



Ральф Баркер

ТОРПЕДОНОСЦЫ

БРИТАНСКИЕ ВВС
ПРОТИВ НЕМЕЦКИХ КОНВОЕВ

Ральф Баркер

Торпедоносцы. Британские ВВС против немецких конвоев

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=608465

Ральф Баркер. Торпедоносцы. Британские ВВС против немецких конвоев: Центрполиграф; Москва; 2004

ISBN 5-9524-1077-4

Аннотация

В книге рассказывается о боевых действиях самолетов военно-воздушных сил Великобритании. Задача торпедоносцев заключалась в том, чтобы, разыскав на водной акватории идущий во тьме конвой, выпустить торпеду с близкого расстояния под определенным углом и, молниеносно взрыв в облака, уйти от преследования. Британские летчики проявляли чудеса мастерства и отваги. Очень многие пилоты – Бьюман, Кемпбелл, Эсмонд, Маршалл, Херн Филлипс – погибли, участвуя в опасных операциях на Средиземноморье и в Атлантике.

Содержание

Признательность	4
Пролог	5
Глава 1	12
Глава 2	45
Конец ознакомительного фрагмента.	50

Ральф Баркер Торпедоносцы. Британские ВВС против немецких конвоев

Признательность

За предоставление большей части материалов, использованных в этой книге, я приношу свою благодарность оставшимся в живых летчикам эскадрилий, наносивших удары по кораблям противника, за их щедрость и энтузиазм. Я также благодарен министерству ВВС, которое открыло мне доступ к различным оперативным материалам.

*Ральф Баркер
Март 1957*

Пролог

Девять «бьюфтортов» 42-й эскадрильи атаковали «Шарнхорст» 21 июня 1940 года, когда этот военный корабль триумфально шел вдоль норвежского побережья после того, как потопил авианосец «Глориус». Это была первая атака «бьюфтортов».

«Бьюфорт» – двухмоторный цельнометаллический моноплан, сменивший «бристол бленхейм», изначально предназначавшийся для использования в качестве торпедоносца. Однако по сравнению с предыдущими торпедоносцами высокая скорость и современная конструкция «бьюфтортов» революционизировали науку сбрасывания торпед. Поэтому, частично из-за того, что экипажи еще не прошли полную подготовку по тактике торпедных атак на этих новых самолетах, и частично из-за отсутствия самих торпед на базе, с которой они действовали, удары по «Шарнхорсту» наносились с помощью бомб.

Слабая сторона такой атаки заключалась в том, что при использовании существовавших в то время бомб даже прямое попадание не могло серьезно повредить корабль с бронированными палубами. Добиться нужного результата можно было только при попадании ниже ватерлинии. Именно в этом и заключалось назначение торпеды.

По полученным сообщениям, утром 21 июня «Шарн-

хорст» покинул гавань Тронхейма и направился на юг со скоростью 25 узлов. В 11.05 один из «хадсонов» заметил корабль в 50 милях к северу от Бергена. Часом позже девять «бьюфтортов» 42-й эскадрильи получили приказ взять на борт по две 500-фунтовые бомбы и отправиться для проведения атаки на вражеский крейсер. Цель находилась за пределами радиуса действия наших истребителей, и поэтому мы не имели никакой поддержки. Девять «бьюфтортов» поднялись со своей базы в Уике в Северной Шотландии и тремя звеньями по три машины взяли курс на норвежский берег в 14.30.

Над Северным морем самолеты 42-й эскадрильи шли на высоте 6000 футов тремя звеньями в линию. В 16.00 они подошли к норвежскому берегу в 15 милях от Бергена. По информации, переданной по радиации одним из патрульных «сандерлендов», эскадрилья повернула на юг и пошла в сторону моря в 20 милях от побережья. Вскоре летчики заметили черный дым, примерно в 30 милях к югу от намеченной точки перехвата. Крейсер шествовал в сопровождении шести эскадренных миноносцев и торпедного катера. Вдали можно было заметить девять истребителей, низко круживших над крейсером, и еще три прятались в плотной облачности на высоте 9000 футов, на 3000 выше «бьюфтортов». Погода и видимость были хорошими.

Эскадрилья подходила к эскадре со стороны материка с левого борта. Когда до цели оставалось примерно 10

милей, миноносцы сопровождения стали выстраиваться вокруг крейсера в радиусе примерно 1500 ярдов, явно готовясь к отражению торпедной атаки.

В пяти милях от цели ведущий самолет начал предварительное снижение до 4500 футов. За ним последовали остальные. Корабли открыли заградительный огонь, а «Шарнхорст» начал правый поворот, разворачиваясь кормой к «бьюфортам». Кормовые башни крейсера вели непрерывный огонь. Спустившись до высоты 4500 футов, самолеты попали под интенсивный зенитный заградительный огонь автоматических пушек, не прекращавшийся на протяжении всего действия. Самолеты пошли в крутое пики с 3000 футов, пилоты и штурманы не отрываясь следили за целью внизу. В конце пики, на высоте 1500 футов, каждый самолет сбросил свои бомбы. Носы самолетов все еще смотрели вниз на сверкающую палубу «Шарнхорста». Затем они сделали правый поворот, постепенно принимая горизонтальное положение и спускаясь до 500 футов. В результате этого маневра самолеты почти легли на обратный курс домой.

После того как самолеты отбомбились, «Шарнхорст» прекратил правый и начал резкий левый поворот. Миноносцы сопровождения все еще суетливо занимали позиции для отражения торпедной атаки. Ведущий соединения видел, как его бомбы упали в море в нескольких ярдах от крейсера в середине корпуса корабля с левого борта. Два других пилота наблюдали, как их бомбы угодили в цель, и зафиксировали

прямые попадания.

Когда ведущее звено вышло из зоны атаки, но не успело еще перестроиться, на него пошли три «Мессершмита-109», замеченные ранее на высоте 9000 футов. Три самолета спикировали на «бьюфорты» и быстро настигли их. Первый вражеский истребитель в замедленном повороте вышел на один уровень с ведущим самолетом и атаковал его в левый лонжерон. Завершив атаку, он оторвался назад, но был сбит стрелком ведущего самолета¹.

В это время второй и третий номера пытались присоединиться к ведущему. Их также атаковали с высоты два других вражеских истребителя. Ведущий дал газ, и оба пилота отчаянно старались оторваться от преследования и сохранить строй. Вскоре второй номер увеличил скорость и обогнал ведущего: у него на хвосте висел «Мессершмит-109». Немецкий истребитель пролетел над самолетом ведущего и ушел вперед, попав под его прицел. Было видно, как мотор «Мессершмита-109» заглох, но потом опять заработал. Истребитель резко взял влево, уходя с линии огня. В это время второй номер сделал правый поворот, преследуемый истребителем из нижнего эшелона, которому удалось настичь наше соединение. Позднее видели, как «Мессершмит-109» возвращался один. «Бьюфорт» больше никто не видел.

Третий номер ведущего звена теперь находился всего в

¹ В это время воздушных стрелков набирали из простых служащих техсостава. При этом они получали жалованье летного состава 1 шиллинг 6 пенни в день.

200 ярдах сзади. Пули теперь падали в море под ведущим самолетом, а это означало, что третий номер все еще атакует сверху. Неожиданно третий взял резко вверх и вправо, преследуемый вражеским истребителем. Этот самолет тоже больше никто не видел.

Второе звено также подверглось атаке нескольких истребителей через пять минут после выполнения своей задачи. От этого звена осталось только два самолета, так как третий покинул строй во время атаки и присоединился к третьему звену. В последующие восемь минут оставшиеся два самолета второго звена подвергались непрерывной атаке. Почти все это время их пулеметы молчали, так как отстрелянные гильзы образовали заторы: специальный желоб для их удаления отвалился из-за вибрации. Стрелки нервно пытались вернуть к работе хотя бы один из пулеметов. Самолетам удавалось уйти от большинства атак, держась на высоте до 50 футов над водой, резко поворачивая и скользя на крыло при каждой атаке. Но в конце концов второй из этих двух самолетов загорелся и рухнул в море.

Третье звено, состоявшее теперь из четырех самолетов, выпало из поля зрения вражеских истребителей и благополучно вернулось на базу.

А если бы «бьюфорты» несли на себе торпеды? Как сложилась бы обстановка?

Маневры миноносцев значительно затруднили бы сброс торпед, а отпор во время торпедной атаки со стороны ми-

ноносцев сопровождения и истребителей нижнего эшелона был бы более интенсивным. Потери, несомненно, могли быть гораздо большими. Возможно, удалась бы атака с фланга одной или двумя торпедами, когда крейсер выполнял левый поворот, однако сбросивший эти торпеды самолет подвергся бы неминуемой атаке истребителей. Из-за низкой скорости, необходимой для выпуска торпед, все соединение оказалось бы более уязвимым.

Среди других явных недостатков можно назвать тыльное вооружение, которое было недостаточным и неэффективным. Все стрелки докладывали о задержках стрельбы. Дальнее прикрытие истребителей также отсутствовало.

Таким образом, «бьюфорты» получили свое первое боевое крещение. Фактически никаких попаданий не было зарегистрировано. Потери составили примерно одну треть. Были проблемы и с работой пулеметов. Но худшее было еще впереди. За десять дней до этой операции, ввиду целого ряда неоправданных потерь во время тренировочных полетов, была создана следственная комиссия для выработки рекомендаций по увеличению оперативной эффективности «бьюфортов» и их моторов. Зная об этом, все экипажи добровольно согласились принять участие в операции против «Шарнхорста». Вскоре после этого все «бьюфорты» были модернизированы и оснащены двигателями «Таурус».

Мало что указывало на то, что «бьюфорту» с его торпедами предстояло сыграть решающую роль в борьбе с боевыми

кораблями противника в битве за Атлантику в 1941 году или определять ход наземных сражений в 1942–1943 годах против такого выдающегося генерала, как Роммель.

Глава 1

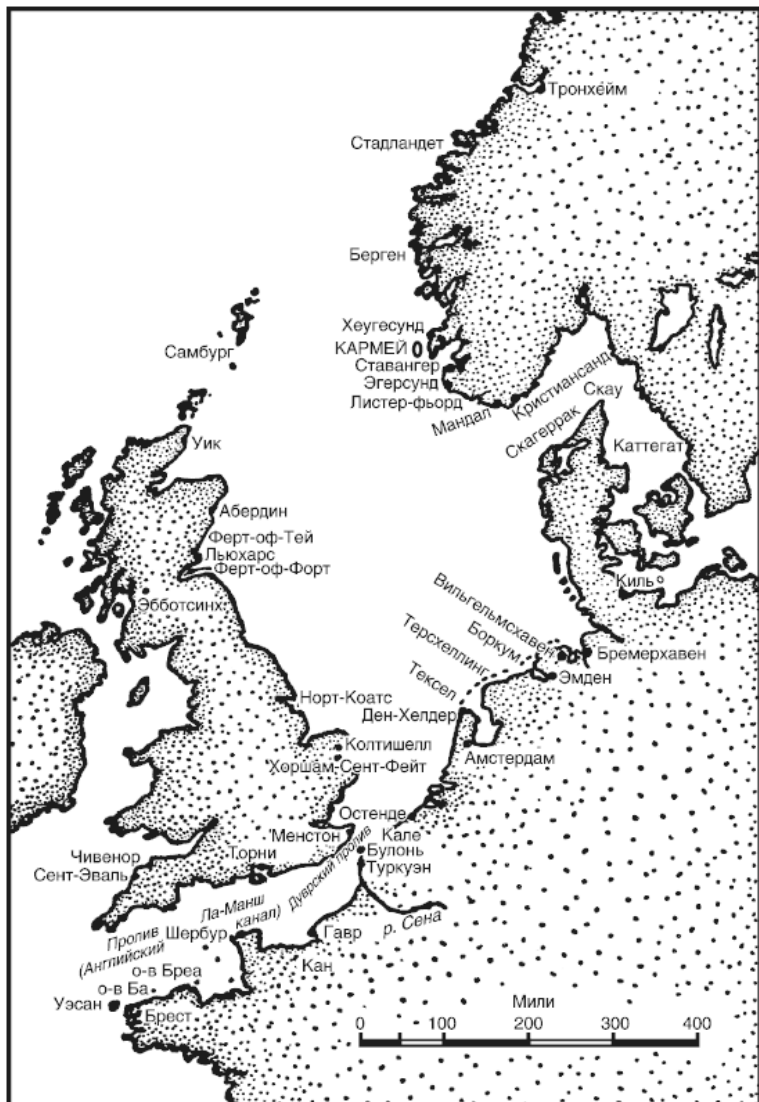
Занавес поднимается

– Между прочим, – сказал командир звена, – этот корабль потопил «Равалпинди».

Теперь им предстояло нанести удар по «Лютцову»², водоизмещением 14 000 тонн, кораблю класса линкоров «Адмирал Шеер» и «Граф Шпее».

Старший сержант Рей Ловитт, двадцатидвухлетний уроженец Ковентри, пилот «бьюфорта», испытывал в этот момент тревогу и возбуждение. Он помнил, как в самом начале войны Гитлер изменил название этого корабля с «Дойчланд» на «Лютцов», поскольку, как говорили, он боялся, что утрата корабля с таким именем может нанести урон германскому боевому духу. В своих мечтах Ловитт уже торпедировал «Лютцов», промахнулся, был сбит и благополучно вернулся домой. Ловитт не был стандартным героем с квадратной челюстью и стальным взглядом. Это был молодой англичанин, почти мальчишка. Пушок на его щеках только что превратился в щетину, а светлые волосы топорщились под испачканной маслом пилоткой. В течение трех лет его готовили к этому моменту.

² Сначала считалось, что «Равалпинди» потопил «Лютцов». Позже было установлено, что это сделали крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау».



В 1941 году таких молодых англичан было много. Враги и даже старшие товарищи называли этих юношей бесхребетными, невоинственными и недееспособными. Но даже «настоящие» мужчины из доминионов с уважением смотрели на этих розовощеких, бесшабашных юношей, когда видели крылышки ВВС, аккуратно вышитые над карманом форменной куртки, которую они носили гордо, но без ложной похвалы. Иногда на этих летних куртках можно было видеть разноцветные орденские планки, и тогда ни у кого уже не оставалось никаких сомнений, что помимо этих отличительных знаков эти молодые мужчины обладали всем необходимым, чтобы считаться героями.

У Ловитта еще не было наград, но он проделал тяжкий путь, чтобы заполучить эти крылышки, и сделал еще больше, чтобы не утратить их. Первый раз он поднялся в воздух с резервом добровольцев в марте 1938 года, получил свои крылышки и был призван в сентябре 1939-го. Затем последовал период подготовки в Королевских военно-морских силах в качестве пилота торпедоносца, включая катапультный старт и посадку на палубу авианосца, после чего ему и еще четырнадцати сержантам-пилотам было объявлено о переводе их в воздушные силы морского флота.

Несмотря на врожденное восхищение всем, что связано с флотом, пилоты воспротивились. Служба в Королевских ВВС стала целью их жизни и останется ею навсегда. Кроме того, в Королевских ВВС они были элитой, а в воздушных

силах морского флота на первом месте всегда были моряки. Пилотов не мучила мысль о том, что корабль – взлетная полоса – после их взлета был вынужден изменить курс и не мог оповестить их об этом, лишив таким образом возможности приземлиться обратно на него. Это была лишь очередная опасность войны. Проблема была гораздо глубже. Вопрос заключался в самом статусе.

Были и другие причины. Оплата старшины-пилота была минимальной, и ему приходилось носить свои крылышки на рукаве. Именно с этим было труднее всего смириться. Не на груди, а на рукаве. Более того, это были уже не прославленные крылышки Королевских ВВС.

Для Ловитта эти крылышки имели особое, символическое значение. Причина была не в простом тщеславии, хотя, конечно, отчасти так оно и было. Они означали нечто другое: удовлетворенное самолюбие, достигнутую цель, признание профессионализма и даже нечто большее, чем сочетание данных трех факторов. Они позволяли считать себя состоявшейся личностью и достойным мужчиной.

Однако пилоты понимали позицию ВМС и были готовы к компромиссу. Прежде всего они поинтересовались, сохранят ли им уровень оплаты Королевских ВВС. Вопрос был поставлен перед адмиралтейством и решен положительно. Затем они спросили, позволят ли им носить крылышки Королевских ВВС на морской форме. Ведь они получили эти крылышки от ВВС, это никто не мог оспорить, и конечно же ни-

кто не имел права этот нагрудный знак у них отобрать. Положительный ответ удовлетворил бы всех, но на этот раз адмиралтейство сказало «нет». Однако адмиралтейство тоже готово было пойти на компромисс и предложило присвоить всем пилотам звание офицера воздушных сил морского флота.

И любой разумный человек согласился бы с этим предложением, но для Ловитта и многих других крылышки ВВС воспринимались не разумом, а сердцем. Ловитт никогда не считал себя упрямым, но в этом случае он стал упрямее всех упрямец. В его голове постоянно крутилась старая военная фраза, что-то похожее на «держаться за цель». Когда флот понял, что принять все условия будет отказом от своих собственных принципов, он отпустил всех непокорных, и Ловитта в том числе.

Отказавшись от офицерского звания в воздушных силах морского флота, Ловитт обнаружил, что Королевские ВВС слабо заинтересованы в нем. Его направили в 42-ю эскадрилью, которая в это время летала на «вайлдбистах», тихоходных самолетах, считавшихся уже устаревшими. Кроме того, пилотов было в избытке, а при таких условиях получить звание даже сержанта-пилота в добровольном резерве было проблематично. Но по крайней мере там его использовали для выполнения главным образом летных заданий, включая прикомандирование к эскадрилье «хадсонов» береговой авиации. В это время 42-я эскадрилья была оснащена «бью-

фортами» и передислоцирована в Лошар в Файфе. В конце концов пришла очередь и Ловитта пройти подготовку на командира «бьюфорта» и сформировать собственный экипаж, объединенный общей целью, сплоченный и компетентный.

Хотя этот путь оказался довольно окольным, Ловитт получил значительную компенсацию. Лишь немногие прошли такую углубленную подготовку, лишь немногие в эскадрилье знали корабли так же хорошо, как он. А корабли были их *raison d'être*. Корабли, подобные «Лютцову».

Упоминание о «Равалпинди» заставило Ловитта оглянуться назад и вспомнить последние восемнадцать месяцев. Вспомнить бой, в котором принимал участие «Равалпинди», старое торговое судно, превращенное на время войны в вооруженный торговый крейсер, безнадежно уступавший врагу по огневой мощи. Перед тем как затонуть, «Равалпинди» призвал на помощь британские крейсеры для защиты конвоя, который он сопровождал. В этом сообщении было указано название атакующего корабля – «Лютцов». Через несколько минут, когда силы противника были правильно определены как «Шарнхорст» и «Гнейзенау», «Равалпинди» успел получить серьезные повреждения, а его радиостанция разлетелась на куски в результате прямого попадания. Прибывшие на место сражения британские крейсеры обнаружили, что германские налетчики уже скрылись. Было сделано предположение, что «Лютцов» укрылся в просторах Балтики.

...Ловитт посмотрел на часы в оперативной комнате, потом на дату, указанную на доске за спиной командира эскадрильи. Почти одиннадцать часов. Остается час до полуночи. Четверг, 12 июня 1941 года. Он слегка толкнул локтем своего молодого, атлетически сложенного штурмана Ала Морриса из Нокомиса (Саскачеван).

– Посмотри на часы. Скоро полночь. К тому времени, как мы туда доберемся, будет уже пятница, 13-е.

Ловитт всегда верил в приметы, постоянно отклонялся от своего пути, чтобы пройти под лестницей, смотрел на луну через стекло, прикуривал третьим от одной спички. Вместе с тем он не стучал по дереву, не бросал соль через плечо – фактически отказывался от попыток умаслить потусторонние силы, заведовавшие случаем. Однако, твердо веря в удачу, он все же заставил свой экипаж внимательно следить за всяческими предзнаменованиями.

– У меня такое чувство, что завтра будет несчастливый день, – прошептал Ловитт.

– Несчастливый?

– Для «Лютцова».

Одним ухом Ловитт прислушивался к словам командира эскадрильи. Уже в начале предыдущего дня все знали, что у них будет боевая цель. Вылетавшим на разведку и патрулирование было приказано отслеживать вражеские корабли. Сначала все было чисто, но позже днем поступило сооб-

щение, что вражеский крупный боевой корабль, возможно «Лютцов», покинул гавань Киля и направляется на север.

Начиная с этого момента эскадрилья в полной боевой готовности ожидала сообщений о результатах визуальных наблюдений. В адмиралтейство поступил доклад разведки, что «Лютцов» замечен при обходе Скау в 12.30 в сопровождении четырех миноносцев. Самолет аэрофоторазведки обследовал Скагеррак всю вторую половину дня и вечер, но никаких целей не было замечено.

В 19.30, считая, что обнаружение цели неминуемо, командующий береговой авиацией, маршал авиации сэр Фредерик Боухилл, привел свои подразделения в полную боевую готовность. В его подчинении находились тринадцать «бьюфтортов» 42-й эскадрильи в Лошаре и пять «бьюфтортов» 22-й эскадрильи из спецотряда в Уике.

В 22.00 все еще не было никаких новостей об обнаружении цели, и перед Боухиллом стала дилемма. Почти не оставалось сомнений, что «Лютцов», придерживаясь прежнего курса, следовал в западном направлении, а потом изменил курс на северо-запад, ища укрытия в фьордах. Страшно было подумать, что линкор противника, по всей видимости уже находящийся в радиусе действия «бьюфтортов», может выйти за пределы этого радиуса до того, как они успеют предпринять какие-либо действия после получения доклада об обнаружении цели.

Период времени, в который «бьюффорты» могли атаковать

цель у южного побережья Норвегии, ограничивался скоростью движения этой цели. Предположим, что «Лютцов» двигался со скоростью 22 узла, как сообщала морская разведка. При таких темпах корабль, возможно, уже в течение часа или примерно около того находился в радиусе действия авиации и мог оставаться внутри этого радиуса по крайней мере еще пять или шесть часов.

С момента отдачи приказа об атаке до того времени, когда подразделение займет нужную позицию у южного побережья Норвегии, пройдет примерно три часа. Чтобы «бьюфорты» смогли настичь «Лютцов», приказ должен поступить в самое ближайшее время, чтобы «бьюфорты» успели вылететь еще до полуночи. Но сообщение об обнаружении цели все еще не поступало.

Будучи опытным стратегом, Боухилл, в нарушение канонов военной науки, вынашивал идею использовать наступательные силы своих «бьюфортов», не дожидаясь получения этого сообщения. Если оно придет слишком поздно, ударные силы не смогут добраться до намеченного района прежде, чем «Лютцов» найдет укрытие в одном из фьордов. Более того, будучи обнаруженным, корабль может предпринять попытку скрыться, удвоив свою скорость. Плюс к этому после 2.00 из-за короткой ночи в северных широтах в это время года для ударных сил существует опасность быть перехваченными вражескими истребителями.

Таким образом, существовал риск посылки ударной груп-

пы без информации о цели, которую им надлежало атаковать.

Тщательная предварительная разведка была признана основой успешного использования дальней авиации над морем. Нарушение этого правила грозило большими неприятностями. Расчеты продвижения «Лютцова» основывались на чистом предположении. Корабль мог находиться практически в любом месте. Боухилл надеялся, что, если сообщение об обнаружении корабля поступит в то время, когда «бьюфорты» уже будут находиться на пути к району цели, он сможет сообщить им ее координаты по рации. Но если предположить, что «бьюфорты» к этому моменту достигнут предела радиуса их действия и в этом случае не успеют добраться до подтвержденной позиции противника, пройдет много часов, прежде чем они смогут вернуться на базу, дозаправиться и возвратиться снова в район цели.

Существовала и еще одна серьезная опасность. На таком расстоянии успех атаки зависел от фактора неожиданности. Длительный поиск цели в прибрежных водах противника исключительно опасен. «Бьюфорты» могут быть обнаружены и атакованы еще до того, как обнаружат цель.

Подобно алхимику, Боухилл тщательно взвешивал факторы риска один за другим. Задержка может означать упущенную возможность: шанс атаковать «Лютцов» может представиться в ближайшие три-четыре часа, и «бьюфорты» смогут атаковать его только в том случае, если уже будут находиться

на пути к цели. С другой стороны, такие заблаговременные действия могут иметь и обратный исход: тяжелые потери и невозможность воспользоваться подобным случаем позднее. Вместе с тем Боухилл был ограничен строгими временными рамками, в которых его «бьюфорты» могут эффективно атаковать «Лютцов», предположительно придерживающийся прежнего курса. Если все сложится неудачно, он всегда может отозвать «бьюфорты», и, возможно, у них еще останется время для нанесения нового удара.

Боухиллу потребовалось двадцать мучительных минут, чтобы принять окончательное решение. Однако, когда оно было принято, в его голове быстро созрел план, как уменьшить возможность ошибки в поисковом районе.

Пять «бьюфортов» находились в Уике и тринадцать в Лошаре. Боухилл решает послать пять самолетов из Уика в точку максимально возможного удаления «Лютцова» (в нескольких милях к югу от Ставангера), а девять самолетов из Лошара – в точку возможного минимального удаления корабля (в нескольких милях к юго-востоку от Листер). Дойдя до Ставангера, самолеты повернут на юг и обследуют побережье, а другие самолеты, миновав Листер, повернут на север, тогда «Лютцов» будет взят ими в клещи. Дополнительный положительный момент плана заключался в том, что он вносил замешательство в оборону противника, помещая два отдельных самолетных соединения у побережья Норвегии в различных пунктах примерно в одно и то же время.

Четыре самолета из Лошара оставались в резерве и должны были последовать за первой группой в случае обнаружения цели. Суть плана была доведена до двух командиров эскадрилий лично Боухиллом. В Лошаре Ловитт внимательно выслушал командира 42-й эскадрильи подполковника Роя Фавилля, который доводил эту информацию до сведения экипажей.

— О «Лютцове» уже двенадцать часов ничего не слышно, — говорил Фавилль, — однако, судя по его прошлому положению и маневрам, корабль, несомненно, хочет укрыться в фьордах к северу от Ставангера. Если ему это удастся, он сможет скрываться там днем и выходить только ночью или в плохую погоду и в конечном итоге сможет вырваться в Атлантику, когда пожелает. Можете себе представить, что он там натворит. Я лично разговаривал с командующим. Нам просто необходимо добраться до этого корабля. Это означает, что все нужно сделать до того, как он достигнет Ставангера. Другими словами, это нужно осуществить сегодня ночью.

Когда «Лютцов» видели в последний раз, корабль шел со скоростью двадцать два узла. На основе этой информации и рассчитана его нынешняя позиция. Корабль охраняют пять миноносцев. Один идет впереди, вероятно занимаясь тралением мин, четыре остальных окружают корабль, по два с каждого борта.

Наша заданная точка находится примерно в десяти милях

к юго-востоку от Листеры. Если к моменту ее достижения мы не получим сообщения об обнаружении цели, мы повернем на северо-запад и пойдем вдоль морского пути по направлению к Ставангеру. 22-я эскадрилья будет обследовать участок к югу от Ставангера. Таким образом, мы прочешем всю территорию между нашими группами.

Сначала мы пойдем строем из девяти машин, тремя звеньями по три самолета. Каждое звено будет двигаться независимо. Первое поведу я, Филпот³ пойдет справа, а Ловитт – слева. При обнаружении цели Ловитт перейдет с левого фланга в правый эшелон, и мы зайдем обычным для атаки строем со стороны моря. Остальные два звена взлетают с интервалами в десять минут, строятся и атакуют таким же образом.

У нас тринадцать самолетов, поэтому четыре мы оставляем в резерве. – При упоминании о цифре «13» Ловитт снова толкнул Морриса локтем в бок. – Резерв будет готов подняться позже, если придет сообщение об обнаружении цели.

Самолет разведки все еще пытается обнаружить конвой, поэтому вполне вероятно, что мы получим сообщение по радиации о необходимости занять новую позицию. Радистам надо быть начеку! Одновременно нам самим тоже следует вести разведку.

Самым важным моментом этого задания является нави-

³ Оливер Филпот был сбит при атаке на корабль несколькими месяцами ранее, сумел сбежать из лагеря для военнопленных вместе с Эриком Вильямсом.

гация. Нам необходимо точно выйти на место. Немцы очень тщательно выбирали время для прорыва своего корабля. Они ждали плохой погоды. Единственное освещение нам даст только луна. Метеорологи говорят, что будет достаточно просветов и видимость будет хорошей.

У нас будет только один шанс поразить корабль, поэтому постарайтесь сбросить ваши рыбки как можно ближе к нему. Это все.

Оперативную комнату наполнил привычный шум. Штурманы разбирали свои карты, радисты – опознавательные коды. Воллас-Паннелль, кормовой стрелок Ловитта, первым присоединился к нему, держа в руках планшет.

– Ну что, получил своих голубков? – спросил Ловитт.

– Да, и что бы ты подумал? Планшет номер тринадцать.

– Ты получил его по блату?

– Нет, честное слово.

– Как бы там ни было, это наша ночь.

Вместе с Моррисом и радистом Даунингом они вышли из комнаты. Ловитт любил свой самолет. Буква «К» на борту подходила к слову «крушение», а когда он впервые поднялся в воздух, сержант-механик предупредил, что это самый медленный самолет в эскадрилье, делающий на 5 узлов меньше других. Но однажды, возвращаясь после бесполезных поисков кораблей противника в норвежских водах, они приближались к Абердину в сумерках, и в этот момент заметили «Хейнкель-113», заходивший для бомбардировки бри-

танского конвоя. Было уже поздно помешать ему сбросить бомбы, но, понимая, что немецкий самолет после выполнения маневра направится в сторону моря, Ловитт вывел свой самолет в точку немного выше «хейнкеля» и летел с той же скоростью, что и немецкий пилот, направлявшийся теперь в сторону дома. Маневр был так хорошо выполнен, что Воллас-Паннелль увидел цель непосредственно перед своей турелью. Одна хорошая очередь послала горящий «хейнкель» прямо в море. Позже его экипаж был подобран в надувной лодке и отправлен в плен. После этого случая для Ловитта и его экипажа других машин просто не существовало.

В 23.15 ведомые Фавиллем первые три «бьюфорта» 42-й эскадрильи поднялись из Лошара в пяти милях к югу от Ферт-оф-Тей и через несколько минут, построившись над аэродромом, взяли курс на Южную Норвегию. Пять «бьюфтортов» 22-й эскадрильи поднялись из Уика спустя полчаса и взяли курс на Ставангер.

Метеорологи не ошиблись. Шторм и низкая облачность сопровождали их на всем пути. В редких просветах луна освещала все кругом исключительно ярким светом, словно яркую лампочку включали в темной комнате, а потом также неожиданно выключали. Фавилль, Филпот и Ловитт летели четким строем, утомительным для пилотов и экипажей. В сумраке ночи Ловитт вел машину в нескольких футах от крыла другого самолета справа, каждые несколько секунд бросая взгляд на панель управления.

Сидя на месте пилота с левой стороны фюзеляжа в самолете, который составлял правый фланг, Ловитт страдал от головной боли, его глаза устали от постоянной слежки то за одним участком, то за другим, и он решил перейти в правый эшелон. Ему предстояло занять эту позицию для атаки, поэтому ничего не изменится, если он займет ее уже сейчас. Так будет удобнее следить за строем сбоку от него.

Фавилль и Филпот сохранили свои позиции. Ловитт повернул за ними, стараясь не попасть в воздушную струю, и повел машину справа от Филпота. При этом он чуть было не утратил контакт и, только быстро открыв дроссели, сумел восстановить его.

Более часа они летели в темных дождевых облаках на высоте 600 футов с экономичной крейсерской скоростью 140 узлов. Им потребуется каждая капля горючего для завершения облета и еще немного для выхода на цель.

В это время в штабе береговой авиации в Лондоне Боухилл нервно следил за ходом операции, ожидая сообщений об обнаружении цели. Часы в оперативной комнате показывали полночь, инспектор слышал их тиканье. Была пятница, 13-е.

В тот момент, когда один день сменялся другим, патрульный «бленхейм» заметил конвой. Пилот ясно рассмотрел «Лютцов». Один миноносец шел впереди, четыре остальных окружали корабль. Через несколько минут Боухилл уже изучал сообщение. Конвой находился в 30 милях от Листера,

направляясь на запад-северо-запад. Вскоре он должен повернуть на север и пройти вдоль линии берега, если только не предпримет какой-либо маневр, чтобы избавиться от преследования. В любом случае «бленхейм» будет следовать за ним. Теперь «Лютцову» уже не удастся улизнуть.

Боухилл ждал подтверждения, но когда оно поступило, новость его насторожила. «Бленхейм» подвергся атаке вражеских истребителей. Продолжать преследование конвоя стало невозможно, и контакт был утерян.

Боухиллу ничего не оставалось, как довести информацию об обнаружении цели до сведения атакующих самолетов. Если «Лютцов» будет идти прежним курсом, то самолеты его обнаружат. Если же корабль повернет назад, то рано или поздно он все равно будет замечен, и вся последовательность событий повторится снова. В общем и целом ночь проходила нормально.

Ко времени поступления этого сообщения ведущее звено 42-й эскадрильи уже находилось на полпути над Северным морем. Оно занимало удобное положение. При пятиградусном изменении курса вправо оно выйдет на позицию, указанную «бленхеймом», а затем повернет на северо-запад к возможному курсу «Лютцова».

По мере того как ведущее звено покрывало последние две сотни миль на пути к югу от Листера, напряжение в самолете возрастало. Несмотря на постоянную темноту, Ловитт все сильнее чувствовал, что ему должно повезти.

— Мы должны выйти на позицию, указанную в сообщении о цели, через десять минут! — крикнул Моррис.

— Отлично, — сказал Ловитт. — Смотрите в оба, ребята.

Ловитт внимательно следил за ведущим и через несколько минут заметил, что тот снижается до высоты 400 футов. Низкие облака на некоторое время расступились, и, несмотря на тяжелые тучи над головой, закрывающие луну, Моррису показалось, что он видит отблески огней на воде в нескольких милях справа. Ловитт на секунду отвел взгляд от ведущего и посмотрел в направлении, указанном Моррисом. Он сразу же понял, что Моррис был прав. Однако, всматриваясь в эти огни, он выпустил из виду два остальных самолета и не осознал, что Фавилль и Филпот также обнаружили эти огни. Фавилль начал поворот вправо, Филпот последовал за ним, и оба пошли на пересечение курса Ловитта. Попав в воздушную струю, он оказался в вихре возмущенного воздуха, и самолет, резко подпрыгнув, вышел из-под контроля. Ловитт отчаянно ухватился за рычаги управления и понял, что турбулентность послала его машину в глубокое пики.

Когда ему наконец удалось восстановить контроль над самолетом, он находился всего в нескольких футах от воды. Вокруг никого не было.

Опомнившись, Ловитт оглянулся вокруг, ища своих товарищей, но со всех сторон его окружала непроницаемая тьма. Тогда он стал искать взглядом огни, которые заметил с высоты 400 футов, и снова обнаружил их на некотором расстоя-

нии, но теперь справа. Естественно, они не могли исчезнуть. Удовлетворенный тем, что может действовать самостоятельно, он медленно развернул машину направо в направлении огня.

– Что случилось? – спросил Моррис из носового отсека. – Я думал, мы решили искупаться.

– Я тоже так думал. Ты видел, как они пошли на поворот?

– Нет.

– Мне показалось, что нас просто размажут по небу. Если бы мы были на высоте ниже четырехсот футов, так бы оно и произошло.

– Ты видишь огни?

– Да.

– Похоже на рыболовное судно.

Ловитт облетел огни перед тем, как дать ответ. Однако сомнений не было. Это были рыбаки.

– Что будем делать?

– Сделаем привязку по курсу и вернемся на морской путь.

– Отлично.

Ловитт получил от Морриса новый курс и повернул на него. Затем позвал Даунинга.

– Слушай наших по радиии. Боюсь, мы их потеряли. Если они обнаружат конвой, то дадут сигнал об атаке. Тогда мы будем знать их позицию.

– Хорошо.

– Да, Волли, следи за истребителями, мы приближаемся

к Норвегии.

– Слушаюсь.

Ловитт вновь поднялся на высоту 600 футов. Последние несколько минут были весьма напряженными, и высота успокоила его. Они будут следовать этим курсом десять минут. Далее идти в этом направлении опасно. Можно пересечь норвежский берег и улететь в горы. Машина продолжала двигаться в дождевых облаках в кромешной тьме. Ловитт знал, что Моррис отмечал их курс на карте, когда они шли строем, однако навигация оставляет желать много лучшего, когда вы следуете за другим самолетом. Сбившись с курса и снова выйдя на огни рыбаков, они имели теперь лишь смутное представление о своем местонахождении. Необходимо было взять точный ориентир перед тем, как снова отправиться на поиски «Лютцова».

Дождь нашел щелочку в обшивке кабины, и вода стала капать Ловитту на колено. Оптимизм постепенно испарялся. Становилось сыро и неприятно.

– Десять минут прошло! – крикнул Моррис. – Никаких признаков берега.

Если сейчас повернуть на северо-запад, они непременно окажутся над морем. Однако быть поблизости недостаточно. Если же найти ориентир, они непременно обнаружат и «Лютцов», если он все еще придерживается прежнего курса.

– Пролетим еще немного, – сказал Ловитт. – Можно ли подойти к берегу под этим углом? Так будет легче его заме-

тить и не врезаться напрямую.

– Руль на 340.

Когда Ловитт начал поворот влево, его взгляд переместился с индикатора поворота на компас. То, что он увидел, заставило его присмотреться более внимательно. Стрелка прибора показывала неправильное направление.

Он мгновенно сообразил, что произошло. Капли дождя попали на поверхность компаса и осложнили видимость. Каким-то образом перекрестие, обозначавшее север, переместилось в другой конец ⁴. После встречи с рыбацкими судами они летели прочь от берега. Это была самая древняя из ошибок. Мысль об этом просто шокировала. Неудивительно, что они ничего не видели.

– Боюсь, я ошибся, Ал. Мы движемся в противоположном необходимому направлении. Знаю, мне нет оправдания, но вода накапала на компас, и это сбilo меня с толку. Делаю поворот на 180 градусов, и мы придерживаемся этого курса по крайней мере еще пятнадцать минут. Извините, ребята.

– Мы ложимся на изначальный курс – прямо к берегу?

– Да. Другого пути нет. Мы потеряли слишком много времени.

– А что, если подняться до 1500 футов? По крайней мере, таким образом мы окажемся выше любых прибрежных препятствий.

⁴ Это был устаревший тип компаса с двумя параллельными проволочками. Последний тип позволяет избежать такого рода ошибок.

– Хорошая идея.

Так они летели еще четверть часа. Напряжение нарастало. Только вид земли дал бы им возможность выйти на морской путь, проходивший в 5 милях от каботажного. Однако вне видимости берега все остальное было лишь догадкой.

Темнота действовала на них все более и более удручающе. Нервы Ловитта начали сдавать. Его мучила мысль о том, что все сложилось неправильно, оставалось лишь продолжить бесполезную разведку и затем повернуть домой.

Неожиданно мрак под ними разорвало пламя взрыва. До уха Ловитта донесся спокойный голос:

– Это зенитная артиллерия, шкипер. Разрывы ниже хвоста и за ним.

– Корабли! Но где они?

Моррис отозвался из носового отсека:

– Это не корабли. В свете разрывов я вижу землю.

– Тогда давайте убираться к черту отсюда.

Ловитт развернул «бьюфорт» резко влево, стараясь выйти из зоны интенсивного огня внизу, и направил самолет обратно в море. Из турели вновь слышался голос Волласа-Паннелля:

– Они все еще стреляют в нас, но мы выходим из зоны огня. Возьми 10 градусов влево и спустись на сотню футов. Так мы стряхнем их с хвоста.

Его голос был спокоен и логичен. Ловитт последовал его указаниям. Воллас-Паннелль продолжал давать советы, и

вскоре они вышли из зоны огня.

– Где, черт возьми, мы находимся? – спросил Ловитт Морриса.

– Я думаю над этим. Без сомнения, это был аэродром Листер.

Листер! Новый нацистский аэродром в Южной Норвегии. Последняя база океанских поисковиков «дорнье». Они разворошили осиное гнездо. Через несколько минут за ними погонится целая эскадрилья истребителей.

С другой стороны, это великолепная привязка! Последние полчаса они молили Бога дать им хоть какой-то знак о том, где они находятся. Теперь они его получили в полной мере.

– Если нам не удастся найти «Лютцов» сейчас, этого не будет никогда, – сказал Ловитт. – Листер наверняка пошлет кого-нибудь в погоню за нами. В любом случае мы скоро об этом узнаем. Ал, подойди на секунду, давай взглянем на карту.

Моррис пришел из носового отсека и присел рядом с Ловиттом.

– Как долго мы еще сможем кружить здесь?

Два человека задумались на секунду, подсчитывая потребление горючего. На поиски им оставалось немногим более получаса. И это был абсолютный предел их радиуса действия.

Оправясь от шока, вызванного заградительным огнем, Ловитт всматривался в карту и понимал, что у них есть время

только на быстрый перелет через фьорд Листера и, возможно, покрытие нескольких миль к северу от Эггесунда. Если после обнаружения конвой все еще держится своего северо-западного курса, то именно в этом районе его и следует искать.

Существовала опасность и того, что капитан «Лютцова», узнав о том, что его конвой засекли, и опасаясь атаки, может пойти обратным курсом и найти убежище в Кристиансанде в надежде отсидеться там весь следующий день и попытаться прорваться снова на следующую ночь. Но, забравшись так далеко, захочет ли немецкий капитан возвращаться назад после нескольких часов плавания в относительной безопасности? Несмотря на то что его засек вражеской самолет-разведчик, он знал, что такая темная ночь дает ему шанс спастись и он наверняка полным ходом направится к фьордам за Ставангером.

По оценке разведчиков, скорость конвоя составляла 22 узла, но после долгих часов изучения разведанных Ловитт знал все, что необходимо знать о судах класса «Лютцова». Подобные суда могли идти со скоростью не более 26 узлов.

– Определи новую позицию, – сказал он Моррису. – Предположим, что с тех пор, как их засек «бленхейм», они всю ночь шли со скоростью 26 узлов. По моим подсчетам, они сейчас должны находиться где-то за Эггесундом. А мы как раз приближаемся к этому месту.

Моррис отправился обратно в носовой отсек, чтобы опре-

делить точное местонахождение, а Ловитт повернул назад к береговой линии, вдоль которой проходил морской путь на северо-запад к Эггерсунду, на случай, если «Лютцов» болтается где-то в открытом море. Он будет придерживаться этого курса насколько возможно.

Он стал снижать «бьюфорт» до тех пор, пока стрелка альтиметра не показала 500 футов, но даже Моррис в носовом отсеке ничего не мог разглядеть. Машина продолжала снижаться до безопасного уровня и даже ниже. Но, несмотря на все усилия, ничего не было видно.

Находясь в напряжении из-за низкой высоты полета, Ловитт и Моррис постоянно вглядывались вперед, пытаясь узнать в аморфных тенях очертания кораблей. Воллас-Паннелль разглядывал темноту за ними, стараясь увидеть истребителей. Даунинг слушал рацию.

Они шли строго по морскому пути в 5 милях от берега. Если конвой окажется под ними, он не останется незамеченным.

Через пятнадцать минут Даунинг доложил по внутренней связи:

– Я только что получил сообщение от ведущего. Они прекращают выполнение задания, посылают отрицательные рапорты и берут курс домой.

– Хорошо.

Не успел Ловитт осознать эту новость, как его позвал Моррис:

– Мы находимся непосредственно напротив Эгерсунда.

Еще несколько секунд Ловитт продолжал следовать прежним курсом, раздумывая, что же предпринять. Ночь окутала их непроглядным мраком. Тусклые стекла кабины вызвали резь в глазах. «Лютцов» просто не мог уйти дальше на север. Либо они упустили его, либо ему удалось каким-то образом скрыться. Дальнейшие поиски не имели смысла. Его товарищи уже отправились домой. Запас горючего подходил к концу. Он хотел жить. Никто его не упрекнет, если в этот момент он оставит дальнейшие попытки и возьмет курс домой.

Ловитт сделал разворот на 267 градусов, набрал высоту 800 футов и выровнял машину. Для возврата домой после полетов над Южной Норвегией 267 градусов всегда составляли правильное направление. Моррис вернулся из носового отсека и стал прокладывать путь на Лошар. Воллас-Паннелль спустился из турели и закурил. Все, что им оставалось, – вернуться на базу.

Сперва впереди простиралась все та же непроглядная тьма, но когда они отделились от берега, в редкие просветы снова стала проглядывать яркая луна. Через несколько миль Ловитт заметил справа два больших просвета – один в миле от другого, где луна прорвалась сквозь тучи. Как жаль, что таких просветов не было там сзади на морском пути.

Мир вокруг них был погружен в полную темноту, пронзенную лишь двумя пучками лунного света. И вдруг, в пер-

вом из этих светлых разрывов, Ловитт заметил небольшое светлое пятнышко, подобное первой капле дождя, упавшей на асфальт. Это явно был корабль.

Бог и человек совместно создали изумительную сцену. Ловитт не мог бы направить прожектор в нужное место, но в этом и не было необходимости. Свет был неподвижен, но объект двигался. Выходя на сцену с магически завораживающей быстротой в 1000 ярдов, внизу за первым миноносцем следовал «Лютцов» в окружении своей свиты. Пара, идущая впереди, находилась непосредственно на линии торпедной атаки.

Насколько прав был немецкий капитан, двигаясь со скоростью 25 узлов! Здесь его никто не искал.

До этого момента судьба Ловитта зависела от людей, которые пришли до него, – в руках инструкторов, давших ему такую подготовку. Но теперь ему придется действовать самостоятельно. Его товарищи уже вернулись домой, а ему следует принять решение. Еще час-другой, и «Лютцов» минует черные норы норвежских фьордов и рано или поздно прорвется в Атлантику. Сейчас Ловитт мысленно находился где-то вне самолета, над его кабиной, и, затаив дыхание, наблюдал за всем происходящим внизу.

Атаковать «Лютцов» в первом просвете облаков было уже поздно. Но дальше к северу как раз по курсу конвоя находился второй просвет. Если идти прежним курсом под нужным углом к конвою, облететь его сзади, держась примерно

в миле от него с левой стороны, а затем повернуть на восток, у него появится возможность атаковать «Лютцов» как раз в середине второго просвета.

Ловитт повернул на северо-запад, медленно снижаясь и точно просчитывая расстояние, скорость и время. Нужно вывести машину точно в центр второго просвета, чтобы иметь возможность сделать нужную корректировку в последнюю минуту.

Он начал разворот примерно в трех милях, медленно снижаясь, оттянув назад дроссели, сохраняя скорость не более 140 узлов, пока не оказался там, где хотел, – в пяти футах над водой, ожидая появления кораблей из темноты справа. А если, допустим, они слышали шум моторов самолета? Наверняка это так. Предположим, они изменили курс в этой непроглядной тьме? Как же найти их снова? Для этого существовало лишь два пронизанных лунным светом разрыва в облаках. Если сейчас корабли не покажутся, значит, он поспешил. Но именно в этот момент головной миноносец выплыл из темноты, дымя трубами и идя прежним курсом.

Ловитт врос в сиденье, ожидая, когда «Лютцов» появится из-за кулис этого огромного театра и предстанет в лучах рампы подобно суперзвезде.

И вот показался сам линкор, не подозревающий о нависшей над ним угрозе. Ловитта несколько удивили уже знакомые ему очертания корабля. Все равно что встретить знаменитую актрису на улице. Корабль был прекрасен, как и на

фотографиях. Ловитт на секунду замер, любуясь грациозностью вражеского корабля.

В этот момент показались четыре миноносца сопровождения. Первый слева находился прямо на его курсе.

Сохраняя направление, Ловитт медленно поднялся на высоту 60 футов, достаточную для сброса торпеды. Но на этой высоте было невозможно миновать мачты миноносца, поэтому следовало пролететь над его кормой. Миноносец должен был идти на расстоянии 1000 ярдов от «Лютцова». Над водой расстояние очень трудно определить, но пилот уже сделал все необходимые расчеты.

В следующие несколько секунд конвой заметит самолет и откроет бешеный огонь. Просто невероятно, как ему удалось подойти так близко незамеченным. Миноносец быстро приближался. Пилот автоматически выполнял заученные движения. Скорость и высота были выбраны правильно. Теперь нужно убедиться в том, что торпеда мягко войдет в воду и не сломает себе хребет. После того как самолет минует миноносец, останется 300—400 ярдов, чтобы выровнять машину, прицелиться по «Лютцову» и сбросить рыбку.

Ловитт пролетел над кормой миноносца, остро ощущая реальность момента и скорость. Кто-то на мостике выстрелил в его сторону из сигнального пистолета, может быть, в состоянии запоздалой и бесполезной воинственности или для того, чтобы высветить самолет. Две разноцветные ракеты осветили весь театр действий. Перед ним находился

«Лютцов», отражая интенсивный лунный свет и разноцветные отблески ракет, являя собой прекрасную огромную цель в мировом тире. Мощный «Лютцов» превратился в посадную утку.

Пилот выровнял самолет для сброса торпеды, сделав допуск на полторы длины корпуса, целясь в переднюю часть корабля под броневое покрытие. Он прекрасно рассчитал по времени весь маневр, и теперь оставалось лишь плавно нажать ногой на рычаг левого руля. Нос машины немного сместился влево и застыл именно в том положении, какое нужно было пилоту. Промаха не должно быть. Ловитт прицеливался за всю эскадрилью. Неожиданно корабль заслонил для него весь остальной мир. Еще один мимолетный взгляд на индикаторы поворота и горючего, чтобы убедиться в том, что машина заняла строго горизонтальное положение. Пилот и самолет слились в одном страстном желании. Указательный палец уже лежал на кнопке сброса. Затаив дыхание, не пошевелив ни одним мускулом, он плавно нажал на нее.

Когда стопорный кабель отсоединился, по корпусу пробежала еле ощутимая дрожь.

– Эй, – крикнул Даунинг из глубины фюзеляжа, – ты обронил свою торпеду!

Лишь в этот момент пилот понял, что не произнес ни слова с момента обнаружения цели, о чем знали только он и штурман.

В ту же минуту он словно снова вернулся в самолет, спеш-

но открывая дроссели, ведя «бьюфорт» на низкой высоте, стараясь не зацепить мачты боевого корабля, уходя с поворотом влево вверх и опасаясь заградительного огня. Потом он вспоминал, что в страхе натолкнуться на зенитный огонь резко повел машину вверх, и прокричал:

– Сейчас начнется, сейчас начнется!

Самолет пронесся на бортом «Лютцова» и взмыл вверх.

– Попал!.. Ты попал! – кричали по внутренней связи Даунинг и Воллас-Паннелль, поняв наконец, что происходит под ними.

Ловитт, круто поднимаясь влево, облетел вокруг головного миноносца и оглянулся через левое плечо на свою добычу. Гигантский сталагмит воды, поднятый взрывом, словно замер в гротескной позе рядом с пораженным судном. Дым и пар окутали нос корабля. Позволив себе долгий и восторженный взгляд на то, что сотворил, он почувствовал, как на него накатывается страх, резко отвернулся и повел машину вверх, чтобы вывести ее из-под огня. Захваченный врасплох, конвой замедлил ход. Ни одного выстрела не было слышно.

Моряки приняли «бьюфорт» Ловитта за немецкий «Юнкерс-88», патрулирующий данный район. Торпеда нашла свою цель, несмотря на изменение курса судна в последнюю минуту. «Лютцов» тут же получил сильный крен на левый борт, часть верхней палубы оказалась под водой, обе машины остановились. Ось левого винта была сильно повреждена, из-за большого крена влево правый винт практически цели-

ком оказался над водой. Один из миноносцев взял «Лютцов» на буксир, и весь конвой направился под защиту береговых батарей Эгерсунда.

Между тем в 20.25 Ловитт послал сообщение об атаке, которое принял другой самолет 42-й эскадрильи. Руни, переживший бомбовую атаку на «Шарнхорст» двенадцать месяцев до этого, обнаружил окутанный дымом «Лютцов» и сбросил торпеду в самый центр дымового облака. Никаких результатов не наблюдалось. Позже он узнал, что его торпеда прошла мимо. Другой самолет 42-й эскадрильи также обнаружил конвой, но торпеду заклинило, и ему не удалось ее сбросить.

К этому времени пять самолетов 22-й эскадрильи из Уика не достигли никаких результатов. Двум из них пришлось вернуться в Уик из-за неполадок с турелью, а трем другим не удалось обнаружить цель. Две машины, которые были вынуждены вернуться на аэродром, снова вылетели на задание после двух часов утра. Один самолет обнаружил в 4.23 «Лютцов», самостоятельно идущий в Ставангер. За час до этого морякам удалось запустить правую машину, и корабль теперь двигался примерно со скоростью 12 узлов. Уже светало, и этому одинокому «бьюфорту» пришлось сбросить торпеду заблаговременно из-за заградительного огня кораблей. На обратном пути он был сбит сопровождавшим конвой «Мессершмитом-109».

Вместе с тем торпеда Ловитта нанесла «Лютцову» серьез-

ные повреждения, и капитан принял решение развернуться и идти обратно в порт приписки. Следующий раз разведывательный самолет засек корабль в 16.00, когда тот обходил Скау и находился уже вне радиуса действия ударных сил. В последующие четыре дня корабль никто не видел. Затем самолет аэрофоторазведки представил фотографии корабля в сухом доке Киля. Ремонт продолжался шесть месяцев.

Когда Ловитт приземлился, он попал в объятия экипажа, который принял его сообщение. Затем ему пришлось давать длительные объяснения в оперативной комнате. Все выглядело так, словно никто не хотел верить, что он поразил корабль. Его отпустили лишь тогда, когда сомнений в этом уже ни у кого не осталось. Это была первая выпущенная им торпеда, первая торпеда, сброшенная представителем Королевских ВВС и поразившая германский линейный корабль в море.

Глава 2

Патрулирование

В начале войны в Великобритании базировались две эскадрильи торпедоносцев – 22-я и 42-я, оснащенные устаревшими «вайлдбистами» и с нетерпением ожидавшие поставок большого числа новых бристольских «бьюфтортов». Этот самолет, естественный последователь «бленхейма», начал поступать в 22-ю эскадрилью на остров Торни возле Портсмута в начале 1940 года.

«Бьюфорт» имел прочную конструкцию и во время введения в строй считался самым быстрым средним бомбардировщиком в мире. Два двигателя «Таурус» позволяли ему развивать скорость до 290 миль в час и поддерживать крейсерскую скорость около 145 узлов. Экипаж из четырех человек удобно располагался внутри фюзеляжа. Плексигласовый носовой отсек давал штурману прекрасный обзор. Его кресло находилось справа от пилота, но в случае необходимости он мог менять свое местонахождение. Радист удобно устроился в фюзеляже, непосредственно за пилотом. Их разграничивала бронированная плита и радиостанция. Он также мог свободно перемещаться внутри самолета. Выполняя задание или отражая атаку истребителей, он покидал свое место у рации и управлял двумя свободными пулеметами Виккер-

са, установленными в двух поясных люках по обе стороны фюзеляжа. Турель с электроприводом располагалась в задней части самолета, примерно в середине фюзеляжа, и два стрелка могли сменять друг друга по мере усталости. Сидеть в одиночестве целый день в турели, час за часом выслеживая вражеские самолеты, было весьма трудным и утомительным занятием.

Ранее подготовка торпедистов проводилась на самолетах «сордфиш» и «вайлдбист», чья крейсерская скорость не достигала 100 узлов, а метод атаки этих самолетов заключался в пикировании на цель со сравнительно безопасной высоты, выравнивании машины и выпуске торпеды. Но «бьюфорт» в пике очень быстро набирал скорость, гораздо большую, чем необходимо для выпуска торпеды. Даже выравнивание машины не позволяло быстро погасить эту скорость. Поэтому «бьюфорты» должны были начинать атаку на низкой высоте – как подход, так и пуск. Для преодоления этого тактического ограничения предпринимались различные попытки, такие, как установка тормозных закрылков и использование летающей торпеды, известной как «тораплайн», которую можно было сбрасывать с высоты 1500 футов и которая летела к воде под нужным углом. Но ни один из этих методов не оправдал себя на практике и оперативно не использовался. Поэтому пришлось смириться с подходом «бьюфорта» к цели на низкой высоте, когда на самолет обрушивалась вся мощь заградительного огня и машина долгий период по-

сле этого могла совершать лишь весьма ограниченные маневры.

Подготовка экипажей к этому новому методу атаки началась на острове Торни в феврале 1940 года, а в апреле 22-я эскадрилья уже перебазировалась в Норт-Коатс на побережье Линкольншира в нескольких милях к югу от Гримсби. Здесь экипажи «бьюфтортов» впервые использовали свои самолеты для выполнения оперативных заданий, устанавливая мины во вражеских прибрежных водах.

«Бьюфорт» был новым самолетом, и, как у всех новых машин, у него только «начинали резаться зубки». Во время операций по установке мин несколько экипажей пропало без вести. Несколько аварий произошло при взлете, причем некоторые имели фатальные последствия. Пилоты стали подозревать, что причина этого кроется в моторах. Однако двигатели тщательно проверялись изготовителями. Как может случиться что-то серьезное с таким замечательным, совершенно новым самолетом? Командир эскадрильи всячески пресекал эти слухи и, пытаясь скрыть очевидное, доказывал всем, что неприятности происходят из-за неопытности пилотов.

На самом же деле управлять «бьюфртом» было не так просто. Пилоты торпедоносцев привыкли к «сордфишам» и «вайлдбистам», которые летали как бы сами по себе. Но с «бьюфртом» дело обстояло иначе. Он был намного тяжелее, имел два мощных мотора, а площадь его крыла была ма-

ленькой. Машина легко несла на себе торпеду и экипаж из четырех человек с гораздо большей скоростью и дальностью полета, но летать на ней было сплошным мучением.

К концу мая полностью сформировалось мнение о том, что серьезные механические неполадки действительно связаны с двигателем «Таурус», когда сам командир эскадрильи не вернулся после рядовой операции по установке мин. Через пару дней была создана комиссия по расследованию, имевшая целью установить оперативную эффективность «бьюфорта» и его моторов. В итоге к этому были привлечены 42-я и 22-я эскадрильи, вплотную занимавшиеся проверкой «Таурусов». 21 июня 42-я эскадрилья провела бомбардировку «Шарнхорста», в которой впервые участвовали «бьюфорты». В это время комиссия еще продолжала свою работу.

22-я эскадрилья, теперь уже под командованием подполковника Ф.Дж. Брайтвайта, возобновила свои действия в начале сентября серией бомбовых атак на гавани противника – Флашинг, Остенде, Кале и Болонья. Затем 11 сентября состоялась первая торпедная атака. В 14.30 у Кале был замечен конвой противника, и Брайтвайт получил приказ нанести удар. Пять машин, ведомых одним из двух командиров звеньев, лейтенантом Диком Бьюманом, должны были направиться к цели под прикрытием истребителей. Однако истребители так и не появились, и Бьюман принял решение пойти на задание без них. Когда его соединение достигло Ка-

ле, конвоя уже нигде не было видно. Бьюман решил обследовать северо-восток Остенде и на своем пути обнаружил конвой. «Бьюфорты» атаковали незамедлительно. Три торпеды так и не удалось сбросить из-за неполадок в электрике, но Бьюману и другому командиру звена, Остряку Френсису, все же удалось провести атаку. Одна торпеда взорвалась преждевременно, упав на песчаную косу перед целью. Вторая попала в цель и полностью уничтожила торговое судно. Остальные «бьюфорты» тоже подключились к работе, расстреливая из пулеметов зенитные установки кораблей сопровождения. Все пять машин благополучно вернулись в Норт-Коатс. Во время операции практически все шло не по правилам, и все же это было воодушевляющим началом.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.