пасси, — делают вывод авторы книги «Волны над нами». — У последнего были уникальные методы преподавания. Хотя так же, как и аккуратный Отвей, он расточал внимание и заботливость по отношению к своим питомцам, непосвященным казалось, что он заставлял их не выходить из воды до самого последнего дыхания. Однако его повышенные требования были необходимы для решения трудной задачи — повышения выносливости обучаемых. Его кажущееся жестким «Нет, вы еще останетесь внизу» и ботинок на плече водолаза, всплывшего раньше времени на поверхность, были очень убедительны».

Отбор кандидатов в «чериотеры» происходил весьма жестко и при личном участии командеров Фелла и Слейдена. Один из таких добровольцев, петти-офицер продовольственной службы К.Л. Берей (Petty Officer Cook C.L. Berey), вспоминал, что после того, как он выразил намерение поступить в новый

экспериментальный учебный отряд подводников, ему приказали прибыть в распоряжение командира военно-морской базы «Дельфин», где его сразу же направили на собеседование в комиссию, включавшую командера Слейдена и двух психологов. Вопросы сыпались словно из рога изобилия — почему он решил поступить в отряд, какие для этого были предпосылки, почему он думает, что его навыки и знания пригодятся и пригодятся именно здесь, и так далее. Главной задачей комиссии было исключить любую, самую ничтожную возможность того, что решение попасть добровольцем в новое подразделение не вызвано каким-либо эмоциональным потрясением, связанным с неприятностями по службе или в личной жизни (развод, бросила любимая девушка и пр.). После собеседования петти-офицера Берей отправили на полное медицинское обследование, которое было настолько тщательным, что к учебным занятиям он приступил только через неделю — командер Слейден требовал от медиков, чтобы в его отряд попадали только молодые и физически здоровые, выносливые кандидаты.

Объявленный призыв добровольцев для экипажей создаваемых человекоуправляемых торпед немедленно получил массовый и активный отклик среди моряков, готовых приложить все свои силы для борьбы с грозным врагом, что британское Адмиралтейство даже, как указывается в британской военно-исторической литературе, серьезно обеспокоилось: «Многие из добровольцев могли оказаться потенциальными самоубийцами, исповедовавшими идеи типа «смерть или слава», — пишут Ч. Уоррен и Дж. Бенсон в упомянутой уже книге. — А это было как раз нежелательно. «Билет в один конец» ни в какой мере не был частью плана, хотя, по общему признанию, в проекте подразумевался большой риск оказаться в плену».

Командер Фелл, которого назначили «начальником учебно-боевой подготовки Специальной службы» и которому необходимо было отобрать первую группу из 10 офицеров и 10 нижних чинов, большую часть времени тратил на объезд военно-морских училищ и военно-морских баз, пытаясь отобрать для программы достаточное количество молодых курсантов или офицеров, преимущественно из Добровольческого резерва ВМС, поскольку в молодых толковых офицерах кадровой службы британский флот и так испытывал нехватку. В число отобранных Феллом кандидатов попал, кстати, и Роберт С. Хобсон — отец Роберта У. Хобсона, автора посвященной истории создания ГПН семейства «Чериот» книги «Колесницы» войны». В конце 1943 года лейтенант-командер Роберт С. Хобсон был назначен командиром группы британского спецназа, включавшей в том числе и отряд «чериотеров», которой была поставлена задача организовать совместное британо-итальянское подразделение, в состав которого должны были войти итальянские спецназовцы из 10-й флотилии MAC, перешедшие на сторону союзников. После создания такой группы Р.С. Хобсону следовало организовать серию диверсионных акций против вражеских кораблей и судов в районе военно-морских баз и портов противника.

План учебно-боевой подготовки будущих водителей «Чериотов» был скорректирован, став более целенаправленным и интенсифицированным. Однако вскоре это привело к вполне закономерному, когда дело касается создания нового вида оружия и подготовке, тем более в военное время, его эксплуатации, результату: случилась трагедия — отряд «чериотеров» понес первую потерю. Погиб лейтенант Добровольческого резерва флота П.К.Э. Браунригг (Lt. P.C.A. Brownrigg, RNVR), тело которого после того, как он не вышел на поверхность в ходе выполнения очередного погружения, подняли после длительных поисков. Работавший тогда с Браунриггом командир У. Фелл вспоминал позже: «В один из дней, вскоре после того, как мы приступили к учебным погружениям на Хорси, я стоял на берегу и держал сигнальный конец одного из ныряльщиков, когда при очередном его поддергивании неожиданно обнаружил, что сигнальный конец ослаб — на том его конце водолаза уже не было. Я быстро выбрал конец и обна-



Плавбаза «Титания», которой командовал командер Роберт Конвэй, стала первым судном, обеспечивавшим деятельность «экспериментальной флотилии», в полной секретности готовившей водителей-«чериотеров»

ружил, что узел, завязанный вокруг кисти водолаза, развязан. Немедленно начались поиски ныряльщика при помощи шлюпок, с помощью сетей и трала, но только через несколько часов мы нашли его тело и подняли наверх». Причина гибели офицера так и не была точно определена, скорее всего — неладки с дыхательным аппаратом или неожиданное кислородное опьянение, в результате которого лейтенант потерял ориентацию под водой и в итоге погиб.

Впрочем, у руководителей проекта была более серьезная «головная боль» — новое оружие было секретным, а в Портсмуте, где вначале проводились испытания «Чериота» и обучение водителей «человеко-торпед», находилась не только военно-морская база, но и порт, так что в зеваях недостатка не было. Поэтому на повестку дня был поставлен вопрос о необходимости переноса дальнейших работ по «Чериотам» и подготовке водителей для них в более «укромное» место — таковым был выбран район в Северной Шотландии: вначале — Лох-Эрисорт, на острове Льюис (база получила в документах обозначение «Порт Д»), потом — Лох-Корри (Loch Corrie), что в 25 милях от Форт-Вильяма, а затем — Лох-Кернбоун («порт ННЗ»), в 25 милях к югу от Кейп-Врат (Cape Wrath). Для обеспечения испытаний и подготовки экипажей флот выделил старую, времен Первой мировой войны, плавбазу «Титания» (HMS Titania), которой командовал командер Роберт Конвэй, а затем к ней добавились вспомогательная плавбаза «Алекто» и флотский дрейфтер «Истер Роуз». Первая группа в составе 24 «чериотеров» была отправлена в Шотландию в мае 1942 года.

«Первая настоящая»

Впрочем, первая группа курсантов-водителей «Чериотов» прибыла на новую базу всего лишь с одной деревянной «Кэссиди», поэтому руководители группы — Фелл и Отей — приняли решение отрабатывать упражнения, направленные на повышение выносливости у водителей «человеко-торпед», а также на совершенствование навыков эксплуатации дыхательных аппаратов и управления групповым подводным носителем «Чериот», пока — на примере деревянной «Кэссиди».

Учебная подготовка была интенсивной, но, естественно, однообразной и скучной. Тем более что у моряков не было самого главного — боевых «человеко-торпед». Так что нет ничего удивительного в том, что курсанты-«чериотеры» искали любой повод, чтобы скрасить свою скуку. Один из моряков вспоминал после войны об одном из таких эпизодов, происшедших с ним во время одного из погружений, в ходе которых морякам в целях лучшего овладения своим водолазным снаряжением предоставлялась возможность «свободно погулять» по дну. В целях страховки к костюму водолаза тогда привязывали лямку с закрепленной на конце деревяшкой — последняя словно буюк плавала по поверхности воды и указывала место нахождения водолаза, к тому же на такой деревяшке наносился порядковый номер водолаза. И вот во время такого погружения, вспоминал бывший «чериотер», на глубине около 40 футов он почувствовал, что ему «становится все труднее и труднее продвигаться вперед. Вскоре я просто выбыл из сил, а потому решил всплывать. Когда же я оказался на поверхности, то обнаружил, что в стоящей рядом шлюпке сидят трое парней и один из них с улыбкой держит в руке мою деревяшку. Получалось, что я тащил шлюпку с тремя здоровенными мужиками минимум последние 15 минут — неудивительно, что я совсем выбыл из сил».

Оставшийся же в Портсмуте командер Слейден продолжал набор и подготовку водителей, а также осуществлял наблюдение за сборкой первой партии из шести «Чериотов». Постепенно количество добровольцев-курсантов, даже несмотря на значительный «отсев» после медицинских тестов, увеличивалось, и к июню 1942 года отряд будущих героев глубин — в составе трех групп — насчитывал 24 флотских офицера, двух офицеров

из различных родов войск британской армии, а также 31 матроса различных специальностей — даже таких «небоевых» как сигнальщики, кочегары и коки. В скорости ожидалось прибытие четвертой группы будущих «чериотеров».

Вскоре в Портсмуте произошло, без преувеличения, судьбоносное событие — однажды командер Слейден вернулся с завода в базу не один, а вместе с «Первой настоящей» — первой металлической серийной «человеко-торпедой», в начале июня ее собрали и приготовили к испытаниям. Естественно, что первое испытание нового аппарата решил провести лично командер Слейден, в качестве второго номера он взял с собой Чарльза Уоррена. После первого прохода они поменялись местами и повторили испытания. Результаты были многообещающие, поэтому Слейден посчитал возможным продемонстрировать аппарат вышестоящему начальству.

На следующий день в «Блокхаус» для наблюдения за испытаниями «Чериота» прибыли адмирал сэр Макс Хортон и командующий ВМС США адмирал Эрнест Джозеф Кинг (Admiral Ernest Joseph King; впоследствии адмирал флота; 23.11.1878 — 25.06.1956). Последнего проведенная демонстрация совершенно не впечатлила, он вообще считал эту затею британцев с человекоуправляемыми торпедами «сумасшедшей идеей» и потому быстро вернулся в Лондон. Британцы же завершили испытания «Первой настоящей» и отправили ее в Лох-Эрисорт вместе с четвертой группой курсантов-водителей. Чуть позже Слейден отправил в Шотландию и следующие два «Чериота», всего же в июне учебный отряд получил в свое распоряжение шесть первых серийных ГПН типа «Чериот» Mk I — к каждому из них прилагался «хэндбук», специально изготовленная инструкция по эксплуатации, ставшая сегодня весьма редким предметом и вожделением коллекционеров.

«Когда машины прибыли, наступило своего рода облегчение, — пишет Уоррен и Бенсон. — По сравнению с чисто подводными тренировками это управление переживанием «Чериотов» под водой казалось простым... Действительно, это было относительным расслаблением — двигаться вперед верхом на машине примерно в двадцати футах под поверхностью воды, с приятной скоростью в полтора узла, восхищаясь окружающими пейзажами. Мало кто из подводников до того наблюдал такое великолепие цветов и такие пируэты, которые выделяли рыбу. Водолаз в шлеме, спустившись, вскоре поднимает вокруг себя муть, аквалангист мирного времени, дышащий сжатым воздухом, а не кислородом, распугивает рыб потоком пузырей. Но спокойное вращение винта, а также тот факт, что после месяцев тренировок пузырек избыточного кислорода никогда не убежит через выпускной клапан ныряльщика, создавали ощущение, что люди на машине — часть подводного мира. Обычно возникало восхитительное чувство одиночества в океане, но иногда, когда по предварительной договоренности несколько «Чериотов» выстраивались в колонну или линию фронта и плавно снижались, их экипажи были в восторге от того, насколько стоящей стала жизнь». Вот так — почти что жюльверновские «20 тысяч лье под водой», если забыть на время, что вокруг шла жесточайшая война в истории человечества, моряков готовили к весьма опасной миссии, а их снаряжение было чрезвычайно примитивным и недостаточно совершенным даже по тем временам.

Командующего ВМС США адмирала Эрнеста Джозефа Кинга проведенная демонстрация нового британского «чудо-оружия» совершенно не впечатлила. Считая затею британцев с человекоуправляемыми торпедами «сумасшедшей идеей», он быстро ретировался в Лондон



И вскоре опасность, сопровождавшая эксплуатацию нового для британского флота образца специальной военно-морской техники, проявилась на практике. Во-первых, стали проявляться различные недоработки и «капризы» конструкции «Чериота», а во-вторых, возникла опасность потери аппаратов и водителей вследствие неожиданного попадания в «пресную линзу» — окно пресной, имеющей меньшую плотность, воды в соленом морском заливе, где проходили тренировки. Один из таких случаев, едва не закончившихся трагедией, описан со слов Сидни Вулкотта в книге Т.Дж. Уолдрона и Дж. Глисона «Боевые пловцы» («The Frogmen»), вышедшей в 1950 году: «В первое свое погружение на боевой «человеко-торпеде» я отправился в качестве «номера один», а моим «номером два» стал старший матрос «Шайнер» Райт («Shiner» Wright; в американском флоте все моряки по фамилии Райт получали в те годы прозвище «Шайнер»). Нас сопровождала моторка, в которой сидел лейтенант-командер Шоу, наш офицер-инструктор...

Я подал штурвал вперед, нос «джипа» наклонился, и мы двинулись в темную холодную глубину (был март и вода была только 42° по Фаренгейту — примерно +5,5° C). По мере нашего погружения темно-зеленая вода становилась все чернее и чернее. Это был мой первый опыт, так что я был очень впечатлен увиденным. Когда глубиномер показал 30 футов, я решил выровнять аппарат и продолжить движение на этой глубине несколько минут, а затем уже всплывать. Я мягко потянул штурвал на себя и немного подождал, пока «джип» выровняет свое положение — однако у «джипа» был свой план. Он продолжал тянуть нас вниз. Я с усилием тянул штурвал на себя снова и снова, пока он не встал в крайнее положение, но наш нос все равно был направлен ко дну, и мы неслись к нему с большой скоростью. Вода стала совсем черной, и мы практически ничего вокруг себя уже не могли видеть. Мы погружались столь быстро, что не могли продуться, у нас стало закладывать уши, и уже началась паника. Я понял, что «Шайнеру» так же плохо, поскольку получил от него четыре довольно сильных тычка пальцем в спину — это означало, что он хочет всплывать. «Да, «Шайнер», — подумал я, — я тоже хочу всплывать, но машина совершенно не хочет этого».

Поскольку машина не слушалась рулей, имелся только один способ — продуть цистерну главного балласта. Так я и сделал — машина устремилась к поверхности. Перед этим я заметил, что глубиномер показывает 70 футов. Оставляя мрачную пучину позади себя, с заклиненными рулями и мотором на полном ходу мы вскоре выскочили из воды, подпрыгнув фута на два над поверхностью, словно морская свинка, и шлепнулись обратно в туче брызг. Когда мы подошли к «Титаника» и сняли наше снаряжение, обнаружилось, что и у «Шайнера» и у меня из ушей течет кровь. Нам повезло, что мы не угробили свое здоровье напрочь».

По инициативе «Тайни» Фелла в распоряжение дислоцированного на острове Льюис отряда было передано большое количество разнообразных сетей, использующихся в боно-сетевых заграждениях — противолодочная (с более крупными ячейками и выставленная на большую глубину) и противоторпедная («мелкоячеистая» и более короткая), преодолению которых «чериотеры» и обучались дено и ночью. Вскоре стало очевидно, что, несмотря на весь многолетний опыт боно-сетевой службы флота, для водителей ГПН не представляло особого труда преодолеть любое заграждение. Однажды моряки оплели сеть колючей проволокой — приблизились, так сказать, условия учения к реальным боевым, — но «чериотеры» преодолели и это препятствие, выиграв у руководившего установкой сетей офицера «джин по кругу». Более того, спецназовцы научились использовать сети для своей пользы — в качестве ориентира для выхода на цель: если после длительного подводного плавания водитель наткнулся на сеть — значит, он благополучно дошел до цели.

Впрочем, вскоре выяснился еще один неприятный момент — установленные на «человеко-торпеде» аккумуляторы оказались

«склонны к выделению водорода, скапливавшегося в корпусе и воспламенявшегося от искры, возникающей в электромоторе», итогом чего было немедленное затопление «Чериота». Проблемы приходилось устранять, в общем, по мере их появления, в том числе и проблему с не слишком подходящим для полноценной учебно-боевой подготовки «Чериотеров» районом — по предложению командера Фелла, базу отряда перенесли в более уединенное место — Лох-Корри — небольшой залив в западной части более крупного залива Лох-Линни, до которого по воде было всего 10 миль от города Обан, а по дороге — 25 миль от Форт-Вильяма (каптен У. Фелл утверждает в своих мемуарах, что его отряд перебазировался из Лох-Эрисорт в Лох-Корри в первой половине 1942 года). Тут отряд «чериотеров» проходил окончательную подготовку на ГПН типа «Чериот» Mk I и боевое слаживание по «двойкам», в том числе выполнял учебные атаки на свою «Титанию». Впоследствии, однако, командер Фелл предложил создать базу отряда и в районе залива Лох-Кернбоун, расположенного около Аллапула на западном побережье в районе Северо-Шотландского нагорья. Данная база, где уже находилась привлеченная к программе создания сверхмалых подводных лодок типа «Х» плавбаза «Бонавенчур» водоизмещением 10 000 тонн, получила обозначение «порт ННЗ» — здесь можно было обрабатывать атаки на более крупные, с большей осадкой, учебные цели.

Учебная атака на линкор

Однако на управлении ГПН и преодолении сетевых заграждений подготовка не ограничивалась — диверсантов обучали и другим навыкам, таким, например, как эвакуация из района операции сухопутным, а не морским путем (организацией подобных учений занимались специалисты Береговой охраны), программа обучения которым получила название «самообороны на суше». Вначале все экипажи ГПН поделили на две группы, одна из которых должна была выполнить какую-то задачу, а другая — препятствовать этому, но на последнем этапе «сухопутной подготовки» Слейден решил провести более грандиозное учение. Он уговорил одного из офицеров местного отделения Береговой обороны, что необходимо провести военную игру, в результате чего одна из групп диверсантов, не без помощи горячительных напитков, бросила банку с водой, в которую опустили карбид кальция, в почтовый ящик местного полицейского отделения — это вызвало великолепный эффект, затем произошла стычка с местным населением, и моряки захватили несколько «пленных», содрав с них традиционные юбки-кильты. Скандал еле удалось замять.

Итогом же всей подготовки стала серия учений, проведенных в Лох-Кернбоун с использованием «живой» цели — в ее качестве оказался британский линкор «Хоув» (HMS Howe) типа «Кинг Джордж V», выделенный Адмиралтейством (учение проводилось почти сразу по прибытии плавбазы с «чериотерами» в Лох-Кернбоун). После перехода к месту назначения корабль встал на якорь, кормой к берегу, и был окружен несколькими рядами противолодочных и противоторпедных боно-сетевых заграждений, с его бортов «развесили» многочисленные гидрофоны, а пространство между кораблем и ближайшей линией заграждения постоянно патрулировал баркас, команда которого использовала в качестве прожекторов сигнальные лампы «Олдиса».

Однако еще до этого события, во время нахождения в Лох-Эрисорте, весь отряд озабочился одной из главнейших проблем — каким же способом следует крепить боевой заряд к днищу корабля-цели. Существовало несколько вариантов, предложенных Адмиралтейством и самими «чериотерами»:

— во-первых, можно было укрепить БЗО под днищем при помощи прочного ремня и мощных магнитов, постепенно подтягивая боеголовку к днищу;

— во-вторых, можно было прикрепить линь к якорной цепи корабля-цели на глубине, соответствующей его осадке, после

чего включить мотор «Чериота» и продолжать движение по кругу до тех пор, пока «Чериот» не стукнется о корпус или пока ныряльщик не различит над собой корпус судна — после этого «Чериот» можно было подвести к любому участку дна и укрепить там БЗО.

Последнюю идею «двинули» Слейдену и Феллу из вышестоящей инстанции, но она была совершенно непрактична. Хотя бы потому, что обнаружить ночью под водой якорную цепь корабля — дело практически нереальное, требующее обойти едва ли не весь корабль по периметру — ни о какой скрытности здесь и речи не могло быть.

«Чериотеры» разбили на две группы и стали опробовать вышеуказанные методы на практике, используя в качестве учебной цели свою «Титанию». И если первый вариант оказался технически осуществимым, хотя легководолазы и потратили на подтягивание БЗО слишком много времени, то второй способ показал свою полную несостоятельность: первая же попытка, которую предпринял экипаж в составе саб-лейтенанта Чарльза Уоррена — того самого, что написал затем в соавторстве книгу «Волны над нами», — и матроса Джона Брауна, окончилась неудачей — «чериотеры» оказались не в состоянии удержать глубину и «провалились» по глубине слишком быстро, прежде чем Чарльз Уоррен смог отреагировать; по-иному, но также плачевно, закончилась и вторая попытка — экипажа в составе Чака Боннелла и Малькольма Каузера — их лишь запутался, они угрожали уйму времени на его распутывание и вынуждены были всплывать. Однако затем те же Боннелл и Каузер отработали первый способ, несколько усовершенствовав его. В итоге была принята следующая тактика действий: «чериотеры» при подходе к цели уходят на глубину, примерно равную осадке атакуемого корабля, и следуют по направлению к нему, пока «Чериот» не стукнется о корпус корабля-цели или кто-либо из «чериотеров» не заметит над головой его тень — в этом случае необходимо было срочно выключить двигатель, уравновесить «Чериот» на глубине и затем, отделив БЗО, прикрепить его к днищу при помощи магнитов и прочного ремня, подтянув заряд поближе к днищу.

Но вернемся к истории с «Хоувом». В назначенный день и час в атаку на линкор от борта «Титании» с 15-минутными интервалами отошли семь «Чериотов», их экипажи получили от Фелла и Слейдена простую и четкую инструкцию: «Установите свой заряд под «Хоувом» и уйдите незамеченными». При чем впервые «чериотеры» должны были работать на глубине, превышающей безопасную рекомендованную — этого требовала большая осадка линкора, к которому надо было подходить на глубине его осадки с расстояния не менее чем пять кабельтовых (около 900 м).

Успех превзошел самые смелые ожидания — экипажи трех «колесниц» смогли установить заряды под линкором и незамеченными вернулись к «Титании»: саб-лейтенант Резерва британских ВМС Джордж Госс (George Goss) и старший матрос Треветьян (Trevethian) обнаружили, что сети не доходят до самого берега, и буквально проползли там, а затем поднырнули под последнюю сеть и установили заряд под «Хоувом»; лейтенант флота Джеф Ларкин (Geoff Larkin) и петти-офицер Конрад Лен Берей (Conrad Len Berey) проникли через сети, поставили заряд и тем же путем вернулись обратно; экипаж в составе матросов Чака Боннелла (Bonnell) и Придхэма (Pridham) выполнил атаку строго по инструкции — погрузился под воду сразу у «Титании» и вновь всплыл только после того, как, установив под линкором заряд, прошли последнюю защитную сеть. Еще один ГПН — с экипажем в составе 2-го лейтенанта Джона Керра (Jock Kerr), прибывшего в отряд из легкой горской пехоты, и Р. Мэплбека (R. Marlebeck) — дошел до корабля, установил мину в районе рулевого устройства, но был замечен на отходе верхней вахтой линкора и дежурным баркасом и оказался «пленен». Водителям же остальных трех ГПН по причине различных технических неисправностей пришлось прервать задание, но ни один из них обнаружен «противником» все же не был: у экипа-



Итогом подготовки первой группы «чериотеров» стала серия учений, проведенных в Лох-Кернбоун с использованием «живой» цели — британского линкора «Хоув»

жа в составе лейтенанта Резерва Королевских ВМС Канады Эла Моретона (Moreton) и матроса-машиниста Уайта (White) техническая неисправность возникла в самом начале, но они все же прошли все сети до предпоследней, где выявилась невозможность дальнейшего управления «Чериотом» — продув цистерну главного балласта, они всплыли рядом с «Хоувом», прикрепив к его корпусу лишь один из магнитов и уйдя к своей плавбазе незамеченными; саб-лейтенант Дж. Саргент (Sergeant) и младший матрос Андерсон (Anderson) вынуждены были прервать свой поход, когда на проходе внутренней защитной сети Андерсон повредил свой дыхательный мешок о зазубрину на проволоке сети — находчивый матрос включил резервный клапан и стал дышать водно-кислородной смесью, усердно отплевывая воду все оставшееся до окончания задания время; «Чериот» с экипажем в составе лейтенанта Резерва британского флота Стреттон-Смита (Stretton-Smith) и старшего матроса Риквуда (Rickwood) вынужден был прекратить выполнение задания ввиду несчастного и совершенно непредвиденного случая — сначала почти сразу после погружения у них вышел из строя компас, по причине чего им пришлось всплыть и долго выверять свое место и курс на цель, а затем они попали в лину с пресной водой и быстро провалились на глубину около 70 футов, получив при этом весьма серьезные травмы ушей, после чего решили не продолжать рейд.

Впрочем, чтобы исключить любую случайность, на следующую ночь учение решили повторить — на этот раз в атаку устремились четыре ГПН, экипажи всех смогли «заминировать» линкор (вместо учебных зарядов использовались магниты с шариковыми буйками, чтобы максимально облегчить работу водолазам с линкора), но на отходе две «колесницы» обороняющиеся все же обнаружили. Что интересно, экипаж в составе лейтенанта Д.К. «Тэффи» Эванса (D.C. «Taffy» Evans), дослужившегося затем до лейтенант-коммандера британского флота, и петти-оффисера У.С. Смита (W.S. Smith), вышедшего затем в офицеры флота и получившего медаль «За выдающиеся заслуги», установили боевой заряд прямо под правым забортым трапом, рядом с которым стоял вахтенный офицер корабля!

Заключительным учением с участием «Чериотов» и линкора «Хоув» стало определение уровня шумности, для чего ГПН маневрировали на разных скоростях, курсах, глубине и дистанции от линкора, «обвешанного» гидрофонами. Причем один из «чериотеров» ради развлечения стукнул по гидрофону гаечным ключом, который он достал из ящика с инструментами, «просто чтобы удостовериться, что тип на другом конце еще не заснул». Оператор акустической станции испытал лишь легкий шок, но Слейден сделал строгое внушение своим подчиненным.

Это учение, в отличие от предыдущих, проводилось ранним вечером, а не глубокой ночью, но именно во время него и произошла трагедия — в тот момент, когда матрос 1-го клас-

са «Горди» Уорти (Able Seaman «Geordi» Worthy) устанавливал учебный заряд под днищем линкора, водитель и командир «Черюта» саб-лейтенант Джек Гроган (Jack Grogan) из Добровольческого резерва ВМС ЮАР неожиданно потерял сознание. Уорти быстро взял управление ГПН на себя и вывел аппарат на поверхность, передав своего командира в руки медиков. Но было уже слишком поздно — Гроган был мертв, вероятно, произошло «отравление» кислородом, а затем он либо задохнулся, либо у него не выдержало сердце. Точных данных о причинах гибели саб-лейтенанта Грогана в посвященной британскому военно-морскому спецназу литературе автору найти не удалось. Впрочем, вскоре количество жертв среди отряда «черютеров» существенно возросло.

Боевое применение

Операция «Тайтл» — и вновь «Тирпицу» повезло

Первая попытка применения ГПН типа «Черюот» Mk 1, операция «Тайтл» (Title) — запланированная на 1 ноября 1942 года атака линкора «Тирпиц», оказалась неудачной. События развивались следующим образом.

В сентябре 1942 года первый отряд «черютеров» — четыре экипажа — достиг полностью боеготового состояния, в совершенстве изучил матчасть и отработал тактику боевого применения своих «человеко-торпед» в различных тактических сценариях, поэтому командер Фелл, понимая всю важность скорейшей апробации оружия и нового подразделения специального назначения в бою, доложил адмиралу сэру Макс Хортону о полной готовности «черютеров» к выполнению любой боевой задачи. Но какую же выбрать цель для первого удара «черютеров», чтобы с наибольшей эффективностью использовать имеющийся фактор внезапности? И такую цель нашли — ею стал, совершенно обоснованно, германский линкор «Тирпиц», который словно дамклов меч постоянно довлел своей грозной силой над британским Адмиралтейством и который Уинстон Черчилль именовал не иначе как «Чудовище» или «Зверь» (британский премьер употреблял слово «Beast»). Именно на нем и решили испытать новое боевое средство — «человеко-торпеду».

Задача облегчалась тем, что в то время на одном из Шетландских островов, в небольшом поселке Сколлуэй, располагалась Шетландская группа, или, как еще называли, «Шетланд Бас» (Shetland Bus), — британская группа специального назначения, которую возглавлял майор Митчелл и которая имела задачу поддерживать связь с оккупированной Норвегией и действовавшими на ее территории отрядами Сопротивления, а также периодически проводить различные специальные акции на территории Норвегии. Основной действующей единицей той группы был небольшой рыбацкий траулер — их было несколько, и они постоянно совершали рейсы в Норвегию, не вызывая благодаря своему «мирному виду» подозрений у немцев. Один из участников этой группы — бывший старший офицер норвежских Военно-морских сил Лейф Ларсен (Leif Larsen) — и был выбран британским Адмиралтейством для детальной проработки в целом уже разработанного плана дерзкой атаки «Тирпица» и его последующего осуществления. В конце октября Лейф Ларсен вместе со своим судном «Артур», специально оборудованным для операции, прибыл в Лох-Кернбоун, а вскоре после этого базу и «Артур» посетил контр-адмирал Клод Беррингтон Барри (Rear Admiral Claud Barrington Barry), преемник сэра Макса Хортон.

Результатом визита контр-адмирала Барри стало окончательное утверждение плана операции и утверждение кандидатуры Ларсена в роли ее главного оперативного руководителя (со стороны британского Командования сил специальных операций для обеспечения операции был выделен подполковник Дж. С. Уилсон / J.S. Wilson). Для доставки двух «Черюотов» в район Тронхеймс-фьорда был выбран, как указывалось выше, «Артур» (Arthur). Операция получила кодовое

название «Тайтл» (Operation Title), причем Пол Кемп утверждает, что в целом она была одобрена еще 26 июня 1942 года, но данное утверждение весьма спорно — на тот момент курсанты-«черютеры» едва только получили первые несколько серийных образцов своих «человеко-торпед» и говорить всерьез о возможности, а главное — о готовности отряда осуществить такую сложную боевую задачу, как проникновение в хорошо охраняемый район Норвегии и проведение атаки против одного из самых важных боевых кораблей Кригсмарине, в конце июня 1942 года было просто несерьезно. Но вернемся к самой операции.

Рыболовный траулер быстро приспособили для участия в диверсионной операции, соорудив на судне тайник, где должны были находиться две боеголовки и шесть человек — два основных и один дублирующий экипаж «Черюотов», для подвески «человеко-торпед» на днище судна закрепили специальные крепления, а для спуска «Черюотов» с палубы в воду траулер получил еще и двухтонный кран. Первоначально «Черюоты» планировалось буксировать за кормой траулера, но после нескольких попыток стало ясно, что лучше закреплять их непосредственно под днищем судна при помощи креплений и короткого фалиня.

В состав команды «Артура» были отобраны четыре надежных человека: сам Ларсен, механик Палмер Бьёрнэй (Bjørnøy) и матросы Йоханес Кальве (Kalve) и Роальд Странд (Strand).



Линкор «Тирпиц» в заливе Бюген близ Нарвика, лето 1942 года. Фото с берега (вверху) и с английского самолета-разведчика (внизу)



Сэра Макса Хортон на посту командующего подводными силами британского флота сменил контр-адмирал Клод Беррингтон Барри



В состав группы «чериотеров» командер Фелл отобрал шесть самых опытных водителей (даются по боевым парам): саб-лейтенанта У.Р. «Джока» Брюстера (Sub-Lt. W.R. «Jock» Brewster; по другим данным, Брюстер к тому времени уже получил чин лейтенанта) из Добровольческого резерва флота и матроса 1-го класса Джок Брауна (Able Seaman Jock Brown), сержанта Корпуса инженеров Дональда Крейга (Sergeant Donald Craig), прибывшего обучаться водолазному делу еще в рамках упоминавшейся ранее «армейской программы подготовки аналогов итальянских «человеко-торпед», и матроса 1-го класса Роберта Эванса (Robert Evans), которого все звали просто Боб, а также матросов 1-го класса У. «Билла» Тебба (W. «Bill» Tebb), молодого парня, попавшего на флот из ист-эндской уличной банды, и Малькома Косера (Malcolm R. Causser), англичанина, родившегося и выросшего в Бразилии. В приведенной выше информации сходятся практически все западные источники, посвященные операциям ГПН семейства «Чериот», однако в книге Роберта Хобсона, готовившего свой материал в том числе и на документах архива его отца — непосредственного участника операций «Чериотов», указывается, что командер Фелл отобрал шесть «основных» участников — они и перечислены выше, но также назначил еще двух «запасных» водителей — откомандированных из канадских Военно-морских сил матросов К. «Чака» Боннелла (C.E. «Chuck» Bonnell) и Э. Моретона (A. Moreton).

В октябре 1942 года отобранные для операции «чериотеры» прошли специально разработанный для такого случая интенсивный курс подготовки, после чего всем 10 участникам операции «состряпали» соответствующие документы — по легенде, судно перевозило торф. Сценарий атаки «чериотерами» германского линкора был весьма прост: после спуска на воду водителям надлежало следовать к цели в надводном положении — над водой должны были торчать только их головы и плечи, а на дистанции примерно 20 м от цели им следовало погрузиться на глубину порядка 9—10 м и следовать дальше до тех пор, пока их не накроет гигантская тень от корпуса корабля — это означало, что они на месте. После этого водителям следовало застопорить ход и «зависнуть» под килем «Тирпица», затем — отцепить боевое зарядное отделение и при помощи прочного ремня с двумя мощными магнитами закрепить БЗО под днищем линкора — магниты надлежало крепить по одному на борт с каждой стороны от киля. Вот этот маневр, связанный с преодолением различных противолодочных и противоторпедных заграждений, установленных вокруг германского линкора, и отработывали члены диверсионной группы.

Однако требовалось проверить, хотя бы в условиях, максимально приближенных к боевым, жизнеспособность и практическую осуществимость самой идеи атаковать «Тирпиц», находящийся на хорошо охраняемой и защищенной противолодочными и противоторпедными боно-сетевыми заграждениями стоянке, двумя небольшими «человеко-торпедами» и группой спецназа в составе всего четырех человек. Решили, что наилучшим способом будет провести учение, подобное тому, что было осуществлено в отношении линкора «Хову». В середине октября 1942 года командер Фелл решил, что настала пора провести генеральное учение — атаковать имитировавший немецкий корабль британский линкор «Родней» (HMS Rodney). В учении, проводившемся в течение 22—23 октября, принимали участие 11 человек — четыре члена команды «Артура», шесть «чериотеров» и руководитель учения командер «Тайни» Фелл. По воспоминаниям У. Фелла, группа

Лейф Ларсен, командир разведывательного траулера «Артур»



выходила в море на «Артуре», отходя примерно на 5 миль, после чего «Чериоты» спускались на воду и шли в атаку на «Родней». Результат — обе «колесницы» прорываются через две линии сетей из трех, окружающих линкор, проходят под третьей и, несмотря на то что вахта информирована о нападении, закрепляют зарядные отделения и проделывают свой обратный путь необнаруженными. Не будь атака учебной, «Родней» оказался бы на дне залива.

Интенсивные тренировки после успешного «поглощения» британского «Роднея», впрочем, не прекратились — наоборот, они стали более разносторонними, поскольку Фелл стремился отработать все вероятные чрезвычайные ситуации и варианты развития событий, которые могли бы возникнуть в ходе осуществления операции «Тайтл». Все учебные атаки на «вражеский линкор» были успешны — лишь один раз вахтенные обнаружили «противника», поскольку один из «Чериотов» в ходе ночной атаки поднял слишком сильную волну. Наконец, во второй половине октября 1942 года — после трехнедельного цикла тренировок — придирчивый командер Фелл собрал всех «чериотеров» и других участников операции, после чего сообщил, что, на его взгляд, тренировки к атаке на «Тирпиц» можно считать успешно завершенными — по крайней мере, здесь, в Лох-Кернбоун. «Я тоже так думаю, — тут же прокомментировал один из «чериотеров», добавивший: — Но этот вредный тип никогда не будет доволен полностью».

24 октября 1942 года «Артур» с водителями и их «колесницами» покинул Лох-Кернбоун, но до похода к «Тирпицу» было еще не так близко, как казалось, поскольку вначале участники операции прибыли на Шетландские острова, где находилась британская секретная база, созданная в рамках операции «Шетланд Бас», и географические особенности побережья были очень схожи с таковыми в назначенном районе операции (более подробно о действиях британских разведчиков на Шетландских островах и подготовке «Артура» к походу на «Тирпиц» можно прочитать в книге служившего на той базе лейтенанта Говарда «The Shetland Bus»). Кроме того, специально для инструктажа по «местным особенностям» из Швеции на базу прибыли два норвежских специалиста — норвежский разведчик и сотрудник норвежского консульства. Документы на судно, его команду и груз — торф, который намечалось «сбросить» в Тронхейме, — готовились также на базе на Шетландских островах: «Артур», по легенде, был бывшим рыболовным траулером, который теперь занимался перевозкой грузов — были состряпаны соответствующие документы, детально перечислявшие, что и куда он возил до этого дня. Оновременно на судно погрузили все необходимые припасы и снаряжение, аккумуляторы «Чериотов» зарядили, а боевые зарядные отделения спрятали в трюме судна под слоем торфа, в который, как предположили британцы и норвежцы, немецкие солдаты и офицеры не полезут. Руководителем операции на переходе морем был назначен Лейф Ларсен, а на время операции «Чериотов» — саб-лейтенант Д. Брюстер, которому 28 октября исполнилось всего 21 год.

«25 октября Ларсен, Фелл и Брюстер почувствовали, что они уже могут сесть, выпить пива и сказать, что все готово, — пишут Уоррен и Бенсон в книге «Волны над нами». — Приказ к отплытию должен был быть получен в 9.00 на следующее утро. Но приятного сидения за пивом не получилось. Кто знает, каким способом, но прибыло сообщение, что Тронхейм занят немцами. Необходимо было внести изменения в грузовую декларацию, чтобы вся история выглядела более правдоподобной. Для Ларсена это означало, что он должен был сидеть до четырех часов утра, переписывая всю документацию,



Водители «Чериота» отрабатывают очередное упражнение. Скоро их навыки пригодятся — командование уже подобрало цель для первой операции с участием новых средств

поскольку она должна была быть написана именно его почерком. Остальные стали помогать ему... В конце концов все заснуло: на сон оставалось менее четырех часов... Наконец, в 9.00 26 октября 1942 года прозвучала долгожданная команда: «Отдать носовые! Отдать кормовые!» Короткий смущенный поклон от Фелла, который провожал их на пирсе, и его последние слова, направляющие их в путь: «Желаю удачи!» (интересно, что в мемуарах У. Фелла и в книге Роберт Хобсона, беседовавшего с целым рядом бывших «чериотеров», дата выхода «Артура» из базы на Шетландских островах несколько иная — 28 октября 1942 года, но мы здесь оставим тот вариант дат, который используется в большинстве источников — чтобы не вносить путаницу в и без того плохо задокументированный боевой эпизод).

Неприятности начались почти сразу после того, как судно вышло в море — погода серьезно ухудшилась, начался сильный шторм, вследствие чего пара моряков, непривычных к «морским путешествиям в таких суровых условиях», стала страдать от морской болезни. 27 октября погода несколько улучшилась, а где-то около полудня 28 октября показался норвежский берег — как определил Ларсен, они вышли в район городка Буд, расположенного южнее Кристиансунна. Однако радость членов экспедиции была преждевременной — примерно в 20 милях от побережья на судне сломался двигатель, на починку которого команде пришлось потратить около трех часов. Экспедиции повезло — несмотря на то что это случилось днем и недалеко от берега, их никто не заметил. Починив двигатель, спецназовцы направились на север, судно шло вдоль побережья, миновав пролив Грипхолен у острова Смёла, где располагался небольшой «порт» Эдэй, к которому якобы и было приписано судно и в котором на «Артур», согласно легенде, «погрузили груз торфа для перевозки в Тронхейм». Команда тут же убрала большую часть сетей в трюм, оставив на верхней палубе только сети, прикрывавшие «Чериоты». Наконец, в первой половине дня 29 октября «Артур» бросил якорь в проливе между островами Хёгёй, недалеко от Эдэя и почти у входа в устье большого Тронхейм-фьорда.

Настало время спустить «Чериоты» на воду, однако это оказалось весьма не простым делом. Старший группы «чериотеров» саб-лейтенант У.Р. «Джок» Брюстер позже писал в отчете о действиях экспедиции: «Спустить их на воду оказалось довольно легко, но на поверхности наблюдалось небольшое волнение, и вскоре стало очевидно, что оно может причинить значительные трудности. Предполагалось, что работа продлится не более часа, но на самом деле потребовалось черт знает сколько времени. Когда мы поняли, что судно тащит

свой якорь, обе машины были в воде, а я — на поверхности, в маленькой гребной шлюпке. После долгих проклятий и возни мы в конце концов поставили его просто прикрепленным к берегу. Каменистый грунт обладал столь малой удерживающей способностью, что якорь пришлось вытянуть на берег и закрепить в расщелине скалы вместе с кормовым фалинем, также доставленным на берег. К наступлению сумерек мы еще не успели подготовить машины и, поскольку дуло не сильно, решили оставить попытки до следующего утра». Кроме того, в воздухе регулярно появлялись немецкие самолеты.

Ранним утром следующего дня, 30 октября, команде удалось все же установить оба «Чериота» в положении для буксировки, но тут неожиданно один из моряков заметил небольшую шлюпку с одним гребцом, которая шла через небольшой залив прямо на них. Незнакомцем оказался местный рыбак, и Ларсену стоило большого труда и умения быстро отвязаться от него, наемкнув на свою секретную работу на немцев и свои «длинные руки», которые достанут старика и его семью, если он посмеет проболтаться кому-то о том, что видел их здесь. «Кнут», впрочем, сдобрили в виде «пряника» — большой пачки дефицитного масла. Однако в результате было потрачено изрядное количество времени, и до конца светлого времени текущих суток Ларсен уже не успевал довести судно до назначенной точки. С другой стороны, образовавшийся так неожиданно запас по времени был как нельзя кстати — предстояло уничтожить все, что каким-либо образом могло указывать на истинную принадлежность и предназначение «Артура» и его пассажиров: за борт полетел радиопередатчик, который был нужен только на период перехода от Шетландских островов до Норвежского побережья, а также всевозможные бумаги, вещи и все остальное, вплоть до сигаретных пачек, консервных банок и пр. Оставили только пулемет — его сняли с турели и спрятали в трюме вместе с водозлазным снаряжением «чериотеров».

Следующим важным пунктом на маршруте был Агденесс, стоявший у самого входа в Тронхейм-фьорд — огромное природное «извятие», протянувшееся в глубь побережья не менее чем на 120 км. Здесь курс приходилось неизбежно менять — ввиду наличия минного поля, и здесь же ожидалась встреча с немецким сторожевым кораблем, так что наверху остались только четыре человека команды, а шесть «чериотеров» укрылись в потайном отсеке, приготовив — на случай негативного развития ситуации — пулемет и личное оружие. Но сюрпризы продолжали преследовать экспедицию — в момент сближения с немецким сторожевиком для досмотра на море неожиданно установился почти мертвый штиль, вода стала гладкой словно стекло — возникла реальная возможность обнаружения закрепленных под днищем «Артура» двух «человеко-торпед». Так едва и не произошло. Вот что пишут в своем труде Чарльз Уоррен и Джеймс Бенсон:

«На носу «Артура» стоял матрос Йоханес Кальве со швартовым в правой руке. Рядом с немецким матросом, собирающимся принять от него швартов, стоял парнишка лет 16—17. Вдруг лицо парня приобрело удивленное выражение, он во все глаза уставился на воду, потом опять на «Артур» и обернулся, видимо, для того, чтобы сказать что-то своему товарищу. Не будучи убежденным, что это не обман зрения, и не желая выставлять себя дураком, он, прежде чем заговорить, еще раз бросил взгляд вниз. Кальве заметил его реакцию и действовал молниеносно. Когда тот уставился на воду второй раз, Кальве бросил швартов. Он пролетел по воздуху и обмотался вокруг шеи парнишки. Ситуация была спасена — по крайней мере на этот раз. «Артур» надежно приткнулся к крацам немецкого корабля под рев смеха, которым немецкая команда приветствовала конфуз парня. Пристыженный и покрасневший, он освободился от каната и побежал вниз. Естественно, теперь он рисковал выставить себя дураком вдвойне».

Поднявшийся на борт «Артура» немецкий лейтенант долго и придирчиво изучал документы, но на груз бросил лишь бег-

лый взгляд, да и в трюм спускаться не стал. Вскоре англичане и их норвежские товарищи продолжили путь. Но перед самым Тронхеймом, милях в 50—60 после входа во фьорд, после смены курса с юго-восточного на восточный судно стало испытывать сильный напор ветра — и пока первая боевая «двойка», Брюстер и Браун, надевала костюмы и готовилась к посадке в «Чериоты», погода резко испортилась. А затем начался сильный шторм.

«Не успели мы переодеться, как услышали ряд последовательных резких ударов, — писал позднее в своем отчете об операции саб-лейтенант Брюстер. — «Чериоты» бились о киль... Это был уже настоящий шторм. Скорость нужно было снизить, но мы не могли ждать еще 24 часа в непосредственной близости от оживленного порта... «Действовать, несмотря ни на что» — вот единственный совет, который мы могли дать себе. Была также надежда на то, что сила норд-оста ослабнет за тот час-другой, который понадобится нам, чтобы достичь противолодочных сетей Асен-фьорда и стартовать самим...

Вскоре после десяти часов мы услышали громкий скрежещающий, раздирающий звук. Судно дернулось и затряслось. Что-то довольно серьезно зацепило винт. Мы все поняли, что это был один из «Чериотов».

К тому времени полностью экипироваться успел только Роберт Эванс, которого Брюстер и отправил за борт — узнать, какова ситуация с их «колесницами». Пробыв пару минут под водой, тот вынырнул и, поднявшись на палубу, доложил, что «Чериотов» там нет. Ларсен потерял дар речи, но решил зайти в укромный заливчик и более тщательно изучить ситуацию. Эвансу пришлось вновь спуститься вниз, и после достаточного долгого отсутствия он принес неутешительные новости — оба «Чериота» сорвало с креплений.

«Мы были в смятении, — написал позднее Брюстер. — «Чериоты» пропали, и таким образом наша попытка закончилась ничем. Я думаю, редко кто когда-нибудь испытывал такое сильное разочарование, как мы в эту ночь. Мы были в 10 милях от гордости немецкого флота, нами были пройдены все препятствия, но с таким же успехом мы могли быть и на Северном полюсе. Оглядываясь назад, я не могу вспомнить ни одного слова проклятия по этому поводу. Все мы были для этого слишком несчастны».

После того как траурное настроение ушло, несостоявшиеся «убийцы немецкого «Чудовища» приступили к обсуждению плана дальнейших действий: одни предлагали возвращаться тем же путем, что и пришли сюда, аргументируя свое предложение тем, что раз они не выполнили атаку, то никакой тревоги не объявлено и они вполне могут выскользнуть обратно из фьорда и пройти потихоньку вдоль норвежского побережья; вторая часть участников экспедиции стояла на том, что необходимо придерживаться первоначального плана операции и возвращаться по суше, затопив предварительно «Артур», на обратное путешествие которого у них не было ни единого документа, к тому же двигатель дышал на ладан и топлива оставалось совсем мало.

В итоге Ларсен отвел судно в ближайший тихий заливчик — Бревик, совсем рядом с Асен-фьордом, после чего они выбросили торф за борт, Ларсен и Брюстер открыли кингстоны, а Кальве и Странд проделали в корпусе дырки — чтобы «Артур» побыстрее набрал воды, и вскоре он скрылся в холодной воде Тронхеймс-фьорда (правда, на глубине всего 12—13 м, так что четыре дня спустя немцы обнаружили его, подняли и таким образом получили определенные сведения о спецоперации противника, хотя «Чериоты» они не обнаружили). Высадившись на берег, диверсанты быстро поднялись на склон и разделили продукты и снаряжение.

Таким вот весьма невеселым образом 1 ноября 1942 года для 10 британских и канадских военнослужащих и норвежских патриотов началась новая страница истории, богатой на события — для некоторых весьма трагических. Перед рассветом 2 ноября, пройдя вместе определенное расстояние, отряд

разделился на две группы: первая группа — в составе саб-лейтенанта Брюстера, Кальве, Брауна и Косера, проводником которых стал Бьёрнён, — направилась вначале вдоль берега, понаблюдав с одной из высот с чувством непередаваемого сожаления немецкий тяжелый крейсер «Адмирал Шеер», стоящий в соседнем с «Тирпицем» заливчике, и лишь затем свернула в глубь материка и прошла свой маршрут относительно спокойно, если не считать обморожений у Костера и Бьёрнёна и тяжелого преодоления горного перевала на высоте 2000 м, уже через четверо суток оказавшись в нейтральной Швеции, вторая же группа — в нее вошли все остальные члены экспедиции, а проводником был Ларсен, — направилась сразу в глубь материка и через четверо суток, когда закончились все припасы (что неудивительно, поскольку на каждого бойца вышло по две банки говяжьей тушенки, три банки сардин и несколько галет), попыталась добыть их в деревне, но местные жители еду не дали, а сообщили в полицию, которая, в свою очередь, проинформировала начальника ближайшего немецкого гарнизона. Впрочем, группе Ларсена удалось уйти, но позже, в небольшом городке всего в нескольких сотнях метров от границы, они все же напоролись на немецкий патруль — пришлось вступить в бой. В результате перестрелки Роберт Эванс был тяжело ранен и потерял сознание, однако его товарищи решили, что он мертв, и оставили его, двигнувшись дальше, — в Швецию группа прибыла даже на час раньше группы Брюстера.

Затем отряд переправили в Стокгольм, а оттуда — в Шотландию. 27 ноября 1942 года оставшиеся в живых «чериотеры», уходящие в рейд на «Тирпиц», вернулись в Лох-Кернбоун. Вскоре, несмотря на то что операция «Тайтл» провалилась, да еще и с потерей «Чериотов» и одного водителя, Брюстер получил крест «За выдающиеся заслуги», а Ларсен — медаль «За выдающееся мужество». Однако в январе 1943 года стало известно, что Эванс не погиб в той перестрелке, а был взят в плен и отправлен в госпиталь. Чуть позже у британской разведки появилась информация о том, что Эванс был расстрелян, но все подробности истории стали известны лишь после окончания войны: согласно имевшемуся приказу Адольфа Гитлера от 18 октября 1942 года и «продублированного» затем главой Верховного командования Вермахта генерал-фельдмаршалом Вильгельмом Кейтелем расстрелу подлежали все захваченные в плен вражеские «коммандос», к которым, естественно, причислили и Эванса, даже несмотря на то, что он имел личный жетон военнослужащего британских Военно-морских сил, свидетельствующий о том, что он военнослужащий, а не диверсант (хоть он последним и был, в общем-то). Эванс был расстрелян вместе с группой «коммандос», захваченных в районе предприятия по производству тяжелой воды в Рикане. Этот расстрел позднее вошел в одну из статей обвинения, предъявленного генерал-фельдмаршалу Кейтелю в Нюрнберге, лично отдавшему приказ о расстреле «коммандос», а свидетелем обвинения на процессе выступал «чериотер» У. Тебб. Кейтеля, как известно, в итоге повесили 16 октября 1946 года. Следует в заключение добавить, что после столь трагической судьбы операции «Тайтл» лишь один из участников того рейда покинул «экспериментальную флотилию» — это был сержант Дональд Крейг.

Операция «Принсипал». Средиземное море, 28 декабря 1942 года — 3 января 1943 года

Более успешно деятельность «чериотеров» началась на Средиземноморском театре военных действий — спустя несколько дней после возвращения Брюстера и его подчиненных в Лох-Кернбоун отряд в составе 26 «чериотеров» вместе с десятью «человеко-торпедами» 26 ноября отправился из Клайда морским путем до Гибралтара, а оттуда — воздушным путем на Мальту (в перевозке задействовали самолет «Хадсон»), командовать группой были назначены командер Слейден и пети-офицер Пэт Грант (по утверждению Уоррена, готовив-

шего для книги «Волны над нами» главы о разработке британских «человеко-торпед» и действиях их водителей, он уже к тому времени получил звание саб-лейтенанта, который по рекомендации медиков был отстранен от водолазных работ и занялся штабной работой.

В организационном плане прибывший на Мальту отряд «чериотеров» был временно включен в состав базирующейся там 10-й флотилии подводных лодок (командир — кэптен Дж.В.Дж. «Шримп» Симпсон / G.W.G. «Shrimp» Simpson), которая выделила спецназовцам три подводные лодки — «Тандерболт», «Трупер» и P.311, на которых и смонтировали специальные транспортные контейнеры для ГПН типа «Чериот». Расположился же отряд на острове Мануэль, несколько в стороне от оживленной части города. Затем последовал трехнедельный период боевого слаживания, включая интенсивные ночные «заплывы» водителей «колесниц», после завершения которого командер Слейден мог доложить уже о готовности отряда к решению боевых задач.

Наконец, план боевой операции, получившей кодовое наименование «Принсипал» (Operation Principal), был утвержден, и 28–30 декабря в море вышли все три субмарины, в контейнерах которых находились «Чериоты», а в кубриках готовились к своему ответственному заданию водители «боевых колесниц»: британским спецназовцам надлежало нанести удар по кораблям, находящимся в гаванях Ла-Маддалены на Сардинии и Палермо на Сицилии (изначально планировалось атаковать корабли и суда противника, сосредоточенные в районе портов Палермо на Сицилии и Ла-Маддалена и Кальяри на Сардинии, но буквально в последний момент рейд на Кальяри, в котором должна была участвовать ПЛ «Тандерболт», отменили, сосредоточив основные усилия на порте и военно-морской базе Палермо).

Прежде чем приступить к описанию самой операции, следует подчеркнуть, что первая попытка применить «Чериоты» предпринималась британским военно-морским командованием несколькими месяцами ранее — приказ подготовить и осуществить рейд «Чериотов» на военно-морскую базу Таранто командер Слейден получил еще в августе 1942 года. С целью разведки подходов к базе и вскрытия системы ее обороны 28 ноября 1942 года в море с базы на Мальте вышла британская подводная лодка «Трэвеллер» (HMS Traveller) под командой лейтенант-командера Д. Сент-Клэра-Форда (D. St Clair-Ford), однако 4 декабря подлодка не вышла на заранее запланированный сеанс связи, и больше сведений о ней не поступало. И лишь в следующем месяце британские «Чериоты», уже находившиеся к тому времени на Мальте, получили возможность продемонстрировать свой высокий боевой потенциал.

Итак, вернемся к операции «Принсипал». Первой базу покинула P.311 под командой кавалера ордена «За выдающиеся заслуги» лейтенанта Р.Д. Кейли (Lt. R.D. Cayley) — 28 декабря 1942 года она направилась к порту Ла-Маддалена, на ее борту находились три ГПН и три боевых экипажа, а также четыре помощника — резервных водителя; 30 декабря за ней — в направлении Палермо — ушли две другие субмарины «Трупер» (командир — лейтенант Дж. С. Райт / J.S. Wraith, кавалер ордена и креста «За выдающиеся заслуги») и «Тандерболт» (командир — лейтенант-командер С.Б. Кроуш / C.B. Crouch, кавалер ордена «За выдающиеся заслуги»), на борту которых находились пять «Чериотов» с экипажами — три и два соответственно.

Впрочем, уже на первом этапе в утвержденный план пришлось вносить коррективы — вследствие штормовой погоды, операцию пришлось отложить на 24 часа. Очевидцы тех событий вспоминали, что у некоторых «чериотеров» самочувствие было «весьма подорвано» морской болезнью. А затем бесследно пропала P.311 — в 1 час 30 минут 31 декабря от нее была получена радиোগрамма о том, что субмарина успешно прошла Сицилийский пролив и находится в точке с координатами 38°10' с.ш., 11° 30' з.д. Погибли водители Р. Андер-

сон (R. Anderson), Чак Боннелл (C.E. Bonnell, DCS, RCNVR), Г. Госс (G.G. Goss), Дж. Кепп (J. Kerr / Highland Light Infantry), Р. Мэплбек (R. Maplebeck), Р.У. Придхэм (R.W. Pridham), М. Риквуд (M. Rickwood), С.Ф. Стреттон-Смит (S.F. Stretton-Smith), Дж. Саржент (J. Sargeant) и Б. Треветьян (B. Trevethian). Уже после войны выяснилось, что она подорвалась на mine около Сардинии.

«Труперу» и «Тандерболту» повезло больше — по разным данным, либо в ночь на 3 января 1942 года (по Полу Кемпу), либо в 21 час 00 минут 3 января (по Роберту Хобсону и Уоррену-Бенсону) — обе подводные лодки, форсировав Сицилийский пролив и пройдя затем правее вдоль побережья острова, оказались на расстоянии нескольких миль от входа в гавань Палермо. Субмарины всплыли на поверхность и приступили к спуску «Чериотов», экипажам которых, согласно разработанному командером Слейденом плану, надлежало проникнуть в гавань Палермо, установить «боеголовки» под днищами крупных боевых кораблей или, если не выйдет, судов, заминировать имеющимися также в распоряжении водителей минами с магнитными «присосками» другие корабли или суда, после чего покинуть гавань и выйти к условному месту встречи — в 4 часа 30 минут следующего утра их должна была подобрать подводная лодка P.46 «Анраффлед» (HMS Unruffled; командир — лейтенант Джон Самюэль Стивенс / Lt. John Samuel Stevens), тип «U». Причем операции затруднились штормовой погодой — по воспоминаниям очевидцев, достаточно сильная качка ощущалась даже на глубине 30 футов (ок. 10 м).

Около десяти часов вечера к операции был готов первый боевой экипаж — в составе лейтенанта Ричарда Гринленда (Lt. Richard Greenland) из Добровольческого резерва Королевских ВМС Великобритании и старшего матроса-сигнальщика А. «Кёрли» Ферриера (Leading Signalman Alec «Curly» Ferrier), в заведовании которых был «Чериот» №XXII (по другим данным, «Чериот» имел тактический № XVI и был собран из двух аппаратов — № XXII и № XIII). Отойдя от подлодки, Гринленд взял курс на Палермо, и вскоре «чериотеры» уже уверенно различали свет в гавани, который им в качестве ориентира входа в гавань дал штурман «Тандерболта».

Однако, подойдя ко входу в гавань, экипаж Гринленда и Ферриера обнаружил — как и предполагалось — защитные сети, прикрепленные к длинному ряду бонов, оборудованных острыми металлическими шипами. Гринленд позже вспоминал: «Нам предстояла дьявольская работа по преодолению противолодочных сетей. Они были слишком большого размера и ложились на дно складками. Мы пробовали поднимать их, но не смогли. В конце концов мы подсунули нос машины под складку сети и вместе с сетью подвсплыли к поверхности. Я поразился тому, что наша плавучесть оказалась достаточной для этого».

Преодолев первую сеть, «чериотеры» обнаружили еще одну сеть — на поверхности колебались отчетливо видимые специальные боны. Предположив, что вторая сеть — противоторпедная, в районе стоянки крупных кораблей, Гринленд «с удовольствием» направился в ее сторону. Вскоре оказалось, что нижний край противоторпедной сети, изготовленной из легкого металла, свободно проходит над головами водителей, опустившихся на «Чериоте» поглубже — сеть простиралась на глубину не более 50 футов (ок. 15 м). А вскоре они увидели и цель своего рейда — итальянский легкий крейсер «Ульпио Траяно» (Ulpio Traiano) типа «Капитани Романи». Корабль полным водоизмещением около 5500 тонн, названный в честь императора Траяна и классифицировавшийся итальянцами как крейсер 1-го класса, был спущен на воду еще в 1941 году и с тех пор достраивался на местной судовой верфи.

Британские «чериотеры» установили боевой заряд под днищем крейсера — Гринленд поставил взрыватель с задержкой на два часа, чтобы взрыв поразил корабль примерно на рассвете. Затем Гринленд и Ферриер установили четыре, а по

другим данным, пять магнитных мин массой по 2,3 кг. Гринленд вспоминал позже, что «начальство приказало поставить их на противолодочные корабли, но мы решили использовать их по своему усмотрению — мы и так уже доставили один груз по заданию флота». Впрочем, экипаж «Чериота» все равно заминировал три охотника за подводными лодками, плюс к тому — еще и торговое судно. Что интересно, когда они продвигались в полунадводном положении между вторым и третьим выбранными ими охотниками за субмаринами, горизонтальный руль их «Чериота» случайно зацепился за якорную цепь, после чего корма «колесницы» выскочила из воды и винт замолотил по водной глади — вахтенный на одном из охотников, услышав шум, выглянул за борт, но не заметил «чериотеров».

Гринленд и Ферриер устремились к выходу из гавани, но после успешного преодоления сетей защитного ограждения они неожиданно врезались в борт проходящего мимо судна — вероятно, последнее шло малым ходом и с погашенными огнями, так что в темноте они его просто не заметили. Впрочем, самое худшее было еще впереди — вскоре они обнаружили, что движутся по кругу: компас, уже и так барахливший после прохода боно-сетевых ограждений в первый раз, после недавнего столкновения с судном и вовсе стал показывать «погоду в Осло». Гринленд и Ферриер решили бросить «Чериот» и добираться до точки rendezvous, которое должно было состояться не позже полпятого ночи, другим способом: подойдя к стоявшему неподалеку небольшому катеру, Гринленд взобрался на его борт, а Ферриер отвел «Чериот» подальше от берега и затопил его там. Затем оба водителя освободились от своих водолазных костюмов, дыхательных приборов и ненужного снаряжения, утопив его, и поспешили выбраться с территории порта, захватив с собой предусмотренный на такой случай каждому из водителей «эвакуационный НЗ»: немецкое удостоверение личности, компас-пуговица, ножовка, карта, немного сигарет и спичек итальянского производства, 5000 лир, 30 американских долларов и один золотой sovereign (последний, как говорили сами «чериотеры», — на счастье).

Утренний взрыв — примерно в 8 часов 00 минут — буквально разломил крейсер на две части, быстро затонувшие после этого. Датой гибели «Ульпио Трайяно» считается утро 3 января 1943 года, что, как видим, говорит в пользу версии Пола Кемпа, изложенной ранее в отношении времени прибытия подводной лодки «Тандерболт» к району Палермо — то есть «Трупер» и «Тандерболт» выпустили свои «Чериоты» в ночь на 3 января. Аналогичные данные содержатся и в книге Ричарда О'Нейла «Отряды самоубийц», и в ряде других источников. Скорее всего, в книге «Волны над нами» была допущена неточность. Как бы то ни было, результатом рейда Гринленда и Ферриера на гавань Палермо стали потопленный легкий крейсер «Ульпио Трайяно» и поврежденные три охотника за подводными лодками и одно торговое судно. Хотя Пол Кемп в своей книге «Подводные войны» указывает, что, во-первых, Гринленд и Ферриер заминировали магнитными минами эсминцы «Грекале» (Grecale), миноносец «Циклон» (Ciclone) и судно «Гимма» (Gimma); а во-вторых, все установленные ими магнитные мины не взорвались — по утверждению одного из специалистов, по причине того, что британцы не привели взрыватели в боевое положение.

Вторая и последняя боевая пара «чериотеров», высадившаяся в ночь на 3 января с борта субмарины «Тандерболт» (третья «двойка», находившаяся на подлодке — Конрад Лен Берей и Джеф У. Дж. Ларкин / G.W.J. Larkin), включала петти-офицера Дж.М. Милна (J.M. Miln) и матроса 1-го класса У.Р. Симпсона (W.R. Simpson), их «Чериот» имел тактический номер XV. Им не повезло — на подходе ко входу в бухту на их «Чериоте» взорвался аккумулятор, балластная цистерна была повреждена, и «колесница» быстро пошла на дно. Предполагается, что Симпсон при взрыве пострадал — он не смог

справиться с откачкой воды. Петти-офицер Милн пытался помочь своему товарищу с откачкой воды, однако по достижении глубины 95 футов (около 29 м) он стал испытывать трудности с дыханием и был вынужден всплыть на поверхность. Милн добрался до берега и попал в плен, а о Симпсоне больше не было никаких известий. По мнению Милна, его напарник был утнут на дно вместе с «Чериотом».

Подводная лодка «Трупер» высадила в ту ночь три «Чериота» с экипажами в составе саб-лейтенанта Р. Доува (Sub-Lt. R.G. Dove), из Добровольческого резерва британского флота, и старшего матроса Фрила (Leading Seaman Freel), саб-лейтенанта Х. Стивенса (Sub-Lt. H.L. Stevens), из Добровольческого резерва британского флота, и старшего матроса Картера (LS Carter), а также лейтенанта Х. Кука (H.F. Cook), из Добровольческого резерва британского флота, и матроса 1-го класса «Горди» Уорти (Able Seaman Worthy).

Первая «двойка» благополучно дошла до порта и укрепила свою «боеголовку» под днищем войскового транспорта «Виминале» (SS Viminale) водоизмещением около 8500 тонн. Доув и Фрил не смогли вернуться обратно и, затопив свой «Чериот», отправились на берег, где и попали в плен. Причем Доув и Фрил не смогли подцепить «боеголовку» на магнитах — те соскальзывали с днища судна, а просто закрепили боевой заряд на винто-рулевой группе. Заминированное таким образом судно при взрыве получило повреждения, но затем было наскоро отремонтировано и 23 июля 1943 года отправлено на буксире на ремонт в Таранто. Однако на переходе морем в районе Капо д'Арми судно было торпедировано, и его вынужденно «притащили» в Мессину. 25 июля 1943 года была предпринята новая попытка отвести судно для осуществления ремонта — теперь уже в Неаполь, но в районе Мессинского пролива «Виминале» атаковали и потопили два торпедных катера типа «Хиггинс» из состава 15-го дивизиона торпедных катеров ВМС США на Средиземном море. В 2001—2003 годах оно было найдено итальянскими водолазами во главе с Марией Пеццалли (Maria Pia Pezzalli), выпустившей впоследствии книгу о судьбе данного лайнера, который в настоящее время лежит на дне Мессинского пролива на глубине около 100 м.

Вторая «колесница», с тактическим номером XXIII и экипажем в составе Стивенса и Картера, также не смогла проникнуть в гавань, но не из-за поломки или плохой погоды, а по причине того, что командир «двойки», саб-лейтенант Стивенс, за пять часов так и не нашел вход в гавань. Причем во время этих многочисленных скитаний у «второго номера», старшего матроса Картера, возникла неисправность в дыхательном аппарате — командир «двойки» оставил его «отдыхать» на бую, а



Войсковой транспорт (бывший лайнер) «Виминале» — жертва экипажа «Чериота» саб-лейтенанта Р. Доува из Добровольческого резерва британского флота и старшего матроса Фрила

сам продолжил путь дальше. Так и не найдя вход в гавань, Стивенс принял решение возвращаться в район встречи с подлодкой — забрал по дороге Картера и двинулся в назначенную точку, где их после шести часов пребывания в воде и подобрала субмарина Р46 «Анаффлед».

Наконец, третий экипаж «чернотеров» — лейтенант Х. Кук и матрос 1-го класса Уорти — стал настоящей, в полном смысле, жертвой штормовой погоды. После непродолжительных мытарств Уорти высадили на каменной банке почувствовавшего себя плохо Кука и попытаться в одиночку проникнуть в базу, но не смог этого сделать и вернулся за своим лейтенантом. Однако того на месте не оказалось — следы Кука не отыскивались и после войны, когда союзники освободили военнопленных и получили в свое распоряжение архивы итальянцев и немцев. Единственная существующая на сегодня версия — лейтенант Кук по какой-либо причине допустил разгерметизацию своего костюма Слейдена и, учитывая его очень плохое физическое состояние, был смыт сильной волной с камней в море и утонул. Уорти же добрался до берега и, как и остальные добравшиеся до спасительной суши водители, был взят в плен патрулем carabinieri.

В плену возникло несколько весьма интересных инцидентов. Первый из них был связан с тем, что «Чернот» экипажа Гринленда и Ферриера, ввиду проблем с запчастями, был «составлен» из двух ГПН — головная часть с номером XIII и кормовая с номером XXII. Поэтому когда на допросе Гринленда спросили о номере его машины, он ответил «22», а допрошенный затем Ферриер — что номер был «13». Ответы последнего были вообще настолько путаны, что допрашивающий в сердцах воскликнул: «Наверное, сигнальщики в вашем Ко-

ролевском британском флоте — самые bestолковые!» Другой момент — пленных британских «чернотеров» однажды допрашивал лично «Черный князь» Боргезе, который с удивлением узнал, что его «уникальное оружие» скопировано и успешно используется противником. Причем Боргезе впоследствии упоминал в мемуарах, что один из пленных британцев, которого он допрашивал, «сдался» и предложил свои услуги итальянскому флоту — захотел вступить в 10-ю флотилию МАС. Боргезе, не назвавший фамилию этого британца-ренегата, отказался, но зато поспособствовал некоторому послаблению в тюремном режиме для пленников. И, наконец, последний эпизод был связан с тем, что, как выяснилось после их освобождения из плена, находившиеся там водители «Чернотеров» получали на Родине оклад по ставкам пехоты — надбавки за службу в специальном подразделении водители «Чернотеров» им были срезаны сразу после того, как они попали в плен. Однако экипажи сверхмалых подводных лодок типа «Х» («Икс») и другие представители «специального персонала» получали во время нахождения в плену оклад со специальным коэффициентом, так же как оклад с надбавками, продолжали получать пленные подводники, летчики и пр. Как подсчитали «чернотеры», каждый из них в результате «сэконобил» британской казне 1300 фунтов стерлингов, хотя после войны были и вовсе «непатриотичные» случаи — один из героев отряда «чернотеров», К.Л. Берей, из-за финансовых затруднений и по причине того, что о его заслугах в годы войны затем просто забыли, оставив человека без внимания, продал на аукционе «Сотбис» свою медаль «За выдающиеся заслуги».

Касательно операции «Принсипал» следует также добавить, что за рейд на Палермо добившиеся результатов водители-офицеры получили орден «За выдающиеся заслуги», а матросы Ферриер и Фрил — медаль «За отвагу в бою». Хотя результаты того рейда получили далеко не однозначную оценку. Ряд британских старших военно-морских офицеров отнеслись к такому расходованию сил и средств подводного флота совершенно негативно — ведь во время подготовки и проведения операции были потеряны две подводные лодки, которые, как говорил в то же время командующий Средиземноморским флотом Королевских ВМС Великобритании адмирал сэр Эндрю Каннингхэм, «каждая подводная лодка сегодня — на вес золота». Командир 10-й флотилии подводных лодок кэптен Симпсон был, как всегда, наиболее категоричен: «Если принять во внимание, что в ходе операции «Принсипал» был потоплен легкий крейсер, еще не вошедший в боевой состав флота, и поврежден транспорт водоизмещением 8500 тонн, то длительное привлечение трех подводных лодок типа «Т» исключительно для обеспечения действий «Чернотеров», и потеря одной из них — слишком высокая цена за такой «успех».

Триполи, 18 января 1943 года

После описанной выше операции у островов Сицилия и Сардиния состав отряда «чернотеров», дислоцированного на Мальте, сократился кардинально — осталось лишь два ГПН типа «Чернот» МК I и всего три офицера и пять нижних чинов, а затем число последних сократилось еще на одного — один из водителей, вероятно под впечатлением самоубийственного характера ставившихся перед отрядом заданий, попросил перевода «в пехоту» (надо учитывать, что вначале все попавшие в плен «чернотеры» считались погибшими или пропавшими без вести, так что потери в операции «Принсипал» были огромны — из 22 водителей, ушедших на задание, вернулись на базу только четверо!). Однако услуги отряда вновь потребовались англо-американскому командованию — на этот раз в Северной Африке, где союзники предприняли решающее наступление на Африканский корпус Роммеля. Следующая операция с участием «Чернотеров» была проведена 18 января 1943 года — задачей боевых «колесниц» являлось предотвращение затопления немцами судов на входе в гавань порта Триполи, имевшего стратегическое значение для снабжения



Участники первого успешного рейда отряда «чернотеров» — на гавань Палермо, где им удалось взорвать итальянский легкий крейсер «Ульпио Траяно», — в Букингемском дворце. Слева направо: лейтенант Р. Гринленд, старший матрос-сигнальщик Алек Ферриер и лейтенант Р. Доув

англо-американских войск, теснивших противника. В противном случае темп продвижения 8-й армии неизбежно бы снизился. По данным разведки, немцы к тому времени уже затопили два крупных и несколько мелких судов и готовили к затоплению еще одно крупное судно, которое бы напрочь перекрыло фарватер.

Задача осложнялась тем, что в распоряжении командера Слейдена осталось всего два «Чериота» — речи о массовой атаке после в этом случае не могло и быть. Оба аппарата были погружены на борт подводной лодки «Тандерболт» — выход «чериотов» в атаку был намечен на 22 часа 30 минут, а в качестве поддержки союзная авиация получила приказ выполнить в ночь на 19 января налет на порт Триполи. Кроме всего прочего, это позволило бы водителям «Чериотов» ориентироваться на огонь пожаров, вызванных бомбардировками. Экипажи ГПН составили следующие боевые «двойки»: лейтенант Джеф Ларкин и пелти-офицер Конрад Лен Берей, а также саб-лейтенант Добровольческого резерва британского флота Х. Л. Стивенс и главный старшина — электромеханик Артур Стенли Бакстон (A.S. Buxton). Причем Бакстон на самом деле являлся первым номером, то есть водителем, но ради участия в операции согласился занять место второго номера. Прежде чем перейти к описанию самой операции, необходимо здесь указать, что, согласно мемуарам У. Фелла, в данной операции принимал участие только один «Чериот» с экипажем в составе Ларкина и Берей.

ПЛ «Тандерболт» подошла в район Триполи вечером 18 января и примерно в 22 часа 00 минут всплыла в надводное положение. Однако, по причине навигационной ошибки и невозможности выполнить обсервацию по звездам, субмарина оказалась от берега несколько дальше, чем планировалось. Командир «Тандерболта» лейтенант-командер Кроуш решил пройти в надводном положении настолько далеко, насколько это окажется возможным, но и тут вмешался случай — вскоре после начала подготовки «Чериотов» к спуску на воду, а Ларкин и Берей уже одевали снаряжение на верхней палубе, невдалеке вахтенный обнаружил вражеский сторожевой корабль. И тут британцам впервые повезло — неизвестно, чем занималась вахта сторожевика, но в течение около получаса, пока британцы с лихорадочной быстротой спускали «Чериоты» на воду, «Тандерболт» ею замечен не был (спускали «Чериоты» следующим образом — облачившиеся в снаряжение водители закрепились на надстройке субмарины, которая погрузилась на перископную глубину, после чего водители вывели свои «Чериоты» из транспортных контейнеров, закрыли их и, оседлав «колесницы», двинулись к цели).

Впрочем, спешка с отправкой «Чериотов» все же дала себя знать — во время спуска на воду ГПН с экипажем в составе Ларкина и Берей у аппарата были повреждены рули: при погружении подлодки их «Чериот» бросило в бурлящей воде в сторону и стукнуло о корпус «Тандерболта», причем Берей сорвался с ГПН и едва не погиб, но при этом клапан на его баллоне был случайно открыт, и в наполнившемся воздухом костюме Берей словно шарик выбросило на поверхность. Вскоре полученное повреждение аппарата проявилось в полной мере. Пройдя в надводном положении два часа, Ларкин заметил свет и принял его за маяк на входе в гавань Триполи. Однако через полчаса оказалось, что это — буксир, ведущий за собой большую баржу и сопровождаемый сторожевым катером. Ларкин попытался погрузиться, но «Чериот» не слушался команд, тогда Ларкин резко изменил курс и быстро заполнил носовую дифференциальную цистерну — ему удалось погрузиться, и вражеская «кавалкада» прошла прямо над их головами. После всплытия в надводное положение Ларкин и Берей еще некоторое время пытались найти ориентиры гавани, но не смогли сделать это, поэтому Ларкин, принимая во внимание неисправность их «человеко-торпеды», принял решение затопить торпеду и вплавь выбираться на берег. Сообщив об этом Берей, командир «двойки» узнал также, что,

ввиду описанного ранее происшествия, у второго номера подошел к концу запас воздуха. Какое-то время оба диверсанта скрывались, надеясь дожидаться наступающих частей британской армии, но спустя несколько дней попали в плен. К счастью, им удалось бежать и добраться до Триполи, куда уже вошли британские войска, после переезда в Каир и на Мальту оба диверсанта в феврале 1943 года на борту подводной лодки «Такау» (HMS Takau) прибыли в Великобританию.

«Чериот» с тактическим номером XIII, в экипаж которого входили саб-лейтенант Х. Стивенс и главстаршина С. Бакстон, несмотря на то что при спуске на воду Бакстон порвал свое водолазное снаряжение о корпус «Тандерболта» (в нем была небольшая дырка, через которую внутрь костюма Бакстона поступала достаточно холодная вода — на улице был январь, как мы помним, — так что он уже в скором времени должен был получить переохлаждение), через пять часов плавания сумел все же обнаружить маяк-ориентир — это произошло, по данным Стивенса, в 3 часа 30 минут — и вышел на назначенную позицию, но слишком поздно — немцы уже приступили к затоплению блокшивов в канале и фактически на их глазах перегородили фарватер. Однако «чериоты» подорвали тогда запасную цель — судно «Гуилио» (Guilio). Данное решение, конечно, весьма «нетривиально», поскольку в запертом самими же немцами порту данное судно никуда бы уже не делось и в лучшем случае досталось бы наступающим британским войскам, а в худшем — немцы потратили бы на его потопление свою взрывчатку и время. К тому же, как выяснилось, судно стояло порожним. Что касается водителей, то после подвеса боевого заряда и затопления своего «Чериота» они примерно в 4 часа утра 19 января выбрались на берег, однако не успели даже покинуть территорию порта — они были почти сразу захвачены в плен, но после богатых на события приключений оказались в конечном итоге в Ватикане, где и «просидели» до июня 1944 года, выйдя на встречу своим освободителям.

Разведка плацдарма на Сицилии, май—июнь 1943 года

После того как в феврале 1943 года Ларкин и Берей вернулись на базу «чериотов» в Шотландии, от первой группы водителей «человеко-торпед» из 26 человек осталось всего восемь — к тому времени на завершающей стадии находилась первоначальная подготовка второй группы водителей, осуществлявшаяся с января 1943 года на военно-морской базе «Дельфин» в Госпорте, и вскоре они прибыли в Лох-Кернбоун, где продолжили подготовку под руководством недавно назначенного в отряд лейтенант-командера Дэвида Шоу (David Shaw). Вместе с ними прибыли и дополнительно построенные «Чериоты». Были произведены и кадровые перестановки — командер Слейден по его просьбе был переведен из отряда и был назначен командиром крейсера «Шеффилд», а командер Фелл был назначен одновременно командиром учебной плавбазы отряда «Титания».

Одновременно с прибытием второй партии водителей на базу в Лох-Кернбоун прибыла партия «человеко-торпед» — уже модернизированных ГПН типа «Чериот» Mk II, или «Терри Чериотов», как их еще называли по имени разработчика. Испытывать новинку поручили экипажу в составе опытного Берей и его нового напарника Кена Лоуренса (Ken Lawrence). Причем Берей перед этим провел испытания новой британской одноместной сверхмалой подводной лодки «Уэлман», но нашел ее «чрезвычайно неудобной, неэффективной и опасной для водителя», а вместе со своим напарником он привлекался и для испытаний специального погружающегося каноэ типа MSC (Motorised Submersible Canoe), разработанного специально для британского военно-морского спецназа и получившего затем прозвище «Спящая красавица» («Sleeping Beauty»). Каноэ оказалось весьма эффективным боевым средством и длительное время состояло на вооружении спецназа Вооруженных сил Великобритании.



Вид на «человеко-торпеду» «Терри Чериот» Mk II с борта плавбазы. Обратите внимание на новую конфигурацию кабины для экипажа

Модернизированный «Чериот» сразу вызвал живой интерес у «чериотеров» — его конструкция была более совершенной и прочной, допуская погружение на большую глубину, органы управления «человеко-торпедой» были также усовершенствованы и отличались большей простотой. Кроме того, оба водителя сидели теперь не на аппарате, а внутри него — в специальной кабине — и спиной к спине, что позволило существенно улучшить гидродинамические свойства «Терри Чериота». На первом же пробеге Берей, исполнивший обязанности водителя «Терри Чериота», отметил его лучшую управляемость и маневренность — даже несмотря на большую на 2 м длину. Однако лучшая маневренность и большая скорость всплытия модернизированного «Чериота» принесли и свои негативные моменты — по крайней мере для Берей и Лоуренса: во время испытаний непривычный к такой высокой скорости всплытия Берей высоко «подпрыгнул», словно дельфин, и затем с громким плеском и весь в брызгах шлепнулся обратно на свое сиденье. Обнаружился и такой недостаток, как «возможность обезглавливания водителя»: во время подхода к днищу «Титании» аппарат неожиданно подбросило вверх, и Берей буквально уткнулся лицом в днище — на память об этом у него на носу остался шрам.

В конце марта — начале апреля 1943 года Берей, по его словам, написал рапорт на отпуск, поскольку его супруга в это время ожидала родов первого их ребенка, однако получил отказ — ему и его боевым товарищам командование уже нашло новую задачу. Вскоре группу, отобранную для новой операции, вывезли на побережье и проинструктировали, как правильно и эффективно вести разведку системы противодесантной обороны противника. Затем было проведено учение — водители «Чериотов» пытались осуществить разведку противодесантной

обороны назначенного участка побережья «противника» и собрать данные о гидрологии и характере самого побережья, а специально назначенная группа «часовых» пыталась помешать им выполнить данную задачу. В целом навыки водителей в этом вопросе были признаны приемлемыми, и 16 апреля на Мальту, на остров Мануэль, отправился новый боевой отряд — в его состав вошли четыре офицера и десять нижних чинов, а командиром был назначен лейтенант-командер Джон «Тэд» Мак-Картер (John McCarter), офицер южноафриканских ВМС, бывший до того высокочлассным «чериотером», но комиссованный от «ныряний» по здоровью — по причине больных легких — и оставленный в качестве инструктора и командира. Вскоре после этого на Мальту в специальных контейнерах прибыли ГПН типа «Чериот» Mk II, и в следующие дни водители активно тренировались в близлежащем заливе Гхайн-Туффиеха.

Впрочем, вновь не обошлось без накладок и «молчаливого противодействия» со стороны противников данного военного морского оружия: «Мак-Картер деловито искал возможности для операций, — писал позднее Чарльз Уоррен. — Перед отъездом из Шотландии ему сообщили, что для них на Мальте все готово и необходимо их срочное присутствие. На самом же деле им хотя бы повезло в том, что командир 10-й флотилии подводных лодок вообще знал о «Чериотах» и их экипажах» (флотилией в то время командовал кэптен Дж. С. Филлипс, кавалер ордена «За выдающиеся заслуги» и медали «За боевые заслуги»).

Новой боевой задачей «Чериотов» стало проведение детальной разведки береговых участков острова Сицилия, намеченных союзным командованием для высадки крупного морского десанта. Водители, проведя интенсивные тренировки, были полностью готовы к новому заданию уже 19 мая, а затем в бухте Слима-Крик, расположенной между городом Слима (Sliema, пригород Валетты) и островом Мануэль, продемонстрировали свои умения высокопоставленной комиссии во главе с фельдмаршалом Джоном Стэндишем Вереке-ром, лордом Гортом (10.07.1886 — 31.03.1946), в период с 1942 года по 26 сентября 1944 года являвшимся губернатором Мальты. В учении-демонстрации была задействована одна из подводных лодок типа «У».

После получения от командования разрешения на применение «Чериотов» в новом качестве в течение мая—июня 1943 года «колесницы» с демонтированными боевыми зарядными отделениями доставлялись при помощи оборудованных транспортных контейнерами подводных лодок «Анрайвэлд» (HMS Unrivalled), «Ансин» (HMS Unseen) и «Юнисон» (HMS Unison; все — типа «У») в район планируемой высадки морского десанта на острове Сицилия, после чего экипажи «чериотеров» осуществляли вскрытие противодесантной обороны

противника. «Чериот» крепился специальными приспособлениями позади рубки, а способ действия состоял в следующем: отрыв «Чериота» должен был произойти на расстоянии трех миль от берега, а разведку следовало вести в полумиле от берега. «Чериотеры» после отделения от субмарины-носителя погружали свой ГПН на глубину 4,5 м и следовали к берегу до тех пор, пока «Чериот» не тыкался в дно. После покладки «Чериота» на грунт номер первый спешился и, привязав к своему поясу тонкий лить, следовал к берегу; как только его голова



Секретный объект «Порт NHZ» в заливе Лох-Кернбоун. На переднем плане — плавбаза «Бонавенчур» со сверхмалыми подлодками типа «Х» на борту, чуть дальше — плавбаза «Титания». Фотография сделана незадолго до начала операции СМПЛ типа «Х» против линкора «Тирипиц»

высовывалась над головой, он останавливался, и второй номер, который оставался на «Черите», тут же записывал дистанцию. Одновременно второй номер внимательно следил за линем, к которому через каждые 5 ярдов (ок. 1,5 м) были прикреплены метки-шарики, и, как только появлялся новый шарик, он тут же давал сигнал первому номеру — последний в этот момент замерял глубину, которую показывал его портативный манометр, записывая ее на костяной дощечке, предварительно расчерченной на аккуратные квадратики (в итоге таких замеров были получены значения глубины для каждых пяти ярдов морского дна в районе планируемой десантной операции). Водители-разведчики скрупулезно записывали данные о береговых укреплениях, позициях артиллерийских батарей, позиций ПВО, минных полях и долговременных огневых точках. Кроме того, водители собирали образцы грунта, который затем отправлялся в Англию, в штаб, — для анализа в ходе разработки операции. До середины июня 1943 года «чериотеры» таким образом исследовали около 100 миль (185 км) побережья в зоне планируемой высадки. По оценке союзного военного командования, это был едва ли не наиболее эффективный эпизод боевой деятельности британских ГПН семейства «Чериот».

Первая успешная разведка была проведена 31 мая лейтенантом Д.К. «Тэффи» Эвансом (Lt. D.C. Evans) и петти-офицером У.С. Смитом (PO W.S. Smith), действовавшими с подводной лодки «Ансин» (командир — лейтенант Королевского флота М.Л. Кроуфорд, кавалер креста «За выдающиеся заслуги»). В тот же выход на борту субмарины находились еще четыре «чериотера» — лейтенант резерва Королевских ВМС Великобритании У. Джейкман (Lt. W. Jakeman) и петти-офицер Э.К. Кирби (PO A.C. Kirby), а также саб-лейтенант Резерва новозеландских Военно-морских сил В.Дж. Миллс (Sub-Lt. V.J. Mills) и петти-офицер Кук Д. Крюкшанк (PO Cook D. Cruickshank).

Во второй половине июня 1943 года «чериотеры» прекратили разведывательные рейды к побережью Сицилии, но вынужденное безделье заставило командира отряда искать для них новые задачи — водители привлекались к различным вспомогательным задачам в интересах гарнизона Мальты, а пара «чериотеров» была направлена в распоряжение 10-й флотилии подводных лодок в качестве инструкторов по эксплуатации дыхательных аппаратов Дэвиса. Впрочем, с началом вторжения отряду «чериотеров» скучать уже не пришлось — командование поставило отряду задачи, свойственные для флотских водолазов, а именно очистка гребных винтов десантных кораблей, занятых в операции, и т.п. Для решения данной задачи из водителей сформировали мобильную группу в составе Смита (Smith), Уоррена (Warren) и Кирби (Kirby), старшим группы был назначен старший петти-офицер «Джинджер» Уорр («Ginger» Warr), главный специалист гарнизона Мальты по индивидуальным спасательным аппаратам Дэвиса, а в качестве транспорта им выделили старую автомашину «Hillman Minx» и мощный мотоцикл.

«Большинство погружений проводилось в полуголом виде, — вспоминал позднее Чарльз Уоррен, принимавший непосредственное участие в работе данной мобильной водолазной группы, — в ужасных условиях, среди текущих из трюмов нефти и грязи, и часто выяснялось, что предмет, намотавшийся на винт танко-десантного корабля, который называли «коротким бросательным концом», был на самом деле 4,5-дюймовым стальным тросом».

Однако именно трудившиеся «словно рабы» Кирби и Уоррен разработали достаточно интересный, суливший «хорошие результаты» план боевой операции, в котором «Чериоты» планировалось использовать в качестве «подводных минных заградителей». После детального рассмотрения данного предложения выяснилось, что один «Чериот» при условии вождения его одним водителем может легко, без затруднений, транспортировать четыре морские мины. Тогда командо-

вание отряда предложило в качестве первого объекта атаки «Чериотов» — минных заградителей имевший важное значение Коринфский канал: согласно расчетам, в канале можно было установить восемь морских мин, после чего первый же пошедший по нему корабль (судно) гарантированно пошел бы на дно. Детальный план операции был представлен командиру 10-й флотилии подводных лодок и также отправлен в Адмиралтейство для получения окончательной визы. Однако план поначалу у адмиралов особого энтузиазма не вызвал, да и в отношении «сил специальных операций» все внимание было уже сосредоточено на новом «чудо-оружии» — сверхмалых подводных лодках типа «Х» («Икс»).

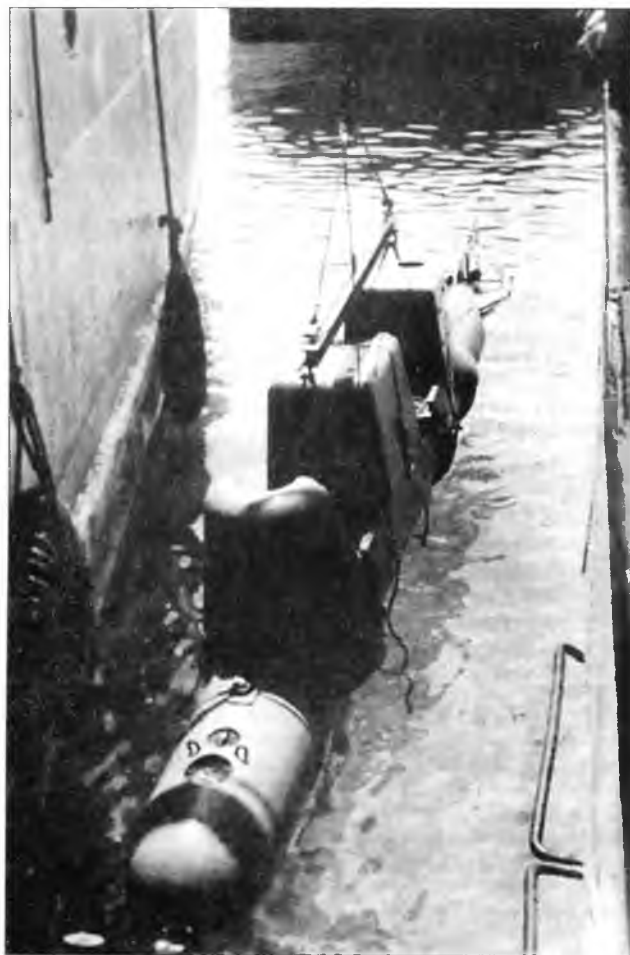
В конце июня — начале июля на Мальту прибыли еще шесть экипажей «чериотеров» — командование посчитало необходимым повысить численность дислоцированного там подразделения ввиду запланированной на июль морской десантной операции союзников на Сицилии (прогнозировалось, что в случае участия в операции «чериотеров» их потери могут быть «не маленькими»). Однако непосредственного участия в ней британские «человеко-торпеды» не принимали, но на конец августа 1943 года была запланирована операция — рейд на крупные боевые корабли итальянского флота, находившиеся в гавани военно-морской базы Таранто. Естественно, что преимущественными целями должны были стать линкоры и крейсера.

Предполагалось, что выделенные для операции, получившей кодовое наименование «Боттом» (Operation Bottom), подводные лодки «Анрайвэлд» (HMS Unrivalled) и «Алтор» (HMS Ultor), обе типа «U», которые были приспособлены для транспортировки на корпусе по одному «Чериоту» каждая, доставят последние с водителями на максимально близкое расстояние ко входу в гавань Таранто, и затем те выполнят судьбоносную атаку. Отобранные для операции боевые «двойки» прошли, вместе с экипажами субмарин-носителей, обучение и затем — генеральную репетицию в бухте Гранд-Харбор (Валетта), в ходе которой учебными целями выступили собственные линейные корабли. Окончательный выбор начальства пал на экипажи в составе Джока Брюстера и Джока Брауна (они в свое время почти добрались до немецкого «Тирпица»), а также саб-лейтенанта Добровольческого резерва британского флота Х. Харгривса (H. Hargreaves) и служившего ранее вестовым Э. Брауна (A. Brown), награжденного медалью «За выдающиеся заслуги».

Будущим героям, как уже все считали, выдали специальный резервный комплект и заставили их выучить маршрут отступления после операции — планировалось «пустить» водителей через Албанию. Однако за два дня до запланированной даты атаки операция была отменена приказом командующего Средиземноморским флотом Королевских ВМС Великобритании и подводные лодки вернулись на Мальту (в море они, по утверждению различных источников, все же вышли). Но причина такого резкого изменения планов была весьма проста — итальянское правительство низвергло Муссолини и перешло в стан союзников по антигитлеровской коалиции (хотя часть страны была оккупирована немецкими войсками, Муссолини — вызволен из-под ареста, а многие части перешли на сторону пронацистского режима Северной Италии — т.н. «Республики Сало»).

Новая попытка в Норвегии

Пока отправленный на Мальту отряд занимался обеспечением подготовки и проведения десантной операции на Сицилию, планировал так и не осуществленные рейды на Таранто и по минированию Коринфского пролива, в Великобритании велась обычная подготовка «чериотеров» и их новых коллег — экипажей сверхмалых подводных лодок типов «Уэлман» и «Х». В июле 1943 года в ходе очередного учения случилась трагедия — во время учебной атаки «Титании» экипажем в составе лейтенанта К.В.Ф. Харриса (K.V.F. Harris) и матроса 1-го клас-



Спуск ГПН типа «Черийот» Mk I на воду с плавбазы

са Хаттона (Hutton) водитель, лейтенант, слишком поздно заметил в темноте корпус «цели», и аппарат на полном ходу врезался в борт судна. Лейтенант Харрис получил смертельную травму головы и умер еще до того, как Хаттон поднял «Черийот» на поверхность. Но более серьезный удар ждал отряд «черийотов» совершенно с другой стороны — в начале июля 1943 года, как вспоминал позже в своих мемуарах «Море — наш щит» командер, а затем кэптен «Тайни» Фелл, в Лох-Кернбоун прибыл командующий подводными силами Клод Барри и сообщил в беседе с командованием флотилии «специального назначения», что «время «черийотов» и «уэлманов» прошло и отныне все силы будут направлены на сверхмалые подводные лодки типа «Х». Слова стали словно гвоздь в крышку гроба, так что офицеры не стали сообщать о решении высшего командования подчиненным, и те продолжали активные тренировки. Как оказалось — не зря, время «человеко-торпед» все же еще на тот момент не прошло.

Во-первых, была предпринята попытка организовать пункт базирования флотилии «специального назначения» на Шетландских островах, в Ланна-Воу (г. Скеллоуэй). Руководить операцией на Шетландские острова был отправлен Джефф Ларкин, а 24 сентября туда ушла группа в составе четырех «Черийотов» и 12 водителей — лейтенант П.Д. Джоб (P.D. Job), саб-лейтенанты Эди (Ede), Хиндмарш (Hindmarsh), Филип (Philip), Страгнелл (Strugnell) и Янг (Young), а также нижние чины — Джэксон (Jackson), М. Голдштейн (M. Goldstein), У. Боден (W. Boden), Д. Браун (D. Brown), Фрейзер (Fraser) и

Уорнер (Warner). Вначале им надлежало изучить район и провести боевое слаживание, а уже затем — приступить к решению боевых задач у норвежского побережья. В качестве носителей «Черийотов» на этот раз были выбраны торпедные катера — каждый из двух выделенных катеров должен был транспортировать по два ГПН.

14 октября 1943 года в район операции вышел первый катер, МТВ 675 (командир — саб-лейтенант Сильверстен / Sylversten), с двумя ГПН и экипажами в составе саб-лейтенанта Филипа и матроса 1-го класса Уорнера, саб-лейтенанта Страгнелла и матроса 1-го класса Бодена, а в качестве их помощников и дублирующего экипажа были выбраны саб-лейтенант Эди и матрос 1-го класса Фрейзер. Конечной точкой маршрута и передовой базой «Черийотов» была выбрана бухта Тевик-Бей (Tevik Bay), где с суточным пайком был оставлен наблюдатель — лейтенант П.Д. Джоб. После этого катер был ошвартован у берега, мачта срублена и катер закрыт камуфляжными сетями. Оставалось подождать, пока в районе ответственности появится «жирная» цель. Но вскоре в бухту, на противоположном берегу которой находились две «косые» хижины, вошли два норвежских рыболовных судна, а затем еще один, который заметил британский торпедный катер и на полном ходу рванул в сторону норвежского побережья. Затем два катера, первыми вошедшие в бухту, подошли и ошвартовались прямо к борту торпедного катера. Командир последнего пригласил рыбаков на борт, угостил кофе и сигаретами, после чего те рассказали — «сбежавший» катер принадлежит одной из компаний, тесно сотрудничающих с правительством Квислинга.

Сильверстен под покровом ночи покинул стоянку и отошел мористее, а в полдень следующего дня вернулся, чтобы снять с поста лейтенанта Джоба. Тут и началось — сначала британский МТВ 675 был обнаружен патрульным самолетом «Дорнье», а затем подоспели два Fw 190, атаковавшие британцев. Израсходовав боезапас, эта парочка ушла на базу, но ее место заняли другие два немецких самолета. В результате неравного трехчасового боя из 45 человек команды погибли или получили тяжелые ранения 13 моряков, катер получил значительные повреждения.

Самое примечательное, что катер так и не смог забрать лейтенанта Джоба, который, после того как не получил ответа на свои сигналы о появлении вражеского конвоя, пробрался к бухте, где стоял МТВ 675, и, к немалому своему удивлению увидел, что того и след простыл. Тогда лейтенант, пишет в своей книге «Колесницы войны» Роберт Хобсон, направился на северо-восток — идя по ночам и отсыпаясь днем — и через четверо суток, где без еды и питьевой воды, оказался в Кьярвикнесе (Kjærviknes), который был назначен точкой randevu для участников операции. Однако и там его никто не ждал, и тогда Джоб, отдохнув там сутки, уже полностью обессиленный, отправился по направлению к Ставнесу (Stavnes). И тут ему повезло — он услышал шум моторов какого-то корабля, быстро выбежал на берег и увидел британский торпедный катер МТВ 626. Увидев сигнал фонаря с берега, командир катера откликнулся, затем подошел и, наконец, подобрал изможденного лейтенанта и доставил его на Шетландские острова.

Удрученные неудачным первым опытом, британцы решили повторить операцию с участием торпедного катера и двух «Черийотов» — на этот раз целью стало судоходство противника в районе Норд-фьорда (Nordfjord), а передовую базу организовали около Аскволла (Askvoll). Опять же, как и в первый раз, был высажен наблюдатель, а катер замаскировали неподалеку. Однако в течение 48 часов наблюдатель не заметил ни одного «стоящего» судна или конвоя, после чего командир катера решил сворачиваться и идти домой. На этот раз обошлось без потерь.

11 ноября 1943 года британцы предприняли третью попытку — на этот раз на задание вышел катер МТВ 623 с двумя

«Чернотами» на борту и командой «чернотеров» в составе: основные «двойки» — саб-лейтенант Филип (Philip) и матрос-вестовой Джексон (Jackson), саб-лейтенант Страгнелл (Strugnelli) и матрос 1-го класса Боден (Boden), запасная «двойка» — саб-лейтенант Янг (Young) и матрос-вестовой Голдштейн (Goldstein). Несмотря на штормовую погоду, катер благополучно дошел до Тевик-Бей и высадил наблюдателя для разведки района Асволла. Имевшийся здесь у британской разведки агент сообщил, что катеру лучше поменять место укрытия (что и было сделано), а затем сообщил, что гавань Асволла, вероятно ввиду сложной ледовой обстановки, использовать в ближайшие дни не будет. Командир катера в итоге решил вернуться домой, а Джефф Ларкин решил больше не испытывать судьбу и прекратить операции «Чернотов» в зимнее время.

Бывшие враги атакуют вместе — операции в Специи и Генуе

После капитуляции итальянского флота было решено, что основную деятельность «Чернотов» следует развернуть на Дальнем Востоке, и весь личный состав отряда был отправлен обратно на базу в Шотландию, куда они и прибывали поодиночке или парами в течение всего декабря 1943 года. Но уже в начале следующего года для «чернотеров» нашлась работа и в Европе — они привлекались к вскрытию системы противодесантной обороны противника у побережья Нормандии, где предстояло проведение морской десантной операции.

Впрочем, наибольший интерес из операций, проводившихся британскими «человеко-торпедами» на Европейском ТВД, представляет операция по атаке в июне 1944 года находившихся в гавани Специи захваченных немцами итальянских тяжелых крейсеров «Больцано» (Bolzano), типа «Тренто», и «Горизия» (Gorizia), типа «Зара», которая проводилась совместно британским спецназом и группой перешедших на сторону союзников диверсантов итальянской 10-й флотилии MAC — последняя, как подразделение, продолжала воевать на стороне Германии, а перешедшие под начало союзного англо-американским союзникам правительства Бадольо спецназовцы сформировали подразделение, получившее имя «Мариасальто» (Mariassalto) и возглавленное капитано ди фрегата Эрнесто Форжа.

Успешные действия англо-американских и теперь их новых итальянских союзников в Италии зависели от множества параметров, в том числе и от того, будут ли боеспособны захваченные немцами крупные боевые корабли итальянского флота и достанутся ли наступающим союзным войскам порты и базы Специя и Ливорно «в целом виде», то есть с рабочими фарватерами и незагроможденными гаванями и рейдами. Основания для таких опасений были — по данным разведки, немецкое командование планировало затопить на фарватерах баржи и другие суда. Надо было предотвратить такое развитие событий, которому «чернотеры» не смогли помешать в Триполи, причем идею совершить набег на «родную» Специю и Ливорно с целью потопить приготовленные немцами блокивы первым предложил капитано ди фрегата Форжа — соответствующее письмо было направлено на имя командующего группировкой BMC в Западной Италии (Flag Officer Western Italy — FOWIT), предлагалось использовать диверсионно-штормовые катера и боевых пловцов отряда «Гамма» (Gamma).

Однако британский командующий был за применение для такой «звучной» операции британского же оружия — то есть «Чернотов». Последние к тому времени уже дислоцировались на базе, которую англичане, по совету итальянских офицеров из бывшей 10-й флотилии MAC, создали на территории секретного пункта базирования Сан-Вито, около города Полиньяно-а-Маре и к северо-западу от Бриндизи. Там же были собраны перешедшие на сторону союзников бывшие подчиненные «Черного князя», а также те из них, кто находился в плену

у союзников — их выпустили и доставили в Бриндизи. Старшим группы «чернотеров» был назначен лейтенант-коммандер Хобсон — отец Роберта Хобсона, автора книги «Колесницы войны». Ранее группа офицеров «опытной» флотилии прибыла в Италию самолетом — для подбора места базирования отряда, а девять самых опытных «чернотеров» во главе с назначенным старшим группы Береем были транспортированы вместе с ГПН типа «Чернот» Mark I на борту одного из эсминцев британского флота. Берей затем в беседе с Робертом Хобсоном вспоминал, что вскоре после выхода в море «чернотеры» подняли вопрос об «отсутствии традиционной чарки рома» — вскоре Берей получил в свое распоряжение целый запас «традиционного пайка» — выдавая его, он заметил на всех коробках штамп «F.O.T.A.L.I.», что означало «Flag Officer Taranto Adriatic Liaison Italy». Вопросы о том, куда они направляются, можно было не задавать. Причем Берей с группой и ценным грузом высадили в Бриндизи, а встречающие и автотранспорт ждали их в Таранто — на противоположной стороне полуострова (в книге Пола Кемпа, кстати, место высадки и базирования «чернотеров» так и указано неверно — Таранто, а не Бриндизи).

В ходе осмотра дыхательных аппаратов Берей обнаружил, что готовыми к использованию могут считаться шесть из 20 аппаратов, а собиравшие прибывшие в разобранном виде — БЗО/нососая секция/центральный секция/кормовая секция — «Черноты» техники быстро выявили, что в ходе перевозки была повреждена часть двигателей и насосов. В итоге техники вначале из различных частей собрали один «Чернот» — в готовности к немедленному боевому применению, а затем уже занялись исправлением неисправностей у остальных машин.

Здесь следует, причем, добавить следующее: несмотря на подписанное перемирие и полученное «общее задание», итальянские диверсанты подозрительно относились к своим британским коллегам. Так, например, находившийся в Сан-Вито капитано ди фрегата Себастьян Батталья (Sebastian Battaglia) с интересом осматривал британский «Чернот» Mk I и дыхательный аппарат и водолазный костюм Слейдена (итальянцам они показались слишком грубыми и топорными, хотя в этом был свой резон — англичане изначально рассматривали одним из главных театров для своих «чернотеров» северные воды, тогда как итальянцы никогда и не планировали использовать «человеко-торпеды» и боевых пловцов в условиях, когда температура воды будет ниже +10° C), но ни словом не обмолвился о том, что сам он конструирует ГПН типа Makr III. Более того, позже Батталья



После рассекречивания проекта «Чернот» в Лондоне, в Харродс-стор, что в районе Найтсбридж, с 24 июля по 29 августа 1944 года работала выставка, посвященная ГПН семейства «Чернот» и их героическим водителям. Интерес со стороны публики был огромен



Король Георг VI во время посещения отряда «чернотер» на борту плавбазы «Бонавентур». 1944 год. Монарха заинтересовал водолазный нож, использовавшийся водителями «человеко-торпед». Из-за плеча короля выглядывает командующий «Хоум Флитом» адмирал сэра Брюс Фрейзер, а слева на фото — капитан У.Р. Фелл



вспоминал, что они «считали задающего много вопросов лейтенант-коммандера Хобсона шпионом», а потому вместе с другим известным итальянским диверсантом де ла Пенне они решили не раскрывать свои секреты англичанам. Как-то отношения удалось все же наладить — иначе совместная боевая операция становилась весьма рискованным мероприятием. Наконец, поступил приказ атаковать тяжелые крейсера «Больцано» и «Гориция», находившиеся в Специи (изначально планировались три объекта атаки, в порядке приоритета — блокшивы в Ливорно, блокшивы и корабли в Специи, подводные лодки в Муджиано-Крик (Muggiano-Greek), около Специи, но затем для «чернот» и катеров оставили только одну цель — крейсера в Специи, а Муджиано должны были заняться итальянские боевые пловцы).

Со стороны британцев в операции, которая получила кодовое наименование QWZ, участвовали два ГПН типа «Чернот» Mk I, экипажи которых — лейтенант Малькольм Р. Каусер (M.R. Causer) и матрос 1-го класса Гарри Смит (Harry Smith) и петти-офицер продовольственной службы Конрад Берей и старший матрос — котельный машинист Кеннет Лоренс — и должны были минировать корабли, а со стороны итальянцев были задействованы корабли-буксировщики и два специальных диверсионно-штурмовых катера. Причем в набеге на Специю, правда в качестве непосредственного руководителя операции, на месте так сказать, принимал участие тененте ди васселло Луиджи де ла Пенне — водитель из экипажа ГПН типа «Майяле», которая подорвала британский линкор «Вэлиант» в Александрии в декабре 1941 года. Такие вот «гримасы судьбы».

Автомобильным транспортом два ГПН и их водители были переброшены из Сан-Вито в Таранто, где их погрузили на борт итальянского эсминца «Грекале» (Grecale), которым в то время командовал капитано ди фрегата Бенедетто Понца ди Сан-Мартино (Benedetto Ponzà di San Martino). После этого эсминец с грузом вышел в Неаполь, где к нему присоединились торпедный катер MS74 (командир — лейтенант П. Карминати / P. Carminati) и два итальянских диверсионно-штурмовых катера, после чего отряд вышел в Бастию, что на восточном побережье Корсики. После нескольких дней ожидания эсминца и катера 21 июня 1944 года в 17 часов 30 минут, с опозданием более чем на полчаса, покинули Бастию и взяли курс на Специю.

В район Специи отряд прибыл в 20 часов 30 минут, после чего «Черноты», их водители и руководитель операции со стороны британского флота коммандер Хитфилд (Heathfield), переведенный перед самой операцией из Алжира, были переданы с эсминца на катер MS74 — три катера на скорости 23 узла направились ко входу в гавань, не доходя 3 миль до которого с MS74 были спущены оба «Чернота», направившиеся к Специи и своей славе. Катера же должны были подойти к волнолому на входе в гавань на дистанцию около 400 ярдов (около 370 м) и там спустить в воду группу итальянских боевых пловцов, после чего все три катера должны были вернуться к эсминцу. После выполнения боевого задания «черноты» должны были проследовать к западному берегу залива Специи и ждать там катер, который должен был забрать их следующей ночью — боевым пловцам же надлежало пробираться к местным партизанам.

Король Георг VI осматривает снаряжение легендарных «чернот». Последние уже одеты в костюм Слейдена Mark II

На подходе к Специи катера сбросили скорость до 6 узлов, после чего в 23 часа 50 минут оба британских ГПН были спущены на воду — британцев особо поразили та быстрота и профессионализм, с которыми экипаж итальянского катера выполнил эту процедуру. «Две машины были спущены со специально срезанной кормы торпедного катера с очень небольшим шумом», — писал позднее Уоррен со слов Берея. — Вхождение в воду со специально сконструированного низкого надводного борта было также легким для ныряльщиков. «Действительно, — думал Беред, — все это превосходно, лучший способ транспортировки, в котором я когда-либо участвовал». Два катера же с боевыми пловцами — один с «десантом», а второй страхующий — подошли на 300 ярдов (около 280 м) к волнолому и быстро сбросили боевых пловцов.

«Чериотеры» были в воде, машины выскользнули из своих креплений, — продолжает свое повествование Чарльз Уоррен. — Четверо человек провели и проверили регулировку, поставили моторы на «малый вперед». Через пару мгновений они миновали скулу торпедного катера и с головой ушли в темноту. Была волна от машины Каузера, затем они ушли: Каузер — чтобы отыскать и потопить «Больцано», Беред — «Горицию». Даже на борту торпедного катера MS74, кажется, стихли все голоса. Однако, как выяснилось впоследствии, аккумуляторные батареи «Чериотов» были заряжены не полностью, поэтому водителям пришлось затратить на подход к намеченным целям намного больше времени, чем планировалось изначально.

Экипаж под командой Каузера выполнил атаку, как говорится, словно по учебнику. В течение часа они следовали в надводном положении, затем обнаружили какое-то судно и, погрузившись на 25 футов (около 7,5 м), пропустили его над собой. Сплыв в надводное положение, они заглушили мотор, осмотрелись, а затем продолжили путь, наблюдая за интенсивным движением на входе в гавань. Затем Каузер заметил в темноте, совсем близко, черный силуэт какого-то судна — как оказалось, боно-заградительное, вероятно, несущее дозорную службу. Предположив, что судно несет гидроакустическую вахту, Каузер снизил скорость и обошел опасный объект стороной, тут же выйдя на навигационный буй, расположенный на полпути к молу — развернув машину, Каузер пошел вдоль мола, пытаясь найти восточный проход в гавань. Однако найденный проход не подошел — не хватало глубины. Понимая, что они уже опаздывают к расчетному времени на три с лишним часа («чериотеры» должны были завершить атаку к 1 часу 30 минутам, а заряды выставить как можно ближе к 6 часам 30 минутам), Каузер решил идти к старому входу в гавань и «рванул» к нему на полном ходу.

Обогнув мол в позиционном положении — над водой торчали только головы водителей, Каузер и Смит направились вдоль полузатопленного судна внутрь гавани. И тут они обнаружили три ряда противоторпедных сетей. «Это было не смешно! — пишут Чарльз Уоррен и Джеймс Бенсон. — Они остановились вместе с торпедой рядом с первой сетью, а затем начали спускаться вниз, надеясь пройти под сетью на глубине примерно сорок пять футов. Но они достигли дна уже на тридцати пяти, а вес лежащей на дне части сети был слишком велик, чтобы приподнять ее и пройти под ней. Тогда они снова всплыли на поверхность. Как и положено, у них с собой были резак для сетей, но времени было мало, а работа резаками — дело долгое. К тому же сетей было три ряда. Нужно было искать какой-то другой путь.

Они искали этот путь в окружающей их темноте. Костюмы Слейдена не были приспособлены для славной игры «найди наперсток». Их свободные складки на сгибах не способствовали быстроте передвижения, а склонность кислородного мешка складываться под острым углом могла привести к прекращению доступа необходимого кислорода. А если бы одна нога соскользнула с седла, машина могла бы уплыть прочь».

Тяжелый труд был вознагражден — Каузер со Смитом все же нашли прореху в сети, через которую можно было с трудом, но все же протиснуться «Чериот». Повезло им и с другими двумя сетями — там тоже нашлись дыры. Каузер взял курс на место предполагаемого нахождения «Больцано», но первым заметили тяжелый крейсер «Гориция», который предстояло атаковать второй боевой «двойке». Цель экипажа Каузера и Смита находилась недалеко.

«Мы по-прежнему шли по поверхности, когда заметили темный контур, — вспоминал позже Каузер. — Я снизил ход до малого и приблизился, пока не подошел примерно на двести ярдов. Затем — последний взгляд и хороший компасный пеленг на кормовую надстройку, перед тем как повернуть рычаг и отправиться на погружение примерно на двадцать пять футов. Вскоре, присмотревшись, мы смогли ясно различить очертания «Больцано». Я продолжал сближение, пока не достиг расстояния в пятнадцать ярдов по горизонтали, затем я повернул к правому борту и уменьшил глубину примерно до пяти футов. Через несколько мгновений мы прибыли, продвигаясь вдоль подводной части борта огромного корпуса. Мы выключили двигатели, закрепили магниты и немедленно начали протягивать «Чериот» вдоль корпуса корабля, перемещая попеременно по одному из магнитов. Мы продолжали это движение и под днищем корабля, пока, по моим расчетам, не оказались на его середине и, насколько я мог понять, под котельным отделением.

Тотчас же, устроившись в подходящем положении, я продолжал укреплять магниты на днище корабля, не слезая при этом с «Чериота». Свободные концы тросов, отходящих от магнитов, я закрепил на зарядном отделении торпеды. Как только некоторые из них благополучно закрепились, я вылез из своего седла. В сложившейся ситуации, когда я держал в руках тяжелый магнит, это было ошибкой. Вес его был таков, что я начал немедленно опускаться на дно, так что я быстро выпустил злосчастный предмет из своих пальцев и поднялся вверх за счет своей несколько положительной плавучести. Смит в это время также находился не на своем сиденье, а рядом с зарядным отделением, проверяя, надежно ли оно закреплено. Но проверить это тщательно было некогда, поскольку было почти ровно 4.30 утра. Мы решили, что заряд закреплен хорошо и правильно, и, когда мы обменялись жестами «большой палец вверх», свидетельствующими о степени нашего хвастовства, я повернул ручку установки часового дистанционного взрывателя, пока не услышал два четких щелчка. Два щелчка — два часа, и зарядное отделение камеры должно сработать где-то близко к проклятым 6.30. Поэтому — назад, в наши седла, последний раз быстро все проверить, и затем я рванул ручку разобщающего механизма, освободив зарядное отделение от «Чериота».

Согласно разработанному и доведенному до водителей «человеко-торпед» плану после установки боевого заряда экипажу надлежало направиться к берегу, затопить «Чериот» и свое личное снаряжение, а затем пройти по суше и выйти к другому участку побережья — западнее Специи, где их вечером, в пол-одиннадцатого вечера, и должен был подбирать катер. Однако данный план был расчитан на то, что «чериотеры» смогут поставить заряды под крейсера задолго до рассвета — днем высаживаться на «колеснице» на пляже едва ли не в центре гавани было самоубийственным делом. К тому времени как Каузер и Смит поставили заряд, на часах уже было почти 5 часов утра — «чериотеры» решили идти на своем «Чериоте» в подводном положении на полном ходу в южном направлении, к знакомому молу, уже там утопить «колесницу» и свои костюмы и дальше идти пешком к назначенному месту встречи. В 5 часов 45 минут Каузер и Смит достигли мола, утопили все «ненужное» и двинулись дальше на своих двоих, на все сто выполнив поставленную перед ними задачу.

А вот у Берея и Лоуренса дела пошли «наперекосяк» — как только они достигли уже описанного выше мола, их «Чериот»

потерял управляемость: если Берей толкал рычаг вперед, винт с шумом показывался из воды, как только он выправлял это положение кормовым насосом, «Чериот» тут же вставал «на дыбы» и БЗО поднималось над поверхностью и защитным щитком Берей, остававшегося под водой. Быстро стало понятно, что, если понадобится сделать незаметный подход к цели или проход в гавань, это будет весьма проблематично, как и просто плавно всплыть на поверхность. Однако экипаж все же продолжил движение, вышел к главному входу в гавань, но ввиду того, что там было полно сторожевых катеров, а времени дойти до другого входа не оставалось, Берей принял решение установить таймер на 8 часов утра и отправить «Чериот» в сторону моря с включенными насосами затопления и с мотором на полном ходу. Сами водители выбрались на берег и позже оказались в том же партизанском отряде, что и их боевые товарищи, которые и поделились своей информацией о результатах операции.

Вот что рассказал Каузер прибывшим в отряд тремя днями позже Берей и Лоуренсу о событиях утра 22 июня 1944 года: «Ровно в 6.23 утра наши заряды рванули. Мы стали свидетелями адского зрелища. Сначала два фонтана воды поднялись в воздух по обоим бортам «Больцано» у кормового мостика. Только тогда до меня дошло, что мы в самом деле сотворили и что «джерри» могут с нами сделать, если поймают. Через минуту или две после взрыва каждое мелкое судно в гавани, казалось, было на ходу. Что-то заставляло их описывать круги. Маленькое суденышко отправилось было к «Больцано», но, очевидно, старалось особенно близко не подходить. Со своей стороны, мы вжались как можно глубже в камни. Это было незадолго до того, как «Больцано» начал тяжело погружаться носом вперед. Скоро вся корма вышла из-под воды и стали хорошо видны винты. Когда нос был уже целиком под водой и, казалось, погружение прекратилось, я решил, что форштевень, вероятно, коснулся дна. Однако крейсер внезапно перевернулся с потрясающим всплеском и затонул. Мы были довольны. Все, что осталось на виду, это часть его правого борта. Было около половины восьмого. Для того чтобы корабль затонул, понадобилось час и пять минут».

Впоследствии «чериотеры» попытались пробраться через линию фронта к своим, но сделать это смог 10 августа только Конрад Леонард Берей (личный номер P/MX 49845) — произошло это в районе реки Арно. Остальным же трем не повезло — они все попали в плен. Причем Лоуренс был ранен осколком гранаты во время пересечения вместе с Береем той же реки Арно, а Берей, подумав, что его товарищ мертв, бросил его и побежал к реке. Лишь позже выяснилось, что Лоуренс был всего лишь ранен и контужен. Каузер и Смит были взяты в плен через сутки вновь во время форсирования зловещей Арно.

Детальная информация об операции стала известна союзному командованию только после выхода к своим петти-офицера Конрада Берей, хотя первые данные о ситуации в гавани Специи были получены уже утром 22 июня по докладу экипажа самолета-разведчика. «Фотографии, сделанные самолетом фоторазведки, свидетельствуют о том, что «Больцано» опрокинулся на своей якорной стоянке. Вероятно, это стало результатом совместной операции британских и итальянских диверсантов» — такая запись появилась в боевом донесении штаба союзников. Правда, из тех же данных фоторазведки стало ясно, что ни «Гориция», ни подлодки в Муджиано в ходе операции не пострадали. Коммандер Хитфилд, в свою очередь, написал в отчете об операции: «Учитывая, что со времени первого спуска «человеко-торпеды» на воду в Таранто и до погружки их на катер MS прошло меньше недели, и что аппараты были уже «бывшие в употреблении», следует отметить высокое мастерство и самоотверженность техников, которые

работали круглые сутки, чтобы привести их в боеготовое состояние. Следовало бы провести испытания на погружение с ними, но времени было так мало, что не было возможности выполнить это. Однако ни один из участников операции не высказал ни малейшего желания отказаться от участия в ней по этой или другим причинам. Согласно данным разведки, Специя имела чрезвычайно хорошую систему обороны, так что мне не остается ничего иного, как еще раз отметить высокое мужество и мастерство двух экипажей, которое не следует оставлять без награды. Если же говорить о боевых пловцах группы «Гамма», ... то я должен заявить, что они продемонстрировали в ходе операции отличные навыки и высокое мужество, особенно принимая во внимание тот факт, что они понимали — в случае захвата в плен их ждет неминуемый расстрел».

18 апреля 1944 года британское Адмиралтейство выпустило «боевой листок» для прессы, в котором сообщало об успешном боевом применении британских «человеко-торпед» против кораблей противника в гавани военно-морской базы Палермо*. Данное сообщение было перепечатано всеми основными британскими газетами и журналами.

Аналогичный совместный набег британо-итальянской диверсионной группы был совершен в апреле 1945 года на порт Генуи, где в доке находился недостроенный итальянский авианосец «Аквила» (Aquila; переоборудуемый пассажирский лайнер «Рома» водоизмещением 32 583 т), который захватившие его немцы намеревались затопить на единственном рабочем фарватере на входе в порт, закупорив его таким образом. Данная операция получила кодовое наименование «Тоаст» (Operation Toast), в состав наряда сил, выделенного для нее, вошли эсминец «Легионарио» (Legionario), на котором разместили два итальянских диверсионно-штурмовых катера типа MTSM (MTSM230 и 232), а также два британских «Чериота», водителями которых, однако, выступали не британцы, а итальянцы — водители «Майяле» (боеготовых единиц последних на тот момент в распоряжении планировавшего операцию капитано ди фрегата Форджа не оказалось). Экипажи «Чериотов» включали: гардемарины Жироламо Маниско (Guardiamarina Girolamo Manisco) и соттокапо паломбаро Дино Варини (Sottocapo Palombaro Dino Varini) и соттотененте ди васселло Никола Конте (Sottotenente di Vascello Nicola Conte) и соттокапо паломбаро Эволино Марколини (Evolino Marcolini). Кроме того, в состав группы, проходившей в официальных документах под наименованием «Forzamento del Porto di Genova» («Акция против порта Генуи»), вошли два торпедных катера — итальянский MS74, уже имевший опыт участия в аналогичной операции против Специи, и британский MTB177 (командир — лейтенант Резерва британского флота Б.Х. Смит / B.H. Smith).

Отряд покинул Ливорно во второй половине дня 18 апреля 1945 года и к 23 часам 30 минутам подошел в назначенную



Недостроенный авианосец «Аквила»

* Информацию об операции в Специи рассекретили лишь в конце 1944 г.

точку начала операции. На этот раз торпедные катера должны были буксировать по одному катеру типа MTSM каждый, после чего те должны были подойти на минимальное расстояние ко входу в гавань — примерно одну милю — и спустить на воду оба «Чериота». Чтобы повысить точность выхода в назначенную точку, командование разрешило использовать командира торпедного катера MTB177 имеющуюся у него на борту радиолокационную станцию. Причем катера MTSM должны были затем ожидать возвращения водителей.

Первый экипаж в составе Маниско и Варини не дошел полумили до входа в гавань — сломался электромотор «Чериота», и вызванный на помощь катер подобрал их, а вторая боевая «двойка» успешно проникла в Геную и нашла авианосец, стоявший у причала Канцио (Canzio). Однако водители не смогли прикрепить заряд к днищу авианосца и оставили его на дне, на глубине примерно трех метров под кораблем и немного к левому борту, установив взрыватель на 7 часов 00 минут 19 апреля. Затем водители успешно покинули гавань тем же путем, что и проникли в нее, и были подобраны катером MTSM.

Результат операции был неоднозначным: «боеголовка» сработала вовремя, но противоторпедная защита левого борта авианосца «поглотила» значительную часть энергии взрыва, хотя корабль и получил определенные повреждения, после чего немцы в ночь на 24 апреля отбуксировали поврежденный авианосец к фарватеру на входе в гавань и оставили его там в полузатопленном положении. Союзники об этом не знали, поэтому Фордж было сказано, что, по данным авиаразведки, авианосец не потоплен, — все обстоятельства выяснились только после того, как войска 5-й армии союзников 27 апреля 1945 года вошли в Геную.

Рейд на Пхукет, 27 октября 1944 года

Последний боевой эпизод, в котором приняли участие «чериотеры», имел место 27 октября 1944 года — пара ГПН типа «Терри Чериот» Mk II, выпущенных с борта подводной лодки P.331 «Тренчант» (HMS Trenchant; командир — лейтенант-командер Э.Р. Хезлет / A.R. Hezlet), типа «Т», атаковала стоявшие в порту Пхукет на одноименном острове (сегодня — территория Таиланда) два грузовых судна, принадлежавших пронацистской Северной Италии — «Вольпи» (Volpi) и «Суматра» (Sumatra) водоизмещением соответственно 5272 и 4859 тонн.

В апреле 1944 года у «флотилии особого назначения» появилась новая плавбаза — «номер 3» по секретному коду и «Вулф» (HMS Wolfe) по своему открытому имени. Командиром плавбазы был капитан Дж.Э. Слотер (Captain J.E. Slaughter), кавалер ордена «За выдающиеся заслуги». Корабль отличался от предыдущих плавбаз, выделенных флотилии, тем, что он был новый — грязную и медленную же «Титанию» передали 3-й флотилии подводных лодок в качестве вспомогательной плавбазы. Через месяц «Вулф», что в переводе с английского значит «Волк», отправлился на Дальний Восток — на ее борту находилась группа из 14 «чериотеров» и нескольких техников, а также несколько ГПН типа «Терри Чериот», отрядом командовал лейтенант-командер Джон Мак-Картер, уже отличившийся во время операции на Мальте.

Местом базирования отряда был выбран Тринкомали, что на северо-восточном побережье острова Цейлон. Сразу же после прибытия экипажи «Чериотов» приступили к тренировкам — ставили учебные магнитные мины на стоявшие неподатливые подводные лодки.

Отработав в течение нескольких недель дневных тренировок навыки управления новыми «Чериотами», водители перешли к ночным тренировкам. Наконец, командованию отряда была поставлена конкретная боевая задача — в течение шести недель атаковать два итальянских судна в гавани Пхукета. Четыре недели спустя Мак-Картер отобрал шесть человек — два основных и один резервный экипажи: саб-лейтенант Энтони «Ллофти» Элдридж (Antony «Lofty» Eldridge) и



Именно «Терри Чериоты» атаковали 27 октября 1944 года итальянские суда в порту Пхукета. Фото сделано уже после окончания войны

петти-офицер С. Вулкотт (S. Woolcott) и петти-офицер У.С. Смит (W.S. Smith) и вестовой Альберт Браун (Albert Brown), в качестве резервного экипажа были назначены саб-лейтенант Р. Хиндмарш (R. Hindmarsch) и матрос У. Пэйн (Seaman W. Payne). После этого, по данным Чарльза Уоррена, четверо «чериотеров» основных экипажей, а по данным Роберта Хобсона — все шестеро водителей, отобранных для операции в Пхукете, были направлены на трехдневные курсы выживания в джунглях, регулярно проводившиеся для летчиков британских ВВС примерно в 50 км к северу от Коломбо. В числе прочего им выдали так называемые комплекты спасения, в которые входили, кроме всего прочего, средства для отпугивания акул (включая мазь, отбивающую запах, — ею предполагалось смазывать костюм, личную маску и руки). «Впрочем, — писал Чарльз Уоррен, — даже если не использовать никаких отпугивателей, гротескная фигура, сидящая верхом на торпедо, сама по себе могла бы отпугнуть любую акулу». Юмор у спецназовцев, особенно флотских, всегда был отменный.

В качестве носителя «Чериотов» была выделена подводная лодка «Тренчант», перед самой операцией в целях окончательной проверки два ГПН были выведены в море примерно на шесть миль (около 11 км) от рейда, где они примерно в 20—21 час отправились в «тестовый пробег». Причем у экипажа в составе Смита и Брауна он вышел весьма «богат» на события: еще при прохождении под первой линией бонового ограждения Браун почувствовал, что носовой зажим его дыхательного аппарата соскочил и провалился внутрь маски, поэтому после того, как «Чериот» поднялся на поверхность — уже за сетью, — Браун открыл маску, чтобы исправить положение, надеясь, что Смит не будет погружаться сразу, но поставив зажим на место мокрыми руками он не смог и в конце концов закрыл маску. Но на этом «приключении» не закончились — при возвращении система управления их «Чериотом» по неизвестной причине пришла в неисправность, и водитель, Смит, не смог ни изменить скорость, ни дать задний ход. Смит мог всплыть рядом с сетью, где находился страхующий их баркас с «Вулфа», но решил все же продолжать свой путь к ПЛ «Тренчант». Однако, прежде чем они смогли дойти до нее, имевшийся у них запас сжатого воздуха полностью «улетучился» и водителям пришлось всплыть на поверхность и следовать дальше с открытыми масками своих дыхательных аппаратов. Следом необходимо было решить последнюю проблему — как остановить «Чериот», поскольку сделать это традиционным способом — убрав скорость — было невозможно ввиду поломки. Смит и Браун совершили немало кругов вокруг подлодки-носителя, прежде чем смогли поймать в своих неуклюжих костюмах конец, брошенный им с «Тренчант».

22 октября ПЛ «Тренчант» покинула Тринкомали, неся на борту два «Чериота» и четырех водителей, каждый из которых получил в качестве дополнительного комплекта снаряжения револьвер 38-го калибра с патронами, местную валюту, мешочек с 12 золотыми соверенами, напечатанную на шелке карту, кортик, набор хирургических игл и ниток (для зашивания ран), компас, ножовки, часы и капсулы с ядом (все это водители распахали по карманам, спрятав под водолазным костюмом). Именно в этом случае водители получили уже упоминавшуюся ранее записку на шелке, которая получила неофициальное название «Сиамская кровавая расписка».

Переход морем в район Пхукета длился пять суток, 27 октября подлодка была уже на месте и на расстоянии примерно 11 км от входа в гавань Пхукета, находясь на перископной глубине, примерно в 20 часов 00 минут выпустила оба «Чериота»: цель экипажа Элдриджа — судно «Суматра» — находилась почти у самого входа в гавань, а судно «Вольпи», назначенное для экипажа Смита, стояло почти в самом конце гавани.

В случае с экипажем Элдриджа все прошло как по маслу — они беспрепятственно вошли в гавань, на расстоянии около 400 метров от «Суматры» погрузились и подошли прямо под днище судна, после чего разместили на нем заряд и спокойно покинули гавань. А вот с другой боевой парой вновь не обошлось без чрезвычайных происшествий — как только Смит с Брауном погрузились и стали проводить дифферентовку аппарата, второй номер почувствовал, что его шлем пропускает воду, и за несколько минут он промок, что называется, до нитки. Были, с другой стороны, и приятные моменты — на входе в гавань и в самой гавани не было никаких противолодочных или противоторпедных сетей, что чрезвычайно облегчало деятельность «чериотеров». Да и охрана вообще была организована из ряда вон плохо, что тоже отнюдь не мешало британским спецназовцам.

Водителям предстояло разместить «боеголовку» вертикально в средней части днища судна — наилучшим образом, если в районе машинного отделения, однако при том положении полузатопленного судна-цели, в котором оно находилось, выполнить это оказалось делом невозможным — они просто не могли втиснуться в имевшееся пространство. Водители ответили «Чериот» в сторону, затем повторили попытку, но вновь безрезультатно — тогда Браун спустился и пошел проверять днище судна более тщательно. Через несколько минут он вернулся и показал Смицу знаками, что прикрепить «боеголовку» к днищу судна нет никакой возможности, так что, подсплыв и пройдя вдоль борта судна, «чериотеры» прикрепили заряд к какому-то палубному устройству — верхняя палуба судна находилась почти вровень с поверхностью воды. Однако заряд сорвался, и Браун, поймавший его, решил отвести его в машинное отделение, причем взрыватель уже был установлен в рабочее положение.

«Часовой взрыватель отмечал его шаги вниз, в машинное отделение, — писал Чарльз Уоррен в книге «Волны над нами». — Если ему и было жутко в своем одиноком путешествии в машинное отделение с тикающим снарядом в руках, Браун никогда не упоминал об этом в своих рассказах потом. Возможно, он больше был озабочен своим несколько дискомфортным состоянием. Его скафандр был полон воды, а рука ужасно кровоточила от пореза, полученного, когда он споткнулся, пытаясь прикрепить заряд. Последующее падение разорвало его лицевую маску и поранило макушку. Через дыры в резине он мог ощущать свои слипшиеся от крови волосы».

Обычно отход от цели заключался в том, чтобы проследовать под водой на глубине порядка 10—15 футов (около 3—5 м) примерно около мили (1852 м) и затем уже всплывать на поверхность. Смит и Браун решили не отступать от тактических наработок своей флотилии, но вскоре Смит стал задыхаться, и им пришлось всплыть на поверхность — оказалось,

что его дыхательный аппарат поврежден и его рот оказался сильно обожжен натровой известью, поступавшей из канистры с протосолом — в последнюю, в свою очередь, поступала забортная вода. Пришлось идти обратно в надводном положении, приблизительно через полтора часа — где-то в третьем часу ночи — они увидели «Тренчант», а чуть позже заметили и приближающийся к подлодке-носителю «Чериот» под командой Элдриджа. После этого оба «Чериота» были затоплены, их водители доставлены на борт подлодки и удобно разместились в кубрике, и «Тренчант» отправилась в обратное плавание. Интересно, что во время «доставки» водителей на борт субмарины неожиданно выяснилось, что Браун совершенно не умеет плавать — этот факт он умело скрывал все три года службы в отряде «чериотеров». Ровно в шесть утра взорвалась жертва Элдриджа и Вулкотта, а пятью минутами позже, подорвалось и второе судно. По воспоминанию очевидцев, субмарина оставалась в районе Пхукета до взрыва зарядов, взрывы были различны — первый сопровождался резким выбросом, и судно как бы подскочило вверх, а второй был значительно менее заметным, будто бы вся его энергия ушла наружу в горизонтальном направлении. На базу «Тренчант» прибыла через три недели, атаковав по пути вражеский конвой, и «чериотеры» с удивлением обнаружили, что их группа собирает снаряжение и готовится к отбытию в Великобританию — командование решило прекратить применение «человеко-торпед» на Тихоокеанском ТВД. Как указано в книге Г. Крукшенка «SOE in the Far East», вышедшей в Оксфорде в 1983 году, в приказе Адмиралтейства указывалось: «...несмотря на то что здесь имеется множество потенциальных целей, ни в одном случае не обеспечивается возможность успешной эвакуации экипажей «Чериотов», что является весьма важным условием в войне с негуманным противником». Оставшимся, таким образом, «без работы» водителям и водолазам ГПН были предложены должности в других подразделениях, история подводных «колесниц» на этом закончилась.

Следующий эпизод возник лишь с окончанием Второй мировой войны — в 1945 году один ГПН типа «Чериот» Mk II и два водителя — лейтенант Малькольм Каузер и матрос Гарри Смит, которые прибыли в форт Лодердейл и провели ряд демонстраций для американского военно-морского командования и соответствующих специалистов. По распоряжению американского капитана Лунда (Captain Lund) была сформирована киносъёмочная группа, которая, используя катер с иллюминатором в днище, выполняла детальную съёмку маневров «Чериота». Однако по завершении съёмки фильма произошел неприятный инцидент — водитель «Чериота» отвернул влево и пошел на всплытие, но экипаж катера, в нарушение заранее достигнутых договоренностей, также отвернул влево и не снизил скорость, в результате чего едва не срубил голову лейтенанту Каузеру. Последний, впрочем, был опытным водителем и сумел быстро отвернуть, после чего, как пишет в своей книге Роберт Хобсон, открыл маску и в грубой форме высказал все, что думает по поводу мастерства американских моряков, добавив в конце, что он пережил войну не для того, чтобы погибнуть от их «катерка». Затем он приказал Смицу плыть на берег, а сам затопил «Чериот» и, доплыв до берега, потребовал немедленно отправить его обратно в Британию.

Итоги

Вопреки большим надеждам, возлагавшимся военно-политическим руководством Великобритании на оснащенные ГПН семейства «Чериот» подразделения спецназа, вклад «колесниц» и их «возничих» в победу союзников на море оказался более чем скромным. Причиной тому, как представляется, в основном стало то, что ввод данного оружия спецназначения в строй осуществлялся уже в середине войны, а

не на начальном ее этапе. Средства типа «Чериота» — это оружие первого удара, главным достоинством которого является внезапность: пока противник не знает о существовании ГПН, он не ждет нападения и не может разработать тактику борьбы с ними. Самый грозный враг — тот, о котором ты ничего не знаешь, который невидим. А вот когда противник знает о наличии у противной стороны такого специального вооружения и военной техники, когда он предпринимает меры по борьбе с ними — применять средства, подобные ГПН или СМПЛ, становится чрезвычайно сложно. Еще одной причиной относительно скромных результатов боевого применения «Чериотов» стало то, что их разработка, испытания и ввод в эксплуатацию осуществлялись в чрезвычайно сжатые сроки, да еще и при противодействии отдельных представителей старшего и высшего офицерского состава британского флота. Все это не могло не сказаться на результатах боевой деятельности отряда оснащенных ГПН диверсантов, а также и на качестве конструкции аппаратов и снаряжения.

Всего через «флотилию особого назначения» прошли 160 «чериотеров», из которых 17 были награждены различными государственными наградами Великобритании и Польши. В общей сложности, по официальным данным, в ходе программы обучения и в боевых действиях погибли 16 офицеров и матросов отряда «Чериотов», было безвозвратно потеряно около трех десятков этих аппаратов. В книге Пола Кемпа приводится следующий список потерянных «Чериотов» обеих модификаций, приведенный в таблице.

С другой стороны, опыт, полученный британцами в области создания и эксплуатации ГПН торпедообразного типа, едва не получил своего продолжения. Дело в том, что один из

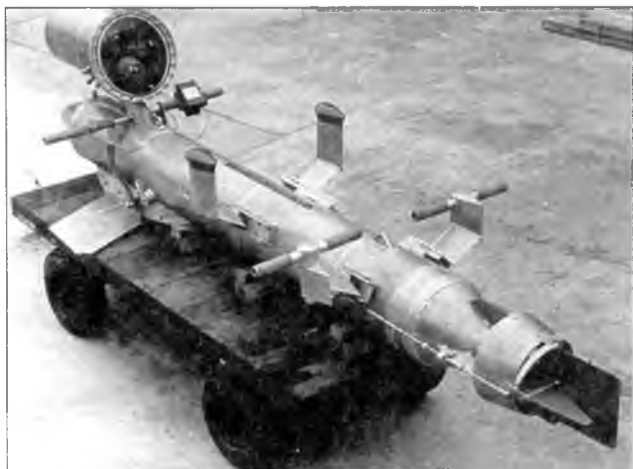
офицеров 42-го батальона «коммандос» Пэдди Эшдаун, переведенный в 1965 году в группу SBS (Special Boat Service — британский военно-морской аналог знаменитой Специальной авиационной службы / SAS), дислоцированную в Сингапуре, вместе с руководителем данного подразделения майором Пэтом Троем (Pat Troy) занимался активной разработкой и внедрением новых спецсредств, техники и вооружения, которые были тогда чрезвычайно необходимы для подразделения SBS. В том числе велись работы и над групповыми подводными носителями и средствами доставки грузов — главной проблемой являлось как раз отсутствие эффективных и простых в эксплуатации средств доставки диверсантов, поскольку в распоряжении бойцов SBS в то время были фактически лишь надувные моторные лодки и каноэ типа «Слипин Бьюти». С их помощью диверсантам и приходилось высаживаться с надводных кораблей и подводных лодок, что в последнем случае не позволяло делать это скрытно — в подводном положении.

Работы в данном направлении шли в сингапурском отделении SBS и раньше — Дэвид Митчелл (David Mitchell), Лен Холмс (Len Holmes) и Боб Бирс (Bob Beers) изучали различные возможности по обеспечению малозаметного выхода и возвращения диверсантов из подводной лодки — носителя. Данная программа получила обозначение «Голдфиш» (Goldfish). С прибытием Пэдди Эшдауна работы ускорились, их активно поддержал и командир 7-й флотилии подводных лодок командер Джон Э. Мур (John E. Moore). Среди прочего, Трой и Мур инициировали разработку подводного аппарата — буксировщика, предназначенного для транспортировки диверсанта и его снаряжения и вооружения. В качестве основы для данного аппарата была выбрана торпеда

Потерянные ГПН семейства «Чериот»

№ п/п	Тактический номер ГПН	Обстоятельства потери
1	V	Июнь 1944 года, западное побережье Шотландии
2	VI	31 октября 1942 года, операция «Тайтл», Норвегия (неуспешная атака ЛК «Тирпиц»)
3	VIII	То же
4	X	2 января 1943 года, на борт ПЛ Р.311 во время операции «Принсипал» (атака Ла-Маддалены, остров Сардиния)
5	XI	Июнь 1944 года, брошен на Мальте
6	XII	19 января 1943 года, операция «Велком» (Welcome), задача — потопление блокшивов в порту Триполи
7	XIII	То же
8	XIV	Июнь 1944 года, брошен на Мальте
9	XV	3 января 1943 года, операция «Принсипал», атака Палермо
10	XVI	3 января 1943 года, операция «Принсипал», атака Палермо
11	XVII	Июнь 1944 года, брошен на Мальте
12	XVIII	2 января 1943 года, на борт ПЛ Р.311 во время операции «Принсипал» (атака Ла-Маддалены, остров Сардиния)
13	XIX	3 января 1943 года, операция «Принсипал», атака Палермо
14	XX	Июнь 1944 года, брошен на Мальте
15	XXI	Июнь 1944 года, брошен на Мальте
16	XXII	3 января 1943 года, операция «Принсипал», атака Палермо
17	XXIII	3 января 1943 года, операция «Принсипал», атака Палермо
18	XXIV	Июнь 1944 года, брошен на Мальте
19	XXV	Июнь 1944 года, брошен на Мальте
20	XXIX	Июнь 1944 года, брошен на Мальте
21	XXXI	Июнь 1944 года, брошен на Мальте
22	XXXIV	Июнь 1944 года, брошен на Мальте
23	LII	Сброшен 22 ноября 1943 года вследствие штормовой погоды во время попытки атаковать морские линии коммуникаций в норвежских фьордах
24	LVII	То же
25	LVIII	Потерян 22 июня 1944 года во время атаки на Специю.
26	LX	То же
27	LXXIX	Потерян 28 октября 1944 года во время рейда на Пхукет
28	LXXX	То же

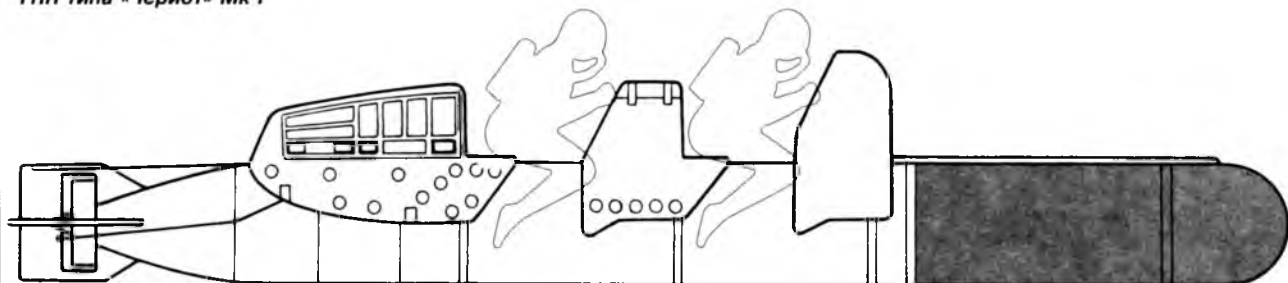
Источник: Kemp Paul. Underwater Warriors. Brockhampton Press. London, 1999. Стр. 118.



Последняя британская попытка создания буксировщика боевых пловцов на базе стандартной торпеды: один из офицеров 42-го батальона «коммандос» Пэдди Эшдаун, переведенный в 1965 году в группу SBS в Сингапуре, сконструировал прототип буксировщика, который был принят в опытную эксплуатацию SBS под обозначением «Архимед», но в спецназе не прижился

Mark XXIII, ее доработка в буксировщик была выполнена инженерами британского флота на плавбазе подводных лодок «Медуэй» (HMS «Medway»), в том числе были установлены дополнительные аккумуляторные батареи. Одним из испытателей нового аппарата стал П. Эшдаун, который в результате разработал и сконструировал прототип буксировщика аналогичного типа — он был принят в опытную эксплуатацию SBS под обозначением «Архимед» (Archimedes), но часто именовался как «Арчи» (Archie). Впрочем, данный буксировщик оказался весьма «капризным» и «сырым», так что от него быстро отказались.

ГПН типа «Черийот» Mk I



Тактико-технические характеристики английских ГПН

Характеристика	«Черийот» Mk I	«Черийот» Mk II
Длина, м	6,78	9,3
Ширина, м	0,8	0,8
Высота (по защитному щитку), м	1,2	1,0
Максимальная скорость, уз.	2,5—3	4,5
Масса с БЗО, кг	1588	2359
Масса БЗО, кг	272—318	500—680
Силовая установка	Электромотор (2 л.с.) + АБ (60 В, 5 часов при температуре воды 26,7° С)	
Глубина погружения, м	27 (расчетная) или 10,7 (рабочая разрешенная)	91 (расчетная)* или 9 (рабочая разрешенная)
Продолжительность плавания, часов	5	5—6
Дальность плавания (скоростью, уз.), миль	18 (3)	30 (4,5)
Экипаж, чел.	2	2

Примечание: * * — по данным Роберта Хобсона, максимальная расчетная глубина погружения могла составить до 183 метров



ГЛАВА 3. ГЕРМАНИЯ

Запоздалый старт

В годы Второй мировой войны Военно-морские силы нацистской Германии обратились к идее создания «человеко-торпед» последними — командование Кригсмарине озабочилось этим лишь во второй половине 1943 года, когда на счету итальянских и британских водителей «человеко-торпед» была уже не одна успешно проведенная операция. Да и японцы к тому времени уже приняли решение создавать отряды «подводных смертников» — разработка «Кайтена» была в целом завершена в первой половине 1943 года, хотя боевое крещение японские «человеко-торпеды» получили полугодом позже своих немецких коллег. И это при том, что впервые о возможности разработки и принятия на вооружение германских Военно-морских сил человекоуправляемой

По мере завоевания англо-американскими союзниками господства в воздухе и на море гросс-адмирал Карл Дениц уже не мог всецело полагаться на своих подводников — требовалось новое оружие, способное склонить баланс весов на сторону Третьего рейха. На фото — Карл Дениц принимает рапорт командира подводной лодки U-61 — Юргена Остена

торпеды — по типу примененной в конце Первой мировой войны итальянскими моряками «Пиявки» — отдельные немецкие военно-морские специалисты заговорили, судя по обнародованным архивным документам, еще в 1929 году — задолго до начала Второй мировой войны вообще и возрождения идеи боевого применения «человеко-торпед» в частности.

Причина такого достаточно существенного отставания Кригсмарине была вновь весьма проста и прозаична — длительное время германское военно-морское командование попросту не уделяло должного внимания вопросу создания подразделений военно-морского спецназа и разработке военно-морской техники специального назначения. Немецкие адмиралы твердо считали, что решат все возложенные на Кригсмарине задачи традиционными методами и средствами.

Причем вплоть до начала 1943 года в адрес ОКМ (Oberkommando der Marine — Главное командование ВМС Германии, соответствует в целом нашему Главному штабу ВМФ) предложения по вопросу изучения возможности использования в ходе боевых действий на море боевых пловцов, человекоуправляемых торпед и сверхмалых подводных лодок поступали десятки раз, но интерес данные идеи вызвали лишь у сотрудников военной разведки — Абвера.



Именно подчиненные адмирала Канариса увидели будущее и в идее применять в бою быстроходные катера-брандеры с мощными зарядами взрывчатки (впервые она возникла у немцев еще в Первую мировую войну), и в предложении использовать такое неординарное средство, как человекоуправляемая торпеда. «Контрразведка в Германии была прибежищем непризнанных изобретателей новых методов ведения войны», — писал в одной из своих книг немецкий эксперт по военно-морской истории Кайюс Д. Беккер — под таким псевдонимом писал бывший офицер Кригсмарине Хайнрих Берендонк, но далее в тексте мы будем давать ссылки на более известный псевдоним Кайюс Беккер. С другой стороны, даже командование всесильного Абвера приняло решение создать особое подразделение, специально подготовленное для проведения десантно-штурмовых и диверсионных задач с морских направлений, с весьма существенным опозданием, долгое время уделяя основное внимание проведению чисто «сухопутных» разведывательно-диверсионных операций.

В итоге первые две трети самой масштабной до сего дня войны на море германский флот боролся с врагами Рейха посредством мощных линкоров и тяжелых крейсеров, рейдеров, эсминцев, «шнелльботов» и «больших» подводных лодок, сотнями сходявших со стапелей немецких судоверфей. Однако ко второй половине 1943 года даже «отъявленному оптимисту» стало ясно, что все эти многотонные, ошестившиеся крупнокалиберными орудиями, горы стали и брони вместе со «стальными акулами» гросс-адмирала Карла Деница постепенно начинают сдавать поле боя противнику. И вот когда впереди маячила вполне реальная возможность поражения в войне, а в Берлине все чаще произносили слово «чудо-оружие», адмиралы вспомнили о «нетрадиционных методах и средствах ведения войны на море». Причем толчком к активизации усилий в данной области, как это ни парадоксально, послужила успешная операция, проведенная осенью 1943 года британскими сверхмалыми подводными лодками типа «Х» (латинская «икс») против германского линейного корабля «Тирпиц», находившегося на стоянке в норвежском Каа-фьорде.

«Этот инцидент совершил революцию в немецкой военно-морской теории», — писал в предисловии к британскому изданию своей книги, посвященной действиям военно-морского спецназа Кригсмарине и вышедшей в Лондоне под названием «K-Men: The Story of The German Frogmen and Midget Submarines» («Люди соединения «К»: история боевого применения немецких боевых пловцов и сверхмалых подводных лодок»), Кайюс Беккер. — Еще в декабре 1941 года итальянцы надолго вывели из строя стоявшие в гавани Александрии британские линейные корабли «Вэлиант» и «Куин Элизабет», а теперь британцы добились того же результата с могучим «Тирпицем». Немецкие офицеры и матросы горели желанием повторить эти отважные акции, а в высших кругах военно-морского командования велась серьезная дискуссия о возможности использования таких методов. Стало известно, что, в силу определенных затруднений в ведении кампании с применением подводных лодок, командующий Кригсмарине гросс-адмирал Карл Дениц склонялся к использованию нетрадиционных средств, способных нанести урон противнику. Он намеревался создать нечто подобное британскому Командованию морских десантных операций (Combined Operations Command), оснащеному специально подготовленным личным составом и новыми видами вооружений».

В целях пополнения знаний и получения, так сказать, из первых рук опыта по боевому применению подразделений военно-морского спецназа и созданию для них образцов военно-морской техники специального назначения, а также соответствующего вооружения в Италию, к знаменитому



Вице-адмирал Хельмут Хейе — командир диверсионно-штурмового соединения «К» в составе Кригсмарине

«Черному князю» Юнио Валерио Боргезе был направлен капитан-лейтенант Хайнц Шомбург. Одновременно в Кригсмарине быстрыми темпами приступили к созданию частей спецназа — знаменитого диверсионно-штурмового соединения «К», от «Кляйнкampfфербанд» (Kleinkampfverbände — в переводе с немецкого буквально «Соединение малого боя»; полное оригинальное название — «Kommando der Kleinkampfverbände der Kriegsmarine»), в состав которого вошли отряды боевых пловцов, а также дивизионы катеров-брандеров, человекоуправляемых торпед и сверхмалых подводных лодок.

Первая группа диверсантов — 30 военнослужащих — под руководством капитан-лейтенанта Михаэля Опладена (Michael Opladen, хотя в первом англоязычном издании книги К. Беккера фамилия этого капитан-лейтенанта была указана как Obladen. — *прим. В.Щ.*), приступила к обучению на территории созданного в районе Хейлигенхафена, что на восточном берегу Кильской бухты, центра уже в январе 1944 года, а к весне для подготовки личного состава соединения «К» выделили отдельное здание в Любеке (данный пункт базирования получил обозначение «Штрандкoppel» — Strandkoppel, или, в переводе с немецкого «Береговой участок»). Здесь, как писал в своем труде о соединении «К» Кайюс Беккер, в стоящем на берегу моря незаметном бараке, внешне напоминавшем «скорее курятник, чем казарму будущих солдат соединения «К», спецназовцы проходили обучение и уже затем направлялись в конкретные подразделения. Причем масштаб процесса оказался настолько большим, что очень скоро морякам пришлось «захватить» и стоявшую неподалеку казарму артиллерийской части.

«Все новички, по словам Опладена — читаем в книге Кайюса Беккера, — отбирались с учетом их положительных личных качеств, и «дневник поведения» каждого должен был отличаться поистине ангельской чистотой... Соответствуют ли также их физические возможности предъявляемым высоким требованиям, выяснится очень скоро, в ходе весьма жесткой тренировки. О целях и задачах Опладен не стал



Начальник штаба соединения «К» фрегатен-капитан Фрауэнхайм (в центре) и капитан-лейтенант Опладен (слева) обсуждают план очередной операции соединения «К»

распространяться. Новичкам предстояло либо войти в состав мелких, но решительно действующих штурмовых групп, либо стать одиночными бойцами, вооруженными боевым средством нового типа».

Местом дислокации штаба соединения «К» был определен район Тиммендорферштранде, на берегу залива Любек — упомянутый выше «Штрандоппель»; еще один пункт базирования соединения «К» был создан в районе Любек-Шлутуп на берегу реки Траве, в сосновом бору прямо напротив любекской судовой верфи, строившей сверхмалые подводные лодки типа «Бибер», — он получил кодовое обозначение «Блаукорпель» (Blaukorrell; «Голубой участок»). Со временем был создан и ряд других участков, где базировались различные подразделения соединения «К».

Однако быстрое решение организационных вопросов отнюдь не компенсировало тот факт, что на тот момент познания немецких адмиралов в данной области — подготовки и осуществления диверсионных операций на море — были фактически нулевыми. Командир соединения «К» вице-адмирал Хельмут Хейе (9.08.1895 — 10.11.1970), после войны с 1953 по 1961 год являвшийся депутатом западногерманского Бундестага от партии ХДС, вспоминал после войны: «У нас не было никакого практического опыта в ведении войны новыми методами. Было известно лишь, что у итальянцев имеются различные малые штурмовые средства; кроме того, мы еще знали о нескольких английских морских диверсиях, проведенных подобными же средствами. Относительно же японских диверсий на сверхмалых подводных лодках мы не получили никаких подробных данных».

С другой стороны, те чрезвычайно широкие полномочия, которые «выбил» себе у гросс-адмирала Деница командир соединения «К», позволили в очень сжатые сроки — менее чем за год — осуществить работы по проектированию, постройке, испытаниям и запуску в серийное производство сразу нескольких типов человекоуправляемых торпед и сверхмалых подводных лодок, благодаря чему уже во второй половине 1944 года силы вторжения англо-американских союзников стали испытывать всенарастающий натиск десятков, а затем и сотен диверсионно-штурмовых средств. Но к тому времени, как новые образцы немецкого «чудооружия» оказались на фронте, судьба тысячелетнего Рейха уже была предопределена и период боевого применения немецких «человеко-торпед» оказался чрезвычайно мал, а сами аппараты в конструктивном плане были «сырыми» и имели множество недостатков. Так что германские «Негры» и «Мардеры» больше оказывали на противника психологическое воздействие, хотя и достигли отдельных успехов. Более успешными оказались действия германских боевых пловцов и сверхмалых подводных лодок, добившихся определенных тактических успехов.

Рихард Мор предлагает

21 декабря 1943 года на совещании по вопросам разработки мер противодействия англо-американским силам вторжения, проводимом под председательством начальника Исследовательского центра торпедного оружия в Эккертферде контр-адмирала Рудольфа Юнкера (Konteradmiral Rudolf Junker; по другим данным, совещание проходило в Киле под началом командующего группой «Север» Крисмарине), советник по вопросам кораблестроения Рихард Мор (Richard Mohr) предложил создать многочисленный флот небольших по размерениям и водоизмещению и относительно простых в инженерно-конструктивном плане «сверхмини-субмарин», которые он предлагал разработать на базе стандартной боевой торпеды и вооружить, в свою очередь, одной боевой торпедой. В случае массированного применения подобных боевых средств против флота вторжения и транспортов в прибрежных водах можно было, при

благоприятном стечении обстоятельств, добиться определенных успехов. Немаловажным был и фактор внезапности — противник, не зная о существовании такого «чудооружия» у Кригсмарине, был бы застигнут врасплох и вынужденно потратил бы время и силы на выявление нового «врага» и разработку методов и способов борьбы с ним.

«Боевые возможности одноместной человекоуправляемой торпеды, несомненно, казались очень заманчивыми, — писал Кайюс Беккер в своем знаменитом труде по истории соединения «К». — К тому же такое боевое средство хорошо вписывалось в разработанный Деницем план «интенсификации методов ведения войны», расширения военноморских операций всеми возможными средствами. Дениц уже более года занимал пост командующего Кригсмарине, за это время Германии пришлось и на море перейти от наступления к обороне. Необходимо было преодолеть вынужденный застой в действиях подводных лодок. Противолодочная оборона противника и особенно прикрытие его конвоев стали очень эффективными. На всех морских театрах войны противник научился на значительном расстоянии обнаруживать немецкие подлодки и загонять их под воду. Если даже врагу и не удавалось поразить их обычными и глубинными бомбами, то все равно в подводном положении лодки были слишком медлительны и беспомощны, чтобы эффективно атаковать. Отдельные же удачи не могли идти в счет, поскольку они предопределялись лишь благоприятными случаями. Новые быстроходные подлодки, которые могли бы поиграть в «кошки-мышки» и с современными противолодочными средствами противника, были еще не готовы. Разве не естественно, что в этих условиях хваталась за любую новую конструкцию, с помощью которой можно было бы вновь наносить противнику удары таким испытанным и мощным боевым средством, как торпеда?»

Да, такой подход был вполне естественным и повторял в целом тот путь, который до немцев проделали итальянцы, британцы и японцы. Но германские моряки оказались в менее выгодном положении — у них почти не было времени, поскольку фронт, как на суше, так и на море, неуклонно стремился по направлению к сердцу Рейха. Время фактически играло на стороне противника.

Вице-адмирал Хейе вспоминал позднее: «Самым главным для нас тогда была оперативность разработки новых вооружений — времени для всесторонних и тщательных испытаний просто не оставалось. Поэтому командующий ВМС одобрил мой запрос и предоставил мне самые широкие полномочия, позволившие обойти неповоротливую бюрократическую машину, в том числе я получил право напрямую связываться со всеми органами военно-морского командования и, что самое важное, с руководящими инстанциями, с любым предприятием нашей промышленности. Если бы я не воспользовался моими уникальными полномочиями, то процесс создания, подготовки и оснащения соединения «К» не смог бы завершиться в такие сжатые сроки. В промышленных кругах я встретил полное понимание и поддержку, обусловленные, в частности, трезвым соображением, что старое направление в кораблестроении уже не может принести успеха в войне. Кроме того, именно такие простые, но новые боевые средства обычно возбуждают в нас свойственный каждому человеку дух изобретательства».

Рихард Мор представил свой проект 10 января 1944 года, а 18 января Адольф Гитлер утвердил запрос гросс-адмирала Карла Деница на постройку 50 сверхмалых подводных лодок, способных выполнять минные постановки и нести боевые торпеды, и разработку и серийную постройку одноместной человекоуправляемой торпеды, которая, как было заявлено на совещании у Фюрера, «ввиду своих конструктивных особенностей может быть с высокой эффективностью использована в качестве оборонительного средства



Прототип одноместной человекоуправляемой торпеды типа «Негер», разработанной Рихардом Мором. Хорошо заметна защитная конструкция цилиндрической формы — на серийных образцах использовался плексигласовый купол

в случае возможной морской десантной операции противника на наше побережье».

По воспоминаниям современников, не только инженеры, но и рабочие проявляли к новому делу самый живой интерес и помогали командованию соединения «К» и назначенным от последнего представителям по различным направлениям всем, чем могли. Это было тем более важным, что даже в марте 1944 года, как утверждал тот же Кайюс Беккер, гросс-адмирал Дениц испытывал «недостаток доверия» со стороны многих своих коллег, как в штабе Кригсмарине, так и, что было особенно опасно, в Управлении конструкторских бюро ВМС. По мнению Деница, подавляющая часть представителей высшего морского командования все еще воспринимала новые образцы военно-морской техники и вооружения специального назначения с недоверием, более склоняясь к продолжению постройки уже апробированных и оправдавших себя в боевых действиях военно-морских вооружений и техники — особенно боевых кораблей, а не растрате и без того ограниченных производственных мощностей предприятий на изготовление «экспериментальных кроликов». Однако гросс-адмирал Дениц был в корне с ними не согласен: «Чтобы построить линкор, — приводит слова командующего Кригсмарине автор «Людей соединения «К», — нам нужно четыре года, а на выпуск десятка одноместных управляемых торпед — всего четыре дня. Это очень существенно».

В конечном итоге такая горячая поддержка со стороны промышленности и, самое главное, самого гросс-адмирала положительным образом сказалась на процессе разработки нового образца военно-морской техники специального на-

значения — в сжатые сроки, едва ли не за месяц, специалистами расположенного в северо-германском городе Эккернферде, недалеко от Килия, Испытательного центра торпедного оружия (Torpedoversuchsanstalt или TVA-Eckernförde) создается прототип человекоуправляемой торпеды, получившей в честь своего идейного вдохновителя название «Негер» (Neger; хотя произносится слово как «Ниге», мы будем употреблять более привычное нам «Негер»).

Дело в том, что слово «Mohr» в немецком языке означает «мавр» или «африканец», а «Neger» обычно переводится как «негр» или, опять-таки, «африканец». На этом совпадении и решили сыграть, как упоминал в своей книге Кайюс Беккер: «Длинное название «одноместная человекоуправляемая торпеда» (Einmannrtorpedo) представлялось слишком громоздким для повседневного употребления. Назрела необходимость в сокращенном наименовании. Кое-кто стал употреблять слово «Лал» («угорь»), однако в немецком морском жаргоне этим словом обозначалась обычная боевая торпеда. Таким образом, могла возникнуть путаница, а кроме того, хотелось ввести какое-то особое слово. Нередко новинки получают название по имени их изобретателя или конструктора, но в данном случае и такое решение было бы не особенно удачным. Ведь слово «Мор» («мавр») имеет в немецком языке какой-то оттенок ребячества и игривости; такое название казалось недостаточно почтительным. Но тут одного техника осенила идея. «Мавр», в сущности, ведь «негр», — заявил он, — а «Негер» — это же отлично запоминающееся маскировочное наименование». На этом и порешили».

Присутствует, правда, несколько иное толкование: как рассказал мне один знакомый лингвист, слово «Mohr» еще со времен Средневековья имело «негативное обозначение» человека с темным цветом кожи, т.е. фактически могло переводиться как жаргонно-ругательное «ниггер», тогда как «Neger» — это, так сказать, культурный вариант. В итоге те, кто принимал решение о присвоении обозначения новому образцу военно-морской техники специального назначения, вероятно, решили не давать его в честь изобретателя, что могло вызвать некие кривотолки, а присвоить человекоуправляемой торпедой более «удобное» обозначение. Впрочем, бытует и совершенно противоположная версия.

Но вернемся к вопросу создания «Негера». Получив одобрение Гитлера, гросс-адмирал Дениц отдал приказание начальнику Исследовательского центра торпедного оружия в Эккернферде осуществить проектирование и постройку прототипа одноместной человекоуправляемой торпеды-носителя. Непосредственное руководство проектом было поручено инженеру Рихарду Морю и начальнику штаба соединения «К» фрегатен-капитану Фрицу Фраунхайму (F.K. Fritz Frauenheim). Однако требовался человек, достаточно компетентный в вопросах военно-морского оружия и ведения войны на море, причем — войны подводной, который смог бы выполнить полномасштабные испытания нового образца военно-морского вооружения и вынести квалифицированное заключение о возможности его массового использования в боевых операциях.

Сорванная свадьба

«Прочтя телеграмму из Берлина, обер-лейтенант цур зее Ханно Криг испытал сильнейшее волнение. «Предлагаю немедленно явиться Берлин мое распоряжение. Гросс-адмирал Дениц».

Будучи молодым офицером-подводником, Криг побывал во множестве рискованных ситуаций, но теперь ему понадобилось все его самообладание, поскольку именно в день назначенной свадьбы главнокомандующий, гросс-адмирал Дениц, приказывал ему немедленно прибыть в Берлин. Очень возможно, что в этот день невеста не слишком хорошо отзывалась о главнокомандующем военно-морских сил.

Ведь, в конце концов, «Лев», как называли подводники своего адмирала, знал о готовящейся свадьбе, ведь он даже сам прислал поздравления! И вряд ли невесту утешило высказанное женихом-неудачником предположение, что, по-видимому, дело было уж очень важным. Ибо что в мире могло быть, с ее точки зрения, более важным, чем собственная свадьба?»

Так начинается одна из глав книги Кайюса Беккера «Люди соединения «К», посвященная истории создания и боевого применения человекоуправляемых торпед типов «Негер» и «Мардер». Кто же был этот Ханно Криг, с расстроенной свадьбы которого автор начал свой рассказ о немецких «человеко-торпедах», и зачем гросс-адмирал Дениц так срочно вызывал его в Ставку.

Йоханн-Отто Криг (ObtltzS Johann-Otto Krieg; Ханно — это уменьшительный/краткий вариант имени Йоханн) родился 14 марта 1919 года (умер он 2 января 1999 года) в поселке Зёмниц (Somnitz), что в Силезии в районе Исполиновых гор (Riesengebirge), который сегодня более известен как Карконоше, а Зёмниц сегодня входит в состав земли Саксония, образованной путем слияния Свободного государства Саксония и западной части Силезии. Криг поступил на флот, и 9 октября 1937 года ему было присвоено звание кандидата в офицеры (Offiziersanwärter), а звание лейтенанта цур зее он получил уже после начала Второй мировой войны — 1 мая 1940 года.

Обычное, ничем не примечательное начало карьеры военно-морского офицера, не предвещавшее ничего экстраординарного. Хотя уже в начальный период своей боевой карьеры, когда обер-лейтенант цур зее Йоханн-Отто Криг исполнял обязанности вахтенного офицера на подводной лодке U-81 (тип VIIC), удача, как говорится, простерла над ним свое крыло: будучи под командованием обер-лейтенанта цур зее Фридриха Гуггенбергера (ObtltzS Friedrich Guggenberger) во время перехода морем с одного ТВД на другой — по маршруту Брест (Франция) — Специя (Италия), данная субмарина 13 ноября 1941 года в районе Гибралтара обнаружила и торпедировала британский авианосец «Арк Ройал». После безуспешной борьбы за живучесть авианосец затонул, а сам Криг год спустя, 25 декабря 1942 года, принял командование U-81 и до ее потопления в 11 часов 30 минут 9 января 1944 года в гавани Полы во время налета американской авиации сумел потопить тринадцать судов суммарным водоизмещением 15 837 брутто-регистрационных тонн и повредить два судна водоизмещением 6671 и 7472 брутто-регистрационные тонны соответственно.

Впрочем, таких героев — командиров подводных лодок в Кригсмарине в годы Второй мировой войны было немало, но именно обер-лейтенанту цур зее Кригу суждено было стать одной из знаковых фигур в истории первого в немецких Военно-морских силах соединения специального, диверсионного назначения — с марта по июль 1944 года он командовал 361-й флотилией соединения «К», первым подразделением человекоуправляемых торпед «Негер», и за достигнутые успехи в области разработки, испытаний и боевого применения «человеко-торпеды» 8 июля 1944 года он был удостоен Рыцарского креста. Вероятнее всего, выбор гросс-адмирала Карла Деница пал на обер-лейтенанта цур зее Крига ввиду того, что тот оказался, так сказать, командиром без подводной лодки — тогда-то Дениц, приняв во внимание опыт общения Крига с офицерами итальянской 10-й флотилии

МАС, и принял решение поручить весьма трудное, ответственное и, как считал командующий Кригсмарине, «поистине судьбоносное» задание — создание, испытание и постановку на вооружение первой в немецком флоте человекоуправляемой торпеды — такому опытному и всесторонне развитому офицеру-подводнику.

Обратимся вновь, так сказать, к первоисточнику — книге «Люди соединения «К» Кайюса Беккера: «Взгляни сюда, Ханно, — сказал гросс-адмирал Дениц, обращаясь к обер-лейтенанту цур зее Кригу по имени и по-отечески на «ты», что по отношению со всеми подводниками было у него в обычае. Дениц, не сказав ни одного лишнего слова, указал на технические чертежи, разложенные на большом столе. Криг с первого взгляда понял, что перед ним чертеж торпеды. Потом он разглядел, что это, собственно, две торпеды, соединенные между собой в носовой и кормовой частях специальными державками. Судя по второму листу чертежа (изображение в плане), обе торпеды должны были располагаться одна под другой, то есть иметь общую вертикальную осевую плоскость... Сомнений не было: управлять торпедой должен был человек.

Криг почувствовал, что ему жарко. Захотелось расстегнуть воротник и глотнуть побольше воздуха. Так случилось всегда, когда он видел перед собой что-нибудь в высшей степени увлекательное. Основная идея нового оружия была ясна: с помощью специальной торпеды-носителя незаметно подвести боевую торпеду — это по-прежнему наиболее грозное оружие морской войны — вплотную к кораблю противника и выпустить ее, когда попадание можно будет считать гарантированным...

Подводные лодки теперь действительно не могли приближаться к цели, потому что их засекали раньше, чем они успевали это делать. Но если применить одностороннюю торпеду, то и засекает-то, в сущности, будет нечего. Оба корпуса находятся под водой. Водитель высовывается из воды лишь по шею, самое большое — по плечи. Правда, еще не ясно было, как защитить его от волн (данные слова, кстати, являются прямым подтверждением того, что в первоначальном варианте человекоуправляемая торпеда типа «Негер» не планировалась к оснащению плексигласовым защитным коллаком для ее водителя, хотя в ряде зарубежных и отечественных источников это даже и не упоминается. — *прим. В.Щ.*). Да и радиус действия торпед носителей, конечно, очень мал. Его можно было бы несколько увеличить за счет скорости, однако ограниченная мощность батарей выдвигала альтернативу: либо повышение скорости, либо увеличение дальности плавания. Одно из двух. Разумеется, не следует посылать водителя в дальнее плавание или на многодневное задание в расположение противника. Подобного напряжения он, естественно, не выдержит. Поэтому применение нового боевого средства наиболее целесообразно в прибрежной полосе во всех случаях, когда расстояние до противника невелико. Например, при отражении попыток вторжения с моря...

Однако, на момент описанной К. Беккером аудиенции обер-лейтенанта цур зее Крига у гросс-адмирала Деница, а состоялась она 10 марта 1944 года, в распоряжении Кригсмарине имелся лишь один наспех подготовленный прототип человекоуправляемой торпеды — при том, что «Лев» планировал уже в апреле применить новое «чудо-оружие» на итальянском участке фронта, где союзники в любой момент могли высадить в тылу немцев новые морские десанты и захватить очередные плацдармы. Осуществить вместе со специалистами центра в Эккерферде испытания данного прототипа, а затем доработать и запустить его в серийное производство, а также организовать подготовку водителей для первой группы «человеко-торпед» гросс-адмирал Карл Дениц и поручил обер-лейтенанту цур зее Йоханну-Отто Кригу.

— Ну... а свадьбу сыграешь сразу же после опробования торпеды. Договорились? — добавил напоследок Дениц.



Обер-лейтенант цур зее Йоханн-Отто Криг был назначен на проект человекоуправляемой торпеды лично гросс-адмиралом Деницем

Конструкция

Конструктивно «Негер» представлял собой одноместный управляемый аппарат торпедообразного типа, созданный на основе обычной торпеды типа G7e и отличавшийся от нее отсутствием боевого зарядного отделения, вместо которого была оборудована одноместная кабина для водителя — сначала открытая, но затем закрывавшаяся сверху плексигласовым колпаком, а также наличием снизу креплений для подвески одной боевой торпеды типа G7e с боевой частью массой 279 кг (зазор между торпедами составлял 7 см). Силовая установка включала один 12-сильный электромотор типа AW77 производства компании AEG (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft), а также один 110-вольтовый торпедный аккумулятор типа 17T (второй аккумулятор пришлось снять для размещения на носителе кислородных баллонов).

Рулевые поверхности стандартной торпеды на торпедоносителе заменили аналогичными поверхностями несколько увеличенной площади, что позволило повысить эффективность управления «человеко-торпедой». В кабине водителя располагались три рычага, которые обеспечивали: запуск и остановку электромотора «человеко-торпеды»; управление движением «человеко-торпеды» в горизонтальной плоскости — водитель мог направлять торпеду-носитель вправо-влево (кроме того, можно было осуществлять незначительный маневр по глубине); отстыковку нижней, боевой, торпеды с одновременным запуском ее двигателя. Кроме того, в кабине водителя также имелся выключатель устройства самоликвидации, имевшего механизм замедленного взрыва — с задержкой на три минуты.

Идейный вдохновитель и разработчик человекоуправляемой торпеды Рихард Мор считал, что водитель должен полностью располагаться внутри корпуса «человеко-торпеды» — это позволило бы улучшить гидродинамику и решить вопрос с защитой водителя от набегающего потока воды. Закрывать «пилотский отсек» предполагалось посредством люка. Однако относительно малый диаметр торпеды не позволял реализовать данную идею, хотя даже если бы задумку Рихарда Мора осуществить и удалось бы, это неизбежно наложило бы отпечаток на процесс набора кандидатов на должность водителя — вводить ограничения по росту и ширине плеч бойца.

Перспектива набирать «карликов-добровольцев» не слишком-то радовала — пришлось в итоге спроектировать для водителя своего рода «кабину», в которой он мог бы сидеть, вытянув вперед ноги, тогда как туловище располагалось бы вертикально — голова и плечи моряка должны



Водитель занимает место в своем «Негере» перед спуском его на воду. Хорошо виден аварийно-спасательный аппарат Дрегера, надетый водителем



Техник закрывает защитный колпак на «Негере». Первоначально колпак открывался только снаружи, но после гибели нескольких водителей в конструкцию крепления внесли изменения, и он уже стал открываться и изнутри кабины



Одноместная человекоуправляемая торпеда «Негер» была создана на базе боевой торпеды G7e

были возвышаться над срезом входного люка импровизированной «кабины», причем никакого защитного купола или хотя бы волноотбойника вначале не предусматривалось — севший на свое сиденье водитель «укутывался» в плотную прорезиненную брезентовую ткань. И только по результатам испытаний, проведенных под руководством и при личном участии будущего командира 361-й флотилии соединения «К» обер-лейтенанта цур зее Йоханна-Отто Крига в марте 1944 года, было решено оснастить «Негер» прозрачным защитным колпаком из плексигласа: вначале, на прототипе, колпак имел форму цилиндрической башенки, а затем приобрел форму купола — фактически это был защитный колпак носовой стрелковой турели самолета марки «Дорнье» (Dornier), который поставлялся для «человеко-торпед» с авиационного завода компании «Дорнье» в Фридрихсхафене (Friedrichs-hafen).

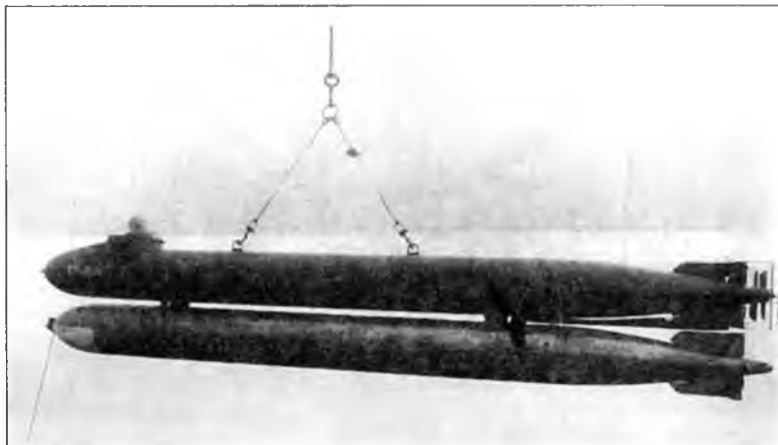
При этом вначале колпак навинчивался техником перед выходом «Негера» в море и мог быть снят только снаружи.

Однако на одном из учебных выходов во время подготовки первой группы водителей «Негеров» в Эккертфердской бухте, во время отработки задачи по торпедной атаке учебной цели, произошла трагедия — из-за несовершенства конструкции механизма крепления боевой торпеды к носителю и отсутствия возможности открыть защитный плексигласовый колпак изнутри погиб один из водителей. Произошло следующее — после нажатия рычага торпедной стрельбы нижняя, учебная, торпеда не сошла с крепления и устремилась вперед вместе с торпедой-носителем. Водитель попытался выбраться из своей кабины, но не смог открыть защитный колпак — в то время он открывался/закрывался только снаружи, а связка носителя и торпеды быстро приближалась к учебной цели, и в конечном итоге торпеда утянула «Негер» под воду, и после сильного удара о корпус мишени водитель погиб. Этот случай ускорил реализацию идеи об оборудовании защитного колпака механизмом открытия изнутри. Кроме того, учитывая то, что «человеко-торпеды» предназначались для действий в прибрежных районах, в гаванях портов и военно-морских базах, а также на якорных стоянках кораблей и судов, где велика была вероятность «подхватить» масляную или нефтяную пленку на колпак (видимость после этого падала существенно), со временем было решено оборудовать плексигласовый колпак специальным омывателем.

Ввиду оснащения «человеко-торпеды» герметичным плексигласовым колпаком и достаточно высокой для такого аппарата автономности — порядка 7 часов, при малых объемах внутреннего запаса воздуха возникла необходимость снабжения «Негера» дополнительной системой для обеспечения жизнедеятельности его водителя: вначале взамен аккумулятора на «человеко-торпеду» установили два кислородных баллона, а затем — по причине того, что даже в этом случае водители часто страдали из-за отравления углекислым газом, — снабдили водителей и взятыми из Люфтваффе специальными дыхательными аппаратами замкнутого цикла системы Дрегера (Draeger), с окислительными патронами, смонтированными в кабине за спиной водителя, и специальной дыхательной маской с гофрированной трубкой. Первые аппараты поступили в группу оберлейтенанта цур зее Крига только 24 марта 1944 года.

Свидетели тех событий вспоминали, что до этого — в ходе подготовки первой партии водителей — во время тренировочных упражнений, длившихся по несколько часов, многим водителям становилось плохо: возникали головные боли и рвота, люди теряли ориентацию в пространстве и теряли сознание. Зачастую водитель срывал защитный колпак, и «Негер», набрав воды, камнем шел на дно. Товарищам приходилось прыгать в воду, вытаскивая водителей из тонущей «человеко-торпеды», — зачастую лишь благодаря неустанному соблюдению техники безопасности — «Негеры» во время учебных занятий постоянно сопровождалась группой обеспечения в шлюпках — получалось предотвращать жертвы среди водителей.

Кроме того, как явствует из различных зарубежных источников и видно на имеющихся фотографиях, водители немецких «человеко-торпед» также использовали и аварийно-спасательный аппарат системы Дрегера, который стандартно применялся на германских подводных лодках как средство обеспечения покидания аварийной подводной лодки и получил название «Таухреттер» (Tauchretter) или «Дрегер Лунг» (Draeger Lung). Данные аппараты, часто используемые жилетами, позволяли в надутом положении держаться моряку на плаву, а встроенный фильтр — дышать в загазованной атмосфере субмарины или во время всплытия



Крупным недостатком человекоуправляемой торпеды «Негер» была излишне сложная процедура ее спуска на воду: либо с причала при помощи крана, либо с берега — при помощи специальной транспортно-спусковой тележки



с затонувшей подлодки. В состав такого аппарата входили дыхательный мешок, гофрированная трубка с загубником и зажимом для носа, баллон с кислородом и регенеративный патрон.

Приведем здесь отрывок из произведения «Сан-Андреас» знаменитого автора детективов и военных приключений Алистера Маклина:

«— Чертовски смешно. На всех этих типах что-то вроде противогазов.

— Противогазы? Вы уверены?

— Конечно, уверен. У них у всех подковообразные спасательные жилеты, которые гофрированными трубками связаны с противогАЗами. ПротивогАЗы, правда, у них сейчас не одеты, болтаются спереди. Интересно, когда германские подводники стали пользоваться отравляющими газами?

— А они ими и не пользуются. И на кой черт они нужны в подводной лодке? — Он взял у Нейсбая бинокль и быстро посмотрел на немецкую подводную лодку. — Эти спасательные жилеты, Джордж, называются «Tauchretter» или «Draeger Lung». По-нашему, «всплыть, а не утонуть». В них есть специальные устройства для водорода и углекислого газа. Единственное предназначение этих жилетов — спасать людей на тонущей подводной лодке.

— И никакого газа?

По голосу Нейсбая чувствовалось, что он явно разочарован.



Справа: аварийно-спасательный аппарат «Таухреттер» (также «Дрегер Ланг»), образца 1943 года. Вверху: защитные очки, входившие в комплект «Таухреттер» образца 1943 года



противника», на самом же деле боевые задания, выполнявшиеся водителями немецких человекоуправляемых торпед типа «Негер» и, затем, «Мардер», англо-американские союзники называли не иначе как «самоубийственные задания»: в низко сидящей в воде «человеко-торпед» водитель имел весьма ограниченную видимость, зачастую ухудшавшуюся мутной водой прибрежных районов и постоянно перехлестывавшими защитный купол волнами, а в том случае, если водитель решался открыть плексигласовый купол с целью улучшения видимости, возникала реальная угроза попадания воды внутрь кабины и затопления «человеко-торпеды». Ограничения на использование «Негеров» и

— И никакого газа.

— Но что-то не похоже, чтобы эта лодка тонула.

— Некоторые командиры подводных лодок заставляли свою команду носить эти жилеты все время, пока они находятся под водой. По-моему, довольно бессмысленно в этих водах. Здесь глубина не менее 600 футов (около 183 м. — прим. В.Щ.), а может быть, и тысячи. Спасаться на такой глубине нет никакой возможности. В жилетах ты или без них». Но вернемся к нашему повествованию.

В распоряжении водителя человекоуправляемой торпеды типа «Негер», а затем и «Мардер» на боевом выходе в море имелись наручный компас, аварийный запас провизии, личное оружие и другие необходимые «мелочи». Прицеливание в момент выхода в торпедную атаку водитель «Негера» осуществлял при помощи градуированной шкалы на обращенной к носу стороне плексигласового защитного колпака и «мушки» — установленного на носу «человеко-торпеды» длинного штыря, позволявшего эффективно выполнять торпедную стрельбу с дистанции не более 1000 метров. Пуск торпеды осуществлялся при помощи рычага, установленного в кабине: водитель нажимал на рычаг, после чего запускался двигатель торпеды, она освобождалась от захвата и на заранее предустановленной глубине устремлялась к цели. Одна из главных угроз, которая поджидала водителей «Негеров» и, как явствует из различных источников, периодически происходила на практике, — если двигатель торпеды запускался, но она не освобождалась от захватов (замки не срабатывали после нажатия рукоятки водителем), то «Негер» с водителем устремлялся к цели вместе с торпедой. После ряда испытаний была определена оптимальная скорость хода «Негера» с торпедой — порядка 4 узлов.

Способ боевого применения «Негеров», разработанный командованием Кригсмарине и примененный соединением «К», предусматривал массированную атаку крупных вражеских сил вторжения — кораблей морских десантных отрядов или крупных конвоев — силами нескольких десятков человекоуправляемых торпед, массовость была основным «кредом» отрядов германских «человеко-торпед». Разработчик же «Негера», Рихард Мор, предполагал, что боевой потенциал «человеко-торпеды» можно было расширить: вначале «Негер» следовал бы к району атаки с боевой торпедой со скоростью 4 узла — можно было покрыть за 7 часов 28 миль, а после торпедной атаки водитель мог возвращаться уже со скоростью 6 узлов — это позволяло бы пройти то же самое расстояние за 5 часов (правда, при благоприятных погодных условиях). Затем аккумулятор, рассчитанный максимум на 12 часов работы в экономическом режиме, неизбежно сел бы.

Однако только в головах и на картах штабистов такой способ выглядел «привлекательно, безупречно и грозно для

«Мардеров» возникли еще и потому, что стандартным вариантом спуска их на воду было использование крана или грузовой стрелы — «человеко-торпеды» цеплялась тросами за два рыма, расположенные позади кабины водителя, но для этого необходимы были пирс и глубокая вода, что на фронте, естественно, не всегда можно было найти. Еще одним недостатком была плохая управляемость «торпеды-носителя» после сброса боевой торпеды, да к тому же большую опасность представляла дыхательная система «человеко-торпеды», вследствие чего, по данным немецких источников, погиб не один водитель «Негера». Большой частью именно по причине этих недостатков процент потерь среди «Негеров» и «Мардеров» был очень высок — порядка 60—80%.

Впрочем, командование соединения «К» и сам вице-адмирал Хейе лично всегда подчеркивали, что концепция немецких человекоуправляемых торпед кардинально отличается от той, что исповедовали японцы со своими «Кайтенами» — созданные для соединения «К» аппараты ни в коей мере не являлись «оружием самоубийц». Однако если в конструктивно-идеологическом плане это было так — «Негеры» и «Мардеры» предполагали многократное их использование и возможность спасения для их водителя, то на практике все оказалось с точностью до наоборот — ввиду многочисленных недостатков, немецкие «человеко-торпеды» стали «оружием самоубийц», что даже привело к тому, что командование Кригсмарине было вынуждено выпустить специальный циркуляр, требовавший от «вербовщиков» предупреждать потенциальных кандидатов на получение должности водителя «Негера» или «Мардера» о высокой опасности, связанной с их боевым применением. Причем миссии «человеко-торпед» зачастую в документах именовались как «Opferkampf», что можно перевести с немецкого примерно как «миссия самопожертвования».

Еще одним, пожалуй самым главным, недостатком «Негера» была его неспособность погружаться, и хотя благодаря подвешенной торпедой над поверхностью воды выступала фактически только «мини-рубка» человекоуправляемой торпеды с круглым плексигласовым колпаком, она стала хорошей мишенью для самолетов и экипажей патрульных и противолодочных кораблей и катеров противника, особенно в лунную ночь. Вполне естественно, что этот недостаток немецкие конструкторы попытались устранить — учитывая весьма незначительную положительную плавучесть «Негера», необходимо было лишь снабдить «человеко-торпеду» небольшой балластной цистерной, которую при опасности водитель мог быстро заполнить водой и погрузиться на незначительную глубину. Однако тут же возник другой вопрос — для продувки цистерны необходим был баллон со сжатым воздухом, для которого еле нашли место. Впрочем,

Фото Виталия Баркина



Фото Виталия Баркина



Вверху: групповой подводный носитель «Майяле» серии 100 в экспозиции Военно-морского музея в Монако

Фото Виталия Баркина



Слева и внизу: винто-рулевая группа группового подводного носителя типа «Майяле» серия 100. Хорошо видны два гребных винта — характерное отличие «человеко-торпед» данной серии



Вверху: групповой подводный носитель типа SLC серия 200 в экспозиции музея, размещенного в монументе в честь короля Виктора Эммануила II в Риме. Хорошо видны проушины двух боевых зарядов, которыми оснащались ГПН серии 200



На странице справа вверху: Со второй половине XX века компания «КОСМОС» из Ливорно создала на базе ГПН типа SSB целую серию ГПН семейства CE2F, более 600 единиц которых поставлено военно-морскому спецназу разных стран мира. На фото — ГПН типа CE2F/X100-T, принадлежавший аргентинскому военно-морскому спецназу

На странице справа внизу: достаточно любопытный образец немецкой одноместной человекоуправляемой торпеды. По всем параметрам, это, скорее всего, как и указано в табличке — «Негер». Однако, во-первых, его носовая часть либо не «родная», либо это один из последних образцов, когда судостроители собирали «человеко-торпеды» из того, что оказывалось под рукой; а во-вторых, прикрепленная к «Негеру» боевая торпеда — не той модификации: она намного короче, чем те, что применялись на немецких «человеко-торпедах». Фото Музея техники в Шпайере (Германия)

Слева: органы управления групповым подводным носителем типа SSB





Одноместная человекоуправляемая торпеда «Кайтен Тип 4». Находится в Музее и парке подводной лодки ВМС США «Боуфин» в Перл-Харборе, на Гавайях. В ряде источников указывается, что в данном музее находится «Кайтен Тип 2», однако это весьма спорно



Вид на винто-рулевую группу человекоуправляемой торпеды «Кайтен Тип 4»

Одноместная человекоуправляемая торпеда «Мардер»

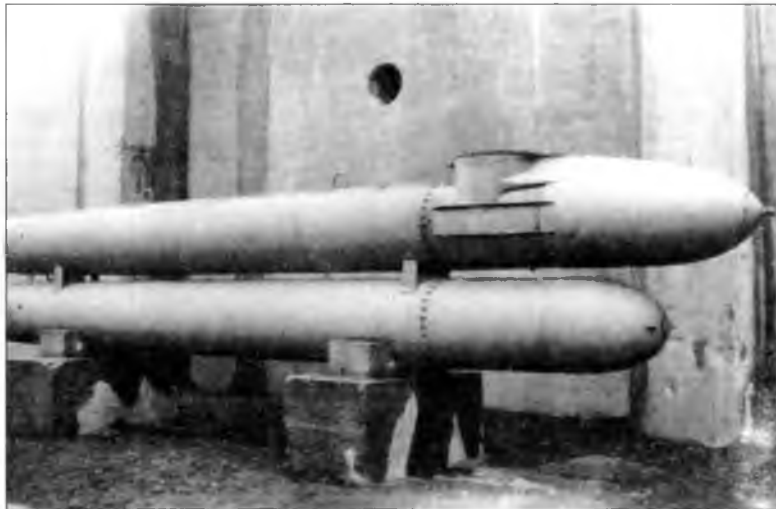
первое же испытание с погружением «Негер» провалил — он быстро ушел под воду и зарылся в придонный ил.

Идею, как говорится, положили на полку и вспомнили только в процессе разработки модернизированной человекоуправляемой торпеды, получившей название «Мардер» (Marder; в переводе с немецкого «куница»). Новая «человеко-торпеда» была создана при непосредственном участии военнослужащих соединения «К» и учитывала богатый опыт, полученный водителями «Негеров» в первых боевых операциях. Внешне «Мардер» отличалась в основном большей длиной — носовая часть торпеды-носителя существенно выступала за габариты нижней боевой торпеды. Более серьезное отличие находилось внутри «Мардера»: сразу за сиденьем водителя был установлен баллон со сжатым воздухом, а в носовой части — 30-литровая балластная цистерна, добавившая 65 см к длине «человеко-торпеды» и 0,3 куб. метров к водоизмещению, а также позволявшая «Мардеру» выполнять непродолжительные по времени погружения на глубину до 25 метров (расчетные данные — 40 метров), приближая ее, таким образом, к сверхмалым подводным лодкам. По расчетам специалистов Исследовательского центра торпедного оружия, запаса сжатого воздуха в данном баллоне должно было хватить на 20 погружений-всплытий.

Кроме того, на «Мардере» были модифицированы замок и крепление защитного плексигласового колпака, а для водителя был установлен дополнительный кислородный баллон — кислород подавался по резиновому шлангу, «разбавлялся» и затем уже подавался в кабину водителя (заимствованный у Люфтваффе дыхательный аппарат замкнутого цикла системы Дрегер, с поглотителем углекислого газа, был сохранен в качестве резервного). В распоряжении водителя модернизированной «человеко-торпеды» появился и миниатюрный глубиномер, рассчитанный на глубины до 30 метров, а в кабине слева был установлен спиртовой уровень, градуированный в диапазоне от -15 до +15°, позволивший облегчить водителю выполнение погружения — рекомендовалось погружаться/всплывать с дифферентом



Отличительной чертой «Мардера» была его способность действительно погружаться под воду, а не просто подныривать кратковременно как «Негер». Погружение и всплытие рекомендовалось выполнять с дифферентом 7—8°, на снимке — креномер, установленный в кабине водителя



Ближе к концу войны немецкие специалисты предприняли попытку создания на базе торпеды IIIId более совершенной человекоуправляемой торпеды, получившей обозначение «Ай» (Hai; в переводе с немецкого «акула»), однако до капитуляции удалось собрать всего один экземпляр...

7—8°. Также водители получили в свое распоряжение датчики, показывающие давление в баллоне со сжатым воздухом для всплытия/погружения, в кислородном баллоне и в самой кабине.

Судя по имеющимся данным, в процессе изготовления одноместных человекоуправляемых торпед типа «Мардер» активно использовались запчасти, поставлявшиеся из Италии: известно о сборке там моторного отделения — соответствующая маркировка ставилась в местах болтовых соединений. По имеющимся данным, первые «куницы» стали поступать в соединение «К» в июле 1944 года.

В общей сложности по данным, почерпнутым англо-американскими союзниками из трофейных немецких документов, до конца войны было построено около 200 человекоуправляемых торпед типа «Негер», из которых около 120 было потеряно. Человекоуправляемых торпед типа «Мардер» было построено несколько больше — около 300 штук, они были направлены преимущественно в Италию. Точное количество потерь человекоуправляемых торпед типа «Мардер» — неизвестно.

Ближе к концу войны немецкие специалисты предприняли попытку создания на базе торпеды типа T IIIId более совершенной человекоуправляемой торпеды, получившей обозначение «Ай» (Hai; в переводе с немецкого «акула»). Изначально она разрабатывалась под руководством профессора

Корнелиуса в компании «Versuchsanstalt für Maschinengestaltung TH» с использованием концепции японских «торпед-убийц», управлять ими должны были водители-смертники, однако впоследствии данный проект был передан Испытательной (опытовой) команде №456 — Versuchskommando 456 — и стал, по большому счету, дальнейшим развитием «Мардера», но длина торпеды-носителя была существенно увеличена — врезана дополнительная секция для размещения дополнительных аккумуляторов — и составила 11 метров. Впрочем, до капитуляции немцы успели построить только одну такую «человеко-торпеду».

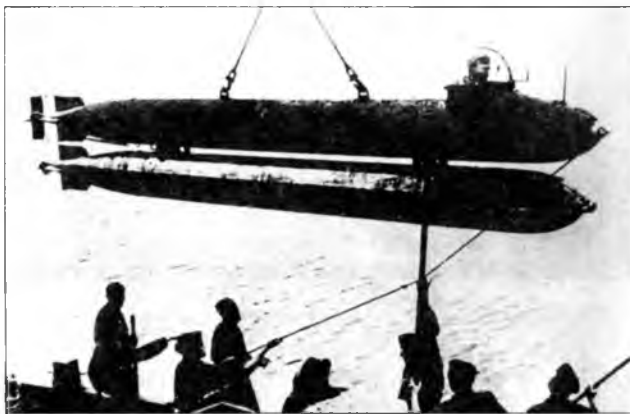
Испытания проходят успешно

По прибытии в центр торпедного оружия в Эккернферде обер-лейтенант цур зее Криг, которого сопровождали Фенрихи Петке (Fahnrich Pettker) и Потхаст (Fahnrich Karl-Heinz Potthast), осмотрел собранный местными специалистами прототип и вечером того же дня самолично приступил к его испытаниям. Вот как события того вечера описывает Кайюс Беккер в своем труде об истории соединения «К»: «Готовая экспериментальная торпеда, внешне совершенно безобидная, слегка покачивалась под стрелой крана у причальной стенки центра в Эккернфердской бухте. Криг забрался на узкое сиденье, торпеда плавно пошла вниз и опустилась на воду. Криг чувствовал себя как эскимос на каяке, но специалисты заверили его, что перевернуться невозможно, так как остойчивость всей конструкции еще больше увеличится, когда будет подсоединена боевая торпеда.

Предварительно два человека укрепили защитное покрытие из прорезиненной парусины вокруг входного люка и сидящего в нем водителя. Защитное покрытие имело назначение предотвратить проникновение воды в «кабину». Величина плавучести была рассчитана так, чтобы торпеда погрузилась в воду почти целиком и если бы вода попала внутрь, то торпеда легко могла затонуть. У Крига был с собой водолазно-спасательный прибор — на всякий случай, ибо ведь кто знает, что могло произойти.

Наконец, все было готово. Криг включил рычаг хода и, едва успев кивнуть людям, напряженно следившим за ним с берега, почувствовал, что его выносит вперед...

Криг плыл по мелким волнам бухты всего лишь со скоростью 7 узлов, но у него создавалось впечатление, будто он находится на борту быстроходного катера. Это объяснялось близостью к воде — глаза Крига находились всего в полуметре от ее поверхности. Уже через несколько минут Кригу пришлось глотнуть первую порядочную порцию воды. Лодку слегка накренило, небольшая волна перекатилась че-



Очередная человекоуправляемая торпеда с сидящим в кабине водителем опускается на воду — пока для учебного задания

рез нее и ударила в лицо водителю. После того как эта процедура повторилась трижды через весьма короткие промежутки времени, Криг, несмотря на свой промасленный костюм, промок до костей. Правда, он не мог определить, проникла ли вода внутрь «кабины», но стало ясно, что защитное покрытие не сможет выполнять свои функции в течение сколько-нибудь продолжительного времени. Поэтому Криг решил сразу же повернуть назад к причалу — пока его торпеда не превратилась вопреки его желанию в подводную лодку, а ему самому не пришлось прибегнуть к водолазно-спасательному прибору...

Стало ясно, что так дело не пойдет. Вместо защитного покрытия следовало прибегнуть к плексигласовому куполу, что превратило бы сиденье водителя в полноценную кабину.

— Жаль, что не удалось обойтись без купола, — сказал Мор задумчиво.

— При малейшем волнении на море плавание без купола исключено, — ответил Криг. — Но какие все-таки недостатки варианта с куполом?

— Нехватка кислорода в кабине, — сказал Мор. — Купол придется монтировать с расчетом на водонепроницаемость, следовательно, он не будет пропускать и воздух. Воздуха же в такой малой кабине водителю хватит максимум на один-два часа. Выхода нет, придется обеспечивать искусственную атмосферу. Нужны кислородные приборы, окислительные патроны для поглощения углекислоты...

Единственное решение состояло в том, чтобы снять с торпеды одну из двух 110-вольтовых батарей, освободив место для баллонов с воздухом...

— Какова же будет скорость в этом случае? — осторожно спросил Криг.

— Это всегда будет зависеть от необходимой продолжительности плавания. Мы рассчитали ее на 7 часов. При этом скорость еще будет достигать около 4 узлов.

— Но этого недостаточно! Самый медленный конвой уйдет от такой торпеды.

Мор не мог скрыть своего удивления:

— Как, вы собираетесь на этой торпедой нападать на движущиеся конвои? Оставьте эту мысль раз и навсегда. Торпеда — не подводная лодка, это — оружие против неподвижных судов, стоящих у берега, на рейде или в порту.

Криг кивнул примирительно.

Таким образом, в ходе первых же суток «официальных» испытаний очередное «чудо-оружие» превратилось в образец военно-морской техники специального назначения с не такими уж и уникальными боевыми возможностями: район боевого применения — в непосредственной близости от побережья; ограничения по метеоусловиям — минимальные скорость ветра и волнение, по большому счету, применять «человеко-торпеду» можно было только в штилевую погоду, да еще и ночью — в целях снижения вероятности обнаружения торчащего над поверхностью воды купола; максимальная скорость хода в снаряженном варианте — не более 4 узлов; гарантированная продолжительность плавания — 7 часов.

После первого испытания обер-лейтенант цур зее Криг и привлеченные специалисты центра в Эккернферде почти сутки не смыкали глаз, доводя «до ума» опытный образец «человеко-торпеды», испытывая ее и вновь исправляя выявленные недостатки. Сам Криг, желавший лично изучить в малейших деталях новое боевое средство, несколько раз выполнял на будущем «Негере» тестовые выходы — как на «пустой» торпедо-носителе, так и с пристыкованной боевой торпедой. Причем ввиду отсутствия дыхательного аппарата Криг совершал выходы без него, но уже с пристыкованным плексигласовым защитным куполом. Через 24 часа почти непрерывных испытаний и доводок «человеко-торпеды» и ровно 48 часов спустя после прибытия в Эккернферде обер-лейтенант цур зее Криг направил в Берлин телеграмму: «Испытание одноместной торпеды прошло удовлет-

ворительно. Реконструированная G7e оправдала себя как торпеда-носитель. Криг».

Однако до начала серийного производства необходимо было устранить еще целый ряд недостатков, а самое главное — решить вопрос с подготовкой водителей «человеко-торпед». Кайюс Беккер писал со слов Крига: «Откуда взять водителей, обладающих мужеством, достаточным для столь необычных действий, да к тому же еще и необходимыми знаниями в области судовождения и навигации? Налицо имелись четыре курсанта выпускного курса и несколько матросов, за плечами у которых был опыт службы на флоте. А остальные?»

Подготовка водителей

Основными проблемами, с которыми столкнулся возглавивший соединение «К» вице-адмирал Хейе, стали, во-первых, отсутствие специальной военно-морской техники и снаряжения, предназначенных для проведения морских диверсионных операций, и опыта разработки таких средств, а во-вторых, отсутствие подготовленных кадров. Как гласит известное изречение «Кадры решают все», в значительной степени успех боевого применения «человеко-торпеды» зависел от уровня мастерства первой ее «составляющей», человека. Именно на водителе того же «Негера» лежала ответственность за безошибочный вывод его в назначенный район, где находились корабли или суда противника, именно от него зависела своевременность обнаружения цели и точность наведения боевой торпеды, и именно от запертого в тесной «кабинке» человекоуправляемой торпеды моряка зависела «сама жизнь» данного комплекса вооружения — других средств обнаружения угрозы со стороны патрульных кораблей или авиации противника, кроме как глаз и «чутья» ее водителя, у германской «человеко-торпеды» не было и в помине.

Однако набрать в кандидаты в водители «человеко-торпед» военнослужащих, желательно имеющих хоть какое-либо представление о военном флоте и войне на море, на последнем этапе Второй мировой войны в Германии оказалось не так просто — недостаток в квалифицированных кадрах стала испытывать уже вся военная машина Рейха. Вдобавок гросс-адмирал Дениц заявил Хейе, что не сможет выделить ему опытных офицеров из подводных сил — «ввиду нехватки кадров для строящихся на стапелях субмарин и чрезвычайно высокой опасности, присущей боевому применению новых боевых средств». В итоге набирать военнослужащих в соединение «К» в целом и в подразделения «человеко-торпед» в частности пришлось, причем сугубо на добровольной основе, в других подразделениях Кригсмарине и даже других видах Вооруженных сил, включая Войска СС (вице-адмиралу Хейе помогло то, что недостатка в добровольцах не было — «вербовщикам» даже приходилось отсеивать многих кандидатов, как не подходящих по тем или иным параметрам для службы в новом, весьма специфичном соединении флота). Запрет на перевод в соединение «К» младших офицеров-подводников был снят Деницем только в конце 1944 года, а старший офицерский состав было запрещено переводить в соединение вице-адмирала Хейе вплоть до конца войны.

Набирались водители «человеко-торпед» и из штрафников. Так, например, лейтенант добровольческого резерва британских ВМС Ричард Хейл (Lt. RNVR Richard Hale), проходивший в 1945 году службу на тральщике J277 «Орест» (HMS Orestes; тип «Альжерин») из 18-й флотилии тральщиков, в интервью Дж. Ф. Уильямсу, автору книги «Они были первыми — Морские тральщики в Нормандии» (Williams J.F. They Led the Way — The Fleet Minesweepers at Normandy. London, 1994, p. 116), вспоминал, что взятый 8 июля 1944 года в Нормандии в плен водитель человекоуправляемой



Патриотизм и желание послужить на пользу Третьему рейху приводили к тому, что в соединение «К» добровольцами записывались «свежеиспеченные» выпускники «Гитлерюгенда»

торпеды «Мардер» на поверку оказался 18-летним юношей, попавшим сначала за какое-то преступление в штрафное подразделение, а оттуда — в дивизион «человеко-торпед» соединения «К». Причем штрафники прибывали даже из Войск СС, о чем длительное время знал только сам вице-адмирал Хейе. Так, начальник командования «Запад» соединения «К» капитан цур зее Фридрих Бёме (K.z.S. Friedrich Bohme) уже после войны, будучи военнопленным, сообщил на допросе, что он лично узнал о том, что в соединении «К» служат члены Ваффен СС, только в июне 1944 года. В книге Лоуренса Паттерсона приводится следующая выдержка



Группа водителей 361-й флотилии «человеко-торпед» соединения «К» Кригсмарине

из допроса Бёме: «Присутствие военных из СС среди личного состава соединения «К» обнаружилось в июне 1944 года, когда Бёме сопровождал в Берлин группу из восьми военнослужащих соединения для вручения им госнаград. Во время церемонии награждения появился Отто Скорцени и сообщил, что четверо из них — члены СС. Бёме был тут же проинформирован адмиралом Хейе, что в мае 1944 года он достиг с Отто Скорцени соглашения о том, что соединение «К» будет принимать в свои ряды членов СС, осужденных трибуналом за различные преступления, которые изъявят желание в качестве искупления своего преступления принять участие в «самоубийственных заданиях» (т.н. Totaleinsatz). И вскоре флотилии соединения «К» получили из учебных командований ряд членов СС, не зная об их фактическом «происхождении»: 12 человек поступили в 361-ю флотилию, по восемь человек — в 362-ю и 363-ю флотилии, шесть — в 361-ю флотилию, восемь — в 80-ю группу спецназа (МЕК), а еще 10 «эсэсовцев» приняло 700-е учебное командование.

Впрочем, откуда бы ни прибывал в соединение «К» новый кандидат, делал он это сугубо на добровольной основе, будучи твердо уверенным в своем предназначении — спасти Рейх любой ценой. Причем, по воспоминаниям бывших военнослужащих соединения специального назначения, в кандидаты не отбирались военнослужащие, у которых в семье были дети, а также если эти военнослужащие были единственными детьми в семье.

Первая группа кандидатов на должности водителей человекоуправляемых торпед прибыла в центр торпедного оружия в Эккернферде уже через несколько дней после того, как Криг отправил свою телеграмму — в команду входили 40 военнослужащих-добровольцев, отобранных из разных частей и уже прошедших первичную подготовку под руководством капитан-лейтенанта Опладена. Причем гросс-адмирал Дениц сдержал свое слово — ни один из добровольцев не служил ранее на подводных лодках, да и вообще моряков среди них почти не было.

К тому времени в Эккернферде были уже изготовлены две учебные торпеды, с устройством и правилами эксплуатации которых Криг и ознакомил новичков, после чего рассказал о той тактике боевого применения, которую он и его помощники по указанию гросс-адмирала Карла Деница разработали для нового боевого средства. В целом эта тактика выглядела следующим образом — подойти к находящимся в районе захваченного противником на немецком побережье плацдарма кораблям и судам, выбрать себе цели и торпедировать их.

«Половина шансов за то, что при благоприятной погоде, спокойном море и выгодном для вас положении противника подобная диверсия удастся, а вы сами на торпедо-носителе вернетесь на немецкий берег. Конечно, такая степень вероятности не очень уж высока», — добавил после первого занятия своим новым подопечным обер-лейтенант цур зее Криг.

Общая численность личного состава флотилии одноместных человекоуправляемых торпед типа «Негер» / «Мардер» соединения «К» обычно включала не более 110 человек постоянного состава, а также определенное количество прикомандированных по необходимости военнослужащих подразделений боевого обеспечения, которые имели центральное подчинение и постоянно за флотилиями не закреплялись (по мере необходимости они придавались той или иной флотилии). В боевой обстановке — в ходе проведения операции — личный состав флотилии насчитывал: 60 водителей «человеко-торпед», 60 водителей тяжелых грузовиков с транспортными тележками, 15–20 техников, а также до 35 человек штаба флотилии и вспомогательного персонала.

* Именно так изображение рыбы на знаках именуют британские и американские источники, хотя, судя по изображению, это — рыба-пила!



Отличительный знак «Kampfabzeichen der Kleinkampfmittelverbände» 6-й степени — наградная планка в серебре



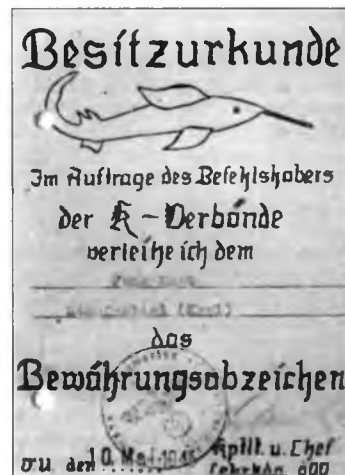
Отличительный знак «Kampfabzeichen der Kleinkampfmittelverbände» 4-й степени — нашивочная нашивка

После того как во флотилиях «человеко-торпед» появились свои ветераны, примерно в августе—сентябре 1944 года, в данных подразделениях стали укореняться традиции, существовавшие в подводных силах Кригсмарине. В частности, у самых старых флотилий появились свои отличительные эмблемы, знаки которых обычно носились водителями «человеко-торпед» на головных уборках: 362-я флотилия — серебряного цвета морской конек; 363-я флотилия — серебряного цвета акула, на хвосте которой водители «человеко-торпед» наносили красные полосы — по числу успешно выполненных ими походов.

30 ноября 1944 года гросс-адмирал Дениц своим приказом установил для всех военнослужащих соединения «К» специальные отличительные (наградные) знаки — по типу наградных нашивок и металлических планок, уже длительное время использовавшихся для поощрения отличившихся военнослужащих других родов войск и видов Вооруженных сил и различных силовых ведомств Третьего рейха. Данный отличительный знак получил наименование «Kampfabzeichen der Kleinkampfmittelverbände» и имел семь степеней:

— 1-я степень — круглая шерстяная нашивка, на которой располагалась подкладка голубого цвета, на которой, в свою очередь, размещалась вышитая желтой нитью рыба-меч*, а по окружности шел вышитый такой же нитью фал (тонкая веревка);

— 2, 3 и 4-я степени — такие же нашивки, но с добавлением одного, двух и трех мечей, также вышивавшихся желтой нитью;



На завершающем этапе войны наградные документы зачастую изготавливались кустарным способом — как и этот документ на отличительный знак «Kampfabzeichen der Kleinkampfmittelverbände» 1-й степени, да еще и выданный на следующий день после капитуляции Германии

- 5-я степень — бронзовая металлическая планка — рыба-меч на фоне свернутого изящным образом фала;
- 6-я степень — то же, но в серебре;
- 7-я степень — то же, но в золоте.

Существовала также общая нашивка для военнослужащих соединения «К» — в целом аналогичная нашивке 1-й степени, но рыба-меч была не шитой, а наносилась краской, плюс к тому отсутствовал «веревочный круг».

1-я степень давалась за «простое» отличие, наподобие «планирования операции, оказавшейся успешной»; 2-я степень — за участие в одной боевой операции — в одиночку или в составе группы; 3, 4 и 5-я степени — соответственно за участие во второй, третьей и четвертой боевых операциях; 6-я степень — за участие в семи боевых операциях; 7-я степень — за 10 боевых операций и более.

Нашивки с 1-й по 4-ю степень носились на правом рукаве, в самой верхней позиции — над остальными нашивками, а металлические планки носились на левой стороне груди, над накладным карманом и всеми другими нашивками и планками, предусмотренными по существующему положению о ношении наград и знаков различия (отличия). До конца войны награждения отличительными знаками 1 — 4-й степеней производились, данных же о фактах же награждения бронзовыми, серебряными и золотыми планками найти пока не удалось.

Первая флотилия «Негеров»

Водители «человеко-торпед», которых, как указывал в своем труде Кайюс Беккер, почти сразу прозвали «капитанами», проходили интенсивный курс подготовки, причем после того, как они в целом освоили управление торпедой-носителем, тренировки на воде — по управлению аппаратом — стали большей частью проводиться в ночное время, поскольку ночь была определена как единственно возможное время суток для боевого применения нового «чудо-оружия». Дело здесь — как и в случае с остальными образцами, поступавшими на вооружение соединения «К», — осложнялось тем, что в принципе не существовало каких-либо наставлений или инструкций, так же как не было и военнослужащих, имевших опыт боевого применения новых средств и вооружения. Все приходилось познавать и разрабатывать на ходу, опираясь только на свою интуицию.

Через восемь суток водители перешли на второй этап подготовки — выполнение учебных торпедных стрельб: водители-курсанты выходили на шлюпках в назначенный район учебно-боевой подготовки в Эккертфердской бухте, там пересаживались в свои «Негеры», к которым уже были пристыкованы учебные торпеды, и затем тренировались в торпедной стрельбе по расставленным мишеням — сначала днем, затем в ночное время. Причем уже в ходе учебно-боевой подготовки выяснилось, что в боевом варианте, с боевой торпедой «под брюхом», человекоуправляемая торпеда «Негер» существенно теряет в скорости — она падает с 4 до 3,2 узлов, а скорость 4,2 узла набирает только после торпедной стрельбы. Такое «открытие» имело для водителей «Негеров» весьма существенные последствия: приходилось ограничивать район боевой операции прибрежными акваториями, а также тщательно изучать лоцию, особенно раздел о приливах/отливах и морских течениях, которые в ряде районов предполагаемого боевого применения «Негеров» были весьма «неслабыми» — до 5–7 узлов. Существенно возрастала значимость и штурманских навыков, которыми должны были обладать водители «человеко-торпед», поскольку от точности осуществления предварительной прокладки курса и выполнения иных предварительных расчетов зависел как успех операции, так и жизнь самих водителей.

«Теоретически представлялось вполне возможным, что «Негер» в часы отлива подойдет к цели вдвое быстрее, чем если

бы он двигался только за счет своего мотора, — отмечал в своем труде Кайюс Беккер. — Не исключалось также, что «Негер», выпустив торпеду, попадет благодаря началу прилива или в результате умелого изменения курса в обратное течение, которое и принесет его в район исходного пункта».

16 марта 1944 года для оценки результатов работы по проекту одноместной человекоуправляемой торпеды в Исследовательский центр торпедного оружия в Эккертферде прибыл вступивший недавно в должность командира соединения «К» Хельмут Хейе, которого сопровождали капитан медицинской службы флота профессор доктор Орzechовски (Marinestabsarzt Professor Dr. Orzechowski), служивший в военно-морском командовании «Ostsee», а также капитан медицинской службы флота доктор Арним Вандель (Marinestabsarzt Dr. Arnim Wandel), ранее подводник, а теперь офицер-медик подразделения специального назначения «Хейлингенхафен» (Marine Einsatzabteilung Heilingenhafen). Последний — позже он стал командиром подразделений боевых пловцов соединения «К» — активно привлекался к обеспечению учебного процесса во время подготовки первой группы водителей «человеко-торпед», а оба медика разработали для военнослужащих соединения «К» специальные «противоусталостные» таблетки DIX, которые применялись в том числе и водителями «человеко-торпед» — флотилии «Негеров» получили 500 таких таблеток, хотя более широко они применялись экипажами СМПЛ типов «Бибер» и «Зеэхунд».

Результатом инспекции стало заключение вице-адмирала Хейе о том, что в целом одноместная человекоуправляемая торпеда и первая группа добровольцев-водителей, сведенные в 361-ю флотилию соединения «К», готовы к боевому применению. В конце марта 1944 года из Берлина пришел запрос о готовности флотилии к решению боевой задачи, и ответ был — «да». Оставался, впрочем, один вопрос — где же предстояло «Негерам» принять свое боевое крещение?

Как и предполагал еще в конце февраля — начале марта гросс-адмирал Дениц, прежде всего новое оружие потребовалось в Италии. Высадившиеся в начале сентября 1943 года в континентальной Италии англо-американские союзники относительно быстро продвигались в глубь итальянского «сапога» — несмотря на хорошо организованную генерал-фельдмаршалом Альбертом Кессельрингом (Generalfeldmarschal Albert Kesselring; 30.11.1885 — 16.07.1960) оборону и ожесточенное сопротивление немецких и присоединившихся к ним итальянских войск. В целях ускорения разгрома противника на итальянском фронте командующий 5-й американской армией генерал-лейтенант Марк Уэйн Кларк (Lietenant General Mark Wayne Clark; 01.05.1896 — 17.04.1984) предложил осуществить проведение морской десантной операции с высадкой десанта на побережье за «линией Густава» (также «Зимняя линия», созданной в районе Монте-Кассино, что заставило бы противника отступить, а заодно создало бы непосредственную угрозу Риму).

22 января 1944 года такая десантная операция, получившая у союзников кодовое наименование «Шингл» (Operation Shingle, в переводе с английского «Галька»), а в нашей литературе известная как Анцио-Неттунская, была проведена союзниками силами VI корпуса под командованием генерал-майора Джона Портера Лукаса (Major General John Porter Lucas; 14.01.1890 — 24.12.1949), плацдарм был захвачен на побережье в 40 км к югу от Рима — в районе приморских городов Анцио и Неттуно (с 1939 по 1945 год оба города в административном плане были объединены в один — Неттуно). За первые 48 часов генерал-майор Лукас расширил плацдарм вглубь на 11 км, но затем остановил наступление и вместо быстрого продвижения дальше, благодаря чему можно было перерезать тыловые коммуникации противника и фактически разрушить оборону у Монте-Кассино, занялся укреплением плацдарма на побережье (позже за допущенный «промах» генерал-майора Лукаса с



должности сняли, назначив на его место генерал-майора Люциана Кинга Траскотта (Major General Lucian King Truscott; 09.01.1895 — 12.09.1965), которому и пришлось отражать три контрудара противника: 31 января, 15 и 29 февраля 1944 года). Ошибка Лукаса дала возможность генерал-фельдмаршалу Кессельрингу организовать оборону и в течение шести суток фактического бездействия противника перебросить в район плацдарма 3-ю панцер-гренадерскую и 71-ю пехотную дивизию и 1-ю танковую дивизию Люфтваффе «Герман Геринг», а чуть позже — 1-й воздушно-десантный (парашютный) корпус генерала Люфтваффе Альфреда Шлема (General Alfred Schlemm; 8.12.1894 — 24.01.1986) и даже крупнокалиберное тяжелое орудие на железнодорожной тяге K5, прозванное союзниками «Энни из Анцио» («Anzio Annie»).

В результате Кессельрингу удалось блокировать противника на плацдарме, но сбросить его в море не получилось — со своих позиций командиры немецких подразделений могли наблюдать за многочисленными кораблями и судами противника, свободно «сносавшими» по заливу и стоявшими в районе Анцио на якоре. По данным немецкой разведки, начиная с 28 января 1944 года ежесуточно из Неаполя к плацдарму в районе Анцио уходило не менее шести танко-десантных кораблей, перебрасывавших подкрепления, технику или различные припасы (в последнем случае на каждый корабль «загоняли» по 50 грузовиков, масса груза на которых достигала 1500 тонн — покинув корабль, грузовики прямым ходом шли на передовую, а их место на танко-десантных кораблях занимали пустые грузовики, прибывшие днем ранее); каждую неделю к плацдарму прибывали менее крупные корабли и суда, а каждые 10 суток — огромные транспорты типа «Либерти», доставлявшие тяжелое вооружение и еще больше боеприпасов и снаряжения. Расстояние от кромки плацдарма до якорных стоянок вражеских судов составляло порядка 9—10 миль — идеальное условие для атаки с использованием «человеко-торпеды», тем более что противник, организовав сильную оборону со стороны моря, не ждал врага со стороны берега.

Интересно, что, согласно преданию, город Анцио, носивший ранее название Анциум, был основан Антеем — сыном Цирцеи и Одиссея. Вот у этого древнего города, ставшего свидетелем появления на свет императоров Калигулы и Нерона, и суждено было быть написанной первой странице боевой летописи первой флотилии человекоуправляемых торпед соединения «К». Правда, для того, чтобы добраться до района Анцио-Неттунского плацдарма, нужно было время.

Операция у Анцио-Неттунского плацдарма

Получив приказ передислоцироваться в Италию, обер-лейтенант цур зее Криг собрал своих подопечных и попросил выйти из строя 10 добровольцев, которым надлежит остаться в центре, — для операции требовалось 30 водителей, по количеству выделенных для этого готовых «Негеров», остальным же курсантам предстояло остаться в Эккернферде в качестве уже инструкторов для подготовки следующих групп водителей «человеко-торпед». Естественно, что добровольцев не оказалось, и Кригу пришлось под осуждающие взгляды самому перечислить 10 фамилий.

В тот же день занятия были прекращены, и водителей и «Негеры» стали готовить к отбытию на фронт, причем едва

ли не в последний момент одному из водителей вдруг «вспомнилось», что Средиземное море имеет отличную от Балтики соленость и, соответственно, плотность, что неизбежно скажется на осадке «человеко-торпеды» — они будут излишне высоко «торчать» над водой. Необходимо было срочно предпринять соответствующую доработку «Негера», поскольку на фронте сделать это точно не представилось бы возможным — для этого решили опустить одну «человеко-торпеду» в большой бак с водой, соленость которой посредством скупленной в окрестных магазинчиках соли довести до значений, характерных для воды Тирренского моря (соответствующие данные имелись). В итоге в «носителях» разместили небольшой дополнительный балласт. Вопрос же соблюдения секретности при передислокации в назначенный район решили достаточно просто: изготовили для «Негеров» специальные прицепы для перевозки по дороге, а сами «человеко-торпеды» плотно укутали в толстые брезентовые чехлы. 6 апреля 1944 года личный состав и матчасть подразделения, получившего на время операции кодовое наименование MEK-175 (Marine Einsatz Kommando 175 — «175-й отряд специального назначения Военно-морских сил»), были погружены на железнодорожный состав, который направился в Риньяно-сулл'Арно (Rignano Sull'Arno), что на реке Арно в 20—25 км юго-восточнее Флоренции, откуда конвой должен был следовать по дорогам — железнодорожное сообщение отсюда благодаря постоянным ударам авиации уже отсутствовало.

После 10-дневной задержки, связанной с поиском необходимых тяжелых прицепов и тяжелых артиллерийских тягачей Sdkfz 9, отряд MEK-175 в ночь на 13 апреля, преодолев оставшиеся две сотни километров, прибыл в назначенный район — местечко Пратика-ди-Маре в 25 км южнее Рима — и расположился в соседнем сосновом бору, на полпути между Остия Антика, главной гаванью Древнего Рима, и бухтой Анцио и всего в 5 км от линии фронта. Невдалеке от леса уже плескалось море — оставалось найти место на побережье, удобное для спуска на воду «человеко-торпеды».

Последнее оказалось делом весьма затруднительным — морякам не удалось отыскать поблизости ни одной более-менее подходящей бухточки или залива, а глубина у берега во многих местах была такой, что до глубокой воды «Негеры» пришлось бы тащить за сотню и более метров. Дело осложнялось тем, что не было ни барж, ни кранов, ни лебедок, с помощью которых процесс «приводнения» снаряженных боевыми торпедами «Негеров» можно было бы упростить. В конце концов удобное для начала операции место нашлось у селения Торре-Ваяника — приемлемая глубина здесь оказалась «всего» в 20—30 метрах от берега, но вот расстояние до флота вторжения увеличилось до 18 миль — это практически не оставляло водителям «человеко-торпеды» шансов на благополучное возвращение в место «старта», поэтому было решено, что водители будут сразу же за линией немецких окопов топить «Негеры» на глубоком море и затем добираться до берега вплавь.

«Такой приказ был отдан потому, — пишет Кайюс Беккер, — что в трудных условиях прибрежного мелководья не оставалось никаких шансов на возвращение в строй торпеды-носителя; оставлять же «Негеры» на мелководье также не следовало, поскольку ожидалось, что противник примет меры к расширению плацдарма, после чего он мог бы обнаружить брошенные торпеды. А этого нельзя было допустить». Атаковать противника было решено в ночь на 21 апреля, во время фазы новолуния, к тому же прогноз погоды был благоприятным. Кроме того, по докладу разведки, каждую ночь на якоре в бухте Анцио оставалось 4—8 судов и кораблей.

Перед началом операции водители со своими «Негерами» перебазировались из соснового бора поближе к берегу и расположились среди дюн в покинутых местными жителями летних домиках. Учитывая, что наручные компасы были нена-

дежны, с водителями провели специальные занятия по ориентированию по ночному небу — по звездам. Кроме того, в качестве дополнительных навигационных средств решено было организовать «искусственный маяк» — солдаты ближайшей к морю части должны были поджечь какую-нибудь постройку и поддерживать огонь импровизированного маяка до рассвета (вернувшиеся с операции водители впоследствии подтвердили, что этот огонь был отлично виден с моря — миновав его на обратном пути, они могли спокойно топить свои торпеды-носители, не сомневаясь в том, что доберутся до берега, занятого своими войсками), а зенитная батарея в течение ночи должна была вести огонь по бухте Анцио осветительными снарядами с интервалами 20 минут. Кроме того, для спуска на воду «Негеров» — с рытьем специальных спусковых каналов — пришлось привлечь 500 парашютистов из расположенной неподалеку «учебки» 4-й воздушно-десантной дивизии. Наконец, утром 20 апреля разведка доложила, что к Анцио подходит крупный конвой — настало время решительного шага. Операцию назначили на 20 апреля, на период 22.00 — 23.30, одновременно группа диверсионных катеров дивизии спецназначения «Бранденбург» должна была осуществить диверсионную акцию в районе Понцианских островов (Pontine Islands), куда ранее, кстати, перешедшее на сторону англо-британских союзников итальянское правительство сослало Муссолини.

Осуществлять общие координацию и руководство операцией был назначен капитан цур зее Пауль Фридрих Дювель (Kapitan zur See Paul Friedrich Duwel), которого перевели с должности офицера службы штаба адмирала командования «Нордмеер» (Admiral Nordmeer, часто переводится как «адмирал северных морей» или «адмирал Норвежского моря»). Данное специальное командование Кригсмарине отвечало за борьбу с вражескими арктическими конвоями и имело зоной ответственности бассейн Гренландского и Норвежского морей (собственно, на немецком Nordmeer и есть обозначение бассейна данных морей). Поскольку операция проводилась не в рамках Кригсмарине, а как межвидовое мероприятие, потребовалось назначить именно координатора действий 175-го отряда спецназначения с армейскими частями и «придумать» для этого специальную временную должность — оперативный начальник по действиям одоместных человекоуправляемых торпед в районе Неттуно (Einsatzleiter für 1-Mann Torpedos, Nettuno), которую и занимал капитан цур зее П.Ф. Дювель в период с марта по апрель 1944 года.

В задачи Дювеля входили: общее наблюдение за подготовкой операции и обеспечение поставки всех необходимых для этого видов вооружения, снаряжения и припасов; исполнение роли координатора между командиром 175-го отряда соединения «К» и представителями командования находящихся в районе операции подразделений и частей сухопутных и военно-воздушных сил по вопросу обеспечения отряда транспортными средствами, «рабочей силой» и пр.; обеспечение надежной связи между командованием 175-го отряда спецназначения и командованием соединения «К», особенно в части, касающейся обеспечения первых самой свежей информацией о тактической обстановке, а также, как указывалось в стенограмме допроса восьми взятых британцами в плен офицеров штаба командования «Юг» соединения «К», «осуществление наставничества и оказание всесторонней поддержки молодому командиру флотилии». Причем именно капитан цур зее Дювель был назначен ответственным за результат операции, и именно он стал «последней инстанцией» и имел право запретить реализацию любых действий, намеченных командованием 175-го отряда и, по его мнению, способных оказать негативное влияние на ход операции.

Учитывая «сложный» и вспыльчивый характер офицеров и других военнослужащих соединения «К», которые, по метко-



Таким вот незатейливым образом приходилось на необорудованном побережье спускать на воду перед операцией человекоуправляемые торпеды типов «Негер» и «Мардер»

му признанию Кайюса Беккера, кроме бога, никого и ничего не боялись, задача Дювель досталась не из легких. Впрочем, даже несмотря на в целом провальные результаты операции, со своими обязанностями он, вероятно, справился хорошо, поскольку впоследствии путь его карьеры вновь пересекся с боевым путем соединения «К»: с сентября, по другим данным, с ноября 1944 года по январь 1945 года он занимал должность начальника командования «Скагеррак» соединения «К» (Chef der K-Verbande in Skagerrakraum / Kommando Stab Skagerrak), со штабом в портовом датском городе Орхус (Aarhus), расположенном на востоке полуострова Ютландия и на берегу залива Орхус-Бугг, а с января по май 1945 года — должность начальника командования «zvB» (Kommando Stab zvB), в задачу которого входило совершение диверсий против противника на акваториях, находящихся на территории Рейха.

Прежде чем перейти к изложению истории фиаско соединения «К» под Анцио, необходимо отметить следующее. В книге Кайюса Беккера, посвященной истории соединения «К» и до сего времени являющейся, пожалуй, одним из наиболее полных и достоверных — основанных на беседах с военнослужащими данного соединения — трудов по данному вопросу, указано, что в ночь на 21 апреля 1944 года к боевой операции против вражеских судов и кораблей в бухте Анцио готовились 30 «Негеров», однако в ряде источников, в том числе в недавно опубликованной в Соединенных Штатах книге Лоуренса Патерсона «Оружие отчаяния» (Lawrence Patterson. Weapons of Disperation: German Frogmen and Midget Submarines of World War II. Naval Institute Press. Annapolis, Maryland. 2006), утверждается, что для операции было выделено 40 «Негеров», по пути следования конвоя 175-го отряда из Риньяно-сулла-Арно в Пратика-ди-Маре по небоевым причинам из них было потеряно три, в результате чего в операции приняли участие 37 «Негеров», из которых 14 спустить на воду не удалось, и они были взорваны. В итоге получаем достаточно существенное расхождение по цифрам: по Кайюсу Беккеру в Италию отправили 30 «Негеров», из которых на задание вышли 17 «человеко-торпед», а по той же книге Лоуренса Паттерсона — наиболее «свежему» труду зарубежных историков по действиям соединения «К» — на побережье Тирренского моря отправили 40 «Негеров», три были потеряны по дороге, 14 штук пришлось взорвать ввиду невозможности спуска их на воду, и на задание ушли лишь 23 «человеко-торпеды». По данным Харальда Фока, в Италию было отправлено 40

«Негеров», в операции должны были принять участие 37 «Негеров», а в итоге в море вышли 23 аппарата. По ходу нашего повествования подобные различия в данных будут обозначаться.

Согласно разработанному Кригом плану «Негеры» должны были атаковать противника тремя группами: первая группа должна была обойти мыс Анцио и войти в бухту Неттуну — ее командиром назначили опытного 25-летнего офицера-подводника обер-лейтенанта цур зее Леопольда Коха (Obt.z.S. Leopold Koch), награжденного Железным крестом 1-го класса и проходившего до перевода в формируемое соединение «К» службу вначале на U-97, а затем в должности командира субмарин U-258 и U-382 (последнюю он сдал в сентябре 1943 года; Кох погиб 20 апреля 1945 года); вторая группа — самая крупная из всех — имела задачей атаковать любые корабли и суда на рейде Анцио, ее командиром назначили лейтенанта цур зее Зейбике (L.z.S. Seibicke); и, наконец, третья группа обер-фенриха Карла-Хайнца Потхаста (Oberfähnrich Karl-Heinz Potthast) силами пяти «Негеров» должна проникнуть в саму гавань порта Анцио и выпустить торпеды по стоявшим там судам и по причалам, чтобы посеять панику. Почти в самый последний момент рейд диверсионных катеров «Бранденбурга» был отменен — зато командование Люфтваффе обеспечило поддержку операции, запланировав беспокоящие ночные налеты на позиции противника, а сам 175-й отряд к вечеру уже был полностью готов к операции: парашютисты из «учебки» соорудили для спуска тележек с «человеко-торпедами» специальные широкие фашинные маты из кокосового волокна и пеньки, скрепленные проволокой, — они не давали колесам тяжело-нагруженных тележек проваливаться в песок (всего таких дорожек соорудили шесть — они пересекали песчаный пляж и уходили на достаточно значительное расстояние в море), техники-минеры в последний раз проверяли механизмы «Негеров», а к 9 вечера на берегу появились и «капитаны», хорошо отдохнувшие и только что осуществившие «усиленный» прием пищи.

«Отдавая себе отчет в том, что эта ночь может оказаться последней в их жизни, они тем не менее были в отличном настроении, — пишет в своей книге Кайюс Беккер — Естественно, они испытывали определенное напряжение и возбуждение, но это чувство не имело ничего общего со страхом или тем более с трусостью. Их беспокоило одно: удастся ли обнаружить и торпедировать вражеские корабли? Конечно, «капитаны» твердо решили сделать все, что от них будет зависеть, однако никаким иллюзиям они себе не строили. Им, например, совершенно не приходило в голову, что среди кораблей противника они будут выглядеть подобно зубастым волкам в беззащитном стаде. Недели учебы с достаточной ясностью показали, каковы границы достижимого с помощью «Негеров». Эти границы предопределялись тремя органическими недостатками нового оружия: малой скоростью хода, ограниченной видимостью и примитивным прицельным приспособлением (состоявшим из шкалы, деления которой были нанесены на плексигласе перед глазами водителя, и несовершенной мушки, в качестве которой снаружи перед куполом было укреплено выступающее из воды железное острие). Зато имелись и неоспоримые преимущества: знание места стоянки вражеских судов, точно рассчитанный курс движения в обоих направлениях, возможность незаметного подхода вплотную к цели, другими словами — возможность нанесения противнику абсолютно внезапного удара».

Наконец, командиры «сверхминиатюрных субмарин» заняли свои места, надели маски дыхательных аппаратов, а техники закрыли плексигласовые защитные колпаки. Затем парашютисты занялись спуском тележек с «Негерами» по проложенным «дорожкам» на глубокую воду — только после этого водители могли «дать газу» и самостоятельно выйти в



Во время атаки «Негеров» у Анцио-Неттунского плацдарма американский РС-591 — «охотник» за подводными лодками типа РС-461 — первым обнаружил немецкую «человеко-торпеду», но водитель сумел уклониться от встречи с «охотником»

назначенные каждой группе районы. С каждой стороны тележки ее держали по 30 парашютистов, которым пришлось заходить в воду по самую шею — только тогда можно было спустить «человеко-торпеды» в их родную стихию. Задача была, как можно понять, отнюдь не из легких и днем, а уж про ночные «упражнения» и говорить нечего — на берегу солдаты еще шли ровно, но в воде, теряя дорожку из виду, постоянно соскакивали с нее, тележки застревали в песчаном дне итальянского курорта, а парашютисты, оставшиеся в одном исподнем, мерзли в холодной весенней воде Тирренского моря. «Повсюду слышалась изощренная брань в адрес флотского командования и его головомомных изобретений, — приводил в своем труде воспоминания очевидцев Кайюс Беккер. — Солдаты были хорошо обучены искусству прятаться на местности, и теперь многие из них стали применять свои навыки с тем, чтобы уклониться от неприятного для них занятия, буквально растворяясь в окружающем ландшафте». Вскоре из 500 бойцов в работоспособном состоянии осталась половина, но, что хуже всего, уходило самое драгоценное — время.

«После того как две шестерки «Негеров» были спущены на воду, стало уже трудно собрать у каждой дорожки достаточно рабочих рук для выталикивания очередной тележки, — писал в своей книге Кайюс Беккер. — Некоторые «Негеры» были просто опрокинуты в воду на мелких местах, если дальше протолкнуть их не удавалось. «Пусть плывут дальше сами!» Но они не плыли. Они зарывались в песок и застывали в неподвижности. «Капитанам» пришлось приложить немало усилий, чтобы выбраться невредимыми из своих столь бесцеремонно выброшенных на мель боевых средств. Ничего нельзя было сделать, не существовало никакой возможности опять погрузить громоздкие торпеды на тележки, чтобы вновь попытаться затащить их в море.

Прошло более часа. Семнадцать «Негеров» были все же вытолкнуты на достаточно глубокие места и исчезли в темноте, взяв курс на Анцио. Остальные пали жертвой описанной суматохи. Они лежали вблизи берега на мелководье, и на следующий день их предстояло подорвать. Но 17 «Негеров» все-таки вышли в открытое море. Семнадцать бесшумных, незаметных боевых аппаратов — первая действующая флотилия нового немецкого соединения «К».

Больше всего повезло группе Коха, человекоуправляемые торпеды которой, принимая во внимание тот факт, что ее цель находится дальше всего, спустили первыми — их было 10 штук. Остальным группам повезло меньше — в

распоряжении лейтенанта Зейбике оказалось пять «Негеров», а обер-фенриху Потхасту пришлось довольствоваться всего двумя «рыбинами» (отметим, что, по данным Л. Паттерсона, в море смогли выйти 23 «Негера»). Как бы то ни было, но операцию решили не отменять, поэтому все двинулись в путь — примерно до двух ночи водителям следовало идти в южном направлении, после чего повернуть на восток. Ориентировались водители, как и предполагал обер-лейтенант цур зее Криг, лишь по видневшимся на небосводе звездам, благоприятствовала в целом и погода.

Впрочем, самого страшного водителя, то «человеко-торпед» и не знали — уже после войны выяснилось, что, благодаря налаженной британцами дешифровке германских секретных кодов, союзники уже в конце 1943 года получили сведения о том, что германское военное командование планирует применить против кораблей и судов «англо-американского флота вторжения» некое новое оружие — сверхмалые подводные лодки и непонятные тогда англичанам «специальные боевые средства», оказавшиеся затем односторонними человекоуправляемыми торпедами. Так что противника из-под воды, в общем-то, ждали, хотя и не имея достаточно полного представления, как же он будет выглядеть и где конкретно нанесет удар. Хотя примерную дату разведка союзников, как утверждается в книге Лоуренса Паттерсона, все же выяснила — в районе 20 апреля 1944 года, да и разведотдел в Неаполе довел до заинтересованных сторон информацию о вероятном появлении в районе итальянского городка Фьюмичино (Fiumicino), что недалеко от Рима, неких новых «двухместных человекоуправляемых торпед», после чего на кораблях и судах в районе Анцио была объявлена повышенная степень боевой готовности (информацию об этом можно найти в имеющемся в британском военном архиве документе, озаглавленном «Предварительный отчет об атаке немецких «S.P.S.» якорных стоянок у Анцио», датированный 21 апреля 1944 года, — Кайюс Беккер в момент подготовки своего труда доступа в британский архив, вероятно, не имел).

Среди сторожевых кораблей, привлеченных к охране бухты Анцио и района якорных стоянок у плацдарма, был американский сторожевик PC-591 (командир — лейтенант Дж.Л. Кларк / Lt. J.L. Clark), являвшийся «охотником» за подводными лодками (американский термин «submarine chaser») типа PC-461. По воспоминаниям командира сторожевика, они в ту ночь испытывали высокое напряжение — самолеты Люфтваффе почти постоянно висели в воздухе, обстреливая береговые позиции и сооружения порта. Посреди ночи радар PC-591 примерно в 9 милях в северо-западу от маяка Анцио засек малую надводную цель, которую лейтенант Кларк классифицировал как, вероятно, рубку подводной лодки и поставил в районе цели осветительные снаряды. Однако визуальный контакт установлен не был, а радиолокационный пропал, но Кларк приказал дать туда пару очередей «эрликонов» и доложил о данном факте в штаб. Через некоторое время, в 3 часа 7 минут, на PC-591 по корме был зафиксирован подводный взрыв неизвестного происхождения — лейтенант Кларк в докладе предположил, что это взорвалась прошедшая мимо цели, вполне возможно — его корабля, вражеская торпеда. Если сопоставить эту информацию с воспоминаниями находившегося в данном районе обер-фенриха Фойгта — они изложены чуть ниже, то выходит, что это мог быть либо тот взрыв, который слышал Фойгт, либо же, учитывая почти получасовую разницу «в показаниях», это был взрыв прошедшей как раз мимо PC-591 торпеды, выпущенной Фойгтом.

Следующими сторожевиками, которые уже реально столкнулись с новым немецким «чудо-оружием», стали однопалубные охотники за подлодками PC-558. Вначале примерно в 7 часов 25 минут вахтенный PC-558 на дистанции 2700 метров



Сторожевики PC-558 и PC-626 (на фото) обнаружили, атаковали и потопили утром один из «Негеров», взяв его водителя в плен — им оказался Ханс Фигель. Позже днем PC-626 (командир — лейтенант Э.Б. Харви) атаковал и потопил еще один «Негер»

обнаружил торчащие из воды плексигласовый колпак и хвостовое оперение «Негера». Немедленно открыв огонь из 20-мм и 40-мм орудий, сторожевик пошел на сближение и добавил еще две реактивные глубинные бомбы. В итоге в ходе скоротечного — всего 25 минут — боя «человеко-торпеда» была потоплена, а ее водитель обер-фенрих Вальтер Шульц (Oberfähnrich Walter Schulz) был взят в плен. Через некоторое время уже два сторожевика — PC-558 и PC-626 — обнаружили, атаковали и потопили еще один «Негер», также взяв его водителя в плен — им оказался Ханс Фигель (Hans Figel). Лоуренс Паттерсон утверждает, что знаков различия на взятом в плен водителе «Негера» не было, но затем в документах на военнопленного он проходил как «Apprentice Shipwright» (младший матрос либо военного судоремонтного завода, либо судовой столяр — точно не совсем понятно, что имели в виду составлявшие донесение). Впрочем, экипаж PC-558 радовался победе недолго — 9 мая 1944 года он сам был потоплен немецкой субмариной U-230 в районе Салерно, из экипажа спаслось лишь 28 человек. Здесь следует также отметить, что в подавляющем большинстве зарубежных источников, в том числе книгах Пола Кемпа, указано, что PC-558 и PC-626 потопили упомянутые выше два «Негера» не 21 апреля, а 9 мая 1944 года — да еще и в районе Салерно. Но это, как представляется, не соответствует истине по двум причинам: во-первых, 9 мая 1944 года в Италии операции с участием «человеко-торпед» не проводились, а во-вторых, сам PC-558 был потоплен у Салерно в 4 часа 56 минут 9 мая и, таким образом, не мог в восьмом часу топить первый «Негер», а затем еще и второй. Но вернемся назад, в ночь на 21 апреля 1944 года.

Продолжая патрулировать район, «охотник» за подводными лодками PC-626, которым командовал лейтенант Э.Б. Харви (E.B. Harvey), уже днем, в 10 часов 03 минуты, обнаружил и атаковал еще один «Негер», который после обстрела из пушек пошел ко дну вместе со своим водителем. Интересно, что сутки спустя — в 7 часов утра 23 апреля — сторожевик обнаружил болтающийся на поверхности воды немецкий «Негер», в кабине которого находился мертвый водитель — Георг Хофф (Georg Hoff). Последнего похоронили в море, его личные вещи были переданы в штаб в Неаполе, а целехонья «человеко-торпеда» досталась разведке союзников, разобравшей ее буквально по винтику.



Американский эскортный миноносец DE-136 «Фредерик К. Дэвис» находился в районе Анцио-Неттунского плацдарма, имея задачей постановку помех системе наведения радиоуправляемым противокорабельным планирующим бомбам, для чего он имел соответствующее оборудование. Эсминец принял от сторожевика SC-651 плененного водителя «человеко-торпеды», 23-летнего Гюнтера Кушке, которому позже присвоили «номер военнопленного» №2466, а его корабль обозначили «человекоуправляемая торпеда 96» («Human Torpedo 96»).

Примерно в то время, когда PC-626 топил свое второе за дежурство германское «чудо-оружие», охоту за своим первым «Негером» вел другой американский «охотник» за подводными лодками — SC-651 (командир — Дж.У. Барр / J.W. Barr; старпом — энсайн Х.К. Ти / H.C. Tee), принадлежащий к типу SC-497.

По данным, почерпнутым Лоуренсом Паттерсоном в британском архиве — включая «Предварительный отчет об атаке немецких «S.P.S.» якорных стоянок у Анцио» от 21 апреля 1944 года, получается, что в 9 часов 45 минут 21 апреля 1944 года командир SC-651 получил от лейтенанта Нокко (Lt. Носсо), находившегося на борту танко-десантного корабля LST-358 (тип LST-1, четвертая серия), радиogramму, в которой содержался приказ немедленно следовать в район нахождения сторожевика PC-558, который недавно обнаружил и потопил боевое средство противника — либо сверхмалую подводную лодку, либо человекоуправляемую торпеду. Данный инцидент, сообщалось в радиogramме, имел место в пяти милях к северо-западу от маяка на мысе Анцио, в точке с координатами 41° 30' с.ш. и 12° 30' 30" в.д. Сторожевик тут же на полном ходу устремился в заданный район, но вскоре после того, как корабль миновал мыс Анцио, вахтенный обнаружил в воде по правому борту на носовых курсовых углах на дистанции 4000 ярдов (3657,6 метров) круглый отсвечивающий объект.

В своем докладе командир корабля сообщил, что первоначально они не смогли классифицировать предмет как «объект военного назначения» — подводную лодку или торпеду, но объявили боевую тревогу. Подойдя на дистанцию 2000 ярдов (ок. 1830 м), со сторожевика ясно увидели след, тянувшийся за обнаруженным предметом, а позади него примерно в 15 футах (ок. 4,6 м) заметили торчащий из воды невысокий руль или киль. Стало ясно, что это сверхмалая подводная лодка, которая идет прямо на якорную стоянку, на дистанции около 3,7 км, на которой в тот момент находились два судна типа «Либерти» и госпитальное судно. Надо было срочно остановить врага, представлявшего большую угрозу для стоявших на якоре судов — ввиду малой дистанции между сторожевиком и «подводной лодкой» командир SC-651 решил таранить последнюю, одновременно отдав приказание установить взрыватели глубинных

бомб на 50 футов (15,24 м). Однако, когда дистанция до объекта сократилась до 500 метров, командир сторожевика неожиданно вспомнил, что недавно читал в специальном информационном бюллетене «Office of Naval Intelligence Weekly» статью «Итальянские военно-морские диверсионно-штурмовые средства», в которой упоминалось о «человеко-торпедах». Барр решил, что это вполне может быть такая «человеко-торпеда», а потому таранить ее — самоубийство находящийся на ней боевой заряд может сдетонировать и погубить обоих противников. В итоге с дистанции около 360 м сторожевик открыл огонь из 40-мм и 20-мм пушек, а с дистанции 22—23 м — произвел стрельбу из пусковой установки РГБ левого борта, но РГБ не взорвались, а противник продолжал движение по направлению к якорной стоянке.

Развернувшись, Барр вновь атаковал «человеко-торпеду» из 40-мм артиллерии и 20-мм «эрликонов» правого борта, а также «отправив» во врага еще одну РГБ, которая также не сработала. Однако со сторожевика зафиксировали несколько попаданий 40-мм и 20-мм снарядов, после чего «человеко-торпеда» ушла под воду, но тут же на поверхности появился какой-то предмет, и Барр решил перестраховаться — приказал вновь открыть огонь, продолжая сближение с целью. Но это оказался моряк, которого, раненного в плечо, подобрали из воды — плененным водителем оказался 23-летний Гюнтер Кушке (Gunter Kuschke). Перевязав пленного, напоив кофе и наскоро допросив, его вскоре передали на подошедший американский эскортный миноносец DE-136 «Фредерик К. Дэвис» (USS Frederick C. Davis) типа «Эдсол», который находился в районе Анцио-Неттунского плацдарма, имея задачей постановку помех системе наведения радиоуправляемым противокорабельным планирующим бомбам, для чего он имел соответствующее оборудование. Кушке позже присвоили «номер военнопленного» 2466, а его корабль обозначили «человекоуправляемая торпеда 96» («Human Torpedo 96»).

А теперь обратимся к противоположной стороне — атакующим. В книге, посвященной истории и боевому применению соединения «К», Кайюс Беккер привел воспоминания двух из тех водителей, которые участвовали в операции под Анцио и пережили войну: обер-фенриха Хермана Фойгта (Hermann Voigt), входившего в группу лейтенанта цур зее Зейбике для атаки судов на рейде Анцио, и обер-фенриха Карла-Хайнца Потхаста, получившего задание проникнуть в порт Анцио и «навести там шухер».

«Я все время напряженно всматривался в темноту, — писал Фойгт в своем отчете, — хотя видимость была весьма ограниченной. Несмотря на трудности наблюдения, я надеялся различить вражеский корабль на значительном расстоянии по не полностью замаскированным источникам света и т. д., а затем и по его силуету. Опознавательная таблица с изображением силуэтов лежала рядом со мной...

Чем ближе я подходил к Анцио, тем напряженнее прислушивался ко всяким звукам, особенно взрывам. Несколько моих товарищей стартовали раньше меня и должны были уже скоро достигнуть цели. Если бы они торпедировали ту или иную цель, то я мог бы ориентироваться по звукам разрывов их торпед. Кроме того, мы предполагали, что вражеские корабли охранения, предназначенные для защиты главных сил, будут бросать время от времени глубинные бомбы. Если я шел верным курсом, то должен был вскоре услышать и эти разрывы.

Не услышав ничего подобного, я решил уже в начале второго часа ночи взять новый курс — на восток, так как боялся, что меня унесло слишком далеко в море. Однако мои опасения не оправдались. Идя новым курсом, я уже через десять минут увидел перед собой огни. Видимо, я находился вблизи Анцио. В 1 час 25 мин. заметил впереди справа малое судно, прошедшее мимо меня на расстоянии около

300 м. Судно, судя по габаритам, могло быть тендером. Оно шло курсом на Анцио. Его силуэт был еще некоторое время различим на фоне огней, потом оно скрылось. Около 1 часа 45 мин. я увидел еще одно небольшое, по-видимому, сторожевое судно, на этот раз стоявшее на месте. Я выключил электродвигатель, чтобы со сторожевого судна не могли заметить меня или уловить шум моего мотора, и продвигался мимо этого судна. Тратить на него торпеду мне было жалко, так как я еще надеялся встретить крупные десантные и транспортные суда. Впрочем, пока ни один такой силуэт мне на глаза не попадался. В начале третьего часа ночи я подошел к берегу так близко, что мог различать детали: мол, отдельные здания, маяк или колокольня. Потом заметил небольшую моторную лодку. Я обратил внимание на лодку потому, что она передавала какое-то сообщение азбукой Морзе».

Фойгт был уверен, что уж теперь-то он точно обнаружит вражеские корабли или суда и непременно атакует их. Однако, проследовав южнее и достигнув противоположной стороны залива — по воспоминаниям Фойгта, он даже мог различить мол и маяк порта Анцио, обер-фенрих так ничего и не обнаружил. Пустота была практически полной. Поняв, что здесь цель не найти, обер-фенрих Фойгт решил уйти несколько мористее, надеясь, что крупнотоннажные суда, имеющие большую осадку, просто не стали заходить на «мелководье» и бросили якоря подальше от берега. Но и эти надежды оказались безнадёжными — судов не было. А тем временем приближался рассвет и, соответственно, уменьшалось время, через которое водителю необходимо было повернуть обратно — перед этим Фойгт посчитал «целесообразным избавиться от лишнего груза», боевой торпеды, что дало бы ему выигрыш в скорости не менее 1 узла, необходимый на обратном пути, когда пришлось бы идти против имевшегося в районе операции течения.

«К 2 час. 40 мин. я все еще не нашел цели, — продолжает цитировать обер-фенриха Фойгта автор «Людей соединения «К», — однако одной или двумя минутами позже услышал шум подводного взрыва. Я не мог установить его направления и не видел никаких вспышек. Зато заметил, как с какого-то корабля неподалеку от меня взлетела ракета. Вероятно, это был один из сторожевых кораблей, который я раньше не обнаружил, потому что он стоял носом ко мне. Увидев, что он движется в моем направлении, я сразу же резко отвернул влево, чтобы сойти с его курса. Сторожевик, в свою очередь, стал разворачиваться и повернулся ко мне бортом. Мне показалось, что он ждет с берега сигнала, который разъяснил бы ему, отчего произошел взрыв.

Теперь я уже решил использовать благоприятный момент. Снова развернувшись в сторону противника, я шел этим курсом, пока труба и мостик не оказались на линии прицела. Когда, по моим расчетам, расстояние сократилось до 400 м, я нажал на рычаг выпуска торпеды, одновременно взглянув на часы. Торпедой немедленно отделилась и через 65 секунд поразила цель. Впечатление было такое, что пораженный корабль рассыпался. В воздух взлетело несколько ракет. На суше вспыхнуло два прожектора, их лучи заскользили по небу. Дальше наблюдать я не мог, потому что развернул торпеду и ушел курсом на северо-запад».

Как вспоминал Фойгт, фактор внезапности сыграл свою роль — на обратном пути его не преследовали, через полчаса он увидел отблески костра, который запалили немецкие пехотинцы, чтобы обозначить позицию своей линии обороны, но до него еще было далеко. После четырех утра огонь стал затухать, а через некоторое время сарай догорел окончательно — Фойгту повезло, к тому моменту он был уже в непосредственной близости от него, однако для перестраховки решил идти дальше, пока аккумулятор торпеды-носителя не сядет окончательно. Согласно воспоминаниям Фойгта, бесстрастно зафиксированным Кайюсом

Беккером, лишь в 5 часов 20 минут он покинул свой «корабль», включив подрывной заряд, и с помощью аварийно-спасательного дыхательного аппарата «Таухреттер» минут за 15–20 доплыл до берега — там его встретили свои пехотинцы, немало удивившиеся появлению этого «секретного Ихтиандра» и сообщившие ему, что тот зашел аж на 2 км в своей тыл.

Другой участник операции соединения «К» у Анцио, переживший войну и доживший до того момента, когда Кайюс Беккер стал собирать материал для своей книги о данном соединении Кригсмарине, — это обер-фенрих цур зее Карл-Хайнц Потхаст, вместе с Петке, кстати, в свое время ставший одним из первых добровольцев нового диверсионно-штурмового соединения германских Военно-морских сил, а до того они вместе проходили службу в 3-й флотилии «шнельботов». Вот что пишет об участии Потхаста в том рейде Кайюс Беккер:

«Гардемарин Карл-Гейнц Потхаст плыл к своей цели, порту Анцио, совсем близко от берега. Избрав такой курс, он надеялся, что, во-первых, обязательно выйдет к цели, а во-вторых, что ему легче будет пробираться сквозь заслон противника, поскольку сторожевые катера, по его мнению, должны были находиться мористее.

Он решил поддерживать связь с четырьмя товарищами из своей группы, обладавшими меньшим опытом, и привести их в порт всех вместе или по крайней мере так, чтобы между членами группы сохранялся контакт. Поэтому Потхаст захватил с собой сигнальный фонарик голубого света, чтобы держать связь с остальными водителями, которые должны были следовать за ним вплотную. Однако план этот сорвался. Кроме Потхаста, лишь один из «капитанов» его группы смог взять старт, но гардемарин сразу же потерял его из виду. Водить «Негеры» строем, подобно соединениям крупных кораблей, оказалось невозможным. Слишком ограничены были пределы видимости, слишком трудна ориентировка. Таким образом, было получено еще одно доказательство того, что в данном случае речь могла идти лишь о решительном, «перемытом всеми водами» одиночном бойце, не полагающемся ни на кого, кроме самого себя.

До Анцио Потхаст доплыл без всяких приключений. Поставив рычаг скорости на «средний ход», он спокойно обогнул мол и направился ко входу в гавань. На оконечности мола Потхаст заметил часового, фигура которого довольно четко вырисовывалась на фоне звездного неба. Потхаст проскользнул на расстоянии каких-нибудь 30 метров от него. У внутренней стороны мола стояло небольшое каботажное судно, других кораблей в порту не было. «Капитан» дол-



Одноместная человекоуправляемая торпедa «Негер» идет в атаку



Один из доставшихся союзникам на Анцио-Неттунском плацдарме «Негеров». Водитель его задохнулся от углекислого газа

го и тщательно наводил торпеду на судно. Ширина цели была невелика, потому что Потхасту приходилось выпускать торпеду под острым углом (подойти ближе он не мог ввиду того, что торпедную стрельбу необходимо было выполнять с достаточно большого расстояния — взрыватель торпеды взводился с некоторой задержкой после ее пуска, и на «дистанции пистолетного выстрела» торпеда могла просто не взорваться при попадании в цель — *прим. В.Щ.*). «Капитан» нажал на рычаг выпуска торпеды, немедленно лег на обратный курс и поспешил в открытое море. Торпеда взорвалась через 35 секунд с оглушительным грохотом. У Потхаста не было времени для наблюдения за результатами: нужно было срочно уходить. На берегу все сразу же пришло в движение. Замелькали вспышки выстрелов, забегали по небу лучи прожекторов. Видимо, смятение в порту было велико, и никто не подозревал, что диверсант совсем рядом, в воде. Карл-Гейнц Потхаст, необнаруженный и непреследуемый, вышел из опасной зоны и повел свой «Негер» назад, за линию немецких окопов. Возвращение было самой напряженной фазой боевого рейса. Водитель по этому поводу записал в своем дневнике:

«Я вновь и вновь с ожесточением повторял самому себе: не спать! Не спать, иначе ты пропал! Уже совсем ослабевший, дошедший до полного изнеможения, я открыл купол, выкарабкался из погружающегося «Негера», и меня вынесло на берег... Задание было выполнено. Ни одного другого судна, кроме того, что стояло у мола, я так и не видел».

Каковы же результаты операции у Анцио-Неттунского плацдарма — весьма скромные, мягко говоря. Из вышедших в море «Негеров» — семнадцати, по данным Кайюса

Беккера, или двадцати трех аппаратов, по данным Лоуренса Паттерсона, — до своих целей добралось порядка 10 «человеко-торпед». Группа, которая вышла в бухту Неттуно, не смогла обнаружить какие-либо суда или корабли, а потому, по данным зарубежных историков, ее водители просто выпустили торпеды в направлении побережья — в надежде на то, что те либо поразят суда, стоящие где-нибудь на мелководье, либо же попадут в какие-нибудь береговые объекты. Доклады о поражении кораблей поступили только от обер-фенриха Фойгта, матроса-ефрейтора Хорста Бергера (Matrose Gefreiter Horst Berger), сообщившего в рапорте о наблюдавшемся им поражении в результате своей торпедной атаки шедшего противолодочным зигзагом сторожевого корабля или корвета (по словам Бергера, он видел во время вспышки взрыва на его баке орудие), а также от трех — по данным Лоуренса Паттерсона — водителей, проникших в гавань Анцио и выпустивших по стоявшим там судам свои торпеды (по словам «капитанов», они видели взрывы в группе малых судов, стоявших в гавани).

Примерно такие же данные по успехам германских моряков приводит и Дон Миллер — в своем труде, изданном у нас под названием «Коммандос: формирование, подготовка, выдающиеся операции спецподразделений». Примечательным является факт, если он имел все же место, потопления вражеского корабля на ходу, для чего «Негер», в общем-то, не предназначался: по данным Кайюса Беккера, примитивность прицела и малая высота глаза водителя над поверхностью воды просто не позволяли выработать упреждающий угол при торпедной стрельбе по движущейся цели, но водители путем различных опытов составили для себя некие таблицы, по которым такой угол можно было рассчитывать, и в данном случае, якобы это помогло.

Потери «Негеров» составили четыре потопленных и три — по данным Кайюса Беккера — или пять-шесть — по данным

более поздних западных источников — водителя пропали со своими «человеко-торпедами» без вести, они также считаются погибшими, но по невыясненным обстоятельствам. Один «Негер» с погибшим от нехватки кислорода пилотом был найден дрейфующим в районе операции, еще один — также с погибшим пилотом — был найден на берегу 21 апреля своими войсками. Один «Негер» был, по данным американцев, найден у берега в 4,5 милях к северу от Анцио — его водитель был пленен, также за линией фронта оказались еще два водителя, включая фенриха Петтке, но они смогли все же выйти к своим. По данным, изложенным в книге Кайюса Беккера, по результатам операции погибшими считались трое водителей и трое были зачислены в пропавшие без вести, о факте потопления союзниками «Негеров» в книге не сказано вовсе. Лоурен Паттерсон же в своем труде приводит данные о девяти погибших, плененных и пропавших без вести водителях немецких «человеко-торпед».

Но самое главное — англо-американские союзники получили практическое подтверждение данных, предоставленных ранее разведкой, о наличии у Кригсмарине новых видов оружия, а также захватили нескольких пленных водителей и даже, судя по имеющимся данным, порядка пяти целых «Негеров»: один на плаву с погибшим водителем, один у берега с живым водителем и три аппарата — брошенные водителями и с неработающими устройствами самонавигации. Таким образом, в первом же бою секрет очередного германского «чудо-оружия» был раскрыт. Причем в результате первого боевого применения новых средств противник, что называется, даже не успел испугаться — до сих пор ни в одном источнике так и не приведены достоверные данные о том, какие корабли или суда были потоплены в ходе операции «Негеров» 20–21 апреля 1944 года в районе Анцио-Неттунского плацдарма и были ли они вообще потоплены. Скажем, Лоуренс Паттерсон утверждает, что не было потоплено ни одно судно и ни один корабль союзников.

Подытоживая результаты операции у Анцио-Неттунского плацдарма, можно с большой долей уверенности утверждать, что операция против флота вторжения, организованная командованием Кригсмарине с привлечением отряда человекоуправляемых торпед типа «Негер», оказалась, по большому счету, провальной, причиной чего стали недостатки в конструкции самого «Негера», а также недостаточная подробная проработка плана операции — скажем, информация о том, что пять прибывших утром 20 апреля в бухту Неттун судов противника тем же вечером ее покинули, разведке, а соответственно и водителям «человеко-торпед», известна не была. Видимо, желание преподнести подарок к 55-летию юбилею Адольфа Гитлера, не лучшим образом сказалось на результатах операции. Хотя Кайюс Беккер, приводя данные о трех потопленных или поврежденных кораблях и судах и шестерых погибших водителях, не упоминая ни об одном потопленном союзниками «негере» и утверждая, что за время операции противник даже не обнаружил ни одну «человеко-торпеду» — в книге написано «несмотря на потопление двух несших боевую службу сторожевиков, нападающие не были обнаружены. Это могло свидетельствовать лишь о том, что удар был для противника совершенно неожиданным», делает весьма не бесспорный вывод: «Потерять трех человек было жаль, но с военной точки зрения урон, нанесенный противнику, оказался несравненно более значительным... Совсем неплохой результат для первого боевого применения почти не испытанного еще оружия».

Это никак не вяжется с потерей нескольких десятков «Негеров» — даже если они были совершенно исправны, их приходилось подрывать, поскольку вытаскивать тяжелые торпеды-носители на сушу не представлялось тогда возможным, а также отсутствием, как получается, потерь у противника. Бесспорным оказалось лишь высокое чувство долга и

мужество, проявленные водителями немецких «человеко-торпед». Именно храбрость и мужество в первую очередь впечатлили немецкое командование — водителей и командование 175-го отряда спецназначения пригласили в ставку главнокомандующего немецких вооруженных сил в Италии, находившуюся в горном районе и получившую в войсках прозвище «Монте Кессельринг», и устроили там прием, смутивший моряков своей помпезностью. «Бойцы соединения «К» чувствовали себя не более как солдатами, которые, правда, выполнили свой долг, но, к сожалению, достигли меньшего, чем намеревались, — писал в своей книге Кайюс Беккер. — Они, от действий которых под Анцио ждали необыкновенного эффекта, оказались в состоянии нанести противнику лишь эпизодический удар, никак не подорвавший господства союзников на море. А что происходило в «Монте Кессельринг»? Уж не собирались ли сделать «капитанов» объектом поклонения? Неужели дела Германии так плохи? Водителям «Негеров» эта ситуация была не по вкусу».

Впрочем, наиболее сильным ударом для командования соединения «К» стало то, что новое сверхсекретное «чудо-оружие» в ходе боевого дебюта попало в руки противника: статья о немецких одноместных человекоуправляемых торпедах типа «Негер» появилась уже в информационном бюллетене «Weekly Intelligence Report» от 9 июня 1944 года. Элемент неожиданности был утерян, а «любимым занятием» азартных летчиков-истребителей и экипажей торпедных катеров, по воспоминаниям американских и британских летчиков и моряков, стала после этого «охота за плексигласовыми колпаками «негеров» и «биберов».

Операции в Нормандии против флота вторжения союзников

К тому моменту, как 175-й отряд был готов к возвращению к месту постоянной дислокации, в Германии изготовили уже новую партию «человеко-торпед» типа «Негер». Вначале их намеревались отправить в Италию, но затем командование Кригсмарине приняло решение сосредоточить все усилия на подготовке к противодействию десантной операции, которую англо-американские союзники должны были в самое ближайшее время провести, как предполагали высшие чины военно-политического руководства Рейха, в районе атлантического побережья Франции. Причем Дениц понимал, что противопоставить огромному флоту противника в море он ничего не сможет, а потому главную ставку сделал на борьбу с теми кораблями и судами, которые сосредоточатся у плацдарма после первой фазы высадки: топить их должны были подводные лодки и торпедные катера, авиация, но самое главное — новые боевые средства и боевые пловцы соединения «К».

Ко времени высадки союзников в Нормандии в составе последнего были сформированы две флотилии «Негеров» — 361-я (сформирована в марте 1944 года, командир — обер-лейтенант цур зее Йоханн Криг, с июля 1944 года по май 1945 года — обер-лейтенант цур зее Хайнрих Франк / Oblt.z.S. Heinrich Frank) и 362-я (сформирована в апреле 1944 года, командир — обер-лейтенант цур зее Леопольд Кох), а также 350-е учебное командование (Lehrkommando 350), первоначально являвшееся отдельным подразделением на территории базы «Блаукюппель», где располагалось 200-е учебное командование, занимавшееся подготовкой водителей для диверсионно-штурмовых катеров и катеров-брандеров типа «Линзе» (Linse). Однако с августа 1944 года подразделение, которое с июля 1944 года по март 1945 года возглавлял капитан-лейтенант Хайнц Франке (Kapitl. Heinz Franke), а с марта по май 1945 года — капитан-лейтенант Хорст Кесслер (Horst Kessler), было официально переориентировано сугубо на подготовку водителей и техников для немецких «человеко-торпед» и получило обозначение



Начальник командования «Запад» соединения «К» капитан цур зее Фридрих Бёме руководил операциями человекоуправляемых торпед соединения «К» в заливе Сены

350-е учебное командование. Позже были сформированы еще четыре флотилии человекоуправляемых торпед: 363-я флотилия «Негеров» (сформирована в сентября 1944 года; командир — обер-лейтенант цур зее Зигфрид Веттерих / Oblt.z.S.

Siegfried Wetterich), а также 364-я (июль 1944 года; командир — обер-лейтенант цур зее Петер Бергер / Peter Berger), 365-я (июль 1944 года; командир — обер-лейтенант цур зее Ханс-Георг Барон / Hans-Gregor Baron) и 366-я флотилия «Мардеров» (декабрь 1944 года; командир — обер-лейтенант цур зее Пауль Хайнсуис / Paul Heinsius).

6 июня 1944 года огромная мощь огня и войск обрушилась на побережье Нормандии — начался новый, заключительный этап в истории Рейха и германских «человеко-торпед». С этого дня, как вспоминали бывшие военнопленные соединения «К», тренировки водителей «человеко-торпед» были усилены — отныне ежедневно они стали проводить в море по шесть часов без перерыва, повышая свое мастерство. В том же месяце во Франции было создано командование «Запад» соединения «К» (Kommando Stab West), которое возглавил капитан цур зее Фридрих Бёме (K.z.S. Friedrich Bohme), занимавший ранее должность начальника артиллерийской школы в Свинемюнде и откомандированный 2 июня 1944 года в распоряжение вице-адмирала Хейе. Именно на Бёме, разместившего свой штаб в городке Вилле-сюр-Мер (Villers-sur-Mer), что в кантоне Трувиль-сюр-Мер в регионе Нижняя Нормандия, была возложена задача атаковать корабли и суда противника в заливе Сены. Во второй половине июня на побережье стали прибывать первые подразделения соединения «К» (Кайюс Беккер утверждает, что первые 40 «Негеров» прибыли в Вилле-сюр-Мер уже вместе с капитаном цур зее Бёме).

При этом командование Кригсмарине отдавало себе отчет в том, что в данном случае боевое применение «человеко-торпед» будет сопряжено с большими трудностями, чем во время операции под Анцио: во-первых, противник знал о новом оружии и наверняка уже разработал методы и способы противодействия ему (до того, как противник поймет, что немцы используют в Нормандии «человеко-торпеды», было, впрочем, несколько ночей, когда водители «Негеров» могли все же использовать в определенной мере фактор внезапности); во-вторых, гидрология и метеословия в данном районе были более сложными, чем в курортном районе Тирренского моря; а в-третьих, силы охранения противника при проведении такой крупной десантной операции были здесь намного большими, да и господство авиации — днем и ночью — в небе Нормандии у врага было практически полным.

В итоге, принимая во внимание физико-географические условия, включая наличие сильного приливно-отливного течения, командование соединения «К» разработало для водителей «человеко-торпед» новую тактику: они должны были под покровом ночи покинуть свою базу и, «оседлав» отливное течение, сблизиться с противником, после чего обнаруживать цель и выполнять торпедную атаку, а затем пытаться вернуться назад, используя для этого силу приливного течения. Но такой сценарий боевого применения человекоуправляемых торпед, учитывая, что ночь еще должна быть «с хорошей луной», оставлял для командования соединения «К» всего три-четыре ночи в месяц!

Однако, как впоследствии оказалось, главной угрозой для водителей «человеко-торпед» стала новая система обороны, примененная противником в районе захваченного на французском побережье плацдарма. Дело в том, что в процессе осуществления десантной операции в Нормандии союзники, учитывая почти полное превосходство в воздухе и существенно подорванный боевой потенциал Кригсмарине, дополненный вынужденной скованностью действий немецких надводных кораблей и подводных лодок вследствие наличия многочисленных минных полей, более серьезное внимание уделили обороне стоявших на якоре кораблей и судов со стороны берега.

Особенно сложная ситуация была в восточном, британском секторе — в американском, западном секторе американским войскам удалось максимально быстро захватить восточное побережье полуострова Котантен (часто сегодня называется Шербургским полуостровом). А вот в восточном секторе, где западное побережье полуострова Котантен было захвачено союзниками, немецкие войска все еще удерживали позиции к востоку от реки Орн, включая расположенные на противоположной стороне залива порт и военноморскую базу Гавр, откуда и исходила главная угроза. Учитывая это, союзное командование решило организовать здесь комплексную эшелонированную оборону:

— с морского направления зону высадки прикрывали корабли соединения под командой британского капитана Энтона Ф. Пагсли (Captain Antony F. Pugsley, RN) — в шести милях от берега в линию, на дистанции 5 кабельтовых (912,5 метров) друг от друга были выстроены тральщики, которые поддерживали два-три дивизиона канонерских лодок и несколько эсминцев;

— для обороны со стороны Гавра было сформировано специальное соединение S.S.E.F. (Support Squadron Eastern Flank) под командой британского командера Кеннета Э. Селлара (Commander Kenneth A. Sellar, RN) в составе канонерской лодки «Локаст» (HMS Locust; флагманский корабль соединения) и 71 корабля и катера, преимущественно десантных кораблей огневой поддержки, десантных артиллерийских и сторожевых катеров, а также десантных барж ПВО и быстроходных катеров (общая численность личного состава 240 офицеров и около 3000 матросов). Союзники выстроили двойную сторожевую линию, протянувшуюся от берега в районе города Уистреам на 6 миль в северном направлении, а затем еще на 2 мили к северо-западу до пересечения с линией кораблей капитана Э.Ф. Пагсли. В первой линии, обращенной к неприятелю, на дистанции 3,5 кабельтова (около 639 метров) на якоре стояли десантные катера, а вторую, «подвижную» линию, а точнее завесу, составляли малые быстроходные катера — по одному на каждые два катера первой линии. Когда обстановка была спокойной, катера второй линии обычно швартовались к десантным катерам первой линии, а при малейшей тревоге — быстро «поднимали пары» и отправлялись патрулировать район между двумя соседними катерами первой сторожевой линии. Данная система получила название «Trout Line» (так называется леска для ловли форели) и разворачивалась только в ночное время — расставить катера необходимо было сразу после наступления темноты, а снять с позиции — прямо перед самым рассветом. Если катера выходили на позицию раньше — они могли попасть под обстрел немецкой береговой артиллерии, если снимались с якоря чуть позже, чем следовало, — также попадали под артиллерийский огонь противника с берега. Данная сторожевая «комбинация» применялась союзниками с 28 июня 1944 года, и до 5 июля немцы о ней не знали — это помогло британцам избежать неожиданной масштабной атаки германских человекоуправляемых торпед «Негер», хотя полностью избавиться их от потерь не смогла.

Командование соединения «К» и Кригсмарине понимали всю сложность и опасность поставленной перед 361-й фло-



тилей задачи, но с другой стороны, личный состав целой флотилии «Негеров» был намного меньше, чем экипаж одного эсминца, а при благоприятном стечении обстоятельств водители «человеко-торпед» могли бы добиться в заливе Сены таких успехов, которые были совершенно недостижимы для одного эсминца в условиях полного превосходства противника на море и в воздухе. Однако самым активным сторонником широкого применения нового оружия стал фюрер — еще недавно и слышать не хотевший о каких-то там «малевках», Гитлер теперь возлагал на него излишне радужные надежды. Так, в своей книге «Свастика на море» (Swastika at Sea), опубликованной в Лондоне в 1955 году переводе книги Кайюса Беккера о боевых операциях Кригсмарине в годы Второй мировой войны, приводятся следующие воспоминания гросс-адмирала Деница о беседе с фюрером, состоявшейся 29 июня 1944 года, на которой среди прочего был затронут и вопрос боевого применения «человеко-торпед» и катеров типа «Линзе»:

«Мы сможем начать операции — вначале с применением катеров-брандеров — в самое ближайшее время, — сообщил Дениц, — но все эти боевые средства очень зависимы от погоды».

Гитлер выслушал адмирала невозмутимо. Он возлагал на это оружие очень большие надежды. «Конечно, — сказал он, — вражеские боевые корабли — особенно линкоры — должны быть атакованы в первую очередь, хотя и о транспортных и торговых судах не надо забывать. Но только предс-

Пляцдарм «Омаха». Огромное скопление кораблей и транспортов в районе пляцдармов в Нормандии командование соединения «К» считало «лакомым куском» для своих «человеко-торпед». Фото датируется серединой июня 1944 года

тавьте: если Англия потеряет в эстуарии Сены шесть-восемь своих линкоров, то стратегические последствия этого будут просто ошеломляющие».

Дениц посмотрел на Гитлера в полном удивлении. Неужели он действительно думает, что одноместными человекоуправляемыми торпедами удастся потопить линкоры? Тем более шесть или восемь линкоров!.

Первой в Нормандию прибыла 361-я флотилия соединения «К», имевшая на вооружении, по данным Лоуренса Паттерсона, 60 человекоуправляемых торпед типа «Негер», а по данным Кайюса Беккера и Пола Кемпа — 40 «человеко-торпед». При этом все опознавательные знаки принадлежности части к Кригсмарине были затерты, а сами военнослужащие — переодеты в форму «сухопутчиков». В пути флотилии пришлось, что называется, попотеть — господствующая в воздухе авиация противника нещадно бомбила железные и шоссейные дороги. Большую часть пути флотилия проделала поэтому по автодорогам: 92 тяжелогруженных грузовика вначале проследовали из тюрингского Рудольфштадта (Rudolfstadt) в Париж, а затем в Трувиль-сюр-Мер, куда колонна прибыла 28 июня. Затем «Негеры» передисло-

цировались в Вилле-сюр-Мер, где их замаскировали в лесу, а сами водители волгобно разместились в соседнем замке. 6 июля к флотилии, по утверждению Лоуренса Паттерсона, присоединилась вторая группа «Негеров», до того временно размещенная в Пон-л'Эвек (Pont l'Eveque; городок дал имя сорту мягкого сыра). Кайюс Беккер в своей книге по истории соединения «К» указывает, что первая группа в составе 40 «Негеров» отправилась в путь 13 июня и проследовала по железной дороге в Париж, а затем — по шоссе на дорогам — в Нормандию.

Следует отметить, что во время передислокации в Нормандию во время очередного налета на марше 30 июня был серьезно ранен обер-лейтенант цур зее Криг — в результате его на посту командира 361-й флотилии временно сменил обер-фенрих цур зее Потхаст, а в июле на флотилию назначили обер-лейтенанта цур зее Хайнриха Франка. А в это время капитан цур зее Бёме, тщательно изучивший отчеты командира 175-го отряда по операции в Анцио, пришел к выводу о необходимости заполнить в свое распоряжение для обеспечения спуска на воду и подъема из воды «Негеров» две инженерные роты, что он и сделал в самое кратчайшее время. Армейские инженеры и саперы быстро и надлежащим образом подготовили для применения «человеко-торпед» выбранный участок побережья: «Саперы проделали проходы в густой сети проволочных, минных и прочих прибрежных заграждений, покрывавших белый береговой песок, — пишет Кайюс Беккер в книге «Люди соединения «К». — Проходы вели к двум песчаным косам, которые при отливе оказывались довольно далеко в море, а во время прилива затоплялись. От песчаных кос вели еще дальше в море деревянные спусковые дорожки. Таким образом, во время прилива можно было без труда выкатывать тележки с «Негерами» прямо в море. На дневное время стартовые дорожки прикрывались маскировочными сетями и, по-видимому, так и не были обнаружены воздушной разведкой противника. Во всяком случае, их не бомбили».

5—6 июля 1944 года

По оценкам военно-морского командования, основанным на представленных метеопрогнозах и лощих района залива Сены, наиболее благоприятным периодом для боевой операции «Негеров» была признана первая неделя июля — в эти ночи в районе 22—23 часов вечера прилив был бы наиболее сильным, что позволяло, согласно расчетам офицеров соединения «К», без затруднений осуществить спуск «Негеров» на воду, а затем — на сильном отливе — быстро, за два-три часа, достичь района операции, где стояли вражеские корабли и суда снабжения. После торпедной атаки водители смогли бы воспользоваться очередным приливом и быстро вернуться в базу. 2—4 июля на море штормило и выходы в море откладывались, но 5 июля все изменилось: во-первых, улучшилась погода, а во-вторых, немецкая радиоразведка В-Dienst сообщила о приближении крупного вражеского конвоя, идущего к плацдарму. Это был шанс для 361-й флотилии применить свои знания и навыки на практике, тем более что при таком огромном скоплении боевых кораблей и вспомогательных судов противника водители «Негеров» вполне резонно рассчитывали найти цели для своих торпед.

Примерно в 23 часа 5 июля в море с заранее подготовленных спусковых позиций вышли, по разным данным, 26 или 30 «Негеров» (Беккер — 30, Фок, Кемп и Лоуренс — 26), из которых три вскоре вернулись по причине неисправностей с силовой установкой, а остальные после двух часов ночи «столкнулись» с «леской для форели» союзников. Командиром группы был назначен обер-фенрих цур зее Потхаст, а общее руководство операций осуществлял капитан цур зее Бёме, лично пришедший на берег проводить в опасный путь своих храбрых «капитанов».

В зарубежной литературе, посвященной данному эпизоду боевой карьеры «Негеров», имеются воспоминания двух водителей — участников того рейда: обер-фенриха Карла-Хайнца Потхаста и флотского ефрейтора-писаря Вальтера Герхольда (Marine-Gefreiten Walter Gerhold), которые изложены в книгах Кайюса Беккера «Люди соединения «К» и Лоуренса Паттерсона «Оружие отчаяния» соответственно. Результаты их выхода в море в ту ночь оказались совершенно противоречивы — первый вынужденно искупался и вернулся «с пустыми руками», а второй по итогам операции получил Рыцарский крест Железного креста.

В отчете Потхаста, приводимом Кайюсом Беккером, и его комментариях по данному поводу читаем:

«Спуск «Негеров» на воду по дощатым настилам прошел хорошо. Заняв свое место в кабине, я через 40 минут был уже в открытом море. Своих товарищей я потерял из виду, так как держал курс вдоль берега. Мне понравился такой способ действий с тех пор, как он дал положительные результаты в районе Анцио: ведь вдоль берега оборона противника была наименее плотной. Затем я собирался развернуть торпеду под прямым углом и — вперед, в гущу вражеских судов!»

Но на этот раз Потхасту не повезло. Примерно после двух часов плавания он заметил, что хвост «Негера» отяжелел и корма погружается в воду все глубже и глубже. Поскольку торпеда-носитель работала исправно, неполадки могли объясняться лишь проникновением воды в боевую торпеду. Электромотор еще действовал, когда через короткое время весь «Негер» принял вертикальное положение, так что Потхаст уже не сидел в кабине, а лежал в ней на спине.

«Когда даже купол целиком погрузился в воду и я уже больше ничего не видел, пришлось похоронить надежду на успешное выполнение задания. Боевую торпеду следовало сбросить. Я рискнул «выстрелить» ее, несмотря на вертикальное положение «Негера». Это мне удалось, однако перо стабилизатора сильно ударило по торпедо-носителю. Теперь вода проникла и в кабину, но зато по крайней мере купол оказался над поверхностью... следовало отомкнуть штыковой затвор купола. Я проделал это почти механически и теперь должен был своевременно выбраться из «Негера». Через несколько секунд кабина была уже полна воды. Ощувив под ногами край входного люка, отталкиваясь от торпеды. Сделав несколько взмахов, прибегаю к помощи кислородного баллона водолазно-спасательного прибора. Затем, обессиленный, неподвижно лежу на гладкой как зеркало поверхности воды...

Примерно через час я почувствовал под ногами дно. Это было несколько восточнее устья реки Орн. По пояс в воде побрел к берегу. Где тут мины? За небольшим буруном приблизительно в 150 м увидел береговые заграждения. Пройдя пешком 4 км, добрался до первого опорного пункта немецкой пехоты. Прошло еще немного времени, и я, морально подавленный и обессиленный, уже стоял перед врачом нашей флотилии и не участвовавшими в операции товарищами... Лучшим средством преодоления душевной депрессии мне казалось повторение боевого рейса».

Обескураженный своей неудачей, Потхаст сел за разработку плана следующей операции, которая была запланирована через 2—3 дня — с участием оставшихся на берегу «Негеров» и тех, что вернутся с этого рейда. А в это время другой водитель, Вальтер Герхольд, неумолимо приближался к своей второй высокой награде — ранее, 5 мая 1944 года, он уже получил Железный крест 1-го класса за рейд на Анцио — и своему очередному воинскому званию. В частности, Лоуренс Паттерсон приводил выдержки из интервью водителя:

«Я заметил первый корабль незадолго до двух часов, я классифицировал его как эсминца и определил дистанцию до него в пределах 1200 — 1500 метров. За ним я обнару-

жил второй эсминец, а после по левому борту от меня я насчитал пять эсминцев. У нас имелся приказ выходить в торпедную атаку между 4 и 5 часами, так что я был как раз в выгодной позиции. Я выпустил торпеду (Герхольд выполнил торпедную атаку в 3 часа 04 минуты, а через 40 секунд зафиксировал взрыв торпеды. — прим. В.Щ.), когда услышал взрыв — «рванул» полным ходом назад. Я видел, что за мной устремились три эсминца. Я протер колпак и стал рассматривать их с помощью своего карманного зеркала. Я сказал себе — «Ага, он меня слушает» — и выключил мотор. Затем я заметил, как эсминец перешел на мой левый борт и застопорил ход, я тоже — застопорил. После этого они включили прожекторы и стали осматривать поверхность воды. Мы всегда брали с собой полотенце, поэтому я достал его и накрыл полотенцем голову, буквально вжавшись в сиденье.

Я потом годы испытывал угрызения совести, а в утренние часы того дня думал о том, сколько человек ушло на дно вместе с тем кораблем, сколько матерей не дождутся своих сыновей, сколько жен потеряют своих мужей и сколько детей останутся без отцов... вот что сильно угнетало меня. Это волнует меня до сих пор, к тому же я сам потерял отца на той войне».

К побережью Герхольд вышел в районе порта Онфлёр (Honfleur), расположенного в устье Сены — напротив Гавра, там его подобрала пехотинцы. Как потом выяснилось, он торпедировал британский фрегат «Троллоп» (HMS Trollope, типа «Кэптен»). Ряд источников приписывает торпедирование «Троллопа» немецким торпедным катерам, а по первым докладам цель Герхольда была определена как крейсер — именно за этот «крейсер» он и получил 6 июля, по представлению гросс-адмирала Деница, свой Рыцарский крест — первым в соединении «К», тогда как командир 361-й флотилии обер-лейтенант цур зее Криг получил Рыцарский крест двумя днями спустя. И только позже стало известно, что торпедированный Герхольдом корабль — фрегат «Троллоп» под командованием лейтенант-коммандера Гарри Уэстакотта (Lt.Cdr. Harry Westacott), который получил тяжелые повреждения, был признан не подлежащим восстановлению и впоследствии, в мае 1951 года, утилизирован.

Кроме того, вернувшиеся с задания водители — а таковых оказалось всего 14 человек — доложили о потоплении, включая «крейсер Герхольда», двух эсминцев, одного судна водоизмещением около 7000 тонн и двух танко-десантных кораблей, один из которых «записал» на свой счет матрос-ефрейтор Хорст Бергер, который позже за этот рейд и рейд в ночь на 9 июля получил военный орден Немецкого креста в золоте (впрочем, 6 июля Бергер, как оказалось, ничего не потопил). Обер-фенрих цур зее Потхаст, в свое время посочинивший зачислению Бергера в соединение «К», вспоминал затем в беседе с Кайюсом Беккером: «Бергер несколько раз бросался ко мне на шею и засыпал целым потоком слов, объясняя, как это хорошо, что я заставил его назубок выучить сведения о созвездиях, так что он теперь уже никогда не заблудится на море».

С одной стороны, тот факт, что «Негеры» добились успеха, подтверждался докладами размещенных накануне по приказу Бёме по близлежащим участкам побережья наблюдательным постам — они докладывали о ряде сильных взрывов, по их мнению, от торпедных попаданий, за каждым из которых следовал ожесточенный огонь противника: «трассирующие снаряды и пули образовывали над морем в поле зрения наблюдателей густую сеть из огненных нитей», но с другой — в реальности потери флота вторжения оказались скромнее. Были потоплены два тральщика — «Мэджик» (HMS Magic) и «Като» (HMS Cato), оба типа «Кэтрин» (Catherine) — из той части американских тральщиков типа «Аук» (Auk), которые были построены на судостроительных заводах США и переданы британским ВМС по «ленд-лизу», и поврежден



В ночь на 6 июля «Негер» под управлением Вальтера Герхольда торпедировал британский фрегат «Троллоп», который получил тяжелые повреждения и был списан ввиду нецелесообразности проведения восстановительных работ

фрегат «Троллоп», в ответ противник в ходе ночного боя 6 июля потопил 12—13 человекоуправляемых торпед типа «Негер», в плен было взято несколько их водителей.

В книге Пола Кемпа «Подводные воины» (Paul Kemp. Underwater Warriors. London, Brockhampton Press, 1996) приводятся воспоминания петти-офицера Лена Уорланда (Len Warland), который тогда проходил службу на ТЩ «Орест» J 277 (HMS Orestes) типа «Альжерин» под командой лейтенант-коммандера Элвина Уильяма Реджинальда Адамса (Lt.Cdr. Alwyn William Reginald Adams, RN): «По кораблю разнесся сигнал боевой тревоги, сразу как только появились эти странные объекты. Один прошел по нашему левому борту и затем зашел за корму, на него тут же навели «эрликоны», моряки открыли по нему огонь из розданного перед этим стрелкового оружия... Одну «человеко-торпеду» мы таранили и она скрылась под нами, а рядом с бортом вынырнул боец, которого мы подняли на борт — на следующий день мы передали его на другой корабль, и я помню, что он сказал одному из наших ребят, охранявших его, что он из пехоты и сыт по горло своими морскими приключениями».

Первым же непонятный объект вскоре после 3 часов ночи на кормовых курсовых углах правого борта заметил вахтен-

ный на десантной барже ПВО LCF.21 — немедленно туда отправился стоявший по корме LCF.21 катер ML.151 (тип Fairmile «В») из 6-й флотилии быстроходных катеров (6th Motor Launch Flotilla), но буквально через пару минут — в 3 часа 7 минут, согласно записи в вахтенном журнале, — экипаж ML.151 увидел промчавшуюся под его днищем торпеду, шедшую прямоком на стоящий недалеко другой корабль первой линии — большой десантный артиллерийский катер LCG(L).681. Командир ML.151 принял решение таранить обнаруженную вражескую «человеко-торпеду», но вынужден был отвернуть в сторону, поскольку по ней открыли артогонь LCF.21 и LCG(L).681. Через несколько минут, в 3 часа 15 минут, человекоуправляемая торпедаскрылась под водой, после чего в районе последнего ее местонахождения с катера ML.151 были сброшены 5-фунтовые подрывные заряды, а затем экипаж такими же зарядами пробомбил большой район к востоку от линии «Trout Line». Аналогичные боестолкновения имели место и на соседних участках.

ТЩ «Мэджик» J400 под командованием лейтенант-командера Резерва ВМС Джона Перси Дэвиса (T/A/Lt.Cmdr. John Percy Davies, RNR*) в ночь на 6 июля 1944 года находился в дозоре и стоял на якоре к северо-северо-востоку от Уистреама, когда в 3 часа 55 минут был торпедирован. Корабль быстро затонул, став, таким образом, первым боевым кораблем, потопленным немцами «человеко-торпедами». Погибли 25 моряков. Сегодня тралящик лежит на глубине 32 метра в точке с координатами 49° 24' 42" с.ш. и 00° 15' 28" з.д.

Второй корабль, потопленный в ходе операции человекоуправляемых торпед типа «Негер», тралящик «Като» J16 был построен на судовой верфи «Ассошиэйтед Шипбилдерс» («Associated Shipbuilders», город Сиэтл, штат Вашингтон): заказан 6 декабря 1941 года, заложен на стапеле 11 апреля 1942 года, спущен на воду 7 сентября 1942 года, включен в боевой состав 28 июля 1943 года, исключен из боевого состава 22 августа 1944 года. Корабль под командой лейтенанта Роберта Уильяма Эдварда Харриса (Lt. Robert William Edward Harris, RN) также находился в тот день в дозоре и был потоплен в результате торпедной атаки «негеров» в 5 часов 11 минут в точке с координатами 49° 24' 32" с.ш. и 00° 17' 14" з.д., затонув на глубине 18 метров. Погибли офицер и 25 моряков.

7—8 июля 1944 года

Следующая операция с участием «Негеров» была запланирована на ночь на 8 июля 1944 года — в том же районе, силами той же 361-й флотилии соединения «К» (в ряде источников, включая труды Пола Кемпа, утверждается, что вторая операция проводилась в ночь на 9 июля). Ее подготовкой немцы занялись сразу же после окончания результатов операции 5—6 июля. Причем упомянутого выше обер-фенриха цур зее Потхаста от участия в ней отстранили — ему было приказано остаться на базе в качестве инструктора, поскольку опытных кадров отчаянно не хватало. Помогла Потхасту случайность, точнее — страх одного из водителей, который отказался выходить в море. Поскольку участие в операциях было сугубо добровольным, то молодого водителя отстранили, а в его «Негер» сел Потхаст. В итоге вечером, приблизительно в 23 часа, в районе Виллер-сюр-Мер в море вышли 20 «Негеров» — 11 вернувшихся 6 июля и 9 оставшихся на базе (один «Негер» был выведен из строя во время авианалета), хотя Лоуренс Паттерсон утверждает, что в задании принял участие 21 «Негер».

«На этот раз я отплывал одним из последних, — вспоминал позже обер-фенрих цур зее Потхаст. — Все остававши-

еся на берегу еще раз постучали ладонями по стеклянному куполу моей торпеды — так мы прощались с уходившими в море. Дощатый настил хорошо сослужил свою службу, и я беспрепятственно отплыл от берега. Теперь я надеялся быть счастливее и непременно добиться успеха. Плывая по удивительно красивому ночному морю, я вспоминал, как неоднократно поражал цели при учебном торпедировании. В Эккертсфёрде я всегда добивался наилучших результатов... Потом в памяти моей всплыл образ Деница, мне припомнилось, как он во время посещения нашего соединения клал каждому руку на плечо или слегка толкал кулаком в грудь, а потом вдруг сказал, обращаясь ко всем:

— Может быть, кто-нибудь из вас хочет со мной «рокироваться»? Я бы немедленно перешел к вам.

Мы все были не робкого десятка, тем не менее среди нас не нашлось ни одного, кто решился бы принять на себя ответственность нашего главнокомандующего».

По воспоминаниям Потхаста, примерно в 3 часа ночи 8 июля, следуя в северо-западном направлении, на дистанции около 270—280 м он обнаружил линию сторожевых кораблей противника — насчитал шесть небольших кораблей, которые он решил не атаковать, и миновал их незаметно. Около 3 часов 30 минут Потхаст услышал разрывы глубинных бомб и выстрелы, он предположил, что кто-то из водителей «Негеров» обнаружил себя.

«Мне глубинные бомбы никакого вреда причинили, — продолжает Потхаст, — я ощутил лишь легкое сотрясение. Однако я все же выключил мотор и минут пятнадцать не двигался, ожидая развертывания дальнейших событий. Слева по борту прошла группа торговых судов, но она была слишком далеко, а кроме того, я уже вбил себе в голову, что должен потопить только военный корабль».

Следуя прежним курсом, обер-фенрих Потхаст около 4 часов заметил на некотором расстоянии корабль, который он классифицировал как эсминец типа «Хант» и попытался сблизиться с ним. Однако когда до него оставалось около 500 ярдов (около 460 м — прим. В.Щ.), тот отвернул в сторону, и Потхаст на его тихоходном «Негере» оказался не в силах преследовать противника. К тому времени он находился в море уже больше пяти часов — необходимо было быстрее найти цель и выполнить свое главное предназначение.

Здесь мы сделаем небольшое отступление и посмотрим, что творилось по другую сторону фронта, сфокусировав свой взгляд на ничем не примечательном с виду легком крейсере «Дрэгон» (HMS Dragon / D46 или ORP Dragon; полное водоизмещение после модернизации — 4850 тонн), который принадлежал к типу «Даная» (или типа «D») и был заложен на стапеле верфи «Scotts Shipbuilding and Engineering Company» в городе Гринок, что на западе Шотландии, 24 января 1917 года, спущен на воду 29 декабря того же года и вошел в боевой состав флота 16 августа 1918 года. Корабль вступил во Вторую мировую войну почти с самого ее начала, принимая активное участие в различных операциях, в том числе — преследовании германского тяжелого крейсера «Адмирал граф Шпее», но в середине войны, 15 января 1943 года, он был передан ВМС Свободной Польши, получил польский экипаж и с того времени часто обозначался как ORP Dragon.

2 июня 1944 года корабль был включен в состав оперативной группы, направленной к побережью Нормандии с задачей обеспечения высадки союзных войск, после чего принимал участие в различных локальных операциях. В день накануне второй операции «Негеров» в заливе Сены, 7 июля в 13 часов 55 минут «Дрэгон» покинул Спитхедский рейд и к ночи прибыл на якорную стоянку у Риветт-Карнака. В истории корабля указывается, что после получения в 2 часа 20 минут, уже 8 июля, радиogramмы с предупреждением о возможности применения противником человекоуправляемых торпед — данная информация, по данным американс-

* Буквы «Т/А» означают, что офицер имеет техническую специальность по направлению «аэронавтика, инженерное дело»

ких и британских источников, была получена в ходе предварительных допросов захваченных 6 июля водителей «негеров» — новые боевые корабли, находившиеся на этой якорной стоянке, снялись с якоря и отошли в другое, более безопасное место, а здесь остались лишь старые корабли, вроде крейсера «Дрэгон». При этом в целях повышения безопасности командир крейсера приказал выставить дополнительные наблюдательные посты — моряков вооружили стрелковым оружием и ручными гранатами, также на воду был спущен катер, который должен был «отпугивать» водителей немецких «человеко-торпед» взрывами небольших зарядов, которые польские моряки периодически бросали в воду. Под утро 8 июля, в 4 часа 20 минут польский крейсер «Дрэгон» вышел на определенную ему заранее огневую позицию (с координатами 49° 22' с.ш. и 00° 21' з.д.), готовясь к обстрелу вражеских позиций в районе города Кан (сегодня — столица региона Нижней Нормандии), в целях поддержки наступления своих войск. А теперь вернемся к обер-фенриху цур зее Потхасту, который, как мы помним, в районе 4 часов утра 8 июля не смог атаковать эсминца типа «Хант». Вот что пишет в своей книге Кайюс Беккер, встречавшийся после войны с Потхастом, поведавшим ему историю своих приключений в тот летний день 1944 года:

«Через 20 минут я увидел впереди слева несколько пересекавших мой курс боевых кораблей, шедших строем пеленга. Самый крупный из кораблей шел последним, на самом большом от меня удалении. Я рассчитал, что, наверное, как раз успею выйти на расстояние торпедной атаки к последнему кораблю, если только соединение не изменит курса. Мы быстро сблизились. Затем два передних корабля стали разворачиваться, вероятно, в целях перестроения. Последний же, казавшийся мне теперь крупным эсминцем, видимо, ожидал, пока передние суда закончат свой маневр. Он шел самым малым ходом. Я с каждой минутой приближался к большому эсминцу. Когда расстояние до вражеского корабля составило примерно 500 ярдов (около 460 м — прим. В.Щ.), я еще раз вспомнил правило, которому сам обучал младших товарищей: преждевременно торпеду не выпускать, продолжать улучшение своей позиции. И вот осталось всего 400 ярдов — противник все больше разворачивался ко мне бортом, — вот всего 300 ярдов (ок. 270—280 м) — и я выпустил свою торпеду. Затем немедленно отвернул влево. Причем я забыл засечь время.

Страшно долго ничего не было слышно. Я уж было повесил голову в полном разочаровании, как вдруг под водой раздался невероятной силы удар. «Негер» почти выскочил из воды. На пораженном корабле взметнулся к небу громадный столб пламени. Несколько секунд спустя огонь уже ослепил меня, густой дым настиг мою торпеду и плотно окутал ее. На некоторое время я совершенно лишился возможности ориентироваться.

Лишь после того, как дым рассеялся, я снова увидел пораженный корабль, его корма была сильно разворочена взрывом, на корабле бушевал пожар, он дал крен.

Другие эсминцы на полном ходу приближались к горящему кораблю, бросая глубинные бомбы. Волны от разрывов трепали мою торпеду-носитель, как щепку. Эсминцы вели беспорядочный неприцельный огонь из легких орудий по всем направлениям. Меня они не видели. Мне удалось ускользнуть из-под огня, к тому же они скоро прекратили стрельбу и сосредоточились на оказании помощи пораженному кораблю».

Кораблем, который торпедировал обер-фенрих цур зее Потхаст, стал тот самый польский легкий крейсер «Дрэгон». Согласно данным британских источников, в 4 часа 40 минут 8 июля по левому борту крейсера на уровне между дымовыми трубами произошел сильный взрыв. На корабле вначале предположили, что они наскочили на мину — по крайней мере, именно такое сообщение было передано в 5 часов 01 ми-



Торпеда Потхаста поразила легкий крейсер «Дрэгон», получивший настолько тяжелые повреждения, что ремонтировать корабль сочли нецелесообразным. Погибло несколько десятков польских моряков

нуту флажным сигналом на крейсер «Эмеральд», для передачи на штабной корабль. Сообщение передавалось флажным семафором ввиду того, что после взрыва в радиорубке и в погребе боезапаса 152-мм орудия №3 по левому борту вспыхнул пожар. Огонь в радиорубке потушили в течение шести минут, а вот для тушения пожара в погребе боезапаса командиру пришлось затопить его. В это же время через образовавшуюся в борту пробоину — как потом выяснилось, размером 5х15 метров — в оба машинных отделения стала поступать забортная вода, тогда как офицерские каюты стали наполняться топливом из поврежденных топливных цистерн. Крейсер стал крениться на левый борт, вскоре крен достиг 9° — с целью уменьшить его командир приказал сначала развернуть стволы 152-мм артиллерийских орудий на правый борт, а затем, поскольку крен продолжал возрастать, затопить балластные цистерны правого борта котельного отделения №1. Вскоре экипажу удалось запустить находившиеся в носовой части корабля силовые агрегаты мотопомп, в результате чего крен постепенно уменьшился с 9 до 2,5°, но корма корабля по-прежнему продолжала погружаться в воду — матросам пришлось частично выбросить за борт снаряды из кормовых артпогребов и все глубинные бомбы из бомбосбрасывателя (предварительно с них сняли взрыватели), а также спустить на воду корабельные плавсредства.

Интерес представляют воспоминания находившегося в тот момент на борту польского крейсера боцмана Круковского, приведенные в монографии «Сверхмалые субмарины и человеко-торпеды», вышедшей в серии «Война на море» (№23): «Ночь на 8 июля ознаменовалась массированными авианалетами и атаками торпедных катеров. Горели не только звезды на небе, но и пожары на берегу, огонь закрывал почти половину горизонта. С моря в воздух поднималось множество осветительных снарядов. Картину дополняли сбитые немецкие самолеты, которые то и дело падали в воду... Перед рассветом получили приказ занять новую позицию. Около пяти мы прибыли в заданную точку, откуда через 20 минут должны были открыть огонь по немецким позициям. В эту секунду тишину разорвал грохот, одновременно в воздух поднялся столб воды и огня. Корабль весь содрогнулся и начал крениться на левый борт. Результаты взрыва были ужасающие. Пять человек из расчета «Эрликона» были выброшены далеко в море. Позднее удалось выловить четверых погибших, тела пятого обнаружить так и не удалось. В артиллерийском погребе в центральной части корабля погибло семеро человек. Погибла вся дежурная смена мотористов. Многие члены команды получили раны и ожоги разной степени тяжести».

По свидетельствам очевидцев, в районе взрыва большая часть люков оказалась заклиненна, а трапы — разбиты или



Первым на помощь «Дрэгону» пришел польский эскортный миноносец «Слажак»

завалены обломками корпусных конструкций, что существенно осложнило эвакуацию раненых из внутренних помещений корабля. Например, пятерых раненых матросов, находившихся в момент взрыва в машинном отделении крейсера, пришлось эвакуировать через разорванный участок палубы. Большую часть раненых — всего их оказалось 14 человек — эвакуировали на польский эскортный миноносец «Слажак» типа «Хант» второй серии (ORP Słazak; заказан 12 декабря 1939 года для британских ВМС как «Бидейл» / HMS Bedale L26, но 17 апреля 1942 года передан в аренду польским ВМС), погибших было намного больше — 38 моряков, включая одного офицера.

Через 40 минут после взрыва аварийным партиями крейсера удалось окончательно устранить крен и прекратить погружение кормы, однако вскоре вода стала поступать в кормовое машинное отделение — работающие на тот момент помпы уже не справлялись. Было принято решение продолжить разгрузку корабля — на подошедшие баржи спешно перегружали оставшийся боезапас из кормовых артпогребов. Еще через час, в полседьмого утра, к «Дрэгону» подошел корвет K111 «Пенниуорт» типа «Флауэр» (HMS Pennywort) под командой лейтенанта-инженера Альберта Уильяма Джеймса из Резерва ВМС (T/Lt Albert William James, RNR). Корвет отбуксировал крейсер «Дрэгон» к отмели на участке плацдарма «Juno», одновременно польским морякам удалось включить электропомпы и в течение короткого времени осушить кормовое машинное отделение.

Прибывший на место представитель аварийно-спасательной службы британского флота предложил отбуксировать крейсер на отмель в районе искусственной гавани «Гузберри 4» (Gooseberry 4), но в процессе данного мероприятия усилилось поступление воды в кормовую часть — вероятно, ввиду превышения корветом скорости буксировки, и в 7 часов 35 минут его сменил буксир. Однако в 7 часов 47 минут «сладкая парочка» села на мелководье и стала ждать прилива, в то же время с крейсера «Дрэгон» выгрузили последний боезапас, откачали топливо и осушили котельное отделение №2. Буксировка была продолжена в 9 часов 50 минут, а в полпервого крейсер был пришвартован к концевому судну искусственного мола в «Гузберри 4», после чего на берег катерами переправили раненых и тела трех погибших. С началом отлива вечером того же дня были осмотрены полученные повреждения — на три метра ниже ватерлинии по левому борту имелась пробоина, начинавшаяся в четырех метрах в корму от носовой переборки машинного отделения №1. Причем над местом взрыва торпеды верхняя палуба вспучилась и треснула.

После осмотра к крейсеру подошли три спасательных буксира, работы продолжались и ночью, причем «Дрэгону» пришлось даже поучаствовать в отражении налета немецкой авиации. После очередного осмотра и оценки состояния крейсера «Дрэгон» было принято решение спасательные работы прекратить, а корабль присвокупить к молу искусственной гавани/порта «Малберри Б» (Mulberry B) в районе Арроманша. В течение недели с корабля были вывезены и захоронены в море оставшиеся там 25 погибших польских моряков, выгружен оставшийся боезапас и демонтировано ценное оборудование, после чего 16 июля крейсер покинул его командир командор Дзенисевич (бывший «Дрэгон» был поднят и утилизирован только в начале 1950-х годов). В тот же день корабль исключили из списков флота, но в целях дезинформации противника и скрытия от него информации об успешном применении «человеко-торпед» о судьбе легкого крейсера «Дрэгон» британцы сообщили в открытой прессе только 11 декабря 1944 года — но и тогда причина повреждения корабля, атака «человеко-торпеды», указана не была. Первым же немцем, узнавшим о том, что жертвой ночной атаки 7—8 июля 1944 года стал польский крейсер, стал обер-фенрих цур зее Потхаст. Но как? Обратимся вновь к воспоминаниям Потхаста, изложенным Кайюсом Беккером:

«Было еще темно, но, вероятно, от сильного возбуждения я не мог разобрать на небе ни одной звезды или созвездия. Я не знал, где нахожусь и куда плыву... Лишь через 40 минут я заметил, что за кормой светает и что я, следовательно, иду противоположным курсом. Тогда я повернул и с этого момента плыл навстречу рассвету. Два эсминца или крейсера обогнали меня, идя параллельным курсом. Я остался незамеченным. Потом прошли шесть легких крейсеров или других сравнительно небольших кораблей. Около 5 час. 30 мин. за кормой у меня появился катер. Было уже довольно светло. Мне показалось, что меня не могли не заметить. Но и катер прошел мимо, не атаковав меня. К этому моменту я пробыл в море уже шесть с половиной часов. С усталостью я боролся отчаянно. Все же, вероятно, сон одолел меня...

Тяжелый металлический удар заставил меня встрепенуться. Я повернулся, и сердце замерло. В каких-нибудь 100 м от меня стоял сторожевой корабль. Увидев вспышки от выстрелов его орудий, я инстинктивно пригнулся, насколько это было возможно в моей тесной кабине. Разрывы снарядов сотрясали торпеду. Мотор сразу же заглох. Вокруг меня вздымались брызги, это был настоящий ад. Прямо над головой треснул стеклянный купол. Проведя рукой по лицу, я почувствовал, что оно в крови, и потерял сознание...

Несмотря на ранение, Потхаст как-то сумел покинуть свой «Негер» и потерял сознание, а из забытых его «вывел» длинный отпорный крюк, которым его подцепили за одежду и потянули по воде к вражескому кораблю. Данные события, по данным западных историков, происходили в 7 часов 37 минут — момент обнаружения и начала атаки «Негера», упрямого Потхаста.

«По наружному борту спустили штурм-трап, — продолжает уже своими словами Кайюс Беккер, — на нижней ступеньке которого повис лейтенант. Да, английский лейтенант. Он протянул веревку под руками человека, тело которого казалось безжизненным, и весь этот клубок подняли на борт. Потхаст харкал кровью, в легких его образовались разрывы. Английские моряки говорили, что он долго пробыл под водой и затем кричал, как помешанный, когда его вынесло на поверхность.

Они меня вытащили, унесли с палубы вниз и положили на кожаный диван в кают-компанию. Врач сделал мне уколы. Потом меня поили горячим чаем и кормили пудингом. Через несколько минут меня стошнило. От слабости я погру-



Так выглядела искусственная гавань (порт) «Малберри» в районе участка «Омаха». В таких гаванях, созданных корпусами полузатопленных и стоящих на якорях кораблей и судах, англо-американские союзники смогли организовать быструю разгрузку транспортов и, соответственно, бесперебойное снабжение войск на плацдарме в Нормандии

зился в сон, затем снова проснулся, потому что меня понесли на бак. Отсюда меня спустили на катер и доставили в один из портов на территории захваченного союзниками плацдарма вторжения. Здесь я встретил одного из наших товарищей, старшего ефрейтора, попавшего в плен после тяжелого ранения. Англичане говорили, что мы — единственные «торпедные всадники», которых им удалось в ту ночь атаковать и взять в плен живыми».

В тот же день Потхаста, как важную персону, отправили самолетом в Лондон и поместили в специальное учреждение, использовавшееся британской секретной службой, — лечение вскоре сменилось «дружескими беседами», а потом и допросами. Британские офицеры, имевшие на руках полную биографию Потхаста и достаточно полную информацию о соединении «К» — британская разведка свой хлеб не зря ела, пытались добиться от пленного водителя подтверждения имевшихся данных, полученных, вероятно, в том числе и от пленных, захваченных в Анцио и в заливе Сены в ходе операции 5—6 июля.

«Ему предъявляли географические карты, на которых с большой точностью были помечены все мыслимые места укрытий, пути следования и пункты боевого применения флотилий соединения «К». Каждый раз с педантичной тщательностью допрашивающий перечислял все эти места, постоянно повторяя свои вопросы: вы были здесь? Или там? Вы помните это место? А то? А еще какое?»

«Оборонительная тактика», к которой прибег Потхаст, была достаточно проста. Он говорил приблизительно следующее: «Если бы я действительно припомнил хотя бы малую часть всего того, о чем вы меня спрашиваете, если бы я мог указать вам тот или иной пункт, что произошло бы тогда? Ваша авиация забросала бы этот пункт бомбами. Таким образом, вы погубили бы моих товарищей. И даже не вы. В конечном счете я сам бы стал их убийцей. А этого вы не можете от меня требовать!»

Через шесть недель допросы закончились. Один из чиновников английской секретной службы поставил Потхаста об этом в известность. Затем англичанин, продолжая разговор, сказал:

— А в общем, можете себя поздравить. Вы потопили крейсер.

Немец взглянул на него с изумлением. Прошедшие недели были для него серьезной школой недоверия. Он сказал:

— Я этому не верю.

— Простите, почему же вы не верите даже этому?

— Я торпедировал эсминца. Пошел ли он после этого ко дну, не знаю. Во всяком случае, это был не крейсер.

Англичанин чуть заметно улыбнулся.

— Но в ту ночь не был потоплен или хотя бы поврежден ни один из эсминцев или других подобных кораблей союзного флота в бухте Сены. Мы имеем точные сведения.

— Но ведь я различал даже отдельные орудия...

— Да, конечно. Однако вам попался крейсер не из новых. Это был старый «Дрегон». С той точки, откуда вы наблюдали, он мог показаться крупным эсминцем.

«Значит, это было действительно так», — подумал Потхаст. Да, конечно, ведь и дистанция показалась ему меньшей, чем она была в действительности, торпеда шла к цели гораздо дольше, чем он рассчитывал, и ему даже показалось, что он промахнулся. Да, для эсминца тот корабль был велик, так Потхасту представлялось и с самого начала. Значит, это все же был пусть легкий, но крейсер, настоящий крейсер! Разве Потхаст не ставил себе именно такой цели — вывести из строя одну из этих плавающих артиллерийских батарей? Значит, крейсер!»

Примечательно, что командованию Кригсмарине и соединения «К» вскоре стало известно о тяжелом повреждении в начале июля, во время рейдов «Негеров» британского крейсера «Дрегон», переданного в аренду польским ВМС: по добытой информации, корабль получил тяжелые повреждения, после которых был признан негодным к восстановлению и затоплен у искусственного мола у побережья Нормандии. Поскольку из второй группы не вернулся ни один водитель, а из «заявок на победу» первой группы под крейсер более всего подходил Герхольд, представленный уже к Рыцарскому кресту, то немецкая пропаганда и сделала из него «Героя Рейха».

Вторым кораблем, потопленным в ходе атаки «Негеров» в ночь на 8 июля 1944 года, стал тральщик «Пилад» J401 (HMS Pylades). Тральщик типа «Кэтрин» тогда находился в очередном дозоре — с задачей выйти в назначенный район для траления мин — и шел малым ходом по заданному курсу в районе канадского сектора (сектор «Julo»), когда в 6 часов 50 минут в корме раздался сильный взрыв. О событиях того июльского утра 18 августа 2005 года рассказал корреспонденту BBC бывший матрос тральщика Стэн Паркер (Stan Parker), призванный годом ранее на флот в возрасте 18 лет. Воспоминания были записаны в рамках инициированного руководством BBC проекта «WW2 People's War»: по словам Стэна Паркера, он готовился включить РЛС, когда примерно в 6 часов 50 минут в корме раздался сильный взрыв — корабль остановился и стал крениться на левый борт, но еще через 10 минут раздался второй взрыв, после чего тральщик стал быстро тонуть. В труде Дж. Уильямса «They Led the Way: The Fleet Minesweepers at Normandy» приводится интервью с одним из членов экипажа, Аланом Смейлсом (Alan Smales), который так обмолвился о моменте гибели



Вальтер Герхольд перед выходом на очередное задание. Июль 1944 года

своего корабля: «Примерно в 6 часов 50 минут мы получили попадание в корму, как выяснилось позже, это был «Негер». Мне тогда повезло — я находился на вахте в носовом машинном отделении и смог выбраться наружу. Помню, что первым делом после того, как покинул корабль, я рассмеялся — увидел проплывающего мимо на параване моряка в одном исподнем».

Командир тральщика лейтенант Монтэгу Харрис (Lt. Montague Harris, RN) отдал приказ покинуть корабль, моряков подобрал из воды тральщик «Кокетрис» (HMS Cockatrice; тип «Альжерин»), из команды около 100 человек погибли 11 моряков. Впоследствии один из моряков «Кокетриса» даже написал стихи о трех погибших тральщиках — «Мэджик», «Като» и «Пилад». С тральщика спасенных моряков пересадили на вспомогательный минный заградитель «Сазерн Принс» (HMS Southern Prince, бывшее гражданское судно, мобилизованное британским флотом с началом войны), где их покормили и затем доставили в пункт базирования — моряки «Пилада» пересели на десантный катер и уже к полнотни тех же суток вернулись в Портсмут. Что касается ТЩ «Пилад», то он затонул на глубине 27 метров в точке с координатами 49° 25' 36" с.ш. и 00° 15' 04" з.д.

Репорт командира ТЩ «Пилад» сообщал о том, что тральщик, вероятно, подорвался на минах, однако исследовавшие лежащий на грунте «Пилад» французский водолаз Ив Маршалан (Yves Marchaland) и спецгруппа британского телеканала «Channel 4» в рамках цикла передач «Детективы кораблекрушений» («Wreck Detectives») провели детальную съемку затонувшего тральщика, а специалист-взрывотехник Дэвид Мэнли (David Manley) британского Министерства обороны определил, что корабль затонул в результате по-



Вторым кораблем, потопленным в ходе атаки «Негеров» в ночь на 8 июля 1944 года, стал тральщик «Пилад» J401, тип «Кэтрин»



Вальтер Герхольд стал первым кавалером Рыцарского креста Железного креста среди водителей «человеко-торпед», и нацистская пропаганда вовсю использовала это в своих целях, «присвоив» ему потопление в заливе Сены крейсера, хотя последний оказался на счету обер-фенриха Карла-Хайнца Потхаста, поразившего его в ходе операции 7–8 июля 1944 года. Однако Потхаст попал в плен и рассказать о своей победе не мог

падения двух торпед: применявшиеся тогда в Нормандии немецкие мины при взрыве оставляли на корпусе корабля характерные следы, а при взрыве торпеды таких «отметок» не было — не было их и на корпусе «Пилада».

Таким образом, учитывая, что в то время в данном районе из имеющихся торпедное вооружение находились только человекоуправляемые торпеды типов «Негер» и «Мардер» — подводная лодка тогда обнаружена не была, соответствующих докладов в штаб подводных сил Кригсмарине не поступало, да и район был мелководным для действий обычных, «больших» подводных лодок, можно считать, что «Пилад»



Вице-адмирал Хейе со своими подчиненными, получившими различные государственные награды. Слева от него — кавалер Рыцарского креста Железного креста Вальтер Герхольд

был потоплен двумя германскими «человеко-торпедами». Кто были эти водители — неизвестно до сих пор, поскольку с того задания не вернулся ни один «капитан». Выказанные же рядом историков предположения о том, что ТЩ «Пилад» был потоплен СМПЛ типа «Бибер», не состоятельны — хотя бы потому, что первая группа СМПЛ типа «Бибер» была направлена на фронт только 29–30 августа 1944 года.

В заключение — о потерях соединения «К» в данной операции. Они существенно разнятся: по данным Лоуренса Паттерсона и Кайюса Беккера, в ходе операции были потеряны все «Негеры» — в базу не вернулся ни один; по данным Харальда Фока — противник уничтожил 14–16 «негеров»; по данным ряда других, менее авторитетных источников, с задания смогли вернуться 5 водителей — не ясно правда, что стало с их «Негерями».

Также весьма противоречивая информация имеется в зарубежных источниках и по поводу дальнейших операций 361-й флотилии «Негеров» в районе залива Сены во второй половине июля 1944 года:

— согласно книге Кайюса Беккера, следующий раз в Нормандии «Негеры» были применены в последней трети июля, а затем 16–17 августа 1944 года;

— Пол Кемп приводит информацию о том, что следующая атака «Негеров» была предпринята немцами только в ночь на 3 августа;

— Харальд Фок утверждает, что следующая операция с участием «человеко-торпед» состоялась в Нормандии только 15 августа;

— по данным же Лоуренса Паттерсона и Эрика Мишелетти, ограниченная по масштабам боевая операция была предпринята 361-й флотилией соединения «К» ночью 20 июля — именно в ходе той операции, по его данным, одним из «негеров» и был потоплен британский эсминец D87 «Айсис» (HMS Isis), типа «I», под командой лейтенант-командера Генри Дамареска Дарелла (Henry Damaresq Durell). Впрочем, с данным случаем не все ясно, поскольку длительное время потопление эсминца приписывали мине — во-первых, как оказалось, корабль все же не стоял на якоре, а был на ходу, что говорит о более высокой вероятности подрыва его именно на mine, а во-вторых, из воспоминаний одного из моряков экипажа эсминца, Кена Дэвиса (см. страничку, посвященную памятной доске, посвященной «Айсису», в соборе Портсмута — www.memorials.inportsmouth.co.uk/churches/cathedral/isis.htm), пару кораблей, которые спасли находившихся на спасательных плотиках выживших моряков, они заметили, «когда солнце уже почти село», причем к тому времени несколько моряков уже погибли от переохлаждения. В итоге получаем, что взрыв на эсминце произошел точно до 22–23 часов вечера, а мы знаем, что «Негеры» в 23 часа только выходили в море — дневные операции водители «человеко-торпед» не проводили. Кроме того, по данным одного из авторитетнейших на сегодня специалистов-историков по соединению «К» и немецким сверхмалым подводным лодкам и «человеко-торпедам», Клауса Маттеса (Klaus Mattes), последний выход в море «Негеров» в районе залива Сены состоялся 17 июля 1944 года.

Приоритет — Нормандии

Понимая всю стратегическую важность захваченного союзниками в Нормандии плацдарма, 9 августа 1944 года вице-адмирал Хейе приказывает всем подразделениям соединения «К» сосредоточиться в данном районе — с первоочередной задачей борьбы с флотом вторжения противника.

Однако ситуация теперь была намного сложнее, чем при первых двух попытках применения «человеко-торпед», — противник уже был достаточно подробно осведомлен о наличии, конструкции и методах и способах боевого применения односторонних человекоуправляемых торпед типа «Не-

гер», а потому сумел разработать тактику борьбы с ними и организовал тщательную оборону — главное преимущество германских «человеко-торпед», внезапность, уже было утрачено.

Прогнозируя это, вице-адмирал Хейе еще в самом начале своего командования соединением «К» заявлял: «Мы должны строить разнообразные и малые по количеству серии. Как только противник найдет пути борьбы с нашим оружием, от этого оружия следует отказаться, чтобы ошеломить врага новым боевым средством совершенно другого рода». Но гладко было только на словах — ситуация на фронте и в промышленности Рейха была в 1944 году совершенно не та, что в ее начале, и германская промышленность была уже не в состоянии поспевать за всеми «замыслами» немецких военных. Вместо множества мелких серий, предлагавшихся вице-адмиралом Хейе, она смогла освоить всего с полдесятка типов боевых средств, выпустив их в довольно значительном количестве. Так что бойцам соединения «К» пришлось воевать с тем оружием, которое могла дать промышленность, а она дала более 500 «Негеров» и «Мардеров».

Как бы то ни было в то время, как в заливе Сены погибали последние «Негеры» 361-й флотилии, в Германии активно шла подготовка водителей второй флотилии «человеко-торпед». После трехнедельного учебного цикла 363-я флотилия «Негеров» в конце июля 1944 года проследовала в район Рудольштадта (Rudolstadt), где располагался принадлежащий Кригсмарине арсенал торпедного вооружения «Митте» (Torpedoarsenal Mitte), являвшийся главной базой снабжения флотилий «человеко-торпед» соединения «К». На этом арсенале, начальником которого в то время являлся капитан цур зее Альфред Хессе (Alfred Hesse), флотилия получила в свое распоряжение 60 человекоуправляемых торпед, после чего проследовала в Париж, где молодым добровольцам-водителям предоставили возможность отдохнуть некоторое время, и уже в начале августа 1944 года она прибыла в Вилле-сюр-Мер, где чуть позже к ним присоединился личный состав 362-й флотилии.

Одной из главных проблем, стоявших перед командованием соединения «К» и флотилий «человеко-торпед», являлась невозможность точно и эффективно оценить результаты боевого применения нового «чудо-оружия» — с задания порою не возвращался никто, «Негеры» и «Мардеры» постепенно превратились в настоящее «оружие смертников». В этой связи интересен фрагмент служебных записей штаба Кригсмарине, приводимый в книге Лоуренса Паттерсона:



В ночь на 3 августа 1944 года соединение «К» предприняло комбинированную атаку с участием 58 «человеко-торпед» и 44 диверсионно-штурмовых катера типа «Линзе»

«Три офицера из флотилии «Мардеров», а также один фенрих, унтер-офицер и пять рядовых заявили перед выходом в море, что они найдут противника и уничтожат его, невзирая на то, смогут ли они при этом вернуться обратно. Ни один из них с задания не вернулся».

Не могли помочь соединению «К» в оценке результатов боевого применения «Негеров» и «Мардеров» и наблюдательные посты на побережье — они не могли достоверно оценить «происходящее на горизонте», не говоря уже о том, что даже если они видели взорвавшийся и тонущий корабль, то не могли указать причину этого: то ли он был торпедирован «человеко-торпедой», то ли он подорвался на mine, то ли стал жертвой «шнельботов» или пилотов Люфтваффе.

В итоге командование соединения «К» разработало для «капитанов» специальный код — в случае попадания в плен водитель должен был в первом же письме, направляемом из лагеря для военнопленных через Красный Крест на родину, поставить в третьей строке на первом месте условную кодovou букву, означавшую класс (тип) атакованного им корабля/судна: К — крейсер, Z — эсmineц, В — эскортный или сторожевой корабль, S — торпедный катер, L — десантный катер или корабль, T — транспорт, а буква N означала, что водитель не сумел атаковать противника вообще. А вот первая буква девятой строчки должна была означать предполагаемый водителем результат его атаки: V — потоплен, T — наблюдал падение торпеды, В — цель повреждена.

Первыми на противника пошли водители «Мардеров» 362-й флотилии — 2 августа они были передислоцированы поближе к побережью, а вечером того же дня вышли в море. Боевой дебют модернизированного «чудо-оружия» был лишь частью более глобальной операции соединения «К»: одновременно в море были направлены «Негеры» 361-й флотилии — в общей сложности в атаке, по данным Лоуренса Паттерсона, принимало участие 58 «человеко-торпед» обоих типов, а также 44 катера «Линзе» — 16 катеров управления и 28 катеров-брандеров из состава 211-й флотилии.

В качестве отвлекающего маневра, в рамках операции прикрытия, той же ночью было запланировано проведение операций силами подразделений Люфтваффе и торпедных катеров 2-й флотилии «шнельботов» Кригсмарине, базировавшихся в Гавре. Предполагалось даже применить — впервые в бою — новейшие германские торпеды TIIId (Dakel), оснащенные механизмом курсового наведения LUT (Lage unabhngig Torpedo), позволявшим осуществлять «программирование» траектории движения торпеды — двукратно устанавливать поворот торпеды до начала ее движения в режиме «змейка». Впрочем, от применения торпед TIIId по ряду причин пришлось отказаться.

Согласно разработанному плану авиация должна была совершать налеты на корабли противника в районе залива Сены в период с полуночи до 2 часов ночи 3 августа, тогда как на 3 часа была назначена массированная атака «человеко-торпед» — к тому времени они, естественно, должны были уже выйти на позиции.

Результаты операции оказались довольно противоречивыми: с одной стороны, водители «человеко-торпед» заявили о потоплении или серьезном повреждении одного войскового транспорта водоизмещением порядка 10 000 тонн, двух эсминцев, двух корветов и одного транспорта водоизмещением около 3000 тонн, но с другой — домой с задания смогли вернуться лишь 17 водителей. Фактически за одну ночь «исчезли» две трети флотилии «человеко-торпед» (совокупные потери составили 41 «человеко-торпеда» и 22 катера типа «Линзе» — из 58 и 44 ушедших на задание в ту ночь соответственно). Да и достигнутые успехи, как потом выяснилось, были намного скромнее — водители «человеко-торпед» ценой огромных жертв смогли потопить лишь один корабль, британский эскортный миноносец L66 «Ку-

орн» (HMS Quorn) типа «Хант» первой серии, полным водоизмещением 1360 тонн. Еще один корабль — легкий крейсер «Дурбан» — также получил торпеду от «человеко-торпеды», а всего же «капитаны» и водители катеров типа «Линзе» записали в ту ночь на свой счет три потопленных («Куорн», вооруженный траулер «Гарсей» (Garsay) и десантный артиллерийский катер LCG-764) и три тяжело поврежденных корабля и судна, которые были признаны не годными к восстановлению и списаны.

Легкий крейсер D99 «Дурбан» (HMS Durban) типа «Даная» водоизмещением 4650 тонн считается одним из самых крупных кораблей, торпедированных «человеко-торпедами» соединения «К» за годы войны. Однако в отношении «Дурбана» это несколько натянуто — с 9 июня 1944 года он в полузатопленном состоянии лежал в искусственном моле «Гузберри 5» в районе Уистреама (его останки лежат там на глубине 11 метров и сегодня), поэтому попадание торпеды в затопленный и не являющийся боевой единицей стальной корпус не может считаться, даже с максимально возможной натяжкой, победой.

Единственным же потопленным в ту ночь «человеко-торпедами» вражеским кораблем стал эскортный миноносец «Куорн» типа «Хант». В годы войны корабль отличился тем, что принимал участие в операции по перехвату германского рейдера «Комет» (Komet) в 1942 году, а также в ряде других операций и даже смог пережить два подрыва на минах и две торпедные атаки. И вот судьба, что называется, нагнала его — от мощного взрыва миноносца, которым в то время командовал лейтенант Айвен Холл (Lt. Ivan Hall), разломился пополам, погибли четыре офицера и 126 матросов и старшин — из экипажа в 146 человек.

Входивший в службу одного из орудий Кристофер Йорстон (Christopher Yorston) вспоминал позже автору статьи «A Sacrifice Never Forgotten...», опубликованной в газете «Нэйви ньюс» от 27 августа 2004 года: «Через секунду я оказался в воде и наблюдал, как разламывается пополам мой корабль. Если бы это был крейсер, где артиллерийские башни полностью закрытые, я бы точно погиб. Я схватился за первое, что мне попало в воде, — это был кусок дерева, а позже меня подобрал вооруженный траулер. Мне просто повезло».

На сайте www.uboot.net и в книге Лоуренса Паттерсона можно найти воспоминания еще одного члена экипажа эскортного миноносца «Куорн» — Нормана Экройда (Norman Askroyd), проходившего службу на корабле в составе расчета орудия главного калибра №3: «До подрыва корабля мы не имели никакой информации о катерах-брандерах и человекоуправляемых торпедах, но даже если бы нам об этом и сообщили, то вряд ли это вызвало, с нашей стороны какой-либо интерес. Хотя перед тем выходом в море было одно необычное событие — нам сообщили, что те, кто не будет носить в море спасательный жилет — а мы обычно их не надевали, будет подвергнут дисциплинарному наказанию. Было также приказано проверить все спасательные жилеты и по необходимости заменить их на складе. Я свой заменил, но, видимо, и он был неисправен — когда я оказался в воде, он не надул».

В ночь на 3 августа мы вышли в море незадолго до заката, нас сопровождал оснащенный радаром американский корабль — на рассвете нам надлежало совершить арталет на базу торпедных катеров, а американский корабль должен был контролировать результаты удара. Однако незадолго до полуночи корабль сотряс мощный взрыв, как я понимаю, взрыв произошел в районе машинного отделения, взорвались котлы, корабль разломился пополам и затонул в считанные минуты. Взрывом меня выбросило за борт, многие ушли на дно вместе с кораблем, но и спаслось достаточно количество членов экипажа. Американский корабль на полном ходу покинул район, что вызвало у нас возмущение.



В ночь на 3 августа 1944 года у плацдарма в Нормандии одна человекоуправляемая торпеда была захвачена целехонькой экипажем эскортного миноносца L24 «Бленкатра»

ние, но позже нам объяснили, что если бы он остался подбирать нас из воды, то вполне мог тут же разделить судьбу «Куорна».

После взрыва в воде оказалось достаточно много моряков, но к утру, когда подошли корабли, нас осталось уже совсем ничего (моряки провели в воде около 8 часов — прим. В.Щ.). Вскоре нам сообщили, что корабль был торпедирован немецкой «человеко-торпедой» и что ее водитель был поднят из воды одним из наших эсминцев. Также сказали, что таких торпед было множество, но потопление «Куорна» стало сигналом, благодаря которому все оказались нацелу и смогли организовать отпор».

В свете последней части воспоминаний бывшего моряка «Куорна» возникает определенная путаница — ведь по данным большинства источников, эскортный миноносец «Куорн» был торпедирован в 2 часа 51 минуту, а это ну никак не «около полуночи». Причем, если прав Норман Экرويد, то поражение его торпедой с «Негера» исключается — последние должны были начать атаки только в районе 3 часов ночи. В этом сегодня и заключается трудность в составлении подробной и полной истории применения немецких человекоуправляемых торпед — свидетелей тех событий уже почти не осталось, а достоверные материалы того периода в большинстве случаев отсутствуют — на завершающем этапе войны, да еще и в ходе такой гигантской операции, как высадка союзников в Нормандии, в боевых донесениях зачастую царила полная неразбериха. Вот и приходится полагаться во многом на труды, подготовленные тем же Кайюсом Беккером еще в 1950-е годы и отличающиеся опеределенным «налетом», предвзятостью и односторонностью изложения материала.

Что касается атаки в ночь на 3 августа, то, по данным американских и британских исследователей, первым получил торпеду от германских «человеко-торпед» легкий крейсер «Дурбан» — это произошло в 2 часа 20 минут, то есть за полчаса до потопления «Куорна». Однако соответствующий доклад почему-то не был направлен на имя контр-адмирала Дж. Риветта-Карнака (Rear-Admiral J. Rivett-Carnac), командующего действиями в британской зоне высадки (Flag Officer, British Assault Area — FOBAA), так что Норман Экرويد прав в том, что только после потопления «Куорна» были предприняты активные действия по отражению атаки соединения «К». Но и «капитаны» активизировали после этого свои действия — как было указано выше, на 3 часа им было назначено начало атак.

В районе трех часов ночи десантный артиллерийский катер LCG-1 и быстроходный катер ML-131 атаковали одну из «человеко-торпед», но успеха не добились, а в 3 часа 10 минут выпущенная одним из «Негеров» или «Мардеров» торпеда прошла недалеко от фрегата K-353 «Дафф» (HMS Duff), принадлежавшего к типу «Кэптен» и бывшего ранее американским эскортным миноносцем DE-64 «Лэмонс» типа «Бакли». Ближе к утру, в 6 часов 10 минут, одна «человеко-торпеда» была обнаружена и потоплена катером охраны водного района базы HDML-1049, а выскочившие неожиданно из-за укрытий мола «Гузберри» четыре британских торпедных катера буквально за считанные минуты «покрошили» огнем из 40-мм и 20-мм пушек пять немецких «человеко-торпед», чьи плексигласовые купола были хорошо заметны в лучах восходящего солнца. Лишь к полвосьмому утра «накал страстей» спал, хотя возвращавшиеся в базу «Негеры» и «Мардеры» подверглись массированным атакам «Спитфайров» из 132-й эскадрильи, уничтоживших не менее шести «человеко-торпед». Одна человекоуправляемая торпеда была захвачена целехонькой экипажем эскортного миноносца L24 «Бленкатра» (HMS Blencathra; командир — лейтенант Питер Геральд Чарльз Дикенс / Lt. Peter Gerald Charles Dickens), тип «Хант» первой серии, но во время подъема ее на борт взорвалась, причинив серьезный урон кораблю. Впрочем, британцам тогда удалось все же захватить целую и невредимую «человеко-торпеду».

Интересно, что командование Кригсмарине считало целесообразным применять в заливе Сены человекоуправляемые торпеды и катера типа «Линзе» по раздельности, разнося их атаки по времени. Однако командиры флотилий диверсионно-штурмовых катеров решили, что «действовать надо вместе», организовав это — и отнюдь не однократно — весьма своеобразным образом. Вот как об этом со слов одного из военнослужащих флотилии катеров «Линзе» пишет Кайюс Беккер:

«Около часа ночи, — сообщает далее Арбингер, — мы по ряду признаков заметили, что приближаемся к порту, занятому войсками вторжения. У нас на борту были специально захваченные с собой имитаторы куполов «Негеров», и мы начали выбрасывать их в море по одному через каждые пять минут».



Кавалеры Рыцарского креста Железного креста из 361-й флотилии водителей «человеко-торпед» соединения «К», слева направо: обер-ферншрейб-мейстер Херберт Беррер (награжден 26 августа 1944 года), обер-лейтенант цур зее Леопольд Кох (8 июля 1944 года) и шрейб-обергефрейтор Вальтер Герхольд (6 июля 1944 года)

Это были плавучие полусферы из плексигласа с нарисованными на них человеческими головами. Увидев такой купол, качающийся на поверхности воды, противник должен был предположить, что имеет дело с одноместной человекоуправляемой торпедой. Вражеские суда охранения стали бы гоняться за этими ложными целями, что отвлекло бы их внимание от взрывающихся катеров, действительно совершавших в эту ночь нападение на флот союзников».

Кроме того, в целях создания еще большего напряжения патрульных сил англо-американского флота — известно, что чем дольше «охрана» держится в непрерывном напряжении, тем больше вероятность «прокола», — немецкие моряки готовили и разбрасывали в заливе Сены цилиндрические плавучие предметы, на которых рисовали «купол» человекоуправляемой торпеды и «голову» ее водителя. Противнику, по словам Пола Кемпа, пришлось принимать специальные меры по «борьбе» с этими обманками — выделять наряд сил в составе различных катеров, в задачу которых входили поиск и уничтожение этих «псевдо-негеров» (кроме того, было отдано распоряжение срочно очистить от мусора акваторию вспомогательных искусственных гаваней, сооруженных в районе плацдарма, предприняты иные меры). Вот такая интересная тактическая уловка.

5 августа за участие в потоплении 10 000-тонного войскового транспорта в заливе Сены и, как считалось, потопление корабля в ходе операции под Анцио обер-ферншрейб-мейстер, то есть старший телеграфист, Херберт Беррер (Oberfernschreibermeister Herbert Berrer) из 361-й флотилии был награжден Рыцарским крестом. Таким образом, 361-я флотилия имела уже двух действующих кавалеров Рыцарского креста и одного — обер-лейтенанта цур зее Крига — покинувшего часть по ранению. Зато потери среди ее личного состава были просто огромны — так что было решено вывести часть на отдых, для приема пополнения и перевооружения на модернизированные человекоуправляемые торпеды типа «Мардер». Вскоре остатки флотилии оказались на базе соединения «К» в районе Зурендорф — Эккернферде, носившем кодовое наименование «Дорфкоппель» (Dorfkoppel). Получив «Мардеры», флотилия была отправлена в Данию, куда и прибыла 30 сентября.

15—17 августа 1944 года

После вывода на отдых и переформирование 361-й флотилии в районе залива Сены остались только 362-я и 363-я флотилии человекоуправляемых торпед, которые после небольшого перерыва вновь были брошены в бой. Однако первая же атака — в ночь на 16 августа — оказалась для германских «человеко-торпед» полным фиаско.

Принимая во внимание не очень благоприятный прогноз погоды и приблизившуюся линию фронта, районом операции на этот раз был выбран эстуарий реки Див (Dives), расположенной несколько юго-западнее Вилле-сюр-Мер, где располагалась база командования «Запад». Идти недалеко, да и недостатка в целях не должно быть. Для операции были выделены 53 человекоуправляемые торпеды — вероятно, большей частью из 363-й флотилии. Однако погода и неопытный обеспечивающий персонал, привлеченный к процессу спуска «человеко-торпед» на воду, внесли свои коррективы в планы командования — на воду смогли спустить, по разным данным, только 11—14 «Негеров» (при этом пять аппаратов и вовсе привели в негодность), из которых семь вскоре вынуждены были вернуться по причине технических неполадок или же невозможности продолжать плавание ввиду сложных метеословий.

Судьба остальных — противоречива: по одним данным, включая книгу Лоуренса Паттерсона, они все же сумели дойти до назначенного района и атаковать ряд вражеских кораблей и судов, доложив о потоплении транспорта с боеприпасами; по другим же данным, например труды Пола

Кемпа, все вышедшие в море «человеко-торпеды» стали жертвами шторма. Причем Пол Кемп утверждает, что в британских отчетах данных об операции германских «человеко-торпед» в ночь на 16 августа 1944 года нет вовсе.

Испытав коварный удар природы, командование соединения «К» решило не откладывать операцию в долгий ящик и назначило выход в море на следующую же ночь — вечером 16 августа Вилле-сюр-Мер покинули 42 человекоуправляемые торпеды (по неподтвержденным данным, в группе были как «Негеры», так и новые «Мардеры»). Потери вновь были огромными — назад вернулись: по данным Лоуренса Патерсона — 16 водителей, по данным Пола Кемпа — только 7. Остальные были уничтожены кораблями и авиацией противника: достоверно известно о гибели от огня кораблей одного водителя — его «человеко-торпеду» подобрал большой десантный катер огневой поддержки LCS(L)-251, водитель был смертельно ранен, а сам аппарат был тут же доставлен в Портсмут; еще семь водителей были взяты в плен.

Вернувшиеся же водители доложили командирам о потоплении эсминца и транспорта, а также о «вероятном потоплении» еще одного эсминца. В реальности дело обстояло намного скромнее: в 6 часов 32 минуты была потоплена десантная баржа ПВО LCF-11 (погибли все находившиеся на ней 70 человек), а затем — судно-буксировщик аэроплатов заграждения, бывший железнодорожный паром В.16 «Фраттон» (HMS Fratton) водоизмещением 757 тонн, на котором погибли 29 человек. Еще две торпеды попали в старый французский линкор «Курбе» (Courbe; головной в типе), который, впрочем, к тому времени — с 9 июня — уже был в полузатопленном состоянии «включен» в состав искусственного мола «Гусберри 5», сооруженного для защиты той из двух искусственных гаваней «Малбери», которая была сооружена для обеспечения поставок на плацдарм в районе французского города Арроманш. Ряд источников утверждает, что именно «Курбе» и был главной целью данной атаки «человеко-торпед», поскольку германское командование искренне считало его действующей боевой единицей флота — союзники умело маскировали залпы орудий других кораблей, как если бы это вел огонь «Курбе». В итоге немецкие артиллеристы и летчики неоднократно предпринимали попытки заставить замолчать французский линкор, но, как вы понимаете, попытки эти были обречены на провал — линкор продолжал «стрелять». Тогда то якобы соединению «К» и была поставлена подобная задача. Впрочем, в германских источниках такой информации нет.

Кроме того, по данным англо-американского командования, еще одна торпеда попала в войсковой транспорт «Иддеслей» (Iddesleigh), который 9 августа был либо торпедирован, либо подорвался на mine и во избежание потопления отведен на мелководье и посажен там на мель.

Таковы были результаты последней операции флотилий «человеко-торпед» соединения «К» в Нормандии — причем водителям было приказано возвращаться в район Гавра, поскольку, ввиду стремительного наступления противника, базу командования «Запад» было решено из Вилле-сюр-Мер выводить — в течение 18 августа оттуда эвакуировались все подразделения вместе со штабом командования и самим капитаном цур зее Бёме. Сначала они проследовали в Гавр, но «чемоданное действо» на этом не закончилось, и вскоре Бёме пришлось переехать в Амьен (Amiens).

Операции на Средиземном море и в Скандинавии

Средиземноморье

Следующим местом базирования 363-й флотилии был определен бельгийский город Сент-Арман Турне (St Armand Tournai), там она сосредотачивалась перед отправкой на фронт в район Южной Франции, где противник 15 августа

1944 года начал операцию «Драгун» (Operation Dragoon). Одновременно в Гавр из Реймса (Reims) прибыла вооруженная «Мардерами» 364-я флотилия под командой оберлейтенанта цур зее Петера Бергера (Obt.z.S. Peter Berger), ее также перенаправили в Турне. Вскоре после сосредоточения обеих флотилий в данном районе поступил приказ из штаба Кригсмарине — передислоцироваться на Средиземноморское побережье, где они должны были поступить под начало руководителя командования «Италия» соединения «К» и подготовиться к атакам на корабли и суда противника с целью затруднения проведения последней операции «Драгун». Перед этим, впрочем, 362-я и 363-я флотилии получили приказ проследовать через Амьен, Турне и Любек в Зурендорф, где они должны были получить новые «Мардеры». По дороге им пришлось испытать и «зубы» нового противника — механикермаат Динеманн (Mechanikermaat Dienemann) был убит бойцами французского Сопротивления.

Во время нахождения в Германии — перевооружения и получения пополнения — командир 363-й флотилии лейтенант цур зее Веттерих (Wetterich), получивший во время боевой операции достаточно серьезное ранение, был комиссован — признан годным к нестроевой службе, после чего его перевели с должности командира флотилии на должность инструктора базы соединения «К» в Зурендорфе. Его место в должности командира флотилии занял лейтенант цур зее Мюнх (L.z.S. Munch), тогда как Веттерих официально числился «старшим офицером флотилии». 363-я флотилия получила в свое распоряжение 60 «Мардеров», разделенных на шесть групп — по 10 «человеко-торпед», что существенно облегчило управление и учебную подготовку водителей. Командирами групп назначили военнослужащих с воинским званием не ниже фенриха.

1 сентября 1944 года 12 человекоуправляемых торпед типа «Мардер» из состава 1-й группы 364-й флотилии (командир — оберлейтенант цур зее Бергер, начальник вооружения — лейтенант-инженер Ворм / L.(Ing.) Worm) прибыли в район Генуи, имея задачу перебазироваться затем в район Сан-Ремо: водители выдвигались из Зурендорфа, отдельно от своих «колесниц», а воссоединились они только в Заальбурге, около Рудольфштадта. Здесь личный состав и «Мардеры» были погружены на транспортные тележки, а затем на железнодорожные платформы и тут же отправлены в направлении на Геную. Однако к тому времени авиация противника разрушила железнодорожный мост в районе Трентино-Альто-Адидже (Trentino Altoadige), около Больцано, так что движение по железной дороге пришлось прекратить. Оценив обстановку, командование приказало отправить «Мардеры» и людей по реке Изарко (Isarco) до Меццоломбардо (Mezzolombardo; иногда также Медзоломбардо), где их вновь погрузили на железнодорожные платформы и отправили в Тренто (Trient), затем в Верону и Геную. В последующем — после прибытия в Италию остальных групп — 364-й флотилии надлежало выделить 30 «Мардеров» для действий в районе Падуи — совместно с частью 411-й флотилии сверхмалых подводных лодок типа «Мольх».

Получив приказ, 1-я группа покинула Геную и проследовала в населенный пункт Ментон (Menton), который находился примерно в километре восточнее Монте-Карло, на пути в Сан-Ремо. В конечный пункт назначения — район Сан-Ремо — группа прибыла 3 сентября: водители разместились в отеле городка Оспедалетти (Ospedalette), техники и другой вспомогательный персонал — в соседнем отеле, а «Мардеры» и все оборудование и снаряжение были укрыты в блокированном железнодорожном туннеле в районе Сан-Ремо — сегодня это самый длинный на данной железнодорожной ветке туннель, имеющий протяженность 13 135 м и протянувшийся от Капонеро (Caponero) до Каповерде (Capoverde).

Целью «Мардеров» 364-й флотилии стали корабли противника в районе Французской Ривьеры, преимущественно крупные боевые корабли, оказывавшие огневую поддержку береговым частям и сильно «портившие кровь» немецким войскам в районе франко-итальянской границы. Однако по ряду технических причин спустить на воду удалось только пять из двенадцати «Мардеров» 1-й группы 364-й флотилии, а с задания вернулась всего одна «человеко-торпеда». Результаты были неизвестны — скорее всего, они были нулевыми, вернувшийся же водитель доложил о своей безуспешной попытке торпедировать французский эсминiec типа «Фантаск» (Le Fantasque). Остальные четыре «Мардера» в промежутке 8 часов 10 минут — 9 часов 00 минут — были обнаружены в районе мыса Ферра (Ferrat) американским эсминцем DD-438 «Ладлоу» (USS Ludlow; командир — командир Уильям Рой Барнс / Cdr. William Roy Barnes), тип «Гливе», и французским эсминцем «Малин» (Le Malin), тип «Фантаск», и были потоплены. В плен были взяты «капитаны» только трех из них.

В то время, пока 1-я группа 364-й флотилии предпринимала попытку потопить хоть один вражеский корабль, к ним на помощь из Германии уже спешили 365-я флотилия обер-лейтенанта цур зее Ханса-Георга Барона (Obt.l.z.S. Hans-Georg Baron) и 366-я флотилия обер-лейтенанта цур зее Пауля Хейнсуса (Paul Heinsius). Кроме того, продолжали прибывать в Сан-Ремо и остальные группы 364-й флотилии — 7 сентября туда прибыла 2-я группа в составе 15 «Мардеров», благодаря чему количество боеготовых «человеко-торпед» флотилии в данном районе возросло до 25 единиц. Командирам групп было приказано подготовить свои «Мардеры» к атаке из района Вентимилья (Ventimiglia), но приказ на выход в море был отложен, поскольку в ночь на 8 сентября попытку атаковать корабли противника предприняли немецкие и итальянские диверсионно-штурмовые катера. Впрочем, безуспешно.

В ночь на 9 сентября командование Кригсмарине планировало совместную операцию — с участием как человекоуправляемых торпед, так и диверсионно-штурмовых катеров. Задача операции — атака вражеских эсминцев в районе побережья Ментона (Харальд Фок утверждает, что «Мардеры» атаквали противника в заливе Сен-Тропе, но это сомнительно — расстояние от Сан-Ремо до Сен-Тропе не менее 100 км, причем по прямой и без учета течений и различных маневров, тогда как максимальная дальность хода «человеко-торпеды» составляла около 90 км). По причине ухудшившейся погоды операция была затем перенесена



Первое боевое применение «Мардеров» на Средиземном море обернулось фиаско: четыре «Мардера» менее чем за час были обнаружены в районе мыса Ферра американским эсминцем DD-438 «Ладлоу» (на фото) и французским эсминцем «Малин» и потоплены. В плен были взяты «капитаны» только трех из них

на сутки — в море в ночь на 10 сентября вышли 14 «Мардеров», а также три немецких и три итальянских диверсионно-штурмовых катера. Обратно вернулись только четыре «человеко-торпеды», ни один из их водителей не доложил даже о попытке атаковать противника, так что результат операции был засчитан как нулевой — катера же столкнулись с вражескими торпедными катерами и вроде как повредили один из них. Все 10 уничтоженных «Мардеров» записали на свой счет американские эсминцы DD-425 «Мэдисон» (USS Madison; командир — командир Дэниел Олфренд Стюарт / Cdr. Daniel Alfriend Stuart) и DD-427 «Хилари П. Джонс» (USS Hilary P. Jones; командир — командир Фредерик Макс Стисберг / Cdr. Frederick Max Stiesberg), оба типа «Бенсон», из 14-го дивизиона 7-й эскадры эскадренных миноносцев, а также приданный им торпедный катер PT-206. В книге Ричарда О'Нейла «Отряды самоубийц» указано, что им были тогда приданы два торпедных катера, автор также утверждает, что эсминце «Хилари П. Джонс» был предупрежден о приближающемся к нему «малом объекте» с берегового наблюдательного поста — именно по его наводке примерно в 7 часов 15 минут американцы и обнаружили первый «Мардер». Другой же корабль, «Мэдисон», самостоятельно обнаружил свой первый «Мардер» в 7 часов 18 минут. После боя, как утверждает Ричард О'Нейл, оба эсминца и присоединившийся к ним старый французский линкор «Лорейн» (Lorraine) типа «Бретань» выполнили артиллерийский налет на район базирования германских «человеко-торпед» у Вентимильи.

В том числе за успешное отражение атаки германских «человеко-торпед» эсминце «Хилари П. Джонс» получил благодарность командующего ВМС США (т.н. Navy Unit Commendation), а командир эсминца «Мэдисон» 23 декабря 1944 года был награжден Серебряной звездой. 10 сентября 1944 года, когда большое количество вражеских «человеко-торпед» атаквали эсминце «Мэдисон» и находившийся вместе с ним другой эсминце, 10 этих «человеко-торпед» были достоверно и еще одна — вероятно потоплены в ходе боя. Умелым маневрированием и решительными действиями в ходе данного боя командир Стюарт успешно отбил все атаки на свой корабль и сумел потопить минимум четыре «человеко-торпеды», — указывалось в наградном листе командира «Мэдисона».

Оставшиеся после 10 сентября одиннадцать боеготовых «Мардеров» двух групп 364-й флотилии вернулись обратно в Сан-Ремо, где к ним присоединились 3-я и 4-я группы флотилии. 3-я группа во время авианалета перед этим потеряла один из тяжелых грузовиков-трейлеров, были ранены пять моряков, а также выведен из строя паровоз ее состава — это вызвало определенную задержку, а 4-я группа опоздала ввиду разрушения авиацией противника моста через реку По, попав к тому же 5 сентября под сильный авианалет — было ранено два десятка ее моряков. Однако больше здесь «Мардеры» не применялись, а вскоре подразделения «человеко-торпед» получили приказ передислоцироваться в Тревизо (Treviso), к северу от Венеции, откуда 18 октября их отправили в Савону — через Венецию, где они пополнили запас аккумуляторов и различного снаряжения. Однако в Венеции они задержались до начала второй недели ноября, первоначальный приказ насчет Савоны был отменен, и «Мардеры» отправили в Триест — ожидалась десантная операция противника, с флотом вторжения которого им и предстояло бороться.

5 декабря в Зурендорфе погрузилась на платформы и отправилась по железной дороге в направлении на Сан-Ремо группа 363-й флотилии в составе 16 «Мардеров» под командованием лейтенанта цур зее Мюнха. Оставшиеся 44 «человеко-торпеды» данной флотилии должны были отправиться в путь пять дней спустя. Прибыв в Италию, флотилия получила от автомобильного полка соединения «К» в свое



В ночь на 10 сентября в рейд вышли 14 «мардеров», из которых 10 были уничтожены американскими эсминцами DD-425 «Мэдисон» (вверху) и DD-427 «Хилари П. Джонс» (внизу) из 14-го дивизиона 7-й эскадры эскадренных миноносцев



распоряжение автоколонну в составе 30 трехтонных грузовиков, трех легковых автомобилей, одной мобильной радиостанции и трех мотоциклов. Пока же подразделения флотилии подтягивались к конечной точке маршрута, капитан цур зее Бёме, с октября 1944 года назначенный начальником командования «Юг» соединения «К», вечером 17 декабря нанес визит уже находившимся на месте офицерам флотилии — лейтенантам цур зее Мюнху и Кюну (Kohn), обрисовав им обстановку и поставив задачи на ближайшее время.

Следующей ночью, на 19 декабря, вскоре после полуночи 14 «Мардеров» были направлены для атаки корабельной боевой группы противника в составе крейсера и нескольких эсминцев, которые весьма активно и эффективно обстреливали германские позиции в данном районе (водитель 15-го «Мардера» получил травму руки во время спуска его «торпеды» на воду). Водители получили приказ следовать скоростью 3 узла курсом 210—230° в течение примерно пяти часов, после чего приступить к поиску целей для атаки. Обрато вернулись только шесть водителей, причем пять из них доложили о выполненных пусках торпед, но никто из них в цель не попал — промахнулись или ввиду неисправности торпеды. Один из водителей — 19-летний артиллерист Вольфганг Хоффман (Wolfgang Hoffman), записавшийся в соединение «К» добровольцем только 20 июня 1944 года, — был взят в плен.

В последующих операциях из моря не вернулась значительная часть водителей 363-й флотилии, включая лейтенантов цур зее Мюнха и Кюна. Остатки флотилии были выведены в Зурендорф на отдых и для получения пополнения. Последнее же боевое задание 364-й флотилии на Средиземном море состоялось в новогоднюю ночь — «Мардеры» должны были атаковать вражеские корабли в районе Вильфранш-сюр-Мер, на средиземноморском побережье Франции. Потери были незначительные — всего одна «человеко-торпеда», но и успеха достигнуто не было. В конце концов, большинство оставшихся боеготовых «Мардеров»

вывели в район города Саонара, около Падуи, а те, что находились в Тревизо, передислоцировали сначала в Савону, а затем на северное побережье Адриатики. После незначительной операции в апреле 1945 года — шесть «Мардеров» вместе с 20 диверсионно-штурмовыми катерами 611-й флотилии совершили рейд в район Ментона — война для «капитанов» на Средиземном море закончилась.

Скандинавия

В августе 1944 года в Скандинавию прибыло первое подразделение германских человекоуправляемых торпед — 365-я флотилия, вооруженная «Негерами», была переброслена в Данию, хотя в конце того же месяца она отправилась в Зурендорф для перевооружения на «Мардеры», а в Дании ее сменила 361-я флотилия, прибывшая туда 1 сентября и десятью днями позже обосновавшаяся в небольшом городке Асаа (Asaa), в 40 км южнее Фредериксхавна. После прибытия подкрепления, по состоянию на 2 ноября 1944 года, в Дании и Норвегии находилось 120 человекоуправляемых торпед типа «Мардер» — по 60 машин в Асаа и в Северной Норвегии, в районе между Вестфьордом и Лофотенскими островами.

На первом этапе командование подразделениями соединения «К» в Скандинавии осуществлял капитан цур зее Бёме, однако затем были сформированы два отдельных командования, в составе каждого из которых имелось по две флотилии «человеко-торпед»:

— «Скагеррак» — создано 26 сентября 1944 года со штабом в городе Орхус, втором по величине городе Дании. Командиром его все время являлся капитан цур зее Дювель (Duwel). Просуществовало до января 1945 года, после чего подразделения соединения «К» в данном регионе перешли под начало штаба соединения «К», капитан цур зее Дювель вместе с адъютантом обер-лейтенантом цур зее Венцелем (Wenzel) был переведен в командование zbV, ответственное за борьбу с противником на внутренних водных путях еще не оккупированной части Рейха;

— «Север» — создано в ноябре 1944 года со штабом в Кристиансанне и подразделением в Нарвике под командой капитана цур зее Вильгельма Бека (Wilhelm Beck). Командование просуществовало до мая 1945 года.

Бёме же отправили на Средиземное море, где он смог организовать использование человекоуправляемых торпед, тогда как начальник командования «Север» капитан цур зее Бек, прибыв на место и обследовав вверенный ему район, направил вице-адмиралу Хейе отчет, в котором указал, что для эффективной обороны всех участков побережья, потенциально десантоопасных, необходимо не менее 40 флоти-



Командир соединения «К» вице-адмирал Хейе (справа) вручает очередные награды своим подчиненным. Фото датируется второй половиной 1944 года

лий. Таких сил ему, конечно, никто предоставить уже не мог, так что приходилось воевать с тем, что есть.

Общая стратегия применения подразделений соединения «К», сосредоточенных в Норвегии, выглядела следующим образом:

- первая линия обороны — дальние подступы к портам, военно-морским базам, пунктам базирования и другим важным участкам побережья: атаки здесь проводят сверхмалые подводные лодки типов «Мольх» и «Бибер», причем в качестве передовой базы предлагалось использовать одну из плавбаз подводных лодок Кригсмарине;

- вторая линия обороны — ближние подступы к вышеозначенным участкам побережья: атаки проводят диверсионно-штурмовые катера и катера-брандеры типа «Линзе»;

- третья линия обороны — непосредственные входы в гавани, порты и базы, шхеры и якорные стоянки кораблей морских десантных отрядов и снабжения и транспортов и судов снабжения противника: данная зона становилась зоной ответственности односторонних человекоуправляемых торпед типов «Негер» и «Мардер».

По состоянию на 22 ноября 1944 года в Норвегии находились две флотилии соединения «К» — флотилия сверхмалых подводных лодок типа «Бибер» в Кристиансунде (Kristiansund) и флотилия «мардеров» на западном побережье. На то время имелись планы по усилению группировки за счет отправки туда двух флотилий «Мардеров», однако вскоре стало уже не до Норвегии. В конечном итоге, в результате стремительного развития событий на фронте получилось так, что ни в каких боевых операциях «Мардеры» в Скандинавии участия не принимали, а большая часть «человеко-торпед» в целостности и сохранности достались противнику.

Почти в самом конце войны восемь флотилий соединения «К», дислоцированные в Норвегии, были сведены в четыре дивизии, общая численность которых составляла около 2600 человек, включая 85 офицеров. В состав 1-й дивизии со штабом в Нарвике и под командованием капитан-лейтенанта Вердемана (Woerdeman) входила одна группа 362-й флотилии (K-Flot. 1/362; командир — лейтенант цур зее Готхард / Gotthard), дислоцированная в Бревике (Brevik) и включавшая 70 военнослужащих и 20 «Мардеров». В состав 3-й дивизии со штабом в Бергене и под началом корветен-капитана Зилекса (Silex) входили две группы 362-й флотилии, которые дислоцировались в небольших населенных пунктах в губернии Хордалан — Хердла (Herdla, небольшой поселок, существовавший с 1 января 1871 года по 1 января 1964 года; командир — обер-лейтенант цур зее Кох / Koch) и Крокейде (Krokeidet), каждая из которых включала по 70 военнослужащих и 20 «Мардеров». Наконец, в состав 4-й дивизии со штабом в Осло и под командованием капитан-лейтенанта Вельгута (Velguth) входили две группы 366-й флотилии, дислоцированные в Ставерне (Stavern; командир — обер-лейтенант цур зее Леман / Lehmann) и Магеро (Maagero, на

одноименном полуострове; командир — обер-лейтенант цур зее Хейнзиум / Heinsium), в составе соответственно 60 военнослужащих и 15 «Мардеров» и 45 военнослужащих и 15 «Мардеров».

Командование Кригсмарине и соединения «К» разработало план боевого применения «человеко-торпед», используя наработки своих итальянских коллег: под носитель «Мардер» была переоборудована выделенная 13-й флотилией подводных лодок Кригсмарине подводная лодка U-997 типа VIIC, которой командовал обер-лейтенант цур зее Леман (Lehmann). Субмарина получила четыре контейнера для «Мардеров», которые она должна была доставить в непосредственную близость к крупному порту или военно-морской базе противника, а те после этого нанесли бы свой смертельный удар (в ряде зарубежных источников указывается на наличие планов применить данную субмарину с «человеко-торпедами» для атаки союзных конвоев в Арктике, но это представляется надуманным). Однако до апреля 1945 года в регионе царил непогода, а затем и война подошла к концу — вот так бесславно закончилась история немецких «человеко-торпед» в Скандинавии.

Итоги

В общей сложности односторонние человекоуправляемые торпеды типов «Негер» и «Мардер» принимали участие в 12 боевых операциях (рейдах), в ходе которых из 264 вышедших в море «человеко-торпед» были потеряны 162 единицы, причем погибло или пропало без вести около 150 водителей.

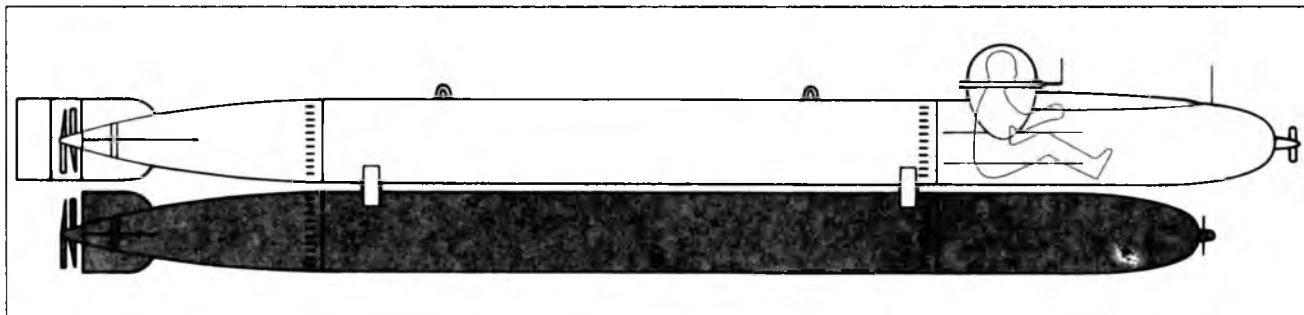
За время существования и боевого применения подразделений человекоуправляемых торпед типов «Негер» и «Мардер» высшую военную награду Германии — Рыцарский крест Железного креста — получили трое военнослужащих флотилий «человеко-торпед»:

- шрейбер-обер-ефрейтор (старший ефрейтор — писарь флота / Marine-Schreiber-Ober-Gefreiter) Вальтер Герхольд из 361-й флотилии — удостоен награды 6 июля 1944 года;

- обер-лейтенант цур зее Йоханн-Отто Криг, командир 361-й флотилии — удостоен награды 8 июля 1944 года;

- обер-ферншрейбмейстер-матрос (старший матрос — телеграфист / Ober-Fernschreibmeister-Matrose) Херберт Бергер из 361-й флотилии — удостоен награды в возрасте 23 лет, 26 августа 1944 года (закончил войну фенрихом — курсантом выпускного курса училища в Фленсбурге-Мюрвике).

Однако такие высокие награды больше водителям «человеко-торпед» не вручались — видимо, прошла первая эйфория относительно нового «чуда-оружия» и вера в то, что оно сможет повернуть вспять вторгавшегося на территорию Третьего Рейха словно волны цунами противника. При массе недостатков, уже изложенных в главе о конструкции, немецкие человекоуправляемые торпеды имели только одно достоинство — при условии возвращения с боевого за-



Немецкая односторонняя человекоуправляемая торпеда типа «Негер» — модернизированный вариант «Мардер» отличался только большей длиной торпеды-носителя

дания они могли быть использованы повторно. Известный западный историк, автор нескольких трудов по истории создания и боевого применения подразделений военноморского спецназа и специальных, диверсионных военноморской техники и вооружений Пол Кепм (Paul Kemp) так

вкратце охарактеризовал созданные для Кригсмарине человекоуправляемые торпеды: «Немецкие носители стали одними из самых непрактичных и смертоносных — для своих водителей — образцов, созданных в годы Второй мировой войны». Добавить к этому, в общем-то, больше и нечего.

Тактико-технические характеристики германских человеко-торпед

Характеристика	«Нереп»	«Мардер»	«Ай»
Водоизмещение без боевой торпеды, т	2,7	3	3,5-3,7
Водоизмещение полное с боевой торпедой, т	5	5,3	6
Длина наибольшая, м	7,6	8,3	Ок. 11
Ширина наибольшая, м	0,534	0,534	0,534
Осадка, м	1,07	1,07	1,07
Силовая установка	1 ЭД AEG AV-76, 12 л.с. + АБ на 110В	1 ЭД AEG AV-76, 12 л.с. + АБ на 110В	1 ЭД AEG AV-76, 12 л.с. + АБ
Количество гребных винтов / лопастей гребного винта	2/2	2/2	2/2
Запас топлива	*	*	*
Скорость хода, узлов			
надводная	4	4	4,3 (с торпедой) или 6,3 (без торпеды)*
подводная	-	*	*
Дальность плавания, миль (скоростью, узлов)			
надводная	48 (4)**	48 (4)	30 (5)
подводная	-	30 (4)	63 (3)***
Глубина погружения, м			
расчетная	-	30—40	40
практическая	-	10	10
Боезапас торпед, шт.	1	1	1
Экипаж, чел.	1	1	1
Вооружение	1 торпеда G7e	1 торпеда G7e	1 торпеда G7e или мина

Примечание: * — по некоторым данным, во время атаки «Акула» кратковременно могла развивать скорость до 20 узлов.

** — Данные приведены по Rossler Eberhard. The U-boat: The Evolution and technical history of German Submarines/ Cassell and Co, 2001. По данным же, приведенным в книге Лоуренса Паттерсона, дальность плавания составляла 30 миль при скорости 4 узла.

*** — по некоторым данным, максимальная дальность плавания экономической скоростью составляла до 90 миль.



ГЛАВА 4. ЯПОНИЯ

История создания японских человекоуправляемых торпед, известных под общим именем «Кайтен», является показательной в том плане, что можно задумать и создать достаточно эффективное, обладающее высоким боевым потенциалом вооружение, но вследствие слишком позднего старта и не совсем четкого, зачастую, понимания того, в чем его главное предназначение — физическое уничтожение противника или же доказывание высокого морального духа своих военнослужащих и их безусловной готовности к самопожертвованию ради будущего Империи, достигнутый конечный результат и влияние на ход боевых действий оказываются минимальными.

Даже при том, что японские инженеры и военные создали самое большое семейство человекоуправляемых торпед среди всех остальных «игроков» на этом поле — в общей сложности были разработаны в виде проектов или запущены в серийное производство шесть типов «Кайтенов».

Как бы то ни было, но именно японцам удалось создать, в общем-то, «человеко-торпеду» в полном ее понимании — ведь только в «Кайтене» был достигнут практически полный симбиоз человека и торпеды, обе составляющие которого либо выживали, либо, что задумывалось изначально, погибали, унося врага с собой на дно океана. По большому счету, в этом случае человек и был торпедой.

От торпеды до торпеды-носителя

История «Кайтена» началась задолго до того, как на чертежной доске японских инженеров появился первый образец этого «чудо-оружия», и была связана с интересом, проявленным командованием японского флота к торпедному оружию крупного калибра — первый экспериментальный комплекс такого вооружения, на базе торпеды калибра 610 мм, был заказан японцами у расположенной в городе Фиуме, ныне хорватский город Риека, компании «Уайтхед» (Whitehead) в качестве составного элемента системы обороны военно-морских баз и пунктов базирования в 1910-х годах, а в 1920 году на вооружение крупных кораблей японского флота принимается 610-мм торпеда «Тип 8» Модель 1.

Кроме того, примерно в 1926 году японские военные приступили к работам в области создания для торпед крупного калибра силовых установок, использующих перекись водорода или кислород. В том числе катализатором этого послужили доклады японской разведки о наличии подобных работ в Великобритании — в 1927 году один из японских офицеров, посетивший с предусмотренной Вашингтонским

морским договором 1922 г. инспекцией военно-морскую базу в Портсмуте, заметил на линкоре «Родней» устройство, похожее на кислородопроизводящую установку, а через несколько дней во время подготовки линкора к выходу на учебные торпедные стрельбы лично увидел кислородные торпеды. Немедленно в Токио улетела телеграмма: «Линкор «Родней» испытывает торпеды с двигателем на кислороде!» Сообщение наделало немало шума в японских военно-морских кругах, и работы по кислородным торпедам были ускорены, хотя японцы и не знали, что британский флот отказался от дальнейших работ по данной теме ввиду нестабильности работы подобной силовой установки. Неудачи преследовали и японских оружейников, пытавшихся создать кислородную торпеду, — она с завидной регулярностью взрывалась. Дело сдвинулось с места только после того, как была создана комбинированная силовая установка — после пуска торпеда сначала начинала работать на сжатом воздухе, а уже затем постепенно концентрация кислорода доводилась до 100%.

В итоге японские инженеры из центра в Куре в рамках программы, общее руководство которой осуществляли контр-адмирал Асакума Тосихиде (Asakuma Toshihide; во избежание путаницы будем давать в отношении японских офицеров воинские звания в их примерном соответствии российским аналогам, а написание фамилии и имени давать в японской традиции — фамилия, а затем имя) и капитан 1 ранга Кишимото Кандзи (Kishimoto Kaneji; по данным Ричарда О'Нейла, воинские звания данных руководителей программы были соответственно вице-адмирал и контр-адмирал), сумели все же создать и в 1933 году передать национальным Военно-морским силам на испытания дальходную кислородную 610-мм торпеду «Тип 93» (Shiki Sanso Gyogai Type 93), имеющую максимальную дальность хода до 40 км. Торпеда превосходила фактически все имевшиеся на то время в мире образцы торпедного оружия, отличаясь к тому же бесследным ходом — в отличие от «пускающих пузрышки» торпед, работающих на сжатом воздухе. Торпеда оснащалась двухцилиндровым двигателем «Уайтхед» максимальной мощностью 520 л.с. — при давлении кислорода 38 атм, а в качестве топлива использовалась смесь кислорода и керосина, запасы которого в торпедке были соответственно 980 литров (при давлении 225 атм) и 128 литров. Подаваемая насосом морская вода заменяла расходуемое топливо, сохраняя плавучесть и «балансировку» торпеды и охлаждая ее двигатель.

Торпеда «Тип 93» в варианте Модель 1 Модификация 2, способная развивать скорость хода до 49 узлов и оснащенная боевой частью массой 498 кг, была принята на вооружение крупных надводных кораблей японского флота 28 ноября 1935 года, а в несколько уменьшенном варианте — под обозначением «Тип 95» — поступила на вооружение и подводных лодок. Торпеда, несмотря на ряд присущих ей недостатков, связанных преимущественно с недостаточно надежной работой ее взрывателя, настолько существенно превосходила все имевшиеся у противоборствующей стороны аналоги и обладала такой мощностью, что на первом этапе войны неизбежно ввергала в шок командиров кораблей и соединений противника. В общей сложности за первые два года войны с помощью торпед «Тип 93» японские моряки потопили или серьезно повредили около 30 вражеских крейсеров и эсминцев. Позже, уже после войны, небезызвестный читателю Самуэль Элиот Морисон дал этой торпедке неофициальное имя «Лонг Лэнс» (Long Lance), что можно перевести с английского как «Длинное копье».

Однако вскоре противник разработал тактику действий, благодаря которой ему удалось свести на нет преимущест-



Предприятие компании «Уайтхед-Верфт унд Торпедофабрик» в городе Фиуме

ва торпеды «Тип 93», а как показали дальнейшие события, главная роль этой «крупнокалиберной» торпеды была еще не сыграна — впоследствии именно ее взяли японские военные и инженеры для создания прототипа орудия нового типа, человекоуправляемой торпеды «Кайтен», что в отечественной и западной военно-морской литературе наиболее часто переводится как «дорога (или путь) в рай» или «воля небес». Скажем, автор книги «Субмарины-самоубийцы: секретное оружие Императорского флота Японии. 1944—47 гг.», бывший водитель «человеко-торпед» Ёкота Ютака писал следующее: «В буквальном переводе это слово означает «воля небес», но его значение гораздо более емкое. «Кайтен» для японца звучит как нечто, вносящее кардинальные перемены в ход вещей, осуществляющее радикальное изменение состояния дел».

«Лейтенанты предлагают» по-японски

Как часто бывает в истории, в том числе и военно-морской, авторами-инициаторами нового проекта, призванного создать «чудо-оружие», способное спасти Империю, стали молодые офицеры. Старшие, как и везде, либо привыкли проявлять «разумную инициативу», либо же, как говорится, готовились побеждать в прошлой войне.

Итак, в конце 1942 года два офицера японского флота — лейтенант Нисима Сэкио (Nishima Sekio) и старший лейтенант Куроки Хироши (Kuroki Hiroshi), проходившие в то время службу в качестве командиров сверхмалых подводных лодок, боевые операции которых мало чем отличались от последующих самоубийственных заданий экипажей «Кайтенов», предложили вышестоящему командованию новый тип военно-морского вооружения специального назначения.

«Нисиме и Куроки было известно, — пишет Ёкота Ютака, — что выбранное ими оружие — малые подводные лодки — имеет много особенностей, ограничивающих возможности его применения. Их электродвигатели работали на аккумуляторном питании, что определяло предел их скорости хода... Будучи обнаружены и атакованы, они становились весьма уязвимыми, поскольку не имели возможности ни уйти на глубину, подобно обычным субмаринам, ни маневрировать с необходимой скоростью, уклоняясь от глубинных бомб. Не были они способны также уйти от врага в случае погони, как и не могли догнать и преследовать его. Их можно было применять только в прибрежных районах Японии или во вражеской акватории, причем обычной субмарине — носителю этих малых подводных лодок — требовалось чертовски много времени для того, чтобы всплыть, пересадить экипаж малой подводной лодки в нее и доставить ее как можно ближе к выбранной цели. Вместо этих малых лодок было необходимо какое-то другое оружие, более скоростное, более простое в применении, более мощное и обладающее куда большими шансами нанести реальный урон противнику. Требовалось потопить много вражеских авианосцев и транспортов, чтобы изменить соотношение сил в пользу Императорского флота Японии».

Идея была проста — переоборудовать крупнокалиберную торпеду, главным недостатком которой было отсутствие системы управления и наведения, в одноместную управляемую «человеко-торпеду», наиболее эффективным способом применения которой был бы ее выпуск с борта подводной лодки, находящейся в подводном положении. Субмарина-носитель могла незаметно подойти на малую дистанцию к якорным стоянкам или базам (портам) противника и выпустить свои «человеко-торпеды», которые уж точно не промахнулись бы и смогли бы сокрушить самые крупные и ценные корабли врага. Также можно было применять такие «человеко-торпеды», обладавшие достаточно большой максимальной скоростью хода (по расчетам лейтенантов, могла



За основу для своей «человеко-торпеды» японские военные и инженеры взяли 610-мм торпеду «Тип 93». На фото — трофейная торпеда, захваченная в Пойнт-Круз, Гуадалканал, выставлена около штаба ВМС США в Вашингтоне. Фото датируется периодом Второй мировой войны

быть обеспечена максимальная скорость до 40 узлов), против кораблей на их переходе морем. Оба офицера вместе с сотрудником военно-морского арсенала в Куре инженером Судзикавой Хироши (Suzukawa Hiroshi; после войны занимал должность главного конструктора компании «Кэнон») выполнили детальную проработку данного проекта и в январе 1943 года представили его в окончательном виде для одобрения.

Управляемая «человеко-торпеда» получила название «Кайтен», хотя также известны применявшиеся в отношении японской «человеко-торпеды» обозначения «конготай» (от названия горы Конго, где жил герой средневековой Японии — Кусоноке Масаси) или «кукусуйтай» (от «кукусуй» — в переводе звучит «хризантема на воде»). В последнем случае название произошло от того, что на рубках первых трех подводных лодок — носителей «человеко-торпед», которые отправлялись на первое боевое задание нового «чудо-оружия», был нарисован герб знаменитой японской династии Кусоноки. Герб был составлен из двух иероглифов — «кику» («хризантема») и «суй» («вода»), что выражало самый высокий из идеалов — верность, символизируя величайшее стремление всех водителей «Кайтенов» защитить Японию в лице ее императора.



Идейные вдохновители «Кайтена» — лейтенант Нисима Сэкио (справа) и старший лейтенант Куроки Хироши (слева)

Кроме того, в книге бывшего водителя «человеко-торпеды» Ёкоты Ютаки упоминается, что «в целях секретности» в ходе подготовки и в различных документах «Кайтен» именовался как «мару року канамону», что можно перевести примерно как «металлический фитинг (или цилиндр) диаметра шесть». Ютака приводит в этой связи слова своего первого начальника на базе на Оцудзуме: «Таким образом, когда такое наименование встречается в переписке, донесениях или технических документах, никто, кроме немногих членов Верховного командования и штаба подводных сил, не сможет понять, о чем идет речь. Посторонний человек решит, что имеются в виду какие-нибудь запасные части или корабельное оборудование. Он не будет ничего знать о том, чем мы здесь занимаемся, и сведения о нашей работе здесь не станут достоянием врага». Главным же предназначением «Кайтена» было обозначено «уверенное поражение кораблей противника на большой дальности благодаря наличию водителя, наводящего торпеду до самого последнего момента, то есть поражения цели».

Конструктивно «Кайтен» представлял собой одноместную, управляемую человеком-водителем торпеду, а идеологически это была «торпеда-камикадзе» — изначально идея проекта и заключалась в том, что обеспечить принцип «каждая торпеда — в цель» можно только в том случае, если ею будет до самого попадания в борт корабля управлять человек. А поскольку проводных систем управления для торпед тогда еще не существовало, то пришлось идти той же тропой, что и воздушные «камикадзе» — посадить водителя в саму торпеду. Причем в отличие от групповых подводных носителей итальянцев и британцев, а также немецкой «человеко-торпеды», в случае с японским «Кайтеном» водитель вообще не имел никакой возможности покинуть свой «корабль» перед взрывом. Вобщем, хочешь отдать жизнь за Императора — добро пожаловать в водители «Кайтенов».

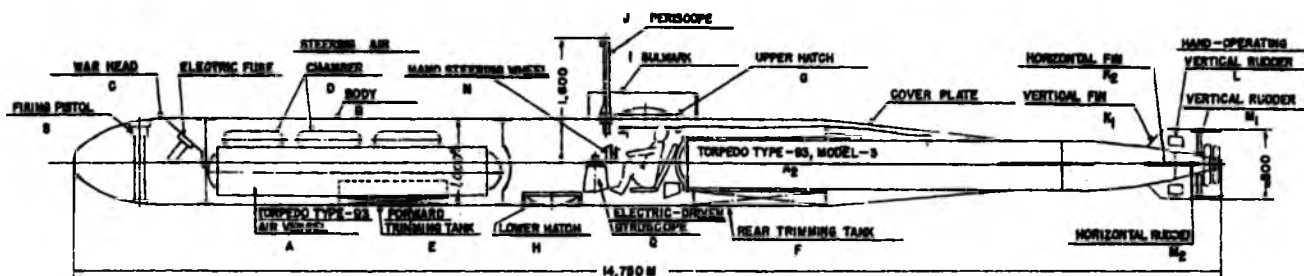
Человекоуправляемая торпеда модификации «Тип 1» была создана на базе 610-мм торпеды «Тип 93» модель 3, с широким заимствованием ее конструктивных элементов. Хотя в конструкции «Кайтен Тип 1», конечно же, была использована только хвостовая часть стандартной боевой торпеды, где располагалась двигательная установка, которая, однако, как утверждается в отчете, подготовленном американской военной технической комиссией, была взята с торпеды «Тип 93» модель 1. Отличием стали горизонтальные и вертикальные рули увеличенной площади. К кормовой, двигательной части, в свою очередь, разработчики пристыковали центральную часть несколько большего диаметра (0,99 м), в которой располагалась кабина пилота и две кормовые дифферентные цистерны, и носовую часть, которая делилась на два отсека — в первом располагалось боевое зарядное отделение с 1550 кг взрывчатого вещества, что по замыслу разработчиков, «должно было разломить пополам любой линкор», а во втором — допол-

нительный топливный бак, две носовые дифферентные цистерны, баллоны со сжатым воздухом системы управления по курсу и глубине, а также «воздушный баллон», взятый с торпеды «Тип 93» Модель 3. Совокупный запас кислорода составлял 1550 литров (расход кислорода на скорости 12 узлов составлял 1 кг/мин, на скорости 20 узлов — 3 кг/мин, 30 узлов — 7 кг/мин), запас девяти баллонов со сжатым воздухом для системы управления рулями — 160 литров.

Длина получившейся «человеко-торпеды» достигла 14,75 м (длина торпеды «Тип 93» — 8,99 м), наибольший диаметр — 1 м (диаметр базовой торпеды — 0,610 м), рабочая глубина хода — до 35 метров, максимальная безопасная глубина погружения — 60 метров, максимальная расчетная глубина погружения — 100 метров (во время испытаний на данной глубине «Кайтен» дал течь), подводное водоизмещение — 8,3 тонны (масса базовой торпеды — 2766 кг), масса боевого зарядного отделения, «боеголовки» — 1550 кг (у торпеды — около 500 кг), максимальная дальность хода при скорости 30 узлов — не менее 23 км (торпеда на скорости 36 узлов при благоприятных условиях могла пройти до 40 км). Подрыв боевого зарядного отделения «Кайтена» происходил либо при помощи торпедного взрывателя «Тип 2», либо же при помощи электрического минного взрывателя (основной и запасной), активируемого вручную водителем из своей кабины. Кроме того, на торпеду был установлен «автоматический» взрыватель — он был установлен на определенную глубину и срабатывал по сигналу от гидростата при погружении на глубину, большую заданной.

В кабине водителя «Кайтен Тип 1» поставили перископ с ходом по вертикали 70 см — с его помощью водитель-смертник мог наблюдать за надводной обстановкой и более точно наводить свою «человеко-торпеду» на выбранную цель (классифицировав ее предварительно по специальному справочнику-определителю корабельного состава военно-морских сил противника). В кабину также вывели все органы управления торпедой — органы управления горизонтальными и вертикальными рулями, глубиномер (его погрешность, по данным американского отчета по японским «человеко-торпедам», составляла 50 см), тумблер включения двигателя и приборы переключения скорости, а также тумблеры и кнопки взвода торпедного инерционного взрывателя и активации электрического минного взрывателя. В распоряжении водителя также имелся малогабаритный гироскоп, входивший в систему автоматического управления по курсу и работающий от трехфазного переменного тока электрогенератора, который, в свою очередь, запитывался от аккумуляторной батареи, установленной под сиденьем водителя, и кислорододобывающая установка (гироскоп, в отличие от торпеды «Тип 93», запитывался электрически, а не от воздушной системы). В кабине водителя имелись верхний и нижний люки — верхний использовался для посадки, а нижний — для посадки с борта подводной лодки — но-

Одноместная человекоуправляемая торпеда «Кайтен Тип 1»



сителя при ее нахождении в подводном положении, а также, по замыслу заказчика, позволять водителю покинуть «человеко-торпеду» непосредственно перед ее попаданием в цель.

Установленный на «Кайтене» двигатель, работающий на гидразине, развивал максимальную мощность 500 л.с., что позволяло торпедой развивать скорость хода до 30 узлов — в таком режиме она могла пройти не менее 23 км. Если же водитель использовал более экономичные режимы, то дальность хода «человеко-торпеды» значительно увеличивалась: при крейсерской скорости хода 12 узлов торпеда могла совершать без преувеличения «дальние походы» — на дальность не менее 78 км, а при скорости хода 20 узлов дальность хода сокращалась до также весьма впечатляющих 43 км. Дифферентовка «Кайтена» производилась на базе, до передачи на носитель и в ходе боевого применения дифферентные цистерны не задействовались.

В целом оружие получалось достаточно грозным, особенно принимая во внимание тот факт, что недостатка в добровольцах стать водителем «Кайтена Тип 1» и отдать свою жизнь за императора наверняка можно было не ожидать. И тем не менее первоначально командование Японского Императорского флота отказалось даже рассматривать представленный тройкой энтузиастов проект в частности и обсуждать возможность реализации такой программы в рамках флота вообще.

Лейтенанты, пишет в своей книге Ёкота Ютака, говорили: «Мы не понимаем, почему наши предложения отвергаются. Они прекрасно согласуются с тем планом, по которому наш флот вел боевую подготовку более чем десять лет! Разве мы не предполагали всегда, что вражеский флот будет приближаться к Японии со стороны подмандатных нам островов? Разве мы не считали безусловным, что врагу будет необходимо захватить Маршалловы, Каролинские и острова Гилберта, чтобы создать на них свои базы? Ведь совершенно очевидно, что американский флот должен будет использовать атоллы для якорных стоянок, так как их самой западной крупной базой является Пёрл-Харбор! Ну а если американский флот будет стоять на якорях в этих атоллах, какое оружие лучше «Кайтена» может быть применено для нападения на эти силы? Вполне достаточно будет четырех подводных лодок, несущим по четыре «Кайтена», скрытно подобраться к вражеским кораблям на якорях, выпустить «Кайтены» и уйти незамеченными. «Кайтены» проникнут внутрь атолла, и шестнадцать вражеских кораблей будут потоплены одним ударом. Представьте себе, мыслимо ли уклониться от торпеды, двигающейся быстрее любого корабля, да еще если ваш корабль стоит на якорной стоянке бортом к борту с другими? Наше оружие может переломить ход войны. Мы еще можем ее выиграть!»

В общем, в этом вопросе японское военно-морское командование уподобилось британскому Адмиралтейству, которое долгие годы яростно отвергало предлагавшийся неоднократно проект «человеко-торпеды». Однако в конечном счете, равно как и британские адмиралы, их японские коллеги вынуждены были вернуться к проекту «Кайтена» после того, как противник стал теснить японский флот на море, а авиация противника постепенно отвоевывала у японских летчиков право на господство в небе над Тихоокеанским театром военных действий.

Идея одобрена — «Кайтен» идет в серию

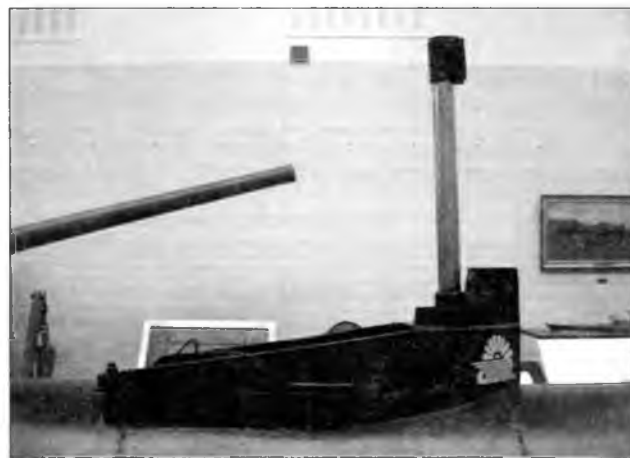
В японской военно-морской исторической литературе бытует такая, если можно сказать, «байка», что изменить свое решение и все же хотя бы рассмотреть предложенный проект «человеко-торпеды» командование Японского Императорского флота побудило ни что иное, как очередное письмо, написанное офицерами Нисима и Куроки своей кровью

(в том числе об этом эпизоде упоминает и Ёкота Ютака). Сейчас конечно уже нельзя сказать — то ли действительно письмо, написанное кровью просителей и свидетельствующее о преданности офицеров долгу перед императором и их решимости отстаивать свое мнение до конца (Куроки впоследствии доказал это своей смертью — 6 сентября 1944 года он погиб во время одного из испытаний «Кайтена», его аппарат потерял управление и затонул на глубоком месте в заливе), заставило японских адмиралов взять «с полки» папку с проектом «Кайтена», то ли ухудшавшаяся обстановка на фронте и постепенно завоевываемый превосходство на море американский флот послужили тому причиной, но командование японского флота достало проект из-под сукна. Как бы то ни было, но в январе 1944 года специально назначенная комиссия приступила к тщательному изучению предложения о создании и приеме на вооружение флота человекоуправляемой торпеды.

Итогом тщательного рассмотрения представленного предложения стало решение командования японских ВМС от февраля 1944 года (20 месяцев спустя после возникновения у лейтенантов идеи создания «Кайтена» и 13 месяцев спустя после представления проекта на рассмотрение командования), которым проект в целом одобрялся, а применение «человеко-торпед» с водителями признавалось целесообразным и своевременным. Хотя командование поставило одно весьма интересное условие — несмотря на то что человекоуправляемая торпеда «Кайтен» являлась де-факто



«Кайтен Тип 1» в Военном мемориальном музее Синтоистского храма Ясукуни, Токио.



Перископ и ограждение выдвижных устройств и входного люка человекоуправляемой торпеды «Кайтен Тип 1».



Данные боевые зарядные отделения — каждое массой по 1550 кг — были найдены американцами на территории военно-морской базы Майцуру, остров Хонсю. Они предназначались для человекоуправляемых торпед «Кайтен Тип 1»

оружием смертника, де-юре эта «человеко-торпеда» таковой выглядеть не должна была. В итоге разработчикам пришлось соорудить в нижней части кабины пилота специальный люк, через который водитель должен был эвакуироваться на дистанции примерно 40–50 метров от цели, когда торпеда уже точно не смогла бы сбиться с курса, а атакуемый корабль был уже не в состоянии совершить маневр уклонения. С другой стороны, любому военно-морскому специалисту было ясно — выжить, находясь на дистанции 40–50 метров от взрыва полутонной боевой части «человеко-торпеды», ни один человек не сможет.

Кроме того, как явствует из воспоминаний одного из бывших водителей «Кайтенов» Ёкоты Ютаки, изложенных им в книге «Подводные лодки — самоубийцы: секретное оружие Императорского флота Японии. 1944–47 гг.», самоубийственный характер нового оружия был известен военным с самого начала и сразу же доводился до добровольцев: «Выбежав из казармы, я занял свое место в строю. Строился весь личный состав Тринадцатых летних курсов, все 2000 человек. Замерев по стойке «смирно», я лишь взглядом следил за тем, как командир базы, капитан 1 ранга Ватанабэ Кэндзи, поднимается на возвышение трибуны... Поначалу я думал, что это будет одна из обычных патриотических речей, которых мы немало заслушали от наших преподавателей и инструкторов. В том, что это отнюдь не так, меня убедило сосредоточенное выражение лица Ватанабэ, а также несколько побелевшая кожа на его обычно загорелом лице. Он обвел взглядом строй курсантов в белой униформе, собравшихся на зов со всех концов авиабазы, и заговорил:

— С горьким чувством я должен сообщить вам, что известия от наших товарищей — офицеров флота, находящихся на фронтах войны, — достаточно печальны. Превосходство в техническом оснащении и вооружении наших врагов над нами становится все очевиднее... В эти дни серьезного кризиса на поле боя наши военно-морские специалисты разработали новое оружие. Ничего подобного ранее просто не существовало. Будучи пущено в ход, оно может буквально ошеломить врага и принести победу нашей любимой стране. Оно уже испытано, и мы совершенно уверены в его эффективности. Теперь мы нуждаемся в людях, которые будут управлять этим оружием...

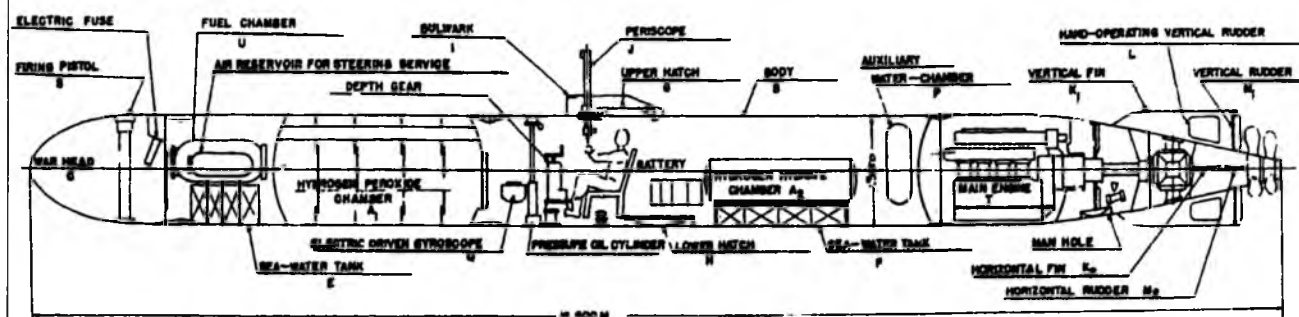
— Я должен сказать вам, что это оружие по своей природе таково, что тот, кто отправится с ним в бой против неприятеля, не может вернуться живым. Он непременно нанесет большой урон нашему неприятелю, выполнив свое задание, но, сделав это, отдаст свою жизнь. Поэтому как следует все обдумайте. Вы должны быть абсолютно уверены, что хотите этого, прежде чем вызоветесь стать добровольцами. Подумайте также, не будете ли вы потом жалеть, что не сделали этого шага. Пусть ваш дух будет ничем не замутнен, и вы тогда сможете полностью сосредоточиться на том, что вам предстоит сделать».

Первый, опытный, образец — прототип — человекоуправляемой торпеды «Кайтен Тип 1» не имел боевого зарядного отделения и испытывался без водителя — взамен них был использован балласт. Первоначально положительная плавучесть прототипа достигала 3000 кг (при массе прототипа 8000 кг), но, ввиду того что погружение и всплытие, осуществлявшиеся только при помощи горизонтальных рулей, оказались «излишне резкими и рискованными», положительную плавучесть снизили до 100 кг, а погружение рекомендовалось выполнять с дифферентом на нос от 1 до 3°. Еще одним недостатком, выявленным на испытаниях, стала невозможность ориентирования для водителя по перископу при следовании в надводном положении — настольно сильным было забрызгивание. Поэтому комиссия по результатам испытаний ввела ограничение по скорости для следования в надводном положении — не более 5 узлов, хотя такая скорость являлась минимальной для нормальной работы силовой установки и винто-рулевых механизмов «человеко-торпеды».

После внесения всех изменений «Кайтен Тип 1» в марте 1944 года был передан в серийное производство, и уже в июле 1944 года серийный выпуск одноместных человекоуправляемых торпед «Кайтен Тип 1» был начат в мастерских на верфях в Куре, а затем в Хикари, Майдзүру, Сасебо и Йокосуке, тогда как на острове Оцудзима, в заливе Токуяма, в условиях строжайшей секретности был создан первый центр подготовки водителей «Кайтенов», получивший в документах обозначение «База П» (в некоторых источниках приводится другое обозначение — «База Ф»).

Впрочем, еще не один месяц дела шли, как говорится, ни шатко ни валко. Так, Ёкота Ютаки, поступивший добровольцем и прибывший в начале сентября 1944 года, утверждал впоследствии в своих мемуарах, что на тот момент на базе имелось всего шесть «Кайтенов» — на них проходили непосредственную подготовку 30 водителей, а еще пара сотен добровольцев занималась теоретическими занятиями и физической подготовкой (кроме того, еще не допущенных к управлению «Кайтенами» новичков периодически направляли на «семинары», на которых уже получившие опыт управления «человеко-торпедами» водители делились своими знаниями и поднимали те или иные проблемные вопросы, выявившиеся в ходе эксплуатации «Кайтенов»). В этом нет ничего удивительного — только после неудачного исхода сражения у Марианских островов, произошедшего в конце июня 1944 года, командование японского флота издало приказ, в котором задаче крупносерийной постройки и ши-

Одноместная человекоуправляемая торпеда «Кайтен Тип 2». Построено всего две таких торпеды



рокого применения «человеко-торпед» был присвоен статус «наивысшего приоритета».

Крупным недостатком первых серийных «человеко-торпед» серии «Кайтен Тип 1» являлась схема посадки водителя — он мог забираться в кабину только когда «Кайтен» находился на поверхности, что накладывало существенные ограничения на использование «человеко-торпед» и снижало скрытность применения нового оружия. В дальнейшем, однако, разработчики доработали кабину, после чего водитель получил возможность занимать свое «рабочее» место как в надводном, так и подводном положении «человеко-торпеды».

Следует особо подчеркнуть, что работы по программе «Кайтенов» велись в условиях строжайшей секретности — лишь высшее военно-политическое руководство страны и командование Императорского флота имели полную информацию о программе. В этой связи характерен случай, произошедший с новичками-добровольцами на базе на острове Оцудзима и описанный в книге «Субмарины-самоубийцы: секретное оружие Императорского флота Японии. 1944—1947 гг.»: «Мы прошли от пирса метров пятьдесят и остановились у входа во второе из этих двух зданий. На двери большими иероглифами было написано: «Вход только по особому разрешению министра военно-морского флота». В здании находилось новое оружие! Младший лейтенант Миякэ первым вошел в здание, но потом, заметив, что ни один из нас не тронулся с места, обернулся и произнес: «В чем дело? Следуйте за мной по одному!» И снова никто из нас не двинулся за ним — все глаза были устремлены на грозную надпись. Проследив наши взгляды, Миякэ расхохотался: «Не беспокойтесь об этом. Если бы у вас уже не было такого разрешения, то вас бы и близко к острову не подпустили».

Модификации

В общей сложности японская промышленность передала заказчику около 100 человекоуправляемых торпед типа «Кайтен Тип 1», после чего — в 1945 году — был начат выпуск модернизированной «человеко-торпеды», получившей обозначение «Кайтен Тип 1 Модификация 1» — их до августа 1945 года было построено еще порядка 230 единиц, что в целом дает нам по аппаратам «Тип 1» объем порядка 330 единиц. Отличия были не слишком существенны, но среди прочего добавилась пятая дифференциальная цистерна — ее разместили в средней части корпуса «человеко-торпеды».

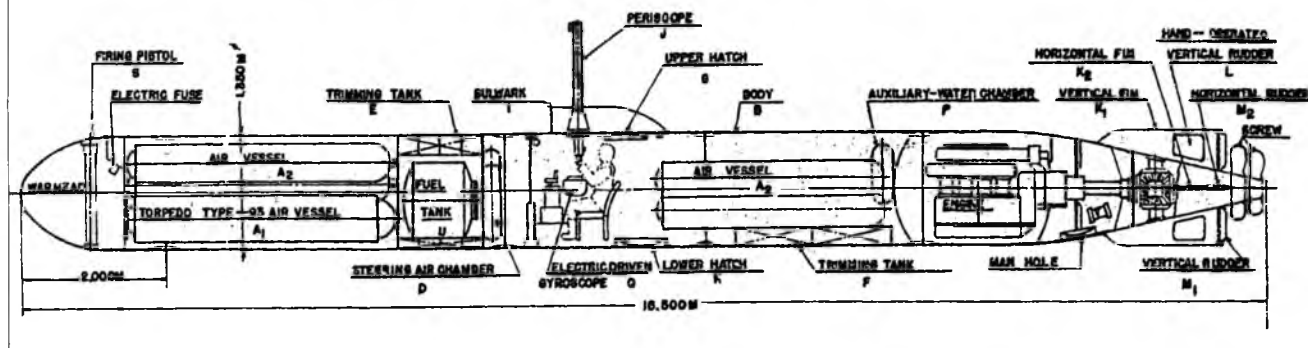
Однако японские инженеры не стали, как говорится, почитать на лаврах достигнутых успехов и на основе изучения и анализа опыта, полученного в ходе разработки и испытаний человекоуправляемой торпеды «Кайтен Тип 1», приступили к созданию новой «человеко-торпеды», но уже не на

базе какой-либо торпеды, а с «нуля». Тактико-техническое задание, выданное флотом на новый «Кайтен Тип 2», включало обеспечение максимальной скорости не менее 50 узлов, дальности хода — 55 000 ярдов (50 292 м), глубина погружения — 300 ярдов (274 м). Работы по проектированию данной «человеко-торпеды» были поручены в апреле 1944 года компании «Нагасаки-Хейки К.К.», расположенной в городе Нагасаки и входящей в концерн «Мицубиси». Выбор военных пал на данную компанию в основном ввиду того, что она к тому времени уже активно вела работы по различным ракетным системам на основе перекиси водорода (боевой реактивный снаряд и ракетный ускоритель для самолетов). Большую помощь в данном вопросе японским инженерам оказали их немецкие коллеги. Позже, в мае 1944 года, техническое управление японского флота решило поставить работы по «Кайтену Тип 2» под свой «более плотный контроль» и направило в Нагасаки капитана 3 ранга Кавасае, проходившего службу в отделе торпедного вооружения военно-морского арсенала в Куре. Основной его задачей было подробное ознакомление с результатами работ по силовой установке, работающей на смеси перекиси водорода и гидразина. Впоследствии капитан 3 ранга Кавасае работал по теме силовых установок на перекиси водорода — гидразине в арсенале в Куре, в тесном сотрудничестве с главным инженером по торпедному вооружению капитаном 2 ранга Хори.

Длина новой «человеко-торпеды» составляла 16,5 м, диаметр — 1,35 м, водоизмещение — 18 370 кг, масса БЗО — 1550 кг, максимальная скорость хода — 40 узлов, дальность хода на максимальной скорости — 25 км, на скорости 30 узлов — 50 км, на скорости 20 узлов — 83 км, емкость перекиси водорода — 2630 л, емкость топлива (гидразина) — 530 л. Для подрыва БЗО применялись те же типы взрывателей, что и в случае с «Кайтен Тип 1».

Отличительной особенностью «Кайтен Тип 2» стало наличие новой силовой установки — так называемого «двигателя №6» мощностью 1500 л.с., работающего на смеси перекиси водорода и гидразина, которая также использовалась в Германии в рамках программы создания реактивных самолетов (изначально предлагалось установить на «Кайтен Тип 2» два двигателя с боевой торпеды «Тип 93»). Интересно, что в конце войны японцы даже уничтожили всю документацию и тактико-техническое задание по данному двигателю, но благодаря тому, что американцам удалось захватить главного конструктора турбины инженера Нагано, в ходе его допросов были «по памяти» восстановлены основные характеристики «двигателя №6», в целом напоминавшего дизельный двигатель, но работавшего на газовой смеси, поступающей из камеры сгорания. Масса двигателя с

Одноместная человекоуправляемая торпеда «Кайтен Тип 4»



насосами — 1500 кг, допустимое внешнее воздействие — давление до 13 атмосфер, подаваемая на турбину газовая смесь — давление 25 атмосфер и температура 400° С. Отличительной особенностью двигателя была простота его конструкции и эксплуатации — водитель мог управлять работой двигателя при помощи одного рычага.

Согласно воспоминаниям Нагано, конструкторский отдел по дизельным двигателям военно-морского арсенала в Куре под его руководством в течение двух недель в августе

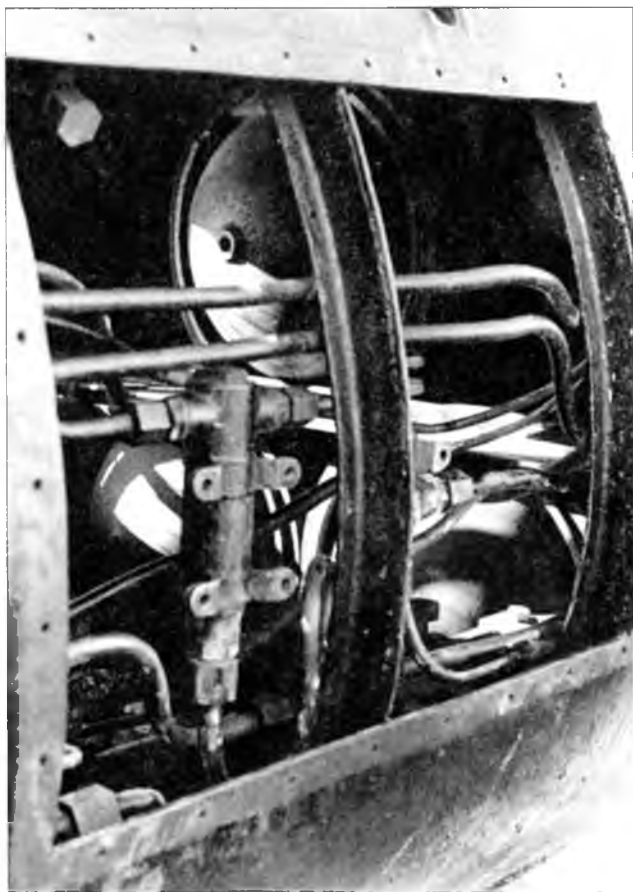
1944 года по 18 часов в сутки работал над данным двигателем и в конечном итоге сумел реализовать все требования, предъявленные к нему военными. Во время первого же испытания двигателя на давление 13 атмосфер отдельные элементы были деформированы, пришлось их усилить. К ноябрю 1944 года для «испытаний паром» были готовы первые опытные образцы «двигателя №6», после успешного завершения которых пять различных заводов получили подряды на выпуск данных двигателей — вплоть до апреля 1945 года, когда выпуск человекоуправляемых торпед «Кайтен Тип 4», также использующих данный двигатель, был прекращен, было собрано около 200 двигателей.

«Кайтен Тип 2» состоял из пяти секций общей длиной 16,76 м, диаметром 1,37 м и имел водоизмещение 18,3 тонн, при массе боевого зарядного отделения 1550 кг. При движении со скоростью 20 узлов «человеко-торпеда» могла преодолевать расстояние 45 миль, при скорости 30 узлов — 27 миль, а на максимальной скорости хода «Кайтен Тип 2» мог пройти 13,5 миль. Рассчитанная глубина погружения «человеко-торпеды» должна была составлять 100 метров, но на испытаниях удалось подтвердить только глубину 60 метров. На новой «человеко-торпед» были внедрены различные новинки, не ставившиеся на «Кайтен Тип 1»: система автостабилизации по курсу сохранила такой же, как на «Кайтен Тип 1», гироскоп, но получила еще и датчик «отклонения от курса» — по его сигналу включалась гидравлическая система, выставлявшая вертикальный руль «на место».

К декабрю 1944 года два опытных образца новой «человеко-торпеды» были готовы к испытаниям. Первоначально испытания проводились на наземном стенде, но продемонстрированные характеристики ни разработчика, ни заказчика не удовлетворили. В ходе дальнейших испытаний были выявлены и другие недостатки, а после неспособности разработчика устранить их заказчик принял решение даже не начинать морские испытания. В итоге второй «Кайтен» так и остался в количестве двух штук, хотя и был мощнее и отличался большей расчетной дальностью, чем «Кайтен Тип 1».

Следующим вариантом «человеко-торпеды», который японские специалисты вновь пытались создать с «нуля», стала человекоуправляемая торпеда «Кайтен Тип 4» — в период с января по март 1945 года было собрано пять опытных образцов, после чего работы по данному проекту были прекращены. «Кайтен Тип 4» создавался как дальнейшее развитие человекоуправляемой торпеды «Кайтен Тип 2», но использующей в качестве топлива керосин и кислород — по типу боевой торпеды «Тип 93» Модель 3 (командование ВМС Японии поняло, что промышленность не сможет обеспечить поставку необходимого количества перекиси водорода).

Конструктивно «Кайтен Тип 4» состоял из пяти секций: головная часть (БЗО и механизмы подрыва); передний отсек



Вырез в двигательном отсеке человекоуправляемой торпеды «Кайтен Тип 4»



«Кайтен Тип 4» в музее города Хакенсак. На заднем плане — немецкая СМПЛ типа «Зеехунд»

(баллоны с кислородом, носовые дифференциальные цистерны, емкость с топливом, баллоны со сжатым воздухом, системы управления рулями); кабина водителя; кормовой отсек (три баллона с кислородом, аккумуляторная батарея и преобразователь для запитки гироскопа); хвостовая часть с силовой установкой (два двигателя, аналогичных используемым на торпеде «Тип 93», маслобаки суммарной емкостью 150 л). В учебном варианте, который потом стал считаться и боевым, баллоны с кислородом в кормовом отсеке удалялись и взамен них организовывалось место для второго члена экипажа.

В целом размеры данного образца остались такими же, сохранили также «двигатель №6» и систему управления, главные изменения коснулись топливной системы. Кроме того, снижение массы возимого топлива позволило установить на «Кайтен Тип 4» более мощное боевое зарядное отделение — массой 1800 кг. Причем стартовая масса четвертого «Кайтена» все равно в итоге оказалась на 200 кг меньше, чем у второго «Кайтена». Длина новой «человеко-торпеды» составляла 16,5 м, диаметр — 1,35 м, водоизмещение — 18 170 кг, масса БЗО — 1800 кг, максимальная расчетная дальность хода — 62 км.

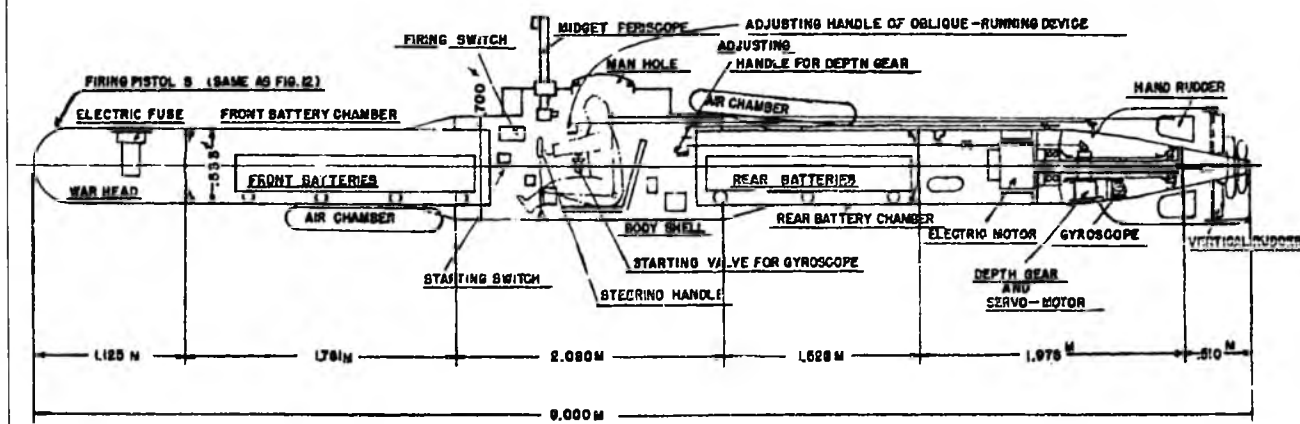
Интересно, что намерение командования флота и ряда инженеров заняться новым проектом вызвало резкое возраже-

ние со стороны многих представителей промышленности, считавших, что более целесообразным будет увеличение объемов выпуска «кислородной» человекоуправляемой торпеды «Кайтен Тип 1», доказавшей наличие у нее высокого боевого потенциала и уже полностью доработанной совместными усилиями разработчика и заказчика до вполне боееспособного образца. Последующие события показали, что они были правы. Во время испытаний на наземном стенде силовая установка «Кайтена Тип 4» развила мощность 1200 л.с., но во время морских испытаний скорость не превысила 20 узлов, что совершенно не удовлетворяло заказчика, требовавшего по тактико-техническому заданию максимальную скорость не менее 40 узлов. Кроме того, на испытаниях был зафиксирован излишне высокий расход кислорода. В итоге представители заказчика посчитали, что недостатков в торпеде слишком много и потому времени на их устранение уже нет, проект закрыли. К тому времени, судя по отчету американской технической миссии в Японии, промышленность успела соб-



Скорее всего, на данном снимке изображена человекоуправляемая торпеда береговой обороны «Кайтен Тип 10»

Одноместная человекоуправляемая торпеда береговой обороны «Кайтен Тип 10»





Прототип человекоуправляемой торпеды береговой обороны «Кайтен Тип 10». Музей «Ямато», Япония

рать около 50 человекоуправляемых торпед данного типа.

Еще одним нереализованным образцом «человеко-торпеды» стал «Кайтен Тип 10», который создавался на базе электрической торпеды «Тип 92» — использованием ее силовой установки. Разработка данного варианта шла по заданию командования японского флота, рассматривавшего эту «человеко-торпеду» в качестве одного из элементов системы береговой противодесантной обороны островов Кюсю и Шикоку. Добавили отсек с кабиной водителя и двумя баллонами сжатого воздуха для системы управления рулями, а также боевое зарядное отделение. Дифференциальные цистерны отсутствовали, так же как и нижний люк в кабине водителя. Несколько по-иному предусматривалось использование воителем перископа — вначале ему необходимо было заглушить двигатель, после чего 50 кг положительной плавучести «подтягивали» аппарат к поверхности, и водитель мог использовать перископ.

Данный «Кайтен» разительным образом отличался от предыдущих образцов — он был намного меньше по размерам и массе. Длина «Кайтена Тип 10» составляла 9 м, диаметр — 0,53 м, водоизмещение — 3050 кг, масса БЗО — 300 кг, максимальная скорость хода — неизвестна, но расчетная максимальная дальность хода указывалась в районе 38 км, чего было вполне достаточно для оружия береговой обороны. Было построено не более шести опытных образцов.

Доставка и носители

Сравнительно ограниченный — по сравнению с той же базовой торпедой «Тип 93» — радиус действия японской «человеко-торпеды» потребовал от флота применения специальных транспортных средств для доставки «Кайтенов» как можно ближе к месту атаки — впрочем, такой способ применения «Кайтенов» предусматривался разработчиками с самого начала. В качестве возможных средств доставки «человеко-торпед» рассматривались: подводная лодка, крупнотоннажные надводные корабли (классов «линкор» или «крейсер»), а также сухопутные транспортные средства, способные доставлять «Кайтены» к месту пуска на побережье (вариант береговой обороны портов, баз и десантоопасных направлений).

Однако наилучшим образом для транспортировки человекоуправляемых торпед подходили все же большие подводные лодки, имевшие значительный радиус действия и способные доставлять «Кайтены» скрытно. До конца Второй мировой войны для транспортировки «кайтенов» различных типов успели приспособить 23 подводные лодки:

— I-8 — подводная лодка типа J3 — субмарина была переоборудована для транспортировки четырех «человеко-тор-

пед» типа «Кайтен Тип 1»; потоплена около Окинавы 31 марта 1945 года в результате преследования со стороны американских эсминцев DD-560 «Моррисон» (USS «Morrison» типа «Флетчер») и DD-646 «Стоктон» (USS «Stockton» типа «Гливс»);

— I-36 — подводная лодка типа B1 — 29 октября 1944 года с подлодки сняли ангар для гидросамолетов, а на его месте установили «подставки» для четырех «человеко-торпед», она стала первой подводной лодкой, переоборудованной для транспортировки управляемых торпед семейства «Кайтен», причем 12 марта 1945 года на верфи в Куре с подлодки сняли 140-мм пушку, смонтировав на ее месте крепления для еще двух «человеко-торпед»;

— I-37 — типа B1 — в период с 20 октября по 4 ноября 1944 года проходила переделку на верфи в Куре, была снята 140-мм пушка и установлены крепления для четырех «человеко-торпед»; наиболее вероятной версией гибели является та, согласно которой подлодка погибла 19 ноября 1944 года в районе острова Лейте, Филиппинский архипелаг, в результате преследования со стороны американских эсминцев DE-439 «Конклин» (USS «Conklin») и DE-440 «Мак-Кой Рейнольдс» (USS «McCoy Reynolds», оба — типа «Джон Батлер»);

— I-44 — подводная лодка типа B2 — прошла переоборудование в носитель «Кайтенов» 22 октября — 11 ноября 1944 года на верфи в Сасебо — демонтировано 140-мм орудие, установлены крепления для шести человекоуправляемых торпед и РДП; потоплена 29 апреля 1945 года в Филиппинском море противолодочной авиацией, погиб весь экипаж;

— I-47 — подводная лодка типа C2 — переоборудована 8 ноября 1944 года в носитель четырех человекоуправляемых торпед — 26 января 1945 года после демонтажа 140-мм орудия лодка получила два дополнительных места для «человеко-торпед»; потопила танкер-заправщик АО-59 «Миссиссинева» (USS «Mississinewa») и повредила транспорт АК-74 «Карина» (USS «Carina») (2 мая 1945 года); выведена из боевого состава 30 ноября 1945 года;

— I-48 — подводная лодка типа C2 — вначале была переоборудована для транспортировки СМПЛ типа D, но 9 ноября 1944 года переоборудована в носитель четырех человекоуправляемых торпед; потоплена 23 января 1945 года у атолла Улити — в точке с координатами 09° 45' с.ш. и 138° 20' в.д. — американскими эскортными эсминцами «Конклин», DE/DEC-698 Рэби» (USS «Raby» типа «Бабли») и DE-438 «Корбезье» (USS «Corbesier» типа «Джон Батлер»);

— I-53 — типа C3 — в конце августа 1944 года с лодки сняли кормовое 140-мм орудие и установили крепления для четырех человекоуправляемых торпед, а в феврале 1945 го-

**Подводная лодка — транспорт «человеко-торпед»
I-370 типа «D1». Фото было захвачено специалистами
ВМС США и датируется 20 февраля 1945 года**



да сняли еще и носовое 140-мм орудие, установив крепления еще для двух «человеко-торпед»; выведена из боевого состава 30 ноября 1945 года;

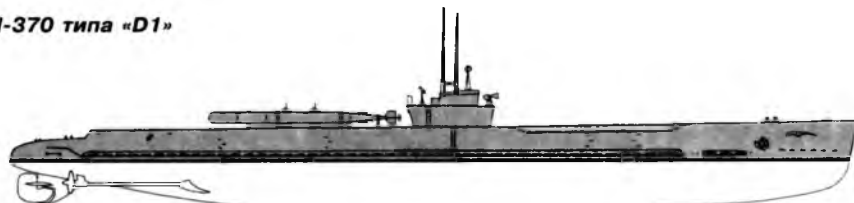
— I-56 — типа B3 — 3 ноября 1944 года прошла переоборудование на верфи в Куре — демонтировано 140-мм орудие, установлены крепления для четырех «человеко-торпед», а в феврале 1945 года демонтирован ангар и установлены крепления еще для двух «человеко-торпед»; потоплена 5 апреля 1945 года совместными действиями эсминцев DD-532 «Хирманн» (USS «Heermann»), DD-687 «Ульманн» (USS «Uhlmann») и DD-691 «Мерц» (USS «Mertz», все типа «Флетчер», эсминец DD-730 «Коллетт» (USS «Collett» типа «Ален М. Саммер») и самолетов с легкого авианосца CVL-29 «Батан» (USS «Bataan» типа «Индепенденс»);

— I-58 — типа B3 — первоначально получила возможность нести четыре «Кайтена», а с декабря 1944 года по февраль 1945 года на верфи в Куре прошла переоборудование под носитель «человеко-торпед», установлены крепления для шести аппаратов и смонтировано устройство РДП; самая, пожалуй, знаменитая победа — потопление американского крейсера CA-35 «Индианаполис» (USS «Indianapolis» — обыч-

ными торпедами, а не «Кайтенами»), также повредила эсминец DD-770 «Лоури» (USS «Loury» типа «Ален М. Саммер») (28 июля 1945 года) и эскортный эсминец DE-587 «Томас Ф. Никель» (USS «Thomas F. Nickel») (12 августа 1945 года); выведена из боевого состава 30 ноября 1945 года;

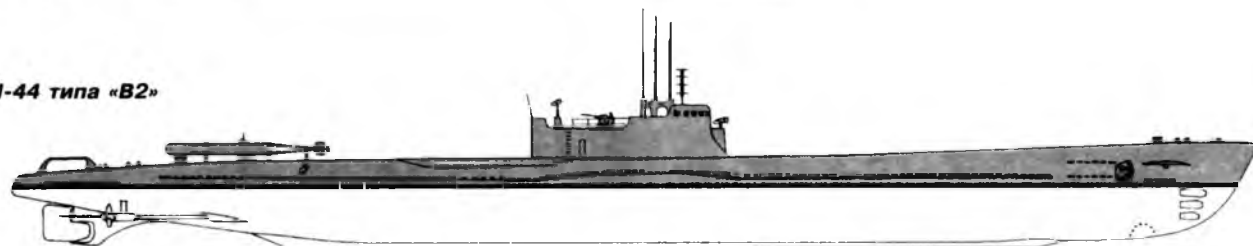
— I-156, I-157, I-158 и I-159 — подводные лодки типа KD3B — переоборудованы в носители двух «Кайтенов»;

I-370 типа «D1»

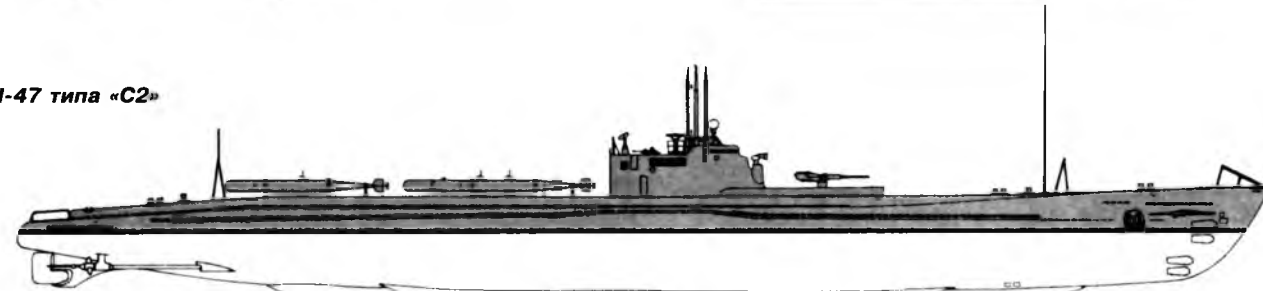


**Подводные лодки — транспорт
«человеко-торпед»**

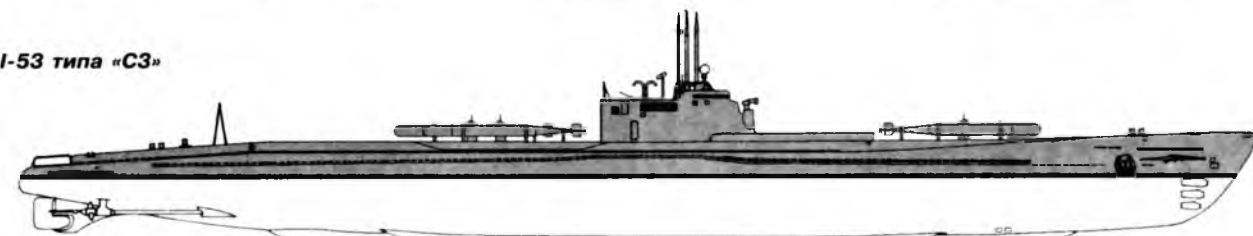
I-44 типа «B2»



I-47 типа «C2»



I-53 типа «C3»





Рубка подводной лодки I-36, первой переоборудованной под носитель «кайтенов»

— I-162 — типа KD4 — переоборудована в носитель двух «человеко-торпед»;

— I-165 — типа KD5 — переоборудована в носитель двух «человеко-торпед».

«Кайтен» крепился к подводной лодке посредством кольцевого соединения — в месте нахождения нижнего люка водителя и выходного люка на подводной лодке — и лежал на укрепленных на палубе субмарины деревянных блоках. Перед тем, как водитель переходил через люк в «Кайтен», кабина водителя продувалась — от собравшихся там газов, после чего водитель залезал на свое рабочее место. В это время подлодка-носитель находилась на перископной глубине, а водитель по телефону получал от командира субмарины боевой приказ с определением характера и местонахождения цели, ее скорости и курсе, а штурман подлодки сообщал водителю о курсе, которым ему надлежало следовать в назначенный район. После отстыковки «Кайтена» в случае, если аппарат находился перед рубкой подлодки-носителя, водитель запускал двигатель еще до отстыковки и сразу же после нее уходил вперед.

Кроме подводных лодок — носителей человекоуправляемых торпед семейства «Кайтен» на японских судовых верфях в Куре, Кобе и Йокосуке также было переоборудовано несколько подводных лодок, ставших транспортом «человеко-торпед»: I-361, I-363, I-366, I-367, I-368, I-369, I-370 и I-372. Данные подводные лодки были причислены к типу «D1». При надводном водоизмещении 1463 тонны они могли брать на борт по пять «человеко-торпед» и совершать переходы на дальность до 15 000 миль при скорости 10 узлов в надводном положении и до 120 миль при скорости 3 узла в подводном положении. При этом торпедные аппараты на данных субмаринах отсутствовали, а их вооружение включало одно 140-мм орудие и две зенитные 25-мм пушки.

Осенью 1943 года под транспорт «человеко-торпед» был переоборудован войсковой транспорт типа «Тип 1» — шесть «Кайтенов» перевозились на верхней палубе и спускались на воду при помощи специального пандуса в кормовой части корабля. В качестве альтернативы корабль мог перевозить две СМПЛ типа «Корю».

Кроме того, под носители человекоуправляемых торпед был переоборудован ряд боевых надводных кораблей классов «крейсер» и «эсминец». В 1944 году для перевозки человекоуправляемых торпед переоборудовали легкий крейсер «Китаками» типа «Кума» (нес на верхней палубе восемь «Кайтенов» — по четыре на борт, причем в кормовой части по обоим бортам были оборудованы пандусы для спуска «человеко-торпед» на воду); в сентябре 1944 года на mine

подорвался эсминец «Намикадзе» типа «Минекадзе» — во время ремонта его переоборудовали в носитель «человеко-торпед» (два «Кайтена» на верхней палубе в корме); в январе 1945 года эсминец «Сёкадзе» того же типа также получил тяжелые повреждения в бою и в ходе ремонта был переоборудован в носитель четырех «человеко-торпед» (по две на каждом борту, спуск «человеко-торпед» на воду осуществлялся при помощи 50-тонного крана); в начале 1945 года было принято решение переоборудовать в носитель «Кайтенов» — по одной на корабль — серию из шести эсминцев типа «Мацу», однако скорее всего переоборудование завершено не было; было также принято решение о постройке 80 легких эскортных кораблей — носителей «Кайтенов» — 20 кораблей типа «Тип А» (по две «человеко-торпеды»; частично завершена постройка только двух) и 60 кораблей типа «Тип Б» (по одной «человеко-торпед»; частично завершены работы на 19 кораблях).

Отдельного упоминания следует удостоить разветвленную систему хорошо защищенных и замаскированных береговых баз и спусковых причалов, сооруженных японскими военными для подразделений водителей «человеко-торпед» в скальных береговых районах островов Кюсю и Хонсю. В каждой из многочисленных пещер находилось не менее чем по одной-две человекоуправляемой торпед, которые находились в готовности к немедленному спуску — на специальных транспортно-спусковых тележках, которые можно было быстро доставить по проложенным и ведущим в море рель-



Легкий крейсер «Китаками» стал одним из надводных кораблей — носителей «Кайтенов»



Спуск на воду «Кайтена Тип 1» с кормы легкого крейсера «Китаками», тип «Кума»



Один из фрагментов туннелей на базе «кайтен» на острове Оцудзуми. Туннели вели прямо к морю, по ним доставлялись на тележках «кайтены» и выходили к месту посадки их водители



совым дорожкам. В основном такие пещеры сооружались в районе военно-морских баз, пунктов базирования и портов, являвшихся одними из наиболее вероятных мест высадки морских десантов противника. По оценке обследовавших после капитуляции Японии данные пещеры американских специалистов, скальные базы-укрытия «Кайтен» могли выдержать любой авиационный налет с применением любых имевшихся тогда образцов ракетно-бомбового вооружения. Фактически единственной возможностью нарушить эксплуатацию такой «кайтен-пещеры» могло только прямое попадание в тоннель крупнокалиберного артснаряда или авиабомбы.

Подготовка водителей и тактика применения

В водители японских «человеко-торпед» набирались молодые военнослужащие-добровольцы возрастом 18—20 лет. Преимущественным местом набора добровольцев были учебные и строевые подразделения японской военно-морской авиации.

Один из бывших водителей «Кайтен» Ёкота Ютака, проходивший до того службу на одной из военно-воздушных баз японских Военно-морских сил, так вспоминал об объявлении командира их подразделения насчет отбора добровольцев для обслуживания нового сверхмощного оружия: «Если среди вас есть люди, которые горят желанием спасти свою страну, подняться на борт этого нового оружия и ринуться в бой против наступающих врагов, они могут изъять свое добровольное согласие. В настоящее время я не могу рассказать об этом оружии ничего другого, кроме того, что оно мощнее любого самолета, на котором вам пришлось бы летать. А теперь внимательно выслушайте то, что я вам сейчас скажу. Ваши командиры эскадрилий раздадут каждому из вас по листку бумаги. Если вы хотите добровольно сразаться этим новым оружием, то вверх листка напишите вашу фамилию и номер эскадрильи, а ниже изобразите два круга. Повторяю, два круга, если вы в самом деле страстно желаете стать добровольцем. Если же вы не испытываете такого глубокого желания, но готовы принести себя в жертву ради вашей страны, поскольку она призывает вас, изобразите только один круг. Это чрезвычайно важно, поэтому я повторяю еще раз: два круга, если вы горите желанием стать добровольцем, но только один круг, если вы всего лишь намерены исполнить свой долг. Тот, кто вообще не испытывает такого желания, но собирается продолжить летную подготовку, пусть просто порвет листок».

По словам Ютаки, было подано более тысячи заявлений «с двумя кругами», но командование отобрало из них только 100 кандидатов. Осуществлявшие окончательный отбор добровольцев старшие офицеры военно-воздушной базы принимали во внимание три главных критерия: обладает ли курсант исключительными физическими данными и сильной волей; высок ли его боевой дух и демонстрирует ли он высокую степень патриотизма; минимальны ли его семейные обязательства. Причем в окончательный список отобранных в кандидаты на водителей «Кайтен» не попали семейные военнослужащие — отбирались лишь те, кто не имел живых родственников, или же те, чьи родственники были дальними по родственной линии, хотя отбирались также и военнослужащие, которые не были единственным сыном в семье (особенно если они были самыми младшими сыновьями в семье).



Курсанты — будущие водители «Кайтен», в свободное от учебы время

На начальном этапе подготовка водителей «Кайтенов» осуществлялась только на одной базе, получившей обозначение «База П», что не позволяло осуществлять подготовку в быстром темпе и значительное количество добровольцев, набранных к тому времени, были вынуждены заниматься теорией и отрабатывать навыки вождения «Кайтенов» на их имитаторах-тренажерах. А вот как, например, охарактеризовал бытовые условия на базе Оцудзуми непосредственный начальник Ёкоты Ютаки: «Условия для отдыха здесь неважные, кино здесь нет. Гулять на острове негде, женщин здесь нет, как и нет здесь почти никаких развлечений. Но кормят очень неплохо, много лучше, чем на других базах. И еще у нас есть великолепный буфет со многими дефицитными вещами. Например, любые сигареты, какие только пожелаете. И сласти. Если захотите чего-то еще, то у меня есть приказание достать это для вас, так что говорите, не стесняйтесь». Вот так — просто, но со вкусом.

Первоначально отобранные добровольцы проходили трехмесячную подготовку на быстроходных катерах-брондерах, причем главной задачей на этом этапе было обучить новичка навыкам вождения катера, только используя перископ и магнитный компас, после чего им присваивалось звание «водитель человекоуправляемой торпеды». Недостатка в желающих поступить в «подводные камикадзе» не было, в том числе и потому, что водители «человеко-торпед» имели огромные привилегии: им вне очереди присваивали воинские звания*, а их семья в случае гибели водителя на боевом задании в обязательном порядке получала компенсацию в размере 10 тысяч иен.

Вторым этапом была подготовка на тренажерах — имитаторах «Кайтенов», на которых отрабатывались навыки и умения курсантов на ощупь находить любой из приборов управления, находящихся в кабине водителя, а затем и выполнять все действия по следованию в район цели и выходу в атаку на неприятельский корабль. Обучавшиеся вспоминали, что поначалу справиться с такими вроде бы не сложными заданиями было очень трудно — зачастую покинувший кабину имитатора «Кайтена» курсант узнавал, что он вышел в назначенный район с «погрешностью» в несколько сотен метров.

И только после этого курсанты — будущие водители — приступали к выходам в море на реальных «Кайтенах». Вот как описывает подготовку к своему первому выходу в море на «Кайтене» Ёкота Ютака:



Личный состав водителей «Кайтенов» из группы «Тембу». Слева направо: Ёкота Ютака, Фурукава Шиширо, Какидзакэ Минору, Маэда Хаджиме, Ямагучи Шигео и Шинкай Кикую

«Техники выкатили мой «Кайтен» из эллинга на пирс, и с этого момента все мое внимание было сосредоточено на нем. Лагом к пирсу стоял торпедный катер с бортовым номером «220», ожидая, когда мой «Кайтен» спустят на воду. Я снова забрался через верхний люк и ощутил мгновенный приступ страха, когда люк над моей головой закрылся. Включив свет, я снова окинул взглядом все циферблаты и приборы управления, а затем занялся перископом. Изобретатели «Кайтена» предусмотрели совсем незначительное пространство для его водителя. Даже мне, не очень крупному человеку, было трудно поворачиваться в тесноте отсека.

Прямо перед лицом находился монокуляр перископа и две его рукоятки. Справа от меня располагалась рукоять для подъема и опускания перископа. Справа сверху имелся рычаг скорости, регулирующий подачу кислорода в мощный двигатель, работавший в отсеке у меня за спиной. Опустив другой рычаг, я включал стартер и открывал кран подачи горючего. Вверху слева от моей головы имелся рычаг для изменения угла наклона горизонтальных рулей моего оружия. Отклоняя их в ту или другую сторону на больший или меньший угол, я мог изменять скорость погружения или всплытия. Слева от меня внизу, у самой палубы, находился вентиль клапана для впуска забортной воды в балластную цистерну. Это было предусмотрено для стабилизации веса «Кайтена» по мере расходования кислорода, используемого в качестве окислителя. Справа от меня располагался руль направления. Во время выполнения задания прикосновение его станет моим последним ощущением — его я буду сжимать в руке, направляя торпеду прямо в борт вражеского корабля.

Человеку, которому суждено управлять «Кайтеном», надо было бы иметь шесть рук. И примерно столько же глаз, чтобы следить за всеми приборами на пульте управления. На нем располагались циферблаты гироскопа, часов, глубиномера, указателя расхода горючего и манометр, показывающий давление кислорода. Все эти параметры надо было постоянно отслеживать, а находившийся здесь же перископ так и норовил ударить вас по голове, если вы чересчур резко развернулись или врезались в какой-нибудь подводный объект.

Ожидая, откуда кран снимет «Кайтен» со мной с транспортной тележки, я принял мурлыкать себе под нос что-то мало мелодичное. Но это все же помогло мне справиться с волнением, к тому же снаружи меня никто не мог услышать. Я понял, что нашел прекрасный способ снять предстартовое напряжение. Вскоре я почувствовал, что «Кайтен» поднялся в воздух. Ощутил я и тот момент, когда его опустили в воду. Стали слышны удары волн по его бортам. Я также слышал скрип тросов, которыми мое оружие крепили к борту торпедного катера № 220.

Затем у меня над головой прозвучали три удара по корпусу. Это мои товарищи спрашивали, все ли у меня в порядке. Я ответил им тоже тремя ударами, подтверждая, что все нормально. Вслед за этим сквозь металл бортов проникла вибрация — торпедный катер запустил моторы, и мы двинулись на просторы залива. Вскоре катер уже вышел на исходную точку моего старта. Снова несколько стуков по корпусу — мне давали знать, что через десять секунд я должен стартовать. Медленно досчитав до десяти, я глубоко вдохнул и, нажав рукой рукоять стартера, повернул его вниз. Я вышел на маршрут!»

Для ускорения подготовки водителей «человеко-торпед» был открыт второй центр подготовки — база в Хикари, на побережье залива Токуяма, в распоряжении которого к ноябрю 1944 года уже имелось около 70 «Кайтенов». В ходе учебной подготовки на обеих базах во время учебных выходов на «Кайтенах» погибли, по обнародованным японским

* По выпуску водители получали первичные офицерские звания

архивным данным, 15 человек, включая и одного из идеологов японских «человеко-торпед» Куроки Хироси, вместе с которым в том выходе находился также лейтенант Хигучи Такаси — весьма необычный случай выхода в море на одноместной «человеко-торпед» сразу двух человек.

Стандартным способом применения японских «человеко-управляемых» торпед по прямому назначению являлось следование на максимально возможной скорости в район местонахождения цели или группы целей, на глубине от одного до шести метров от поверхности воды, с периодическим контролем правильности выбранного курса и оценки надводной обстановки при помощи перископа, а перед непосредственным выходом в атаку — на дистанции 1000 метров от расчетного местонахождения цели — водитель подвсплывал, оценивал обстановку, находил назначенную ему цель и переводил «Кайтен» на глубину, соответствующую примерной осадке корабля-цели, и следовал прямо на нее. Запуск же «кайтен» производился на дистанции 6000—7000 метров от района нахождения цели.

Боевое применение японских «человеко-торпед»

Первое боевое применение торпед «Кайтен», ноябрь 1944 года

После первых блистательных успехов японского флота. Япония постепенно упустила стратегическую инициативу и к 1943 году перешла к обороне, которая в 1944 году уже требовала, что называется, по швам — военно-политическому руководству Империи восходящего солнца все чаще приходилось задумываться об обороне островов метрополии. Именно в такой непростой обстановке было решено прибегнуть к «радикальным средствам» — отрядам смертников.

6 ноября 1944 года состоялся торжественный выпуск первых одиннадцати курсантов «Базы П», сразу после выпуска получивших первичные офицерские звания. К тому времени командование уже решило осуществить первую операцию с применением «человеко-торпед». Причем в операции должен был принимать участие Нисима Сэкио, который планировал взять с собой на операцию урну с прахом погибшего во время учебного выхода второго идеолога «Кайтена» Куроки Хироси — таким образом последний символически смог бы принять участие в первом бою «Кайтен». В состав первого отряда водителей «Кайтенов», которым предстояло отправиться на операцию, вошли 12 офицеров: Нисима Сэкио, Мураками, Уцуноми, старший лейтенант Камибэппу Ёсинори, лейтенант Ёсимото Кэнтаро, лейтенант Фукуда Хитоси, лейтенант Тоёдзуми Кадзухиса, младшие лейтенанты Иманиси Таити, Сато Акиро, Кондо Кадзухико, Ватанабэ Кодзо и Кудо Ёсихико.

«Во второй половине дня 7 ноября 1944 года был проведен особый церемониал, — вспоминает Ёкота Ютака. — К этому дню американские войска уже высадились на Филиппинах, а наш флот потерпел еще одно поражение в акватории этих островов. За пять суток врагом было потоплено около тридцати боевых кораблей, в числе которых был и громадный «Мусаси», однотипный с могучим «Ямато». Наш флот лишился также четырех авианосцев, включая и «Дзуйкаку», с палубы которого взлетали самолеты, участвовавшие в свое время в атаке на Пёрл-Харбор. В том же самом сражении погибли также двадцать крейсеров и эсминцев. Почти лишившаяся своих военно-морских сил, Япония оказалась в поистине опаснейшей ситуации. Требовалось нанести удар потрясающей силы, чтобы остановить триумфальное продвижение врага, поскольку план предотвратить высадку амфибийных сил врага на острове Лейте закончился разгромом нашего флота».

Нанести такой мощный удар и должны были, по замыслу адмиралов, «Кайтены». 7 ноября 1944 года на церемонии

проводов на боевое задание первого отряда «человеко-торпед» прибыл лично вице-адмирал Мива Сигэёси, командующий 6-м флотом, выступивший с пространной речью перед собравшимся личным составом «Базы П» и экипажами подводных лодок I-36, I-37 и I-47, находившихся в заливе к готовности к выходу в море — их командирам была поставлена задача доставить по четыре «Кайтена» в район атолла Улити, где, по данным разведки, в тот момент находилась большая часть вражеского флота, когда она не была задействована в наступательных операциях. В общем, командование японского флота намеревалось одним ударом отправить на дно значительное число крупных боевых кораблей противника — если бы удалось потопить 12 таких кораблей, наступательная сила американского флота была бы пусть и частично, но все же подорвана.

После торжественной речи вице-адмирал Мива вручил всем 12 офицерам-водителям по короткому мечу — важному символу для каждого японского воина, означавшему, что его владелец должен либо победить, доблестно сражаясь, либо использовать короткий меч, чтобы совершить обряд «сэппуку». Принявший такой меч приносил свою жизнь «на алтарь Империи», и с этого момента у него было только два пути: либо умереть с честью в бою, либо покончить жизнь самоубийством.

«Этим же вечером офицеры устроили прощальный ужин для первых водителей «Кайтенов», — вспоминает Ёкота Ютака. — Двенадцать человек, одетых в легкие брюки цвета хаки, коричневые рубашки с голубыми флотскими галстуками, сидели на почетных местах. Все они уже упаковали свои личные вещи для отправки родным. Среди этих вещей были и остриженные пряди волос и обрезки ногтей, представлявшие собой «останки», которые должны были получить родные для почетного погребения».

8 ноября 1944 года в 9 часов 00 минут три подлодки-носители вышли в море: I-37 должна была следовать проливом Косоль к острову Палау и атаковать вражеские корабли, проходящие этим маршрутом, тогда как I-36 и I-47 должны были следовать напрямик к атоллу Улити, где атаковать американский флот на якорной стоянке, выпустив свои «Кайтены» у двух входов в огромную лагуну атолла. От Оцудзимы до цели, около 2000 миль, на протяжении которых можно было встретить вражеские корабли и самолеты. Поэтому подлодки поднимались на поверхность только ночью, а днем скрывались под водой, двигаясь экономическим ходом, — в итоге переход морем в район операции занял достаточно много времени.

Судьба у всех трех подлодок и размещенных на них водителей «Кайтенов» оказалась разной. Субмарина I-37 до назначенного места выпуска «человеко-торпед» не дошла — точная судьба субмарины неизвестна, а на сегодня существует две версии ее гибели: либо вечером 17 ноября ее об-



Останки «Кайтена Тип 1», пытавшегося атаковать корабли противника в лагуне Улити 20 ноября 1944 года, но севший на риф и погибший от сдетонировавшей «боеголовки»



**Танкер-заправщик АО-59 «Миссисинева»
тип «Аштабула»**

наружил американский эсминец DD-449 «Николас» (USS «Nicholas» типа «Флетчер»), который внезапно атаковал подлодку и потопил ее, либо 19 ноября в районе острова Палау ее обнаружили и атаковали американские эсминцы «Конклин» и «Мак-Кой Рейнольдс». Какова бы ни была причина, но итог один — корабль погиб вместе со всем экипажем и всей группой водителей «Кайтенов».

Однако остальные две подводные лодки продолжали успешно следовать предписанным курсом, и 17 ноября из радиограмм командирам I-36 и I-47 стало известно о том, что у атолла Улити находится многочисленная группировка кораблей противника — флот стоял во внутренней лагуне атолла, на якорях, рассредоточенный на три группы. В том числе в радиограмме сообщалось: «Севернее находятся примерно 30 кораблей, в том числе 3 линкора. В центре лагуны стоят на якорях около 100 транспортов и вспомога-

тельных судов. Южнее них располагаются примерно 50 боевых кораблей. Предположительно представляют собой силы вторжения. В составе имеются линкоры и авианосцы».

18 ноября подводная лодка I-47 находилась в 50 милях от атолла Улити, примерно в полдень следующего дня субмарина оказалась практически у самого южного входа в лагуну, а в ночь на 20 ноября ее четыре «Кайтена» ушли в атаку (Нисима, Сато, Ватанабэ и Фукуда). Ситуация на I-36 тем временем вышла из-под контроля — ввиду технических неисправностей в атаку смог выйти только «Кайтен» лейтенанта Иманиси, остальные три водителя — Кудо, Ёсимото и Тоидзуми — вернулись на субмарину-носитель. 30 ноября I-47 и I-36 вернулись в Куре.

Первоначально японское военно-морское командование высоко оценило результаты первого боевого применения «Кайтенов» — 2 декабря 1944 года командование 6-го флота объявило на совещании командного состава флота о том, что водители «человеко-торпед» из группы «Кикусуи»



Столб дыма — все, что осталось от танкера «Миссисинева» и одного из «Кайтенов» во время атаки кораблей и судов в лагуне атолла Улити, 20 ноября 1944 года. Лишь один «кайтен» смог поразить цель



Танкер «Миссисинева» опрокидывается и вскоре ляжет на дно в лагуне атолла Улити

потопили три авианосца и два линейных корабля. «Основываясь на них, мы можем прийти к выводу, — заявил капитан 1 ранга Сакамото, — что лейтенант Нисима, лейтенант Фукуда и младший лейтенант Иманиси потопили по авианосцу. Младшие лейтенанты Сато и Ватанабэ потопили каждый по линкору». Реальность оказалась иной — японским водителям-смертникам удалось потопить только танкер-заправщик АО-59 «Миссисинева» типа «Аштабула» водоизмещением около 24 500 тонн, «под завязку» грузивший авиационным и дизельным топливом, а также нефтью (судно было полностью уничтожено, из экипажа численностью 20 офицеров и 278 матросов погибли 63 офицера и матроса). Впоследствии, в начале 2000-х годов, американцам пришлось осуществлять откачку все еще находившейся нефти и топлива из танков «Миссисиневы» — было откачено около 1,95 млн галлонов нефтепродуктов. Истории данного танкера посвящена книга «Нефть, огонь и судьба» («Oil, Fire, and Fate»).

Пять «Кайтенов» в обмен на один крупный танкер — верное, это стоило, но больше всего водителям-смертникам удалось поколебать моральный дух американцев. Адмирал Форрест Персиваль Шерман, занимавший тогда должность заместителя командующего Тихоокеанским флотом ВМС США (коим был знаменитый адмирал честер У. Нимиц), позднее вспоминал: «Мы чувствовали себя словно сидящими на пороховой бочке... нам стало казаться, что в открытом море мы будем в большей безопасности».

Действия группы «Конго»

После того как командование Императорского флота Японии получило донесения от командиров подлодок-носителей I-36 и I-47 о достигнутом успехе, было принято решение ускорить работы по созданию большого флота «Кайтенов». Командование флота считало, что после успеха, достигнутого на атолле Улити, еще один успешный удар, нанесенный по врагу в один и тот же день в нескольких, удаленных друг от друга районах, сможет ошеломить врага, посеять в его рядах панику и, таким образом, способствовать замедлению его продвижения на время, достаточное, чтобы командование Императорского флота Японии успело осуществить перегруппировку сил.

В конце декабря 1944 года центр на острове Оцудзима завершил подготовку еще 24 водителей, а в первые дни января 1945 года командование 6-го флота сформировало ударную группу, получившую условное обозначение «Конго» (Kongo) и включавшую шесть подводных лодок — носителей: «ветераны» I-36 и I-47, а также «новички» I-48, I-53, I-56 и I-58. Каждая из подводных лодок несла по четыре «кайтена». Задачей группы стала одновременная атака крупных группировок ВМС США в районе Каролинских и Марианских островов, островов Адмиралтейства и в районе Новой Гвинеи.

12 января 1945 года

Согласно разработанному плану, группа «Конго» должна была нанести удары по врагу не менее чем в пяти различных точках:

— капитан 3 ранга Орита Дзэндзи (Orita Zenji) на своей I-47 должен был направиться в район города Холландия на Новой Гвинее (сегодня это индонезийский город Джаяпура);

— капитан 3 ранг Мориноги Масахико (Morinaga Masahiko) на ПЛ I-56 получил задание атаковать флот противника в районе островов Адмиралтейства, к западу от Новой Британии, где, по данным разведки, американцы и австралийцы организовали большую якорную стоянку для боевых кораблей и вспомогательных судов;

— капитан 3 ранга Тэрамото Ивао (Teramoto Iva) получил приказ следовать на своей I-36 к атолле Улити;

— капитан 3 ранга Сэйхати Тоёмасу (Seihachi Toyomasu) на своей ПЛ I-53 получил приказ следовать к цели, до кото-

рой в ходе предыдущей операции не дошла I-37, — в район прохода Коссол у одноименной группы рифов около острова Палау;

— капитан 3 ранга Хасимото Мотицупа (Hashimoto Mochitsura) — будущий автор успешной атаки на тяжелый крейсер «Индианаполис» и свидетель на заседании военного трибунала, судившего командира крейсера. — получил задание следовать на ПЛ I-58 в залив Апра, остров Гуам в составе Марианского архипелага;

— капитан 3 ранга Тояма Дзэнсин (Toyama Zenshin) — командир ПЛ I-48 — получил приказ следовать к атолле Улити с некоторым опозданием и нанести неожиданный повторный удар через девять суток после атаки ПЛ I-36.

Главный удар был назначен на 11 января, а повторная атака атоллы Улити — на 20 января 1945 года.

ПЛ-носитель I-36 подошла к атолле Улити поздним вечером 11 января, причем, следуя в надводном положении, субмарина успела «посидеть» на рифе, но все же после быстрой оценки обстановки и подготовки командир ПЛ выпустил все четыре «Кайтена». Последовавшие впоследствии взрывы командир ПЛ посчитал за свидетельство об успехе водителей и отправил командованию 6-го флота «оптимистическую» радиограмму. Однако в реальности один взрыв произошел на расстоянии нескольких десятков метров от транспорта боеприпасов AE-9 «Мазама» (USS «Mazama»; один из «Кайтенов» прошел под носом судна и взорвался с левого борта), а другой взрыв — около десантного корабля LCI-600. «Мазама» был поврежден и ремонтировался около месяца, тогда как десантный корабль был очень тяжело поврежден и списан «в утиль». Еще два взрыва были зафиксированы в лагуне — вероятно, так закончили свою жизнь оставшиеся две торпеды-самоубийцы. По возвращении в Японию командиру I-36 было записано потопление линкора, танкера-заправщика и двух небольших кораблей (судов). Причем на обратном пути уже около берегов Японии ее чуть было не торпедировала другая подлодка группы — I-58. Подошедшая незаметно к атолле 23 января подводная лодка I-48 успешно выпустила свои «Кайтены», но никаких данных об их успехе нет, сама же ПЛ-носитель на обратном пути была обнаружена и потоплена американскими кораблями.

ПЛ I-58 в полночь с 11 января на 12 января 1945 года выпустила в 10 милях от берега острова Гуам четыре «Кайтена», но командир не слышал никаких взрывов — после анализа различных данных после войны был сделан вывод о том, что все «Кайтены» прошли мимо цели.

ПЛ I-47 в заданное время прибыл в район порта Холландия и выпустил четыре «человеко-торпеды», которые, одна-



11 января 1945 года один из выпущенных с подводной лодки I-36 «Кайтенов» в лагуне атоллы Улити повредил транспорт боеприпасов AE-9 «Мазама», а другой — тяжело повредил десантный корабль LCI-600, который пришлось списать «в утиль»

ко, не смогли поразить ни одного корабля или судна противника. По данным Ричарда О'Нейла, изучавшего архивные документы — допросы пленных японских моряков, командир ПЛ все же слышал один взрыв, но посчитал его преждевременной детонацией последнего из выпущенных «Кайтенов».

ПЛ I-53 в ночь на 12 января сумела спустить на воду в проходе Коссол между островами Яп и Палау только две «человеко-торпеды», остальные две получили повреждения при транспортировке. Обе выпущенные «человеко-торпеды» целей не поразили.

ПЛ I-56 без происшествий достигла острова Манус из состава островов Адмиралтейства в ночь на 12 января 1945 года, однако практически тут же запуталась в стальной противолодочной сети, ограждавшей район стоянки кораблей и судов. Командиру субмарины с большим трудом удалось выйти из «ловушки», но время выхода в атаку уже прошло, а на следующий день выяснилось, что все четыре «человеко-торпеды» получили повреждения и не могут быть использованы.

Фактически, несмотря на то что японское военно-морское командование первоначально оценило успехи группы высоко, было заявлено об уничтожении 18 кораблей и судов противника, в реальности поход группы «Конго» закончился полным провалом: из 24 «человеко-торпед» удалось выпустить в атаку только 14, но урон от них оказался «ниже плинтуса». Причем в ходе операции японцы потеряли одну ПЛ-носитель вместе с экипажем (101 человек), 18 «человеко-торпед» и 18 водителей.

Действия группы «Чихая»

После операции «Конго» общая стратегия применения «Кайтенов» претерпела достаточно существенные изменения — противник располагал необходимым количеством патрульных самолетов, а крупные корабли — авианосцы и линкоры — отныне следовали только в сопровождении крупных сил эскорта. Поэтому командование 6-го флота решило нанести урон противнику другим способом — нанести массированный удар по путям снабжения, топить преимущественно крупнотоннажные танкеры и транспорты боеприпасов. Первыми опробовать новую тактику должны были водители «Кайтенов» из группы «Чихая» (Chihaya).

Новая группа была сформирована в феврале 1945 года, в ее состав вошли подводные лодки I-44 (командир — капитан 3 ранга Кавагучи Гэмбей), I-368 (командир — капитан 3 ранга Ирисава Мицутеру) и I-370 (командир — капитан 3 ранга Фудзикава Сусума), каждая из которых несла на борту, по одним данным, четыре, а по другим данным — в частности, Ёкоты Ютаки — пять «человеко-торпед». 19 февраля подлодки вышли и взяли курс на остров Иводзима, где в тот же день началась американская морская десантная операция.

Атака группы «Чихая» принесла еще более удручающие результаты: 26 февраля 1945 года, в 5 часов 55 минут, при-

мерно в 120 милях к югу от Иводзимы подводная лодка I-370 была обнаружена с помощью РЛС эскадренного эсминца DE-307 «Финнеган» (USS «Finnegan» типа «Эвартс»), подверглась атаке с его стороны и была потоплена в точке с координатами 22° 45' с.ш. и 141° 27' в.д.; 27 февраля в точке с координатами 24° 43' с.ш. и 140° 37' в.д., примерно в 35 милях к западу от Иводзимы была потоплена вторая подлодка I-368 — ее обнаружили и атаковали самолеты с эскадренного авианосца CVE-57 «Анцио» (USS «Anzio» типа «Касабланка»); наконец, третья субмарина-носитель, I-44, буквально чудом избежала гибели — в течение двух суток ее непрерывно преследовали американские корабли, но капитан 3 ранга Кавагучи все же сумел 9 марта вернуться в базу, после чего его снял с должности лично адмирал Мива.

Итогом похода группы «Чихая» стала потеря двух подводных лодок — носителей с общим экипажем субмарин и групп водителей «Кайтенов» 120 человек, а также восьми «человеко-торпед», причем без какого-либо ущерба для противника.

Действия группы «Камитакэ» («Симбу»)

Еще до того, как I-44 вернулась в базу, командование японского флота приняло решение направить в район Иводзимы вторую группу подводных лодок с «Кайтенами», которая получила обозначение «Камитакэ», или, как ее еще часто именуют, «Симбу». В состав группы включили подводные лодки I-36 и I-58, каждая из которых несла по шесть «Кайтенов». Однако операция потерпела фиаско: первая ПЛ, вышедшая в море 2 марта, ввиду технических неполадок, вернулась 9 марта обратно, а вторая — I-58 — вышла в море из базы в Куре днем ранее и в район операции прибыла 5 марта, однако, ввиду усиленной охраны района базирования кораблей противника, командир принял решение отложить атаку и был готов выпустить «Кайтены» только в ночь на 8 марта. И тут ему просто не повезло: по одним данным, Хашимото получил приказ прервать задание и следовать к Окинаве, где вести разведку и патрулирование, а по другой версии — его обнаружили корабли противника, и на протяжении нескольких суток подлодка находилась под практически непрерывными атаками противника — командиру удалось оторваться, но «человеко-торпеды» получили повреждения и операцию пришлось прервать.

Действия группы «Татара»

После начала сражения за Окинаву японское военно-морское командование сформировало новую ударную группу человекоуправляемых торпед. С этой целью число курсантов в выпускной группе в центре подготовки водителей увеличили до 70 человек, активно шла подготовка курсантов во втором центре в Хитари, неподалеку от первого, но ближе к Куре. Из уцелевших подводных лодок была сформирована группа «Татара» (по названию места, где тайфун разметал китайско-монгольских захватчиков в 1274 году), в ее состав вошли четыре субмарины — I-44 (командир — капитан 2 ранга Масуцава Кириси), I-47 (капитан 2 ранга Орита), I-56 (капитан 2 ранга Сёда Кэйдзи) и I-58 (капитан 2 ранга Хасимото). Командиры всех четырех кораблей были опытными офицерами, уже участвовавшими в операциях с применением человекоуправляемых торпед. Причем дополнительно известно, что в целях снижения радиолокационной заметности как минимум одна подводная лодка группы — I-47 — получила специальное противорадиолокационное покрытие.

Первая подлодка — I-47 — вышла в море из Хикари 28 марта, имея на борту шесть «человеко-торпед». На следующий день ее атаковали самолеты американской палубной авиации, которые сбросили на нее не менее 30 глубинных бомб. В последующем командир субмарины обнаружил два корабля противника, с которыми разминуслся, а потом был вновь атакован американскими самолетами. Командир суб-



26 февраля 1945 года, в 5 часов 55 минут, примерно в 120 милях к югу от Иводзимы подводная лодка I-370 была обнаружена с помощью РЛС эскадренного эсминца DE-307 «Финнеган» и впоследствии потоплена

марины сумел спасти корабль, но лодка получила серьезные повреждения, заставившие ее вернуться на базу. Вышли из строя и все шесть «человеко-торпед». Подлодка вошла в базу 2 апреля.

I-56 покинула Оцудзиму 31 марта, но утром 18 апреля, следуя курсом к Окинаве, была обнаружена самолетами с авианосца «Батаан». Около 14 часов 00 минут на расстоянии примерно 160 миль к востоку от Окинавы — в точке с координатами 26° 42' с.ш. и 130° 38' в.д. — субмарина была потоплена в ходе атаки сразу пяти эсминцев, в результате чего подлодка была потоплена, погиб весь ее экипаж численностью 101 человек.

I-44 вышла в море из Оцудзимы 3 апреля, но 29 апреля в районе Филиппинского моря она также была потоплена — самолетами «Уайлдкет» с эскортного авианосца CVE-72 «Тулаги» (USS «Tulagi»).

I-58 под командой Хасимото покинула базу 2 апреля и направилась к Окинаве с западного направления, причем 7 апреля он оказался свидетелем массированной атаки линейного корабля «Ямато». 8 апреля Хасимото получил приказ «Идти на врага и умереть с честью», однако командир пошел южнее — к острову Тайвань (Формоза), но поиск целей результата не дал, и 29 апреля он вернулся в базу. Несмотря на такую неудачу, Хасимото не сняли с должности и не разжаловали — грамотных командиров подлодок уже стало не хватать.

Действия группы «Тэмбу» («Аматакэ»)

Апрель 1945 года стал «черным месяцем» для японских подводников — были потеряны восемь подводных лодок: носители «Кайтенов» I-44 и I-56, а также RO-41, RO-46, RO-56, RO-64, RO-67 и RO-109. Таким образом, две из четырех субмарин, задействованных для группы «Татара», были уничтожены, а две ПЛ-носителя из трех еще раньше были переброшены для действий у Иводзимы. В то же время возникли разногласия у высшего военно-морского командования, считавшего, что «Кайтены» могут эффективно применяться только против кораблей на якорных стоянках и в портах, а также десантных отрядов противника, тогда как капитан 1 ранга Тэнносэ Торису из штаба 6-го флота старался доказать, что в сложившейся обстановке «Кайтены» необходимо направлять далеко в открытое море, подальше от главных сил противника, где они могут нарушать жизненно важные для противника линии коммуникаций, уничтожая крупнотоннажные суда снабжения и танкеры, доставляющие американским соединениям самое необходимое — боеприпасы и горючее, без чего армия просто встала бы.

В последних днях апреля 1945 года была сформирована еще одна ударная группа, получившая наименование «Тэмбу» (в переводе означает «небесное воинство») или «Аматакэ». В состав группы включили две подводные лодки — I-47 и I-36, а план операции предусматривал переход подлодок в район между атоллom Улити и островом Окинава, где им предстояло выпускать «Кайтены» и топить крупнотоннажные суда снабжения, которые будут направляться к главным силам противника.

20 апреля подлодки группы «Тэмбу» вышли в море, а 29 апреля — в день рождения императора Японии — командир подлодки I-36 доложил о потоплении четырех судов из состава большого конвоя. Ёкота Ютака, находившийся в тот момент на борту ПЛ I-47, вспоминал, что однажды командир собрал всех офицеров и объявил: «Подводная лодка I-36 совершила успешную атаку! Это произошло два дня тому назад. Ей попался конвой в составе тридцати судов. Два «Кайтена» получили повреждения, их было нельзя применить. Поэтому лодка выпустила четыре остальных. Они потопили четыре больших судна, предположительно транспорты или сухогрузы. Мы только что получили радиogramму

с этой информацией!» После войны выяснилось, однако, что союзники в тот день никаких потерь не понесли, хотя атака «человеко-торпед» была командирами американских кораблей отмечена. По данным американской стороны, заградительным огнем корабельной артиллерии одна «человеко-торпеда» была потоплена, а другая самопроизвольно сдетонировала на безопасном расстоянии от кораблей.

Вторая подводная лодка, I-47, в ночь на 2 мая в море на трассе Улити — Окинава обнаружила конвой союзников, насчитывающий несколько десятков кораблей и судов, и атаковала его с применением обычных торпед. Утром 2 мая по транспорту и эсминцу сопровождения были выпущены две «человеко-торпеды» — командир посчитал, что они обе парализуют свои цели. Через некоторое время третий «Кайтен» был выпущен по цели «эсминец», которая также была принята пораженной. 3 мая был выпущен четвертый «кайтен» — командир ПЛ посчитал, что тот поразил крейсер. Однако в ночь на 4 мая на подлодке получили радиogramму из штаба 6-го флота: «Действия I-47 оцениваются как чрезвычайно удачные. Поздравляем. На этом выполнение операции прекращается. Немедленно возвращайтесь в базу». В итоге два водителя «Кайтенов» остались живы, что позволило потом одному из них — Ёкоте Ютаки — написать свои знаменитые мемуары. По данным американских источников, от атак «Кайтенов» подводной лодки I-47 тяжелые повреждения получил только транспорт «Карина» водоизмещением 7740 тонн.

Действия группы «Тодороки»

Следующей была сформирована ударная группа, получившая наименование «Тодороки», что можно перевести примерно как «гром огромного орудия», и включавшая в свой состав подводные лодки I-361 (капитан-лейтенант Мацура Масахару), I-363 (капитан-лейтенант Кихара Саказэ) и I-36, имевшие по пять «человеко-торпед», а чуть позже — еще и подводная лодка I-165 (капитан-лейтенант Оно Ясуси), несшая две «человеко-торпеды».

I-363 потратила почти месяц в бесплодном патрулировании и 28 июня вернулась со своими «человеко-торпедами» в базу. 30 мая примерно в 400 милях к югу от Окинавы подводная лодка I-361 затонула вместе со всем экипажем и «человеко-торпедами», после того как подверглась атаке самолетов с эскортного авианосца «Анцио», записав на его счет, таким образом, вторую субмарину-носитель «Кайтенов». Командиру подводной лодки I-165 удалось пройти далеко в акваторию Тихого океана — он рассчитывал на то, что вдали от Японии активность сил противолодочной обороны противника будет меньше и ему удастся поразить



Водители «Кайтенов» подводной лодки I-36 из группы «Тодороки»

много крупных, «ценных» целей. Однако он ошибся — 27 июня примерно в 450 милях к востоку от Сайпана в точке с координатами 15° 28' с.ш. и 153° 39' в.д. субмарину атаковала авиация противника, базировавшаяся на Сайпане, после чего корабль погиб. Последняя же подлодка из группы «Тодороки» — I-36 — вышла в море 3 июня с новым командиром, капитаном 3 ранга Сугаёси Тейсё, и все же смогла выпустить три «человеко-торпеды», которые, впрочем, целей не достигли. Остальные три «человеко-торпеды» получили повреждения во время перехода морем и использованы не были.

Действия группы «Тамон»

Накануне капитуляции Японии командование 6-го флота сформировало еще одну, самую крупную, группу человекоуправляемых торпед. Группа получила наименование «Тамон» — по имени одного из четырех божеств буддийского пантеона, который охраняет Японию от внешних врагов (плюс «Тамон» — это детское прозвище сына Кусуноки Маса-сигэ, Масацуры, бок о бок сражавшегося со своим отцом). В группу были включены шесть подводных лодок — носителей, имевших 33 «Кайтена» на борту: I-47 под командованием капитана 2 ранга Судзуки Сёкити, I-53 под командованием капитана 2 ранга Обы Саити и I-58 под командованием капитана 2 ранга Хасимото Мотицуры несли по шесть «Кайтенов» каждая, а также подлодки-транспорты «человеко-торпед» I-363 (командир — капитан 2 ранга Кихара Сакаэ), I-366 (капитан 3 ранга Токиока Таками) и I-367 (капитан 3 ранга Такэтоми Кунио).

Первой на задание 14 июля отправилась I-53 — с базы на Оцудзуме, а последней базу в Хикари 8 августа покинула I-363. Три подводных лодки — I-47, I-367 и I-363 — противника не встретили и вернулись в базу (хотя, по другим данным, на счет командира I-47 или I-367 следовало бы записать тяжело поврежденный транспорт «Марафон» водоизмещением 7607 тонн), из оставшихся подводных лодок были выпущены 12 «Кайтенов» — еще пять не смогли быть запущены ввиду технических неполадок. Командир I-53 доложил о выпуске четырех «Кайтенов» и потоплении трех транспортов и одного эсминца — им оказался эскортный эсминец DE-682 «Антерхилл» (USS «Underhill» типа «Бакли»), погибли 112 человек его команды, включая 10 офицеров; командир I-366 доложил о выпуске 8 августа трех «человеко-торпед» и потоплении трех транспортов противника (13 августа подлодка вернулась в базу); а вот командиру I-58, вышедшему в торпедную атаку с применением обычных боевых торпед, удалось потопить тяжелый крейсер CA-35 «Индианаполис»,

Хасимото Мотицура стал одним из самых известных японских подводников — командуя подводной лодкой I-58, являвшейся носителем «Кайтенов», он отправил на дно американский тяжелый крейсер «Индианаполис», доставивший из США незадолго до этого атомную бомбу



типа «Портленд». 28 июля Хасимото выпустил два «кайтена» и записал на свой счет транспорт и эсминец, 10 августа — выпустил одну «человеко-торпеду» (неудачно — вражеский эсминец обнаружил ее и уничтожил), а затем и вторую — тоже безрезультатно, но Хасимото посчитал, что потопил два эсминца. 12 августа Хасимото выпустил последний исправный «Кайтен» и засчитал ему потопление авиатранспорта. Докладывая об успехах своих «Кайтенов», Хасимото «приплюсовал» к ним еще и «линкор», под которым он понимал крейсер «Индианаполис». Путаница с тем, что «Индианаполис» потопили «Кайтены», возникла вероятно, именно по той причине, что Хасимото «приплюсовал» его к остальным кораблям и судам, которые, по его мнению, были поражены «кайтенами».

После того, как «Индианаполис» пошел ко дну, в воде оставалось около 800 человек из команды (общая числен-



Американский тяжелый крейсер «Индианаполис» стал жертвой субмарины-носителя «Кайтенов», но был потоплен обычными торпедами. Последнее фото корабля сделано 26 июля 1945 года у острова Тиниан



Хасимото Мотицура также тяжело повредил эсминец DD-770 «Лоури» типа «Ален М. Саммер» (28 июля 1945 года)



24 июля 1945 года выпущенный с подводной лодки I-53 «Кайтен» потопил эскортный эсминец DE-682 «Антерхилл» типа «Бакли», погибли 112 человек его команды, включая 10 офицеров



Подводная лодка I-58 в военно-морской базе Куре, последний период войны

ность экипажа крейсера составляла 1196 человек), но к тому моменту, как через несколько суток на помощь к ним подспели свои корабли и суда, в живых остался только 321 человек — из них вскоре пять скончались. Многие из моряков, оказавшихся в воде, стали жертвами акул, и данный эпизод был включен затем в сценарий первого фильма «Челюсти»:

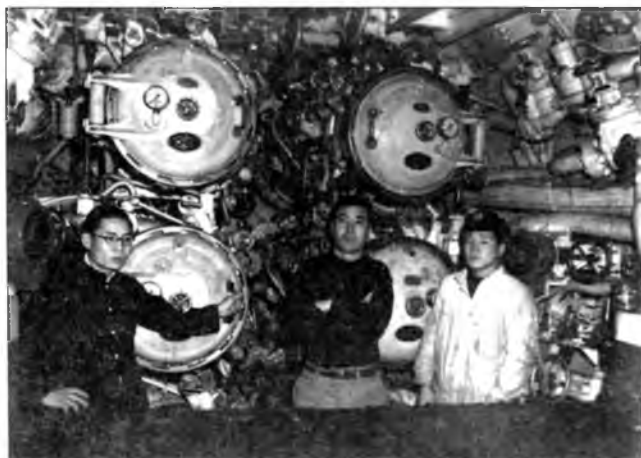
«Тысяча сто человек оказались в воде, — вспоминает один из героев фильма о своей службе на крейсере «Индианаполис», — корабль затонул за 12 минут. А первая акула появилась через полчаса, 13 футов. У нас не было шансов — операцию так засекретили, что даже сигнал бедствия запретили

подавать (имеется в виду операция по доставке атомной бомбы «Малыш», которая затем была применена против Японии в Хиросиме — прим. В.Щ.) Нас никто не искал. С первыми лучами солнца акулы пошли в наступление, а мы сбились в группы... Акула хватала ближайшего бедолагу, и он начинал визжать и вопить. Иногда акула уплывала, а иногда и нет. Иногда акула нападала, глядя прямо в глаза. Знаешь, у акул безжизненные глаза... К утру мы потеряли 100 человек, а знаешь, сколько было акул? Около тысячи, человек по шесть в час сжирали. На пятый день нас заметили с самолета, а через три часа подошел транспорт, и нас начали спасать. Тысяча сто человек оказались за бортом, и только 316 спаслись, а остальных сожрали акулы. В жизни не надену больше спасательный жилет. Но бомбу доставили».

История не знает сослагательного наклонения, но если бы Хасимото оказался на пути «Индианаполиса» когда на его борту была бомба, как бы пошла история?

Планы применения «Кайтенов» в системе береговой обороны

Под самый занавес Второй мировой войны, когда американские войска уже вторглись на территорию метрополии, военно-политическое руководство Японии разработало так называемый план комплексной решающей оборонительной операции, которой присвоили кодовое наименование «Решимость». Целью операции были определены крупные соединения сил противника около острова Окинава. В том числе к операции намечалось активно привлекать силы флота, включая «Кайтены» и сверхмалые подводные лодки различных типов. В частности, в распоряжении флота было не менее 50 так называемых «человеко-торпед» береговой обороны — «Кайтен Тип 10», хотя Ёкота Ютака в своих мемуарах упоминает о сотне «береговых Кайтенов». Впрочем, Ютака не был допущен к полной информации о программе «кайтенов», а тогда когда готовил свои мемуары — вскоре после окончания войны — захваченные американцами японские архивы и протоколы допросов плененных высоко-



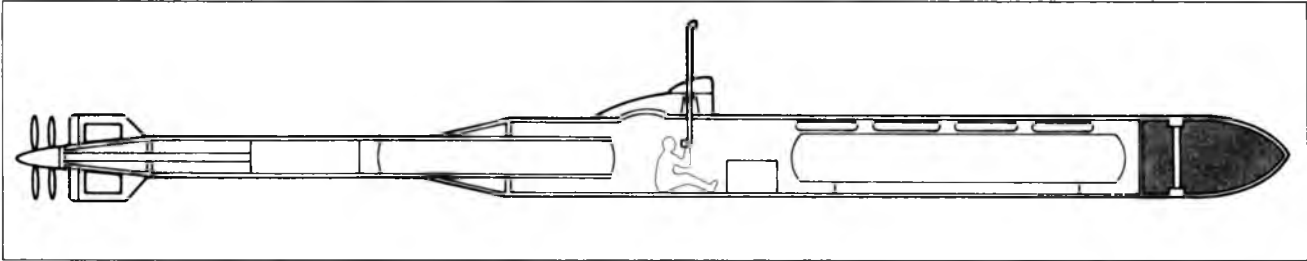
Торпедный отсек подводной лодки I-58 (январь 1946 года)

поставленных офицеров Императорского флота Японии были еще не обнаружены. Данные же о «примерно пятидесяти аппаратах «Кайтен Тип 10» почерпнуты мною из доклада американской технической группы в Японии, содержащего полную и всестороннюю информацию по всем модификациям человекоуправляемых торпед семейства «Кайтен».

Итоги

В общей сложности за период боевого применения японских «человеко-торпед» американские Военно-морские силы потеряли один эскортный эсминец, один танкер и один

десантный корабль, еще несколько кораблей и судов получили различные повреждения, но почти все они впоследствии вернулись в строй. На атакованных «Кайтенами» кораблях и судах погибли 187 американских военнослужащих. За то же время отряды японских водителей-самоубийц потеряли 106 водителей (включая 15 — в ходе учебной подготовки, а еще двое покончили жизнь самоубийством после капитуляции Японии), были потоплены восемь подводных лодок — носителей — на них погибли экипажи общей численностью 846 человек. Кроме того, по различным причинам погибли еще и 156 военнослужащих-техников отрядов «Кайтенов».



Одноместная человекоуправляемая торпеда «Кайтен Тип 1»

Тактико-технические характеристики японских человекоуправляемых торпед «Кайтен»

Характеристики	Тип 1	Тип 1 Модель 1	Тип 2	Тип 4	Тип 10
Длина, м	14,50	14,74	16,50	16,50	0,90
Диаметр, м	1,00	1,00	1,35	1,35	0,53
Водоизмещение, кг	8000	8300	18 370	18 370	3050
Масса БЗО, кг	1550	1550	1550	1800	300
Максимальная скорость хода, узлов	30	30	40	40	-
Дальность хода, км (скорость, уз.)	78 (12)	78 (12)	83 (20)	62 (20)	35 (7)
	43 (20)	43 (20)	50 (30)	50 (30)	38 (?)
	23 (30)	23 (30)	25 (40)	27 (40)	-



ГЛАВА 5. СССР

Рождение спецназа

В отличие от своих зарубежных коллег, отечественный военно-морской спецназ получил свою собственную «человечко-торпеду», а точнее, групповой носитель легководолазов (боевых пловцов) лишь полтора десятка лет спустя после окончания Второй мировой войны. Впрочем, и сам спецназ Военно-Морского Флота появился едва ли не одним из последних среди основных держав мира. Вначале было как-то не до этого — флот у России был большой и сильный, воевал, что называется, «по рыцарским правилам», а потом долгое время было просто не до этого — то репрессии, то тяжелая война, то отсутствие понимания со стороны высшего военно-морского командования.

Хотя еще 22 октября 1938 года на Тихоокеанском флоте было проведено плановое учение, в ходе которого осуществлялась высадка подводных диверсантов через торпедный аппарат дизель-электрической подводной лодки «Щ-112». Согласно сценарию учения «по выходу бойцов из ТА ПЛ в индивидуальном снаряжении подводника с глубин 15-20 м с целью подрезки сетей ПЛО для форсирования ПЛ ПЛО заграждений, замены экипажей с подводном положении ПЛ, высадки десанта для разведки и совершения диверсионного акта на берегу с фактическим использованием оружия и взрывных устройств», который утверждал лично командующий Тихоокеанским флотом флагман 2 ранга Николай Кузнецов, боевые пловцы вышли через торпедный аппарат субмарины, доставившей их к месту назначения, прошли под водой около 400 метров и затем на глубине 15 метров подрезали противолодочную сеть, защищавшую вход в бухту Улисс, после чего скрытно вышли на берег, где провели показательную диверсионную акцию. После этого спецназовцы вернулись на подлодку, ожидавшую их на грунте, и ушли в базу.

Однако должной оценки данный опыт все же не получил, поэтому в то время, когда в распоряжении итальянских, немецких и британских боевых пловцов имелся достаточно широкий набор специального вооружения и средств технического обеспечения, советские «люди-лягушки» из роты особого назначения Краснознаменного Балтийского флота под командой лейтенанта Ивана Васильевича Прохвятилова в годы Великой Отечественной войны на задание ходили, что называется, на своих двоих: одетые в стандартный легководолазный гидрокombинезон и использующие индивидуальный дыхательный аппарат, предназначившийся для спасения из аварийной подводной лодки. Они попросту ходили по дну моря или водоема либо же использовали для удержания на плаву индивидуальную надувную «минилюльку» (в составе так называемых «десантного костюма Колмогорова» и «комбинированного водолазного снаряжения Савичева—Колмогорова образца 1943 года»). Их даже и прозвали-то «подводными пехотинцами», поэтому кадры из фильма «Их знали только в лицо», где советские разведчики борются со своими «коллегами», будучи одетыми в легководолазные костюмы с аквалангом и ластами, — это лишь фантазия авторов фильма. Хотя и с имевшимся в их распоряжении вооружением и снаряжением РОНовцы эффективно решали все поставленные перед ротой задачи и совершили ряд весьма дерзких и успешных операций, в том числе предотвратили боевое применение противником переброшенных в район Финского залива радиоуправляемых катеров-брандеров.

После окончания войны немногочисленный советский военно-морской спецназ был расформирован — роту особого назначения в октябре 1945 года расформировали «за ненадобностью», а отряды на Черноморском и Тихоокеан-

ском флотах прекратили свое существование еще раньше. Причем когда руководство Министерства внутренних дел СССР в середине 1946 года обратилось к командованию ВМФ с предложением передать все трофейные документы, учебную и другую литературу, а также находившихся в лагерях пленных немецких специалистов по подводной диверсионной и противодиверсионной войне, начальник Главного штаба ВМФ СССР адмирал Иван Исаков отказался, аргументировав свой отказ тем, что, во-первых, применение боевых пловцов возможно лишь эпизодически и в ограниченных случаях; во-вторых, их использование якобы «мало эффективно»; в-третьих, бороться с пловцами-поддрывниками противника достаточно просто, а потому и противнику будет достаточно легко обнаружить и уничтожить наших собственных подводных диверсантов; и, наконец, в-четвертых, последние разработки в области гидроакустики и радиолокации затруднят скрытную доставку боевых пловцов в район операции и проведение ими специальных акций.

При этом начисто игнорировался весьма успешный опыт применения в ходе Второй мировой войны подразделений подводного спецназа военно-морскими силами иностранных государств, а также положительные заключения, данные экспертами, изучавшими трофейные образцы специального вооружения и технических средств. Так, например, доподлинно известно о том, что советским военным достались целые и почти достроенные образцы немецких сверхмалой подводной лодки типа «Зеехунд» и односторонней человекоуправляемой торпеды «Негер» / «Мардер» — имеются даже соответствующие фотографии, на которых рядом с ними запечатлены советские моряки.

И только в начале 1950-х годов руководство Министерства обороны и командование Военно-Морского Флота Советского Союза начали воссоздавать отряды специального назначения. Что касается флота, то директивой начальника МГШ ВМС СССР от 24 июня 1953 года в составе Черноморского флота было сформировано подразделение подводных диверсантов (морской разведывательный пункт численностью 73 человека), первым командиром которого стал капитан 1 ранга Евгений Васильевич Яковлев. В октябре следующего года аналогичное по назначению спецподразделение было создано, а точнее сказать — воссоздано на Балтике, в составе существовавшего тогда 4-го Военно-морского флота Военно-морских сил СССР. Командиром новой боевой единицы был назначен полковник Георгий Владимирович Потехин, исполнявший до того обязанности начальника штаба отряда спецназа на Черноморском флоте. Вскоре настала очередь и других флотов: в марте 1955 года отряд спецназа появился на Тихоокеанском флоте (командир отряда — капитан 2 ранга Петр Прокопьевич Коваленко), а в ноябре 1955 года — на Северном флоте (командир отряда — подполковник Е. И. Беляк). Дело, как говорится, пошло.

Однако вскоре стало ясно, что набрать способных бойцов и подготовить их соответствующим образом — это только полдела. Личный состав групп спецназначения надо еще и надлежащим образом вооружить. При этом в достижении боевыми пловцами больших успехов при выполнении специальных задач не последнюю роль должны играть и подводные средства движения особой конструкции, которые позволяют спецназовцам скрытно и быстро подходить в район атаки самим и доставлять к месту назначения необходимые грузы. Но в то время таких средств движения у советского ВМФ попросту не было. Естественно, вопрос о необходимости проектирования и постройки таких встал на повестке дня как у флота, так и у промышленности.

Новое — хорошо опробованное за рубежом старое

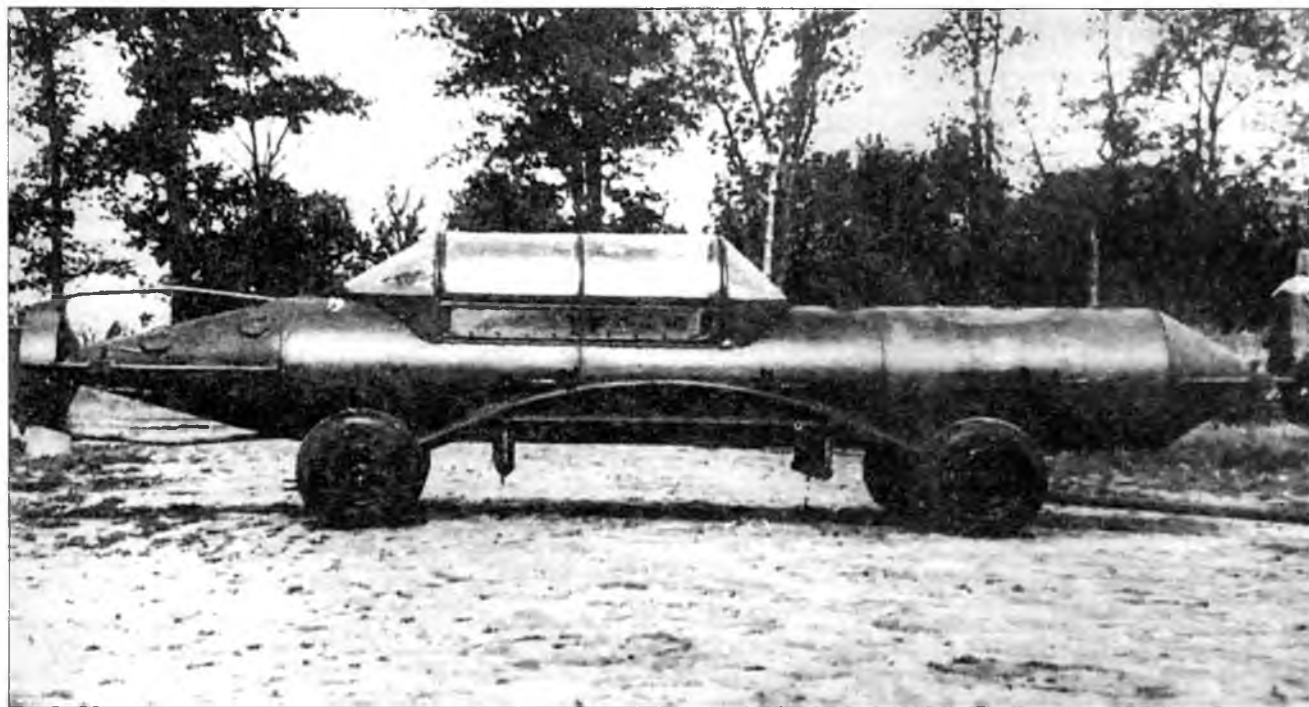
Естественно, что при наличии достаточно успешного зарубежного опыта и простоты идеи первым возникло предложение создать такое подводное транспортное средство для военно-морского спецназа на базе торпеды — уже в 1955 году Разведывательное управление ВМФ направляет минно-торпедному управлению и «оружейному» институту Военно-Морского Флота задание на проведение научно-исследовательской и опытно-конструкторской работы по теме: «Торпеда для транспортировки легководолазов и груза». Однако «оружейники» от этой идеи открылись — дескать, это не оружие, а сверхмалая подводная лодка, да и вообще, по их мнению, создание такого транспортировщика в указанных массо-габаритных размерах попросту невозможно.

28–30 марта 1956 года по инициативе Разведуправления ВМФ при участии специалистов разведки флота, минно-торпедного управления и института аварийно-спасательной службы ВМФ, а также лаборатории электроники и командиров морских разведывательных пунктов было проведено совещание по вопросу создания новых технических средств специального назначения для военно-морского спецназа. Именно тогда, как указывалось в первом на данную тему фундаментальном труде — книге В.Л. Зарембовского и Ю.И. Колесникова «Морской спецназ. История (1938 — 1968 гг.)», изданной «Галея Принт» в 2001 году, начальник спецлаборатории капитан 2 ранга Александр Александрович Брызгалов выступил со специальным докладом, в котором обосновал необходимость и возможность создания спецсредства «человек-торпеда» — с размещением его внутри подводной лодки с целью доставки к месту высадки боевых пловцов. Выпуск данного спецсредства предполагалось, естественно, осуществлять через торпедный аппарат подводной лодки, а носовой отсек аппарата предлагал делать сменным — с боевым зарядным отделением (миной) или в виде контейнера для транспортирования грузов либо с возможностью размещения боевого пловца. В то же время руководитель спецгруппы лаборатории майор Р.М. Тодоров,

как указывают В.Л. Зарембовский и Ю.И. Колесников, выдвинул идею создания индивидуальных подводных средств движения «сигарообразной формы с энергетикой, грузовым отсеком и открытой платформой для размещения водолаза».

В результате было принято решение создавать торпедообразный подводный носитель, «человеко-торпеда», с рабочей глубиной 20–30 метров, скоростью движения 2–4 узла и дальностью хода 20–40 миль. Предусматривалось наличие системы автоматического удержания носителя на заданной глубине и грузового контейнера. В то же время спецлаборатория института аварийно-спасательной службы ВМФ получила указание переоборудовать две электрические торпеды в опытные образцы подобного подводного буксировщика. Минно-торпедному управлению, как указывается в упомянутом выше труде, было поручено создать «самоходный снаряд торпедообразной формы для размещения и использования с верхней палубы ПЛ, торпедного катера и самолета» (однако вскоре управление данную программу закрыло). Чуть позже, в сентябре 1956 года, Разведуправление ВМФ СССР разработало первые основные тактико-технические требования к подводным групповым и индивидуальным средствам движения боевых пловцов. Таким образом, путь к советскому варианту «человеко-торпеды» был открыт, оставалось создать прототип, испытать его, принять на вооружение и затем перейти к серийному производству. В октябре следующего года по указанию начальника Главного управления кораблестроения ВМФ СССР в план работ ленинградского судостроительного завода №196 включается пункт о сборке 100 буксировщиков и 10 самоходных снарядов торпедообразного типа. К работам по выпуску на заводе двухместного управляемого аппарата торпедообразного типа была привлечена и кафедра торпедного оружия Ленинградского кораблестроительного института. Но прежде чем перейти к истории создания советской «человеко-торпеды», следует сделать небольшое отступление и вкратце рассказать о другом образце — подводном средстве движения «Тритон».

Двухместный групповой подводный носитель «Тритон»



Явление «Тритона»

ПСД «Тритон» стал первой реализованной «в железе» попыткой советских военных и промышленности создать групповой подводный носитель легководолазов (боевых пловцов). Впоследствии, правда, было решено модернизировать данный носитель, в результате чего появляются более эффективные и совершенные групповые подводные носители «Тритон-1М» и «Тритон-2». Однако первый «Тритон» позволил советским инженерам и военным приобрести определенный опыт в данной области, которого у них попросту не имелось на то время, а также разработать более совершенные тактико-технические требования к ГПН торпедообразного типа и ГПН типов «Тритон-1М» и «Тритон-2».

Разработка двухместного подводного средства движения, или, как его еще называли, самодвижущегося подводного аппарата «Тритон», была начата в 1957 году — после разработки тактико-технического задания и выполнения аванпроекта в 1958 году Главному управлению кораблестроения ВМФ разрешается выделить 100 тысяч рублей в рамках заказа ЦКБ-50 на рабочее проектирование нового носителя с основными характеристиками: длина — 5,5 м, диаметр наибольший — 0,7 м, масса максимальная — 750 кг.

Конструктивно «Тритон» состоял из трех отсеков: носового (аккумуляторная батарея из 12 элементов типа Т-7), среднего (двухместная кабина с защитным щитком-блистером), кормового (гребной электродвигатель мощностью 1,5 кВт с одноступенчатым редуктором, понижающим обороты двигателя до 480 об/мин). В концевых отсеках размещались также балластные цистерны, в качестве движителя был использован трехлопастный гребной винт. В кабине водителя имелись рукоятка управления вертикальными и горизонтальными рулями, пускатель электродвигателя, воздушные баллоны, приборы контроля за работой движительной установки и глубиномер. В июле — августе 1958 года прототипы «Тритона» успешно проходят госиспытания, после чего 11 ноября 1959 года принимаются на вооружение военно-морского спецназа.

Носители типа «Тритон» активно участвуют в различных учениях, в ходе которых демонстрируют высокую вероятность прорыва групп водолазов-диверсантов на таких аппаратах внутри даже хорошо охраняемых гаваней. Так, например, В.Л. Зарембовский и Ю.И. Колесников в книге «Морской спецназ. История (1938 — 1968 гг.)» приводят такие примеры: 4—5 августа 1961 года группа разведчиков-водолазов под командой капитан-лейтенанта В.С. Авикина проникает на «Тритонах» в подводном положении во внутреннюю гавань военно-морской базы Балтийск и условно атакует назначенные объекты, а 15 октября 1961 года экипаж «Тритона» скрытно проникает в Таллинскую военно-морскую базу и демонстративно всплывает в 30 метрах от пирсов, где ошвартованы подводные лодки, после чего погружается и так же незаметно покидает базу.

Виктор Афонченко приводит в статье «Подводный спецназ», опубликованной в журнале «Солдат удачи» №3 за 2002 год, воспоминание капитан-лейтенанта В.С. Авикина, принимавшего участие в упомянутых выше учениях, проводившихся на Балтике с использованием первого группового подводного носителя под названием «Тритон» (хотя он не был создан на базе торпеды и, по идеологии, больше похож на японские «Кайтен Тип 2» и «Кайтен Тип 4» — продолговатая вытянутая, похожая на торпеду, форма, но не на базе какой-либо из имеющихся торпед): «Была поставлена задача проникнуть, преодолевая по пути противоторпедную сеть, в гавань Балтийска. Сеть представляла собой боновое заграждение, к которому крепились «кольчуга» из колец диаметром 40 см. У меня задача: на аппарате «Тритон» проникнуть на базу. Вторым номером у меня мичман Бычинский. В

то время у нас существовал такой прибор — перископ водолазный. Я взял его и приспособил на «Тритон». Получилась как бы подводная лодка. Приготовились к операции. Стартовали неподалеку от входа в порт Балтийск. Двигаемся в надводном положении. Вдруг смотрю, вертолет подходит. Зависает. Вижу — генеральские лампасы в проеме двери. Помогали мы друг другу, и я пошел на погружение.

Поднял перископ и начинаю целиться на боновые заграждения. Когда поближе подошли, чувствую, пора погружаться. Складываю перископ и начинаю уходить ближе к грунту. Внизу темно. Почти не различаю компаса. Ткнулся носом в грунт — стоп! Потом снова даю ход. И так постепенно, шагами, двигаюсь. Слышу над головой скрип. Понял, что скрипят сети. Кольца трутся, и скрежет стоит, будто крабы скребут клешнями. Чувствую, прошел! Тогда начинаю постепенно уменьшать глубину. Делается светлее. Поднимаю перископ и сразу к окуляру. Вижу, сетей нет. Пошел дальше. Мы прошли. Но в это время изменился ветер, из всех заливов вода стала уходить в море. Получилось сильное встречное течение.

Водолазы, которые одновременно с нами должны были проникнуть в базу на буксировщиках «Протей-1» и «Протей-2», не смогли преодолеть это течение. Они только карабкались вдоль мола, где течение поменьше. «Тритон», конечно, мощнее. Поэтому мы задачу по проникновению в базу выполнили. Надо было разворачиваться и уходить. Но течение, ставшее попутным, резко увеличилось. Я не сумел учесть расстояние. Только потом дошло, почему мы прошли в базу под сетями. Течением сеть оторвало от грунта. Она надулась, как парус, и нижняя кромка зависла на небольшом расстоянии от дна, достаточном для того, чтобы мы проскочили. Но на обратном пути, не рассчитав расстояния, мы влетели в эту сеть. Кувыркались в ней долго. Рычаги управления рулями цепляются за кольца. Нос вытаскишь — корма в жестких лапах. Развернуло бортом, да еще течением прижимает. Наверху уже беспокоиться начали. Но выпутались мы, вернулись в кабину и ушли.

Задание выполнили. Приобрели опыт. Практика показала, что скорость индивидуального ПСД недостаточна, чтобы преодолеть встречное течение. «Тритон» скорость дает гораздо большую. Все это (особенно течения) надо знать при планировании операции. В ходе учения выяснились достоинства и недостатки изделия.

Конструктором Юреневым в «Тритоне» были предусмотрены вольтметр и амперметр (глубиномер, компас, дифференциометр, перископ и другие поначалу сочли излишними). На этих приборах, находившихся в герметичных корпусах, стояли выпуклые стекла, которые под водой уменьшали видимое изображение шкалы. Изобретатель никак не мог понять, почему выпуклые стекла хуже плоских или вогнутых...

Уже после всех этих событий у друзей-авиаторов нашел компас с «летающей лодки». Поставил его на «Тритон». Еще на щиток приспособил глубиномер. А вот дифференциометр установить не удалось... Когда на Черном море проводили испытания «Тритона», специально для этого был создан прибор, который изобретатели называли «Безопасность». Он должен был показывать глубину спокойного безопасного плавания. Если погружился глубже предела, срабатывала сигнализация, а потом автоматически включалась продувка цистерны. Как им предполагалось пользоваться? Горит зеленая лампочка, значит, аппарат идет на глубине от 3 до 7 метров. Если глубже — загорается красная лампочка и затем начинается продувка. Но не учли изобретатели, что в солнечный день вообще не видно, какая из лампочек горит, да и цвет под водой меняется. Спрашиваю конструкторов: «Почему прибор со стрелкой спрятали внутрь? Я же должен точно знать, на какой глубине идет аппарат. Не лучше ли просто поставить обычный глубиномер?» Вразумительного

ответа я, конечно, не получил. Создавалось такое впечатление, что изобретали «новинки» просто ради того, чтобы изобретать. Впрочем, жизнь все расставила по своим местам, и постепенно, в процессе эксплуатации, изделие стало лучше и лучше».

Советская «Сирена»

8 января 1958 года в ГШ ВМФ состоялось совещание по вопросу создания подводных средств движения, предназначенных для доставки легководолазов (боевых диверсантов), по результатам которого в качестве разработчика таковых была привлечена кафедра №30 (торпедного оружия) Ленинградского кораблестроительного института, которой тогда руководил доктор технических наук профессор Александр Игнатьевич Шевелло, а в «напарники» ей определили завод-изготовитель — ленинградский завод №151 (завод «Двигатель», ранее носивший название «Старый Лессер»), руководство которого от работы на новом «фронте» ничуть не отказывалось. 11 января того же года подписанный участниками данного совещания протокол был согласован начальником Главного управления кораблестроения и утвержден Главкомандующим ВМФ СССР. К работам также был подключен и ленинградский завод №196, а 31 марта заместитель Главкома ВМФ по кораблестроению и вооружению адмирал Николай Васильевич Исаченков утверждает согласованное с Ленинградским кораблестроительным институтом и заводом №196 тактико-техническое задание на разработку группового подводного носителя, которому и присваивается знаменитый шифр «Сирена» (тем же приказом утверждается и разработка индивидуальных буксировщиков типов «Протей-1» — заспинный — и «Протей-2» — нагрудный). При этом заданием установлен ряд важных параметров, таких, как обеспечение диаметра корпуса не более 530 мм и длины — не более 7,8 м, глубины погружения — до 40 м, максимальной скорости — 5 узлов, дальности — не менее 20 миль на серебряно-цинковой АБ и 12 миль при свинцово-кислотной АБ, и пр.

Особо следует отметить, что создаваемый ГПН должен был оснащаться стабилизатором глубины, стационарной кислородной дыхательной системой замкнутого цикла дыхания со временем работы при условии посадки в ГПН двух легководолазов не менее чем шесть часов (разработчик системы — Конструкторское бюро кислородного оборудования, главный конструктор системы — В.С. Сдобнов), комплексом навигационных приборов, а также должен был иметь низкий уровень собственного магнитного поля — ввиду этого корпус изготавливался из маломагнитного материала. Предполагалось, что во время следования под водой к месту высадки боевые пловцы будут дышать при помощи стационарной системы, а после покидания ГПН — включаться в индивидуальные дыхательные аппараты. Предложенная разработчиками силовая установка для ГПН включала: два гребных электродвигателя мощностью по 1,5 кВт и аккумуляторную батарею в составе 28 элементов типа БАМ-3. Двигатели работали на гребной вал посредством текстропной (клиновой ременной) передачи, а в качестве двигателя были применены два двухлопастных гребных винта противоположного вращения и диаметром 350 мм.

Работы шли настолько быстро — причем, как и все в области обороны в Советском Союзе, что уже в июле — августе 1958 года в районе Каспия, на Каспийском море, были осуществлены морские лабораторные испытания макета ГПН типа «Сирена» (он был изготовлен на основе трофейного образца немецкой торпеды G7e, на базе которой в свое время создавались немецкие «человеко-торпеды» типа «Негер»/«Мардер»), в ходе которых среди прочего были подтверждены возможность выстреливания ГПН из торпед-

ного аппарата подводной лодки и его самовыход из него же. Кроме того, по первичным результатам испытаний два гребных винта заменили на один четырехлопастный, а также было получено подтверждение возможности безопасно выстреливания «Сирены» из торпедного аппарата субмарины-носителя вместе с сидящими в ней боевыми пловцами. Более подробные испытания по выстреливанию ГПН типа «Сирена» из торпедного аппарата подводной лодки были проведены в ноябре 1958 года на полигоне под Баку (Азербайджанская ССР). Акт лабораторных испытаний аппарата «Сирена» был подписан комиссией и утвержден 5 ноября 1958 года. Отмеченные недостатки предлагалось устранить на опытных образцах и проверить на последующих испытаниях, тогда как Спецлаборатории поручалось разработать специальные приспособления для обеспечения выпуска «Сирены» из торпедного аппарата подводной лодки — носителя.

Однако, как указывают В.Л. Зарембовский и Ю.И. Колесников в уже упоминавшемся труде, в ходе проводившихся в июле — сентябре 1959 года в районе Каспия повторные заводские испытания, а также госиспытания, проведенные в декабре того же года на полигоне под Феодосией, выявили тот факт, что в существующем виде кабины водителей советской «человеко-торпеды» при длительном подводном плавании доставляют боевым пловцам существенные неу-



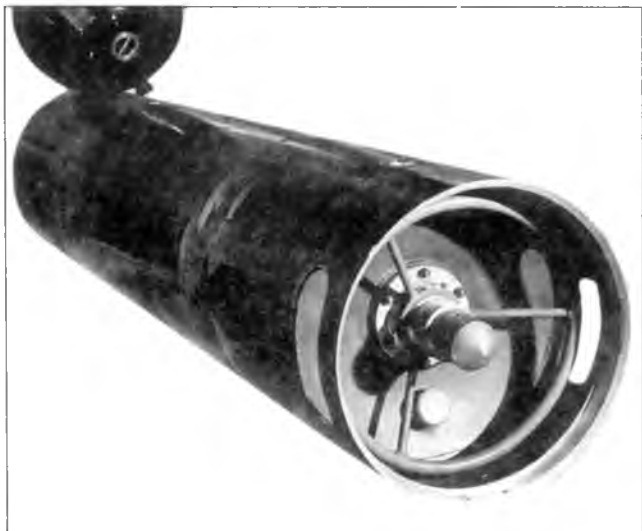
Кадры подводной съемки во время очередного испытания ГПН семейства «Сирена»

добства — в итоге было решено «госы» не засчитывать, провести дополнительные испытания — на обитаемость, после чего построить опытную партию из 10 «Сирен» и передать их в разведку в опытную эксплуатацию. В результате последней неизбежно были бы выявлены новые недостатки, после устранения которых модифицированный аппарат был бы окончательно принят на вооружение и поставлен на серийное производство. Также было отмечено отсутствие на «Сирене» грузового контейнера, что существенно снижало объем работ, которые могла бы выполнить боевая «двойка» (разработка последнего началась только в начале 1960 года — по инициативе старшего офицера Разведуправления ВМФ капитана Е.В. Батиевского).

«Сирена» модернизируется

В феврале — апреле 1960 года группа специалистов Специальной лаборатории под руководством старшего научного сотрудника В.И. Тюрина проводят в бассейне испытания ГПН «Сирена» на обитаемость, результаты которых оказались просто разгромными: размеры кабины, в которой водители сидели спина к спине, не позволяют обеспечить длительное нахождение в ней легководолазов, которые к тому же не всегда могут самостоятельно — без внешней помощи — открыть и закрыть защитную крышку кабины, да и переключиться в закрытой кабине с индивидуального дыхательного аппарата на бортовую дыхательную систему и наоборот, в большинстве случаев у принимавших участие в испытаниях водолазов не получалось. Возникает вопрос о необходимости доработки образца, после чего — в 1963 году — аппарат выпускается ограниченной серией — не более 16 единиц.

А тем временем в середине мая 1960 года начальник Разведуправления ВМФ после согласования с Ленинградским кораблестроительным институтом и заводом №196 подписывает приказ, утверждающий тактико-техническое задание на разработку уже нового образца ГПН, получившего обозначение «Сирена-У» и имеющего следующие характеристики: длина корпуса — 10,3 м, масса — 770 кг, материал корпуса — алюминиевый сплав, максимальная скорость — до 10 узлов. Конструктивно ГПН «Сирена-У» состоит из четырех частей (с носа в корму): контейнер, головное отделение (аккумуляторная батарея из 36 аккумуляторов типа БАМ-3), центральное, водонепроницаемое отделение (кабины легководолазов, система стабилизации по глубине), а также кор-



Грузовой контейнер для ГПН типа «Сирена-УМЭ»



Приборная панель передней кабины ГПН «Сирена-УМЭ». Фото Владимира Щербакова



Вид на кабину водителя ГПН «Сирена-УМЭ». Защитная крышка полностью закрыта. Фото Владимира Щербакова

мовое отделение (все приборы управления, силовая установка и рулевые машинки).

Причем работы ведутся по двум подвариантам: «Сирена-УТ» — с тепловой энергоустановкой, включающей одноцилиндровый двигатель внутреннего сгорания на перекиси водорода (впоследствии проект был закрыт), а также «Сирена-УЭ» — с электросиловой энергоустановкой, как в электрических торпедках. Новые ГПН получают новейший стабилизатор глубины типа СГ-П, созданный ввиду большого количества нареканий, полученных промышленностью в отношении образца, примененного на ГПН «Сирена» и отличавшегося ненадежностью работы. Испытания макетных образцов подвариантов ГПН «Сирена-У» проводились в июле — сентябре 1962 года на полигоне под Феодосией. В то же время продолжается работа и над первой «Сиреной» — в 1964 году во всех частях водолазов-разведчиков проводятся войсковые испытания ГПН типа «Сирена», которые проходят успешно, и приказом Главкома ВМФ СССР от 29 марта 1965 года ГПН типа «Сирена» принимается на вооружение советского военно-морского спецназа.

В октябре 1962 года проводится очередное совещание по вопросу о ходе работ по ГПН «Сирена-У», по результатам которого принимается решение форсировать работы по созданию опытных образцов ГПН «Сирена-УЭ» (впоследствии «Сирена-У»), разработать способы и устройства для выпуска удлиненных ГПН из торпедных аппаратов подвод-



Групповой подводный носитель, советская «человеко-торпеда», типа «Сирена-УМЭ» часто выставляется на выставочных мероприятиях и активно предлагается на экспорт. Фото Владимира Щербакова



Вид на ГПН «Сирена-УМЭ» спереди. Фото Владимира Щербакова



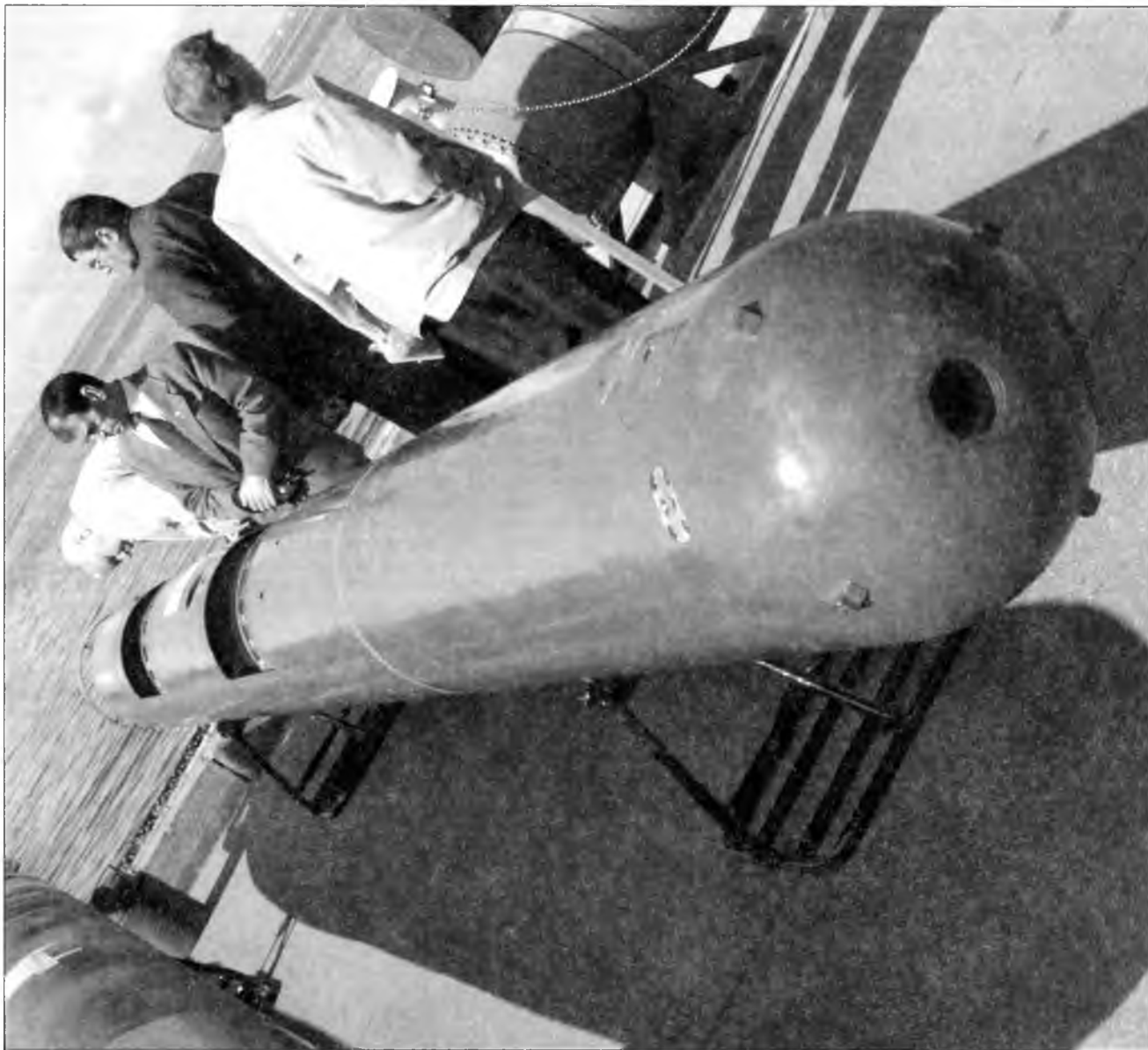
Вид на винто-рулевую группу ГПН «Сирена-УМЭ». Фото Владимира Щербакова

ных лодок — ГПН оказались длиннее них (такое устройство удалось получить от промышленности только в 1966 году), проектирование и испытания ГПН «Сирена-УТ» прекратить по окончании стендовых испытаний двигателя. Эскизный проект «Сирены-У» должен быть готов к ноябрю 1962 года, заводские испытания должны быть проведены в июне 1964 года, а госиспытания — в сентябре 1964 года. После многочисленных устранений «недочетов» в ноябре 1962 года, наконец, утверждается тактико-техническое задание на «Подводный аппарат для передвижения водолазов со съемным контейнером и электросиловой энергетической установкой»: длина не более 10,5 м с контейнером и 7,9 м без него; корпус и контейнер — из алюминий-магниевого сплава (контейнер должен легко отсоединяться двумя боевыми пловцами в подводном положении); дальность хода — не менее 40 миль при скорости 4 узлов; максимальная скорость — 8 узлов; максимальная глубина погружения — 40 м. Кроме того, необходимо было обеспечить автоматическое управление горизонтальными (по глубине) и вертикальным (по курсу) рулями, а также «возможность хранения аппарата на глубине 10—15 м до пяти суток с последующим использованием по назначению».

В октябре 1963 года в районе острова Березань на Черноморском флоте проводятся испытания стабилизатора глубины СГ-ПАМ без хода в составе макета ГПН «Сирена-У», в июне — августе 1965 года на полигонах военно-морской разведки под Очаковым и Одессой проходят заводские испытания двух макетов ГПН «Сирена-У» с макетным устройством по выпуску из торпедного аппарата субмарины-носителя, а в 22 сентября — 30 октября 1966 года там же успешно проводятся госиспытания ГПН типа «Сирена-У» (в ходе них впервые ГПН выпускался из торпедного аппарата на ходу подводной лодки). В 1967 году ГПН типа «Сирена-У» принимается на вооружение военно-морского спецназа ВМФ СССР.

«Сирена-К» и другие

В августе 1965 года представители Разведуправления ВМФ СССР поднимают вопрос о целесообразности создания ГПН торпедообразного типа, аналогичного ГПН типа «Сирена» / «Сирена-У», но с корпусом большего диаметра и, соответственно, большими полезной нагрузкой и дальностью плавания, вплоть до 100 миль. Новый аппарат также должен



Групповой подводный носитель типа «Сирена-УМЭ» Фото Владимира Щербакова

был иметь большую скорость и глубину погружения, отличаться герметичными кабинами и возможностью транспортировки трех, а не двух боевых пловцов. Образец ГПН, создаваемого на базе торпеды калибра 650 мм, получил обозначение «Сирена-К». Проект, впрочем, не пошел и был «положен на полку».

Следующим в семействе советских «Сирен» стал вариант «Сирена-УМ», модернизированный вариант с уменьшенной шумностью — работы по нему пришлось проводить после того, как во время замера в июне — июле 1971 года на полигонах ВМФ в заливе Хара-Лахт, территория Эстонской ССР, и под Феодосией уровнем собственных шумов ГПН «Сирена» и «Сирена-У» выяснилось, что на равных режимах хода их шумность превышает в несколько раз уровень собственных шумов атомных подводных лодок! Такое вот получилось спецсредство для бесшумного проникновения в

базы противника. Модернизация ГПН была проведена в 1972—1976 годах, после чего новый ГПН был принят на вооружение ВМФ СССР.

В ходе последующей модернизации ГПН, которую осуществляли специалисты завода «Двигатель» при участии других предприятий судостроительной, авиационной и электротехнической промышленности, был создан еще более совершенный образец, получивший обозначение «Сирена-УМЭ» и отличавшийся возможностью применения с любого надводного корабля или катера, у которых имелись грузоподъемные устройства до 2 тонн, а также с подводных лодок проектов 877/636 — при оснащении их специальными выталкивающими штанговыми устройствами УВШ «Трепанг», и сверхмалых подводных лодок типа «Пирания».

Конструктивно двухместный ГПН «Сирена-УМЭ» состоит из следующих частей (отделений):

— быстросъемного грузового контейнера — габариты полезного груза, транспортируемого в грузовом контейнере: длина — 2200 мм, диаметр — 490 мм;



ГПН «Сирена-УМЭ». В данном случае установлен грузовой контейнер наибольшей вместимости. Фото из энциклопедии «Вооружение и военно-морская техника России»

— головного отделения или аккумуляторного отсека — включает аккумуляторную батарею никель-кадмиевых аккумуляторов;

— среднего или проточного отделения — включает кабины легководолазов, пульт управления, бортовую систему жизнеобеспечения и устройство вертикального маневрирования и обеспечения «зависания» аппарата в режиме «без хода»;

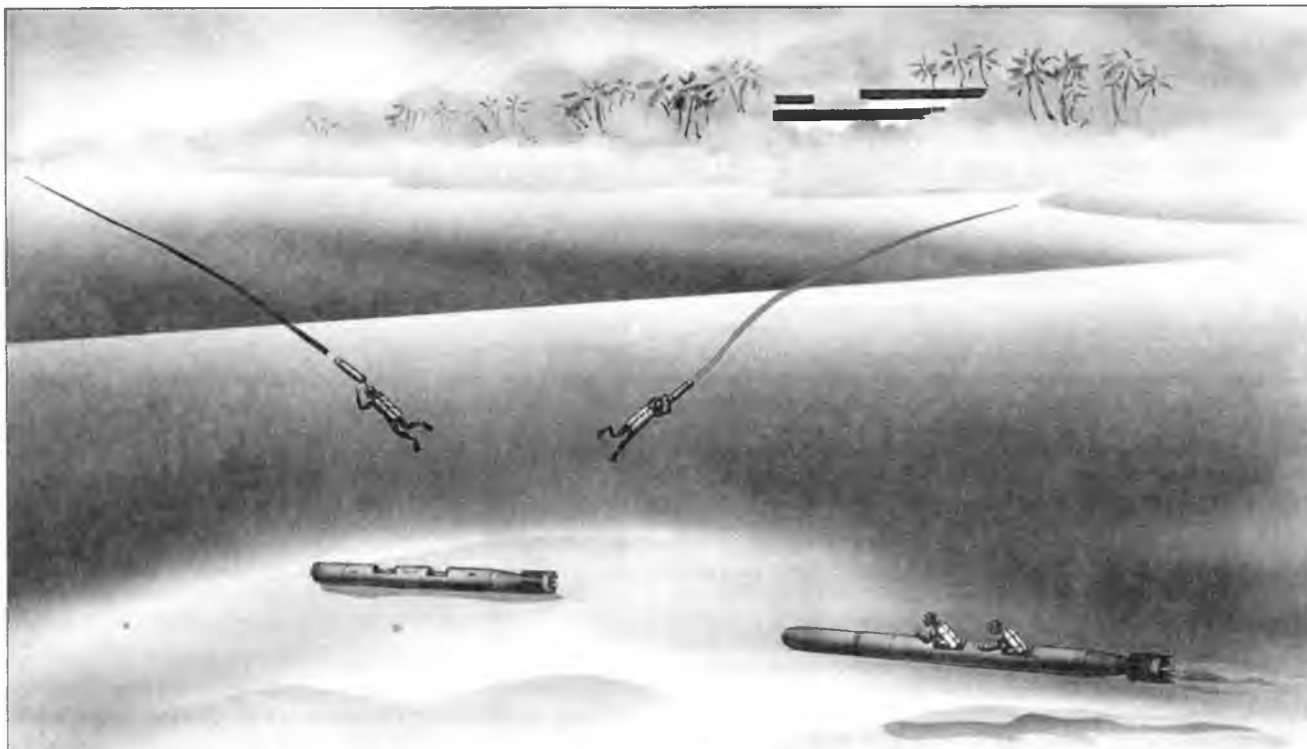
— кормового отделения с хвостовой частью — включает навигационный комплекс ГПК-52АП, приборы управления, блоки коммутации и регулировки оборотов гребного электродвигателя, электрические рулевые приводы горизонтальных и вертикальных рулей, а также силовой электродвига-

Схема использования ГПН «Сирена-МЭ». Рисунок из энциклопедии «Вооружение и военно-морская техника России»

тель мощностью 2,3 кВт и двухвальный движитель с гребными винтами в насадке.

Обе кабины боевых пловцов имеют особой конструкции выдвигающиеся защитные крышки. Навигационная система «Сирены-УМЭ» и приборы управления обеспечивают автоматическое движение любым курсом на глубинах до 40 метров.

Отличительной особенностью данного представителя семейства «Сирен» является возможность монтажа на борту ГПН малогабаритной гидроакустической станции — для обнаружения подводных препятствий, а также глубиномера и лага. Автоматизированная система управления движением ГПН обеспечивает автоматическую стабилизацию заданных величин глубины хода и курса; автоматический выход ГПН на задаваемую водолазом-разведчиком глубину; автоматическую стабилизацию (режим «зависания») заданной глубины в режиме «без хода» в диапазоне от 2 до 40 метров с корректировкой плавучести ГПН, близкой к нулевой; автоматическое и ручное управление всплытием путем продувки водяного балласта из балластной цистерны стабилизатора глубины — при возникновении аварийной ситуации.



Масса полезного груза, которую может транспортировать ГПН типа «Сирена-УМЭ», достигает 420 кг, автономность ГПН по запасам энергии при следовании на полном ходу — 2 часа, гарантийный срок службы — 1,5 года, а время подготовки ГПН типа «Сирена-УМЭ» на береговой базе командой техников из двух человек — не более полутора часов, но при условии готовой аккумуляторной батареи (время зарядки последней 15 часов).

Примечательно, что в «лихие 90-е» завод-изготовитель военных ГПН типа «Сирена-УМЭ», вынужденный в отсутствие необходимого госзаказа зарабатывать средства самостоятельно, разработал и поставил в производство гражданский трехместный подводный аппарат «Марина», отличающийся

большим удобством эксплуатации, но имеющий несколько худшие характеристики. В состав навигационных приборов «Марины» входят гирополукомпас и магнитный компас, имеется система аварийного всплытия — сбрасывает водяной балласт и имеет ручной и автоматический привод (в последнем случае срабатывание происходит при достижении предельной, предустановленной глубины погружения).

В настоящее время производителем всех модификаций ГПН семейства «Сирена» и созданных на их базе гражданских подводных аппаратов занимается расположенное в Санкт-Петербурге ОАО «Завод «Двигатель» (входит в ОАО «Концерн «Морское подводное оружие — Гидроприбор»).

Тактико-технические характеристики советских ГПН

Характеристики	«Сирена»	«Сирена-У»	«Сирена-УМЭ»*	«Сирена-УМЭ», вариант 1/2**	«Марина»
Водоизмещение полное, кг	*	770	1644	1447/1367	900
Длина наибольшая, м	7,8	10,3 (с контейнером)	11,3 (с контейнером)	10,5/8,6	7,8
Ширина наибольшая, м	0,532	0,532	0,532	0,532	0,600
Скорость максимальная, узлов	5,0	8,0	4,0	4,0	4,0
Дальность хода, миль (скоростью, узлов)	20 (3,5)	40 (4,0)	8 (4,0)	8 (4,0)	8
Глубина погружения предельная, м	40	40	40	40	40
Экипаж, чел.	2	2	2	2	3

Примечания: * — данные приводятся по Энциклопедии «Вооружение и военно-морская техника России». ИД «Военный парад», М., 2003 г. С. 152—153 (фактически, это данные экспортного образца ГПН).

** — данные приводятся по информации разработчика/изготовителя, обнародованной для средств массовой информации и потенциальных заказчиков.



Литература и источники

1. *Афонченко В.* «Подводный спецназ», журнал «Солдат удачи», №3 / 2002 г.
2. *Беккер К.* Немецкие морские диверсанты во второй мировой войне. М. Изд. «Иностранная литература». 1958.
3. *Ёкота Ю.* Субмарины-самоубийцы. М.: ЗАО «Центрполиграф», 2005 г.
4. *Зарембовский В.Л., Колесников Ю.И.* «Морской спецназ. История (1938-1968)». Изд. «Галеек принт», Санкт-Петербург, 2001 г.
5. *Матросов Е., Мельников Ю., Кузьмицкий М.* «Под водой на «Сирене» (сайт www.tetis.ru)
6. *Чикин Аркадий Михайлович.* Морские дьяволы. М., Изд. «Вече». 2003. Стр. 87-95.
7. Русские коммандос. Международная общественная организация «Вымпел». М., Выпуск 1(5) / 2002 г.
8. Серия «Морские битвы крупным планом». Выпуск 13. Сверхмалые подводные лодки во второй мировой войне. Переводчик-составитель Александр Больных. Екатеринбург. Изд. «Зеркало». 1997.
9. Серия «Война на море». Сверхмалые субмарины и человеко-торпеды. Части 1-4. Выпуски 21-24. Редактор-составитель С.В. Иванов. 2005 год.
10. Правда о первитине. Брошюра (www.notodrugs-yestolife.ru).
11. Энциклопедия «Вооружение и военно-морская техника России». ИД «Военный парад», М., 2003 год, С. 152-153.
12. Энциклопедия «Оружие и технологии России», Том 3: Вооружение Военно-морского флота, ИД «Оружие и технологии», М., 2001 год, с. 427-429.
13. *Bekker C.D.* K-MEN: The Story of the German Frogmen and Midget Submarines. William Kimber. London. 1955 (originally Kampf und Untergang der Kriegsmarine. Hannover, 1953).
14. *Breyer Siegfried, Koop Gerhard.* The German Navy at War 1935-1945. Volume 2: The U-boat. Schiffer Publishing Ltd., Atglen, USA, 1989.
15. *Brou W.* The war beneath the Sea. London, 1958.
16. *Boyd Carl, Yoshida Akihido.* The Japanese Submarine Force and World War II. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 2002.
17. *Cleaver Hanna.* Book Reveals Last-Ditch Nazi Plan To Energize Soldiers. 11-19-2 (www.rense.com).
18. Fading Victory. The Diary of Admiral Matome Ugaki: 1941-45. Naval Institute Press. Annapolis, Maryland, 2008.
19. *Fell W.R., Captain.* The Sea Our Shield. The story of the human torpedo and the midget submarine in World War II. Corgi Book, London, 1970.
20. *Fock Harald.* Marine-Kleinkampf-mittel: Bemannte Torpedos, Klein-U-Boote, Klein Schnellboote, Sprengboote Gestern-heute-morgen. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg, 1996.
21. *Gabler Ulrich.* Submarine Design. Bernard & Graefe Verlag. Bonn. 2000.
22. *Kemp Paul.* Plans and drawings by David J. Hill. Midget Submarines of the Second World War. Caxton Editions. Printed in Dubai. 1999.
23. *Lenton H.T.* Navies of the Second World War. German Submarines, Volume 2. MacDonald & Co., London, 1965, pp. 106-109.
24. *Micheletti Eric.* Warriors from the Deep: The Extraordinary History of the Combat Swimmers. Histoire and Collections. France/Spain. 2005.
25. *Mitchell Pamela.* Chariots of the Sea. The story of Britain's Human Torpedoes during the Second World War. Richard Netherwood Limited. United Kingdom. 1998.
26. *Nowak Jan.* Podwodne Kwadrygi. Wydawnictwo Morskie. Gdynia. 1960.
27. *O'Neil Richard.* Suicide Squads. Axis and Allied Special Attack Weapons of World War II: their Development and their Missions. Salamander Book, London, UK, 1981.
28. *Paterson Lawrence.* Weapons of Desperation: German Frogmen and Midget Submarines of World War II. Naval Institute Press. Annapolis, Maryland. 2006.
29. *Rössler Eberhard.* The U-boat. The evolution and technical history of German submarines. Cassel & Co., London, 2001, pp. 291, 342, 344.
30. *Schofield William, Carisella P.J.* Frogmen First Battles. Branden Books. Wellesley, MA, USA. 2005.
31. Ship and related targets. Japanese suicide craft. US Naval Technical Mission to Japan. January 15, 1946.
32. *Tanaka Reid S.* Italy's Frogmen of World War II. Seizing the opportunity, losing the fight. US Naval War College, Newport, R.I., June 1997 (declassified).
33. *Tsur Semyon.* Kirier Web. The Nazi leadership had a lot of hopes about the use of D-IX wonder drug. Pravda.ru.
34. *Waldron T.J., Gleeson J.* The Frogmen. London, 1956.
35. *Warren C.E.T., Benson J.* Above Us the Waves. London 1953.
36. *Wilkinson B.* By Sea and by Stealth. New York, 1956.

37. *Williamson G.* Kriegsmarine U-boats: 1939-45 (2). Osprey Publishing Ltd., New vanguard series №55, UK, 2002.
38. *Williamson G.* German Special Forces of World War II. Elite series №177, Osprey Publishing Ltd., Oxford. UK, 2009.
39. *Williamson G.* Wolf Pack: The Story of the U-boat in World War II. Osprey Publishing Ltd. 2005.
40. Entwicklungsgeschichte und Einsatz der Einmanntorpedos. www.Deutsches_Marinearchive2.htm.
41. U-boats Today. Midget Submarines (museums). www.uboat.net.
42. Сайт «Подводные лодки в музеях Германии» (U-Boot Museum Deutschland, Willkommen auf Jurgen's Homepage).
43. Сайт Военно-морского музея кораблестроения Массачусетского центра военных исследований и Музея КР «Салем» (www.uss-salem.org).
44. Midget Submarine Operations. Compiled by Dave Hallas (интернет-сайт).
45. Сайты «Штурм Глубины», www.Uboat.net, Unterseebootwaffe, Kriegsmarine, ВМС Великобритании, ВМС Австралии, ВМС Италии, Государственного архива Германии.

Щербаков Владимир Леонидович

**Подводные камикадзе.
Боевые «пиявки» Второй Мировой**

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — info@eksmo.ru

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел.: 411-68-74**

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г.Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76.
127254, Москва, ул.Добролюбова, д. 2, Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:**

Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12
(м. «Сухаревская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.
Москва, ул.Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:

«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.


Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д.84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: sale@eksmo.com.ua

Подписано в печать 10.05.2011.

Формат 84x108/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 15,12. Тираж 2 000 экз.
Зак. № 5061

Отпечатано с электронных носителей издательства.

ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15.
Home page — www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) sales@tverpk.ru 

ISBN 978-5-699-49771-3



9 785699 497713 >



Декабрь 1941 года стал катастрофическим для военно-морских сил Союзников – не прошло и двух недель после Перл-Харбора, как англичане пропустили жесточайший удар в Александрии, где боевые пловцы «Черного князя» Боргезе смогли совершить то, что оказалось не под силу всему итальянскому флоту, – тяжело повредив британские линкоры «Куин Элизабет» и «Вэлиант», они изменили стратегический баланс на Средиземном море. Добиться столь феноменального результата удалось с помощью человеко-торпед «Майяле» («Пиявка»).

Хотя родиной этого «чудо-оружия» по праву считается Италия, где экспериментальные образцы были созданы еще в конце Первой Мировой, после александрийского триумфа человеко-торпеды были спешно приняты на вооружение сразу несколькими странами, причем каждая пошла своим путем. Если британские и советские конструкторы фактически скопировали идею итальянцев, создав подводные носители боевых пловцов «Чериот» и «Сирена», то немцы разработали торпедообразные мини-субмарины «Негер» и «Мардер». Но дальше всех пошли японцы, сделав ставку на «священное» оружие «Кайтен» для подводных камикадзе – полный симбиоз человека и торпеды, которые жили и умирали вместе...

В новой книге ведущего историка флота вы найдете исчерпывающую информацию обо всех типах человеко-торпед Второй Мировой и всех случаях их боевого применения.

ISBN 978-5-699-49771-3



9 785699 497713 >

