

Содержание

Предисловие адмирала Анджело Иакино к итальянскому изданию книги R. Seth «Two fleets surprised»	4
Предыстория	7
Встреча в Мерано и ее последствия	14
Средиземноморский водоворот	24
Планирование операции «Гавдос» и зловещая «Ультра»	31
Бухта Суда	43
Состав сил	49
Передвижения итальянского флота 26 и 27 марта	51
Средиземноморский флот выходит	63
Бой у Гавдоса, первая фаза	72
Бой у Гавдоса, вторая фаза	83
Дневные воздушные атаки	90
Нервный день итальянской эскадры	103
Вечерняя атака британских торпедоносцев	116
Роковое решение	124
Адмирал Каттанео идет на помощь	136
Ночной бой	140
Судьба кораблей дивизии адмирала Каттанео	155
Возвращение	168
Что комментировать?	178
Приложение 1. Рапорт адмирала Каннингхэма об исполнении операции «Ластр»	190
Приложение 2. Оперативный приказ № 47	192
Приложение 3. Эндрю Браун Каннингхэм. Одиссея моряка	194
Приложение 4	203
Библиография	206

Предисловие

адмирала Анджело Иакино

к итальянскому изданию книги

R. Seth «Two fleets surprised»

Бой у мыса Матапан 28–29 марта 1941 года стал самым крупным и самым результативным сражением на Средиземном море за все время войны. До сих пор мы были вынуждены полагаться почти исключительно на английские источники, но в последнее время стали доступны и итальянские, прежде всего «*Ufficio storico della Marina Militaire*». Поэтому при подготовке книги мы опирались в большей степени именно на них, хотя, понятно, без использования английских материалов обойтись было невозможно. Следует отметить, что если итальянские историки единодушно относительно технических недостатков своего флота, которые привели к тяжелому поражению, то относительно конкретных виновников единого мнения нет. В этой книге мы приведем рассказы двух главных участников сражения — адмиралов Иакино и Каннингхэма. Представляется резонным привести предисловие Иакино к одной старой книге, потому что оно кратко излагает точку зрения проигравшего командующего, которая резко отличается от взгляда английских историков на эти события.

Я был рад увидеть книгу Рональда Сета, переведенную на итальянский язык, потому что я уверен, что она послужит тому, чтобы эта важная военная операция, имевшая место в Восточном Средиземноморье с 26 по 29 марта 1941 года, стала еще лучше известна. Мы называем ее операцией «Гавдос», в то время как в Англии она известна под названием «Битва у Матапана».

То, что морские бои получают разные названия у разных воюющих сторон, не является чем-то необычным, более того, такое довольно часто случалось даже в войнах прошлого. Однако в случае с операцией в конце марта 1941 года разница в названиях подразумевает не только разную географическую привязку, но и разную оценку события. На самом деле британцы, ограничившие свое название одним эпизодом этой операции, намерены выделить имен-

но этот эпизод и пропустить другие, менее блестящие.

С другой стороны, признавая важность боя у Матапана ввиду его серьезных последствий, мы полагаем, что операция, длившаяся три дня и в ходе которой между прочим имели место два затяжных дневных боя, не может быть обобщена одним названием, присвоенным очень короткому ночному столкновению, которое произошло по чистой случайности примерно в 100 милях от мыса Матапан между всем Средиземноморским флотом с одной стороны и двумя нашими крейсерами в сопровождении четырех эсминцев с другой.

Этот бой длился не более трех минут, его не предвидела и не хотела ни одна из сторон, и он был большой неожиданностью для всех: для английского флота, который в этот момент собирался открыть огонь по неподвижной «Поле» и не ожидал встречи с другими кораблями в этом месте; и для итальянских крейсеров, которые выполняли спасательную миссию по оказанию помощи «Поле» и не подозревали, что поблизости находятся такие крупные силы противника.

Такое краткосрочное и неожиданное столкновение вряд ли можно определить как сражение, тем более что вела огонь только английская артиллерия, которая уже была наготове и нащупывала надлежащее направление благодаря драгоценным указаниям радара. Наши крейсера, не имея радиолокаторов и в условиях плохой видимости в направлении на противника той ночи, были застигнуты врасплох и не просто не успели отреагировать. Они даже не успели развернуть орудия в сторону противника.

Поэтому мне кажется, что наше желание дать операции «Гавдос» ее настоящее название, а не неточное и неподходящее название «Битва у Матапана», является совершенно оправданным, поскольку это была не настоящая битва, а всего лишь короткая и случайная стычка, односторонний ночной бой, состоявшийся исключительно из-за ряда фатальных совпадений вре-

мени и места. Эта особая характеристика стычки при Матапане подчеркивалась мною несколько раз (среди прочего в моих двух книгах по этому вопросу, цитируемых Сетом), но о ней часто забывают или преднамеренно оставляют в стороне в появившихся работах по этому поводу — как в Италии, так и за границей.

Рональд Сет был первым английским писателем, который полностью осознал важность фактора внезапности в столкновении при Матапане, и он подчеркнул это в самом названии своей книги. Он также первым признал опыт и мастерство наших командиров во время блестящих действий при воздушной атаке в сумерках, проявил признательность и человеческое понимание поведения наших экипажей, которые после столкновения дисциплинированно и ревностно исполняли приказы своих командиров, оставляя корабли, только приведя их в состояние, при котором они не могли попасть в руки противника.

Как я уже упоминал, не все в Италии и за границей хорошо понимали, что столкновение при Матапане не было сражением, которого желали англичане в конце операции «Гавдос». Это была всего лишь случайная встреча двух флотов противников, имевших иные задачи, причем не ожидали встречи в этом месте в этот момент ни те, ни другие.

Например, адмирал сэра Уильяма Джеймса полагал, что сможет найти некоторую аналогию между столкновением при Матапане и битвой адмирала Роднея, произошедшей ночью 16 января 1780 года у мыса Сент-Винсент. Действительно, единственные различия, которые он отмечает между этими двумя ночными действиями, заключаются в большем количестве возможных ошибок подчиненных и необходимости в большей скорости принятия решений командирами в боях современной эпохи.

Наоборот, ясно, что различия между двумя морскими боями имеют серьезный характер, прежде всего разный масштаб. Родней в 1780 году заметил в полдень испанский флот, преследовал его до вечера, настиг и в оживленном и продолжительном ночном бою, в котором приняли участие оба флота, захватил пять линейных кораблей и один потопил. Короче говоря, в бою у мыса Сент-Винсент существовала тесная причинно-следственная связь между дневным преследованием и последующим ночным боем. Причем этот последний был самым настоящим боем, если вспомнить его длительность и активное участие кораблей обеих сторон.

Однако сражение у Матапана, как мы видели, не было настоящим сражением и даже не стало необходимым и логическим следствием погони, которую предпринял адмирал Каннингхэм во второй половине дня 28 марта, чтобы перехватить и потопить «Витторио Венето», уже поврежденный авиационной торпедой. Ведь он был вынужден двигаться на сниженной скорости. В реальности Средиземноморский флот не смог ни догнать наш линкор днем, ни выследить его с помощью радаров ночью. Поэтому в ту ночь не было сражения между двумя флотами противников, поскольку они даже не вступили в контакт один с другим.

Столкновение у Матапана было самостоятельным эпизодом, не имевшим никакого отношения к преследованию «Витторио Венето» Средиземноморским флотом. Оно произошло лишь в результате нашей благородной попытки помочь «Поле», поврежденной торпедой во время воздушной атаки в сумерках. Понятно, что если бы мы отказались от такой попытки, операция «Гавдос» завершилась бы без какого-либо ночного боя — и всякая аналогия с боем 1780 года была бы неуместна.

Таким образом, в действительности на единственную истинную аналогию, которая существует между этими двумя боями, недавно указал известный американский военно-морской историк Мэхен, написавший, что ночное сражение 1780 года нельзя считать славным для британского флота, учитывая, что английский флот намного превосходил по силе испанский.

Если не считать вопроса о названии и нескольких мелочей, между английской и итальянской версиями операции «Гавдос» нет существенных различий. Даже расхождения в построении, в котором дивизия Каттанео подошла к «Поле», не имеют большого значения. Англичане продолжают считать, что впереди крейсеров «Зара» и «Фиуме» в тот вечер находился эсминец, в то время как все наши ветераны этого ночного боя (включая трех командиров эсминцев) единогласны в том, что все четыре эсминца всегда оставались позади крейсеров.

Нам не особенно интересно доказывать нашу версию. Она кажется нам единственно приемлемой, так как она основана на неоспоримых фактах, в то время как англичане основываются на мимолетно замеченном в неверном свете прожекторов. Их впечатления можно объяснить как понятную оптическую иллюзию, в то время как наши командиры эсминцев, очевидно,

никак не могут ошибиться, говоря о своей позиции по отношению к крейсерам.

Между английской и итальянской версиями нет расхождений по другим эпизодам операции и, в частности, по поводу двух боев, происходивших у острова Гавдос, и атаках торпедоносцев против нашей эскадры.

Интересно отметить единодушное мнение англичан о серьезной эффективности импровизированной системы ПВО на закате, когда корабли были построены вокруг «Витторио Венето». Они ставили дымовые завесы, вели заградительный огонь и использовали прожектора для ослепления пилотов — все, чтобы защитить наш линкор от опасной атаки торпедоносцев. Эта система сильно ударила по летчикам на подходе и вынудила их отойти, рассредоточиться, а затем вернуться на место для отдельных атак, то есть с гораздо меньшей эффективностью.

Что касается второй фазы дневного боя у Гавдоса, то крейсера Придхэм-Уиппела серьезно занервничали, когда с одного борта по ним вел огонь «Витторио Венето», а с другого — дивизия Сансонетти. Это подтверждают английские и итальянские источники. Стрельбу «Витторио Венето» сами англичане описывают как очень точную, хотя и с большим рассеиванием падений. Опасность, грозившая Придхэм-Уиппелу, была очень велика, и ему удалось выйти из боя только благодаря высокой скорости его кораблей и своевременному вмешательству авианосных торпедоносцев. Он отказался от поддержания визуального контакта с нашими кораблями и помчался навстречу главным силам Средиземноморского флота, которые были еще далеко.

Память об этом критическом моменте, когда Придхэм-Уиппел не рискнул приблизиться к нашим кораблям и сохранить визуальный контакт, помешала англичанам позднее. Такой контакт значительно облегчил бы дальнейшее слежение с помощью радара за «Витторио Венето», как приказал Каннингхэм. Из-за столь осторожного поведения английских крейсеров, а также по другим причинам, о которых я рассказывал в своих книгах, наш линкор, хотя и был серьезно поврежден, сумел уклониться от встречи с противником. Это произошло

благодаря своевременному повороту на север и увеличению скорости, за которое мы должны быть благодарны механикам «Витторио Венето».

В заключение следует отметить, что некоторые эпизоды операции «Гавдос» сложились благоприятно для нас, и наш флот может законно ими гордиться. Неправильно, если о них забывают или принижают наши историки, сосредоточившись на печальных, но случайных эпизодах боя при Матапане.

Также мне кажется неправильным, что мы помним только о наших болезненных потерях, словно все они стали результатом ухода Каттанео на помощь «Поле». Мы отлично знаем, что столкновение при Матапане не произошло бы, если бы наши корабли имели радар или хотя бы эсминцы Каттанео заняли положенное в ночных операциях место передового дозора в 4000 метров впереди крейсеров. Наконец, наши потери были бы значительно меньше, если бы спасательные операции англичан утром 29 марта не были прерваны появлением немецких бомбардировщиков. Также следовало лучше подготовить и организовать наши спасательные операции, ведь часть спасшихся была подобрана госпитальным судном «Градиска» после пяти дней мучений на плотиках.

Поэтому мне хотелось бы, чтобы, вспоминая об операции «Гавдос», мы не ограничивались бы горьким сожалением о болезненной потере стольких молодых жизней. Мы с совершенно законной гордостью должны вспоминать, как храбро и умело, даже превосходно действовали наши корабли и их экипажи во время этой операции. Ее трагический конец нельзя поставить им в вину.

Подобное признание можно найти в воспоминаниях адмирала Каннингхэма или в новой книге, изданной в Лондоне в 1961 году, автором которой является бывший офицер «Формидебла» С.К.У Пак. Обозреватель «Таймс» пишет о неоднозначных оценках автора и утверждает:

«Поэтому мы признаем, что бой при Матапане был очень значительным успехом, но мы должны признать, что итальянский флот вел себя с честью».

Рим, 25 июня 1961 г.

Предыстория

Чтобы понять значимость боя у Матапана, следует вспомнить события, происходившие после вступления Италии в войну 10 июня 1940 года. В то время положение англичан на Средиземном море выглядело отчаянным. Итальянский флот значительно превосходил британский по кораблям всех классов, и его корабли были, как правило, новее, быстрее и лучше вооружены. Более того, после падения Франции стала неясной позиция французского флота.

Командующий Средиземноморским флотом адмирал Каннингхэм с большим тактом и убедительностью провел труднейшие переговоры и сумел добиться нейтрализации и демобилизации французских кораблей вице-адмирала Годфруа, стоявших в Александрии. Опасность, что они попадут в руки врага, была полностью устранена.

Здесь будет уместно сказать несколько слов об этом выдающемся флотоводце. Победитель при Матапане, позднее адмирал флота виконт Каннингхэм оф Хиндхоуп на флоте был широко известен как ЭйБиСи (Andrew Brown Cunningham, по-английски это выглядит аналогом русского АБВ). Восхищение своим командующим и вера в него были на флоте всеобщими, все разделяли его горячее желание зажать противника намертво. Предстояло сделать очень много для обеспечения проводки конвоев и транспортов с войсками, кроме агрессивных вылазок при каждом удобном случае, поэтому жизнь флота была нескудной, особенно на эсминцах. Главной тактической задачей эсминцев является атака и уничтожение вражеских кораблей, однако теперь они использовались как «прислуга за все», а к их обязанностям добавились противолодочное прикрытие, зенитный огонь, сопровождение авианосцев, перевозка войск, техники и припасов. Большую часть этой работы приходилось выполнять в тех районах, где сейчас господствовало люфтваффе. К опасности горизонтальных бомбардировок добавились решительные и точные бомбардировки с пикирования. Все это вынуждало экипажи проводить на боевых постах многие часы. Один из командиров эсминцев сказал, что «в 1940–41 годах шли самые тяжелые бои за всю войну». Тем не менее, несмотря на нехватку отдыха и нехватку кораблей, боевой дух флота был крайне высок. Все чувствовали, что



решительная схватка с итальянским флотом близится, ЭйБиСи тем или иным способом ее устроит.

Обычно штаб главнокомандующего располагался на берегу. Но в тот период Каннингхэм перевел свой штаб на «Уорспайт». Он состоял из начальника штаба, начальника оперативного отдела штаба, флагманского артиллериста, флагманского минера (torpedo officer), флагманского штурмана (master of the fleet), флагманского связиста. Большинство из них имело звание капитана 1 ранга. По словам флагманского артиллериста, позднее вице-адмирала сэра Джеффри Барнарда, штаб «был просто микроскопическим по сравнению с сомкнутыми шеренгами бригадных генералов в Каире или чудовищным штабами, созданными в конце войны Верховным Командованием союзников». ЭйБиСи совершенно не терпел дураков рядом с собой, все его штабисты были первоклассными специалистами, готовыми дать быстрый

Адмирал Эндрю Браун Каннингхэм.
Портрет работы неизвестного художника

и точный ответ на любой вопрос в своей области. Он сам большую часть службы провел на эсминцах и сохранил отношение командира «рабочей лошадки» к специалистам. Интересно читать, что пишет по этому поводу его флагманский артиллерист, который имел привилегию во многих случаях «нашептывать на ушко главнокомандующему», в частности, во время боя у Матапана.

«ЭйБиСи резонно уважал пушки как оружие, если их правильно использовали. Грохот выстрелов приводил его в мальчишеский восторг. Однако он много перетерпел от рьяных офицеров-артиллеристов за время своей службы. Поэтому всякие пикантности артиллерийской дуэли на больших дистанциях с ее черной магией вроде кривизны земной поверхности, угла возвышения и всем таким прочим он не переносил на дух. После первых боев такое отношение укрепилось. Ведь 4 британских крейсера, каждым из которых командовал отважный и заслуженный артиллерийский офицер, во время погони за итальянскими эсминцами израсходовали весь запас 152-мм снарядов Средиземноморского флота. Свое отношение к ар-

тиллеристам он чаще выражал словами, чем на бумаге».

Затем Барнард упоминает пухлый технический отчет, озаглавленный «Прогресс морской артиллерии», который до войны флоты каждый год должны были отправлять в Адмиралтейство. Однако в 1940–41 годах из-за вполне понятных хлопот о нем позабыли. В ответ на настоячивые напоминания ЭйБиСи не без дозы приказа ответил:

«В период 1940–41 годов прогресса морской артиллерии на Средиземноморском флоте НЕ было. Однако ценой больших потерь и бед пришлось заново выучить старые уроки времен Армады. Самым значительным уроком оказалось то, что правильной дистанцией боя для любого корабля Средиземноморского флота, от линкора до подводной лодки, является дистанция пистолетного выстрела (в наши дни это 2000 ярдов и меньше). Потому что на таком расстоянии даже артиллерийский офицер не сможет промахнуться».

«Если понять это, то становится ясным многое из происшедшего при Матапанае», — добавляет Барнард.

Флагман адмирала Каннингхэма линкор «Уорспайт». Фото 1938 г.



Это также во многом проясняет характер Каннингэма. Он был приверженцем жесткой дисциплины и соблюдения обычаев флота, однако, не колеблясь, отбрасывал их прочь, если этого требовали интересы дела. Он всегда имел здравый взгляд на вещи типа «не будем делать из этого проблемы», чем заслужил привязанность всех офицеров и матросов. Много говорят об одном происшествии в Александрии. Катер с австралийского эсминца отходил от берега, когда человек в гражданской одежде попросил старшину подбросить его по дороге на «Уорспайт». Старшина согласился, однако спросил у человека, которого принял за бумфетчика «Уорспайта», сумеет ли он перепрыгнуть на трап линкора, когда они будут проходить мимо сходней, так как была опасность навала, если бы катер попробовал зайти с кормы. Пассажир безропотно спрыгнул, когда катер проходил мимо среднего трапа флагманского линкора. Прибыв на свой корабль, старшина получил сигнал от главнокомандующего с благодарностью за помощь, и только тог-

да понял, кем был пассажир, с которым он так вольно разговаривал.

* * *

После начала войны британский Средиземноморский флот был усилен и перенес свою главную базу с Мальты на восток в Александрию. Но это стало возможным только после ослабления флота в водах метрополии. Опасность вторжения в Англию еще сохранялась, поэтому на Средиземное море можно было перебросить лишь ограниченные подкрепления. Западное Средиземноморье находилось под контролем Соединения Н вице-адмирала сэра Джеймса Сомервилла.

С начала войны англичане имели ряд столкновений с итальянским флотом, однако ни одно из них нельзя было назвать генеральным сражением. Следует сказать несколько слов по этому поводу. Термин «fleet action» родился в эпоху парусных флотов и подразумевал большой бой, в котором участвуют десятки кораблей. Отсю-

**Мальта. Фото
1937 г.**



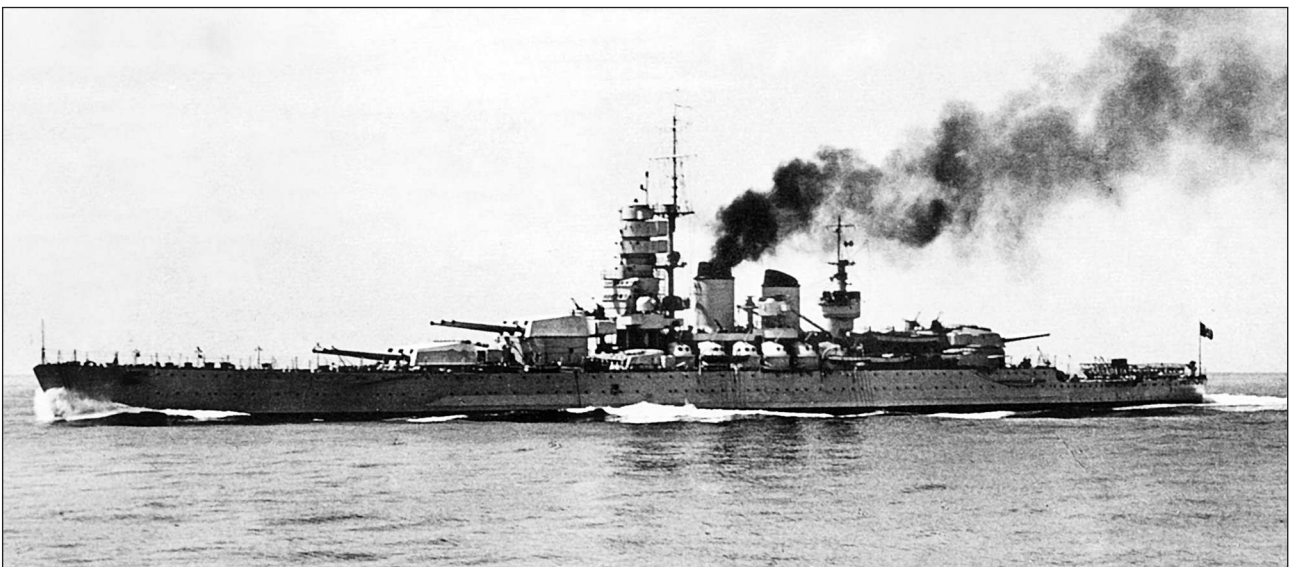
да и несколько свободный перевод термина как «генеральное сражение». Перехват и уничтожение одиночного рейдера («Бисмарк», «Шарнхорст») под такое определение не подпадают.

Каннингхэм рвался наносить удары по итальянскому флоту, однако его главной заботой была Мальта, чье положение стало крайне тяжелым. Мальта находилась посреди Сицилийского пролива, который связывал Восточное и Западное Средиземноморье. В этом районе господствовали вражеские бомбардировщики. Если бы на Мальте имелось достаточное количество истребителей, господство неприятеля в воздухе можно было бы нейтрализовать, однако сам остров превращался в мишень постоянных мощных атак. Флот почти полтора столетия считал Мальту важнейшей базой, на которой основывалось господство над Средиземным морем. Уже через несколько недель после вступления Италии в войну на Мальте начала ощущаться нехватка продовольствия. Основная часть продуктов в мирное время привозилась на маленьких суденышках из Сицилии, однако этот поток после вступления Италии в войну иссяк. К счастью для Мальты, итальянцы так и не подготовили вторжения за время девяти месяцев нейтралитета. Вместо этого они установили тесную блокаду острова и дено и ночью подвергали его бомбардировкам с воздуха.

Каннингхэм был полон решимости перехватить господство на море и удержать его. На Мальту были посланы конвои из Александрии с войсками и продовольствием, а на обратном пути они привезли в Египет столь необходимую технику и оборудова-

ние, которые обеспечили ремонт и обслуживание кораблей в относительно плохо подготовленной базе. Главнокомандующий полагал, что эти конвои могут выманить итальянский флот в море, так как их перемещения не были секретом для самолетов-разведчиков, поэтому могла последовать проба сил. И действительно, в июле 1940 года произошло столкновение у берегов Калабрии. В нем участвовал итальянский флот практически в полном составе на тот день: 2 линкора, 6 тяжелых и 8 легких крейсеров, 16 эсминцев. Каннингхэм имел 3 линкора, 5 легких крейсеров, 16 эсминцев и 1 авианосец. В результате итальянский флагман получил попадание 381-мм снарядом с дистанции 15 миль и немедленно прервал бой. В ноябре 1940 года состоялся второй бой, который может претендовать на титул «fleet action», мы говорим о бое у мыса Спартивенто. Соединение Н адмирала Сомервилла сопровождало конвой на Мальту, итальянцы попытались его перехватить. Соотношение сил было неопределенным. 2 линкора, 6 тяжелых крейсеров, 14 эсминцев у адмирала Кампиони против линкора, линейного крейсера, тяжелого крейсера, 5 легких крейсеров и 14 эсминцев у Сомервилла. Это не считая сопровождения конвоя. Дело закончилось такой же нерешительной перестрелкой на большой дистанции и мелкими повреждениями нескольких кораблей. Вот вся история «fleet action» на Средиземном море. При этом Адмиралтейство выразило резкое неудовольствие Сомервиллу, поставив ему в вину, что он на старом «Ринауне» не стал преследовать «Витторио Венето» и «Джулио Чезаре». Еще более старый

Итальянский линкор «Витторио Венето», 1940 г.



«Рэмиллис» никак не мог помочь британскому адмиралу.

Однако агрессивное поведение Каннингхэма не могло уравновесить материальное неравенство, поэтому он сообщил Первому Морскому Лорду, что ему требуется по крайней мере еще один линкор, помимо модернизированного «Уорспайта», который может стрелять на те же дистанции, что и новые итальянские линкоры «Литторио» и «Витторио Венето». Совершенно ископаемый «Ройял Соверен» его не устраивал. Адмирал также подчеркивал потребность в новом бронированном авианосце и добавочных истребителях для прикрытия флота вблизи от вражеского побережья. В результате ему были отправлены «Вэлиант», «Илластриес» и переоборудованные крейсера ПВО «Калькутта» и «Ковентри». Сначала их сопровождало Соединение Н адмирала Сомервилла, потом они самостоятельно прошли Сицилийским проливом между Мальтой и Пантеллерией и встретились со Средиземноморским флотом, сопровождавшим из Александрии на Мальту 3 торговых судна. Каннингхэм с удовлетворением отметил это усиление своих сил. И «Вэлиант», и «Илластриес» имели радар, что позволяло обнаруживать приближающиеся самолеты на расстоянии 40–50 миль. Но самым большим приобретением стали истребители авианосца, которые могли нейтрализовать вражеские бомбардировщики, это давало возможность флоту действовать гораздо свободнее. Однако эти подкрепления не могли значительно снизить материальное превосходство итальянцев.

Оно резко сократилось ночью 11 ноября 1940 года. «Илластриес» подошел на расстояние 170 миль к Таранто и поднял торпедоносцы для атаки итальянского флота, стоящего на якоре в гавани. Линкор «Кавур» был потоплен торпедой, два других — новый «Литторио» и старый «Дориа» — были серьезно повреждены и надолго вышли из строя. Кроме того, крейсер, эсминец и ряд портовых сооружений были повреждены бомбами. Этот рейд нанес серьезный удар по моральному духу итальянцев и заставил их отвести корабли в более безопасные порты, что позволило конвоям более спокойно двигаться в Средиземном море. Вдобавок это сильно воодушевило англичан, так как в тот момент общие перспективы выглядели достаточно мрачными. Этот бой стал значительным успехом авианосной авиации, ее молодых летчиков, которые компенсировали недостаток опыта отвагой и добились блистательного успеха.



Британские адмиралы, в том числе и Каннингхэм, немало пострадали от неумной фантазии Уинстона Черчилля. Лучше всего это характеризовал адмирал Сомервилл в письме Каннингхэму, сославшись на адмирала Паунда, который «дал несколько ценных замечаний относительно идеи ошпаренной кошки, которые может выдвинуть Уинстон». Этой самой идеей была высадка на остров Пантеллерия, находящийся в проливе между Сицилией и Тунисом, операция «Воркшоп». Идею выдвинул ветеран Первой мировой адмирал Кийз, и Черчилль подхватил ее. Они собирались высадить 5000 командос с быстроходных транспортов типа «Глен». Чем это могло закончиться, вполне понятно, ведь гарнизон Пантеллерии насчитывал 12 000 солдат. При этом Черчилль ухитрился оскорбить Каннингхэма, отправив в декабре 1940 года «Личное, особо секретное» послание, сообщив, что командовать операцией будет Кийз через голову командующего Средиземноморским флотом. Черчилль заявлял, что в случае успеха операция будет иметь «электризирующий эффект». Каннингхэм как мог тормозил эту затею, и в январе 1941 года она была похоронена, хотя привела к взаимному обмену оскорблениями между Черчиллем и Каннингхэмом. Тогда неумный сэр Уинстон предложил альтернативу — операцию «Инфлюкс», высадку прямо на Сицилии. Эта идея скончалась еще быстрее.

Но первый толчок истории битвы у мыса Матапан дали, как ни странно, события в Северной Африке. В ходе наступления в Западной пустыне положение англичан на Средиземном море еще более улучшилось. В начале декабря 1940 года генерал Уэйвелл (глава Средневосточного командования) начал операцию «Компас». Силы Западной пустыни генерала О'Коннора

Британский авианосец «Илластриес», 1940 г.

за две недели продвинулись почти на 500 миль, захватили ряд итальянских укрепленных пунктов, взяли 130 000 пленных, 400 танков и 850 орудий (цифры могут чуть различаться, но это не важно). 35-тысячная английская армия разгромила 150-тысячную итальянскую армию, а если говорить точно, просто уничтожила ее. После капитуляции итальянцев под Беда Фомм 6 февраля 1941 года англичане по инерции проскочили до дефила у Эль Агейлы и остановились.

Флот обеспечивал наступление обстрелами с моря и доставкой снабжения кораблями Прибрежной эскадры. В начале января 1941 года был проведен конвой из 4 торговых судов с запада. 3 из них везли припасы для греков, а четвертое — на Мальту. Конвой северо-западнее Мальты встретили линкоры «Уорспайт» и «Вэлиант» и авианосец «Илластриес». Вскоре после этого 10 января «Илластриес» подвергся особенно мощной атаке пикирующих бомбардировщиков люфтваффе. Тяжело поврежденный и горящий, он доковылял до Мальты, где попал под новые атаки. Через несколько дней корабль сумел добраться до Александрии, но больше в боевых действиях участия принимать не мог. Флот снова остался без бронированного авианосца. 11 января немецкие пикировщики потопили крейсер «Саутгемптон». На Средиземном море появилась новая — и очень опасная

сила, которую англичане пока недооценивали. На замену поврежденному авианосцу из Атлантики был вызван «Формидебл». Он пошел вокруг Африки и через Суэцкий канал вошел в Средиземное море, чтобы сменить поврежденный «Илластриес».

Перед Уэйвеллом находилась открытая дорога на Триполи, защищать который было некому. Напомним, что первые немецкие танки прибыли туда лишь 11 марта. Пройти примерно 750 километров при полном отсутствии сопротивления вполне можно было за неделю с небольшим. Имелась реальная возможность выкинуть итальянцев из Африки, что серьезно осложнило бы появление там корпуса Роммеля. Защитить все побережье Ливии англичане не могли физически, они не имели столько сил, однако вполне реально было лишить войска Оси возможности свободно пользоваться портами, просто взорвав всю портовую инфраструктуру. Сложно сказать, как в этом случае развивались бы события, но вмешался Лондон. Столичные стратеги, поразмыслив, заявили, что взять Триполи невозможно, а потому не следует и пытаться.

Все было бы хорошо, если бы не сэр Уинстон Черчилль. Он в очередной раз попытался реализовать свою идею фикс относительно «мягкого подбрюшья Европы», а именно Балкан. Черчилль решил отправить войска в Грецию, чтобы помочь ей

**Британский
легкий крейсер
«Саутгемптон»**



отразить неизбежное нападение немцев. Он был выдающимся политиком, но вот как военный он как был гусарским лейтенантом-недоучкой, там им и остался до самого конца. Впрочем, амбиций у него хватило бы на трех фельдмаршалов, и эти амбиции не раз и не два служили причиной военных катастроф, достаточно вспомнить кровавую мясорубку Галлиполи в 1915 году. Вот и сейчас одним неумным решением Черчилль подготовил сразу две катастрофы — в Греции и в Северной Африке.

В результате английская армия остановилась в полushаге от решительной победы. А в феврале 1941 года ситуация резко ухудшилась, потому что в Триполи прибыл Роммель с первыми подразделениями Африканского корпуса. Он подготовил молниеносное наступление, которое должно было вернуть территории и привести его к воротам Египта.

Однако Каннингхэму срочно требовалось восполнить потерю «Илластриеса», помог счастливый случай, он получил авианосец, который первоначально никто не планировал отправлять на Средиземное море.

В это время Королевский флот действовал с предельным напряжением сил. Хорошим примером боевой активности британских кораблей на всех океанах служит история перехода авианосца «Формидебл» из Англии на Средиземное море. Корабль 9 декабря 1940 года, всего через 8 дней после ввода в строй, покинул Белфаст и направился в Скапа-Флоу. 18 декабря вместе с крейсерами «Дорсетшир» и «Норфолк» пошел к берегам Западной Африки, чтобы помочь в поисках рейдера «Адмирал Шеер» и сопроводить важный конвой.

8 января он покинул Сьерра-Леоне и вместе с конвоем направился в Кейптаун, после чего предполагалось передать его Соединению Н в Гибралтаре. Однако, как мы говорили, 10 января 1941 года герой Таранто авианосец «Илластриес» был тяжело поврежден немецкими пикировщиками, и это смешало все карты. 26 января «Формидебл» вместе с крейсером «Хоккинс» вышел из Кейптауна и взял курс на Аден. Он имел на борту 12 «Фулмаров» 803-й эскадрильи, ее пилоты ранее летали на «Скуа» с «Арк Ройяла», и 21 «Альбакор» 826-й и 829-й эскадрилий. Эти эскадрильи ранее действовали над Ла-Маншем, но на борт авианосца они попали впервые.

На переходе 2 февраля «Альбакоры» поучаствовали в операции «Брич» — поставили мины возле Кисимайо и Могадишо, а 6 февраля корабли прибыли в Аден. После короткой передышки 10 февраля «Формидебл» вышел в море, его самолеты

13 февраля нанесли удар по Массауа в Красном море. Считается, что торпедами был потоплен транспорт вне гавани, однако было встречено неожиданно сильное сопротивление, и 2 «Альбакора» были потеряны.

18 февраля авианосец снова вышел в море, и 21 февраля 8 «Альбакоров» снова атаковали Массауа. После этого «Формидебл» взял курс на север и 23 февраля бросил якорь в Суэце, но пройти через канал не удалось, так как он был засорен донными минами, поставленными немцами и итальянцами. Поэтому пришлось сделать непредвиденную остановку в Порт-Судане.

7 марта авианосец вернулся в Суэц, где его уже дожидались буксиры. 8 марта начался опасный переход. Для уничтожения магнитных мин использовались бомбардировщики «Веллингтон» с огромной индукционной петлей. Впереди «Формидебла» в качестве прорывателей заграждений шли 6 больших судов. Впрочем, их все равно собирались перевести в Порт-Саид. Два катера с особо шумными моторами и экипажами из добровольцев должны были взрывать акустические мины.

Переход шел благополучно, пока сильный восточный бриз не снес «Формидебл» на затонувшее греческое судно «Агиос Георгиос». Буксирам потребовалось 6 часов, чтобы оттащить авианосец от препятствия. В 20.30 «Формидебл» стал на якорь, а переход возобновился в 06.00 на следующий день. Однажды из-за подозрения о наличии магнитных мин авианосец застопорил машины, и буксиры целых 20 минут вытаскивали его из опасной зоны.

Наконец, 9 марта в 15.10 «Формидебл» прибыл в Порт-Саид, переход занял чуть более двух суток. На следующий день перешел в Александрию и поднял флаг контр-адмирала Д. Бойда, командующего авианосцами Средиземноморского флота. В тот же самый день в 16.00, всего через 5 часов после прибытия «Формидебла», поврежденный «Илластриес» покинул Александрию и ушел в Порт-Саид, чтобы подготовиться к переходу через Суэцкий канал. 15 марта он вышел из Порт-Саида и с такими же трудностями, как и его систершип, прошел через канал. Похоже, эта стремительная замена обманула вражеских шпионов, которые были уверены, что в Александрии стоит небоеспособный «Илластриес», а не новенький «Формидебл». Намеренно это сделали англичане, или это было счастливое стечение обстоятельств, сказать трудно, но получилось очень удачно.

Встреча в Мерано и ее последствия

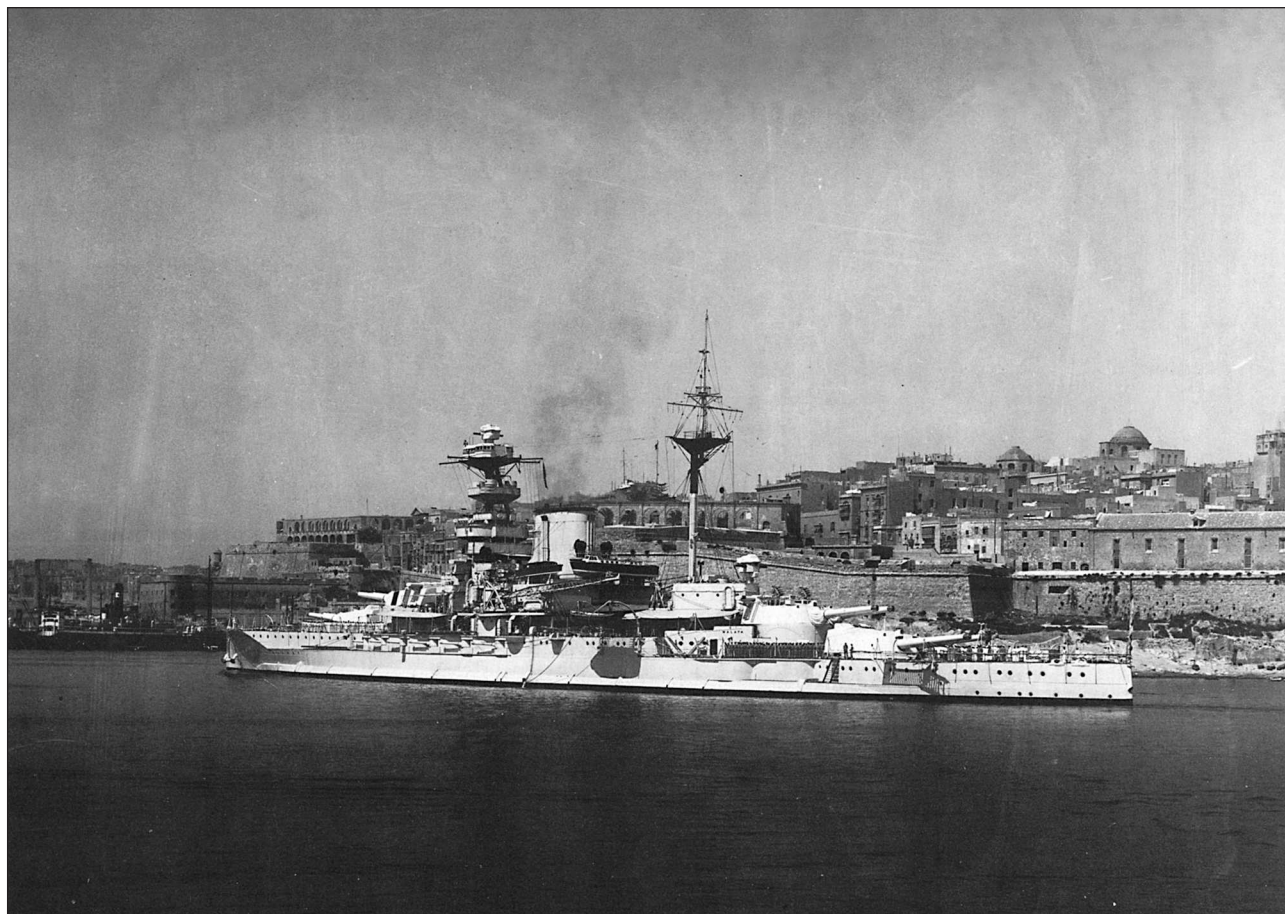
В начале 1941 года на Средиземном море произошло много интересных событий, хотя далеко не все из них имели серьезное военное значение. Если итальянский флот вел себя после ночи в Таранто довольно сдержанно, то бурлящая энергия лондонских стратегов не давала покоя несчастным адмиралам.

Как мы говорили, лучшие умы Адмиралтейства затеяли расследование: а почему адмирал Сомервилл не попытался гнаться на старом «Ринауне» за двумя итальянскими линкорами? Поэтому Сомервилл просто вынужден был доказывать, что он не страдает от нехватки агрессивности, проведя операцию «Грог».

8 февраля несколько британских истребителей были замечены к югу от Балеарских островов. Итальянские разведывательные самолеты не обнаружили никаких кораблей, но эти истребители могли стартовать только с авианосца. По этой причине

Супермарина решила, что Гибралтарская эскадра находится где-то рядом, хотя донесение, полученное вечером 6 февраля, сообщало, что Соединение Н ушло в Атлантику. Оно состояло из линкоров «Ринаун» и «Малайя», авианосца «Арк Ройял», крейсера «Шеффилд» и 10 эсминцев. Так как не было возможности определить подлинные намерения противника, Супермарина немедленно приказала линкорам «Витторио Венето», «Чезаре» и «Дориа» выйти из Специи, а крейсерам «Триесте», «Тренто» и «Больцано» вместе с эсминцами выйти из Мессины. По счастливому совпадению адмирал Кампиони приказал своим кораблям на рассвете 9 февраля встретиться в 40 милях западнее пролива Бонифаччо, гораздо севернее, чем обычно. В подобных случаях рандеву предусматривалось юго-западнее Сардинии.

Британский линкор «Малайя». Мальта, 1937 г.



На следующее утро, пока итальянцы ожидали донесений авиаразведки, в 08.37 из Генуи по телефону в Супермарину пришло известие, что вражеские корабли обстреливают город. Залив возле города покрывал густой туман. Англичане стреляли очень метко, используя самолеты-корректировщики, висящие над городом. За полчаса английские корабли выпустили 273 381-мм и 782 152-мм снарядов с дистанции от 18 000 до 21 000 ярдов сквозь густой туман. Береговые батареи (2 381-мм, 2 190-мм и 8 152-мм орудий) не видели противника и пытались стрелять по вспышкам английских орудий и даже сделали 50 выстрелов, но ничего не добились. Иногда они стреляли вообще на звук вражеских залпов.

Правда, туман сказался и на меткости англичан. Один из снарядов «Малайи» попал в кафедральный собор Генуи, но, к счастью, не взорвался — и сегодня хранится в соборе.

Итальянский флот не мог желать лучшей позиции для перехвата британских кораблей, он также имел серьезное превосходство в силах. Даже само присутствие итальянских кораблей в море было неожиданностью для противника. Так как британские самолеты на рассвете 9 февраля сбросили магнитные мины на выходе из гавани Специи — явно с целью помешать выходу итальянских линкоров или хотя бы затруднить его, — англичане могли думать, что итальянский флот стоит в гавани. Более того, неприятель не мог знать, что за день до этого «Чезаре» завершил ремонт повреждений, полученных при бомбардировке Неаполя 9 января. Поэтому англичане считали, что у итальянцев всего 2 линкора. По этим причинам итальянцы очень надеялись на успех, тем более что ВВС отдали приказ всем своим частям в Северной и Центральной Италии выслать самолеты для атаки. На этот раз даже X авиакорпус выслал с Сицилии 80 своих самолетов. Казалось, что наступает великий день.

Примерно после получаса обстрела британские корабли отошли от Генуи и исчезли в клубах густого тумана, который, к счастью для англичан, в это утро покрывал большую часть Лигурийского моря. Десятки итальянских и германских самолетов обносили море, но проходил час за часом, а новых известий о вражеских кораблях не поступало. Только однажды молчание нарушил запоздалый и неточный рапорт. Это выглядело невероятно, абсурдно, однако обнаружить британское соединение не удалось, хотя ограниченный район осматривало множество самолетов.



Фактически эти поиски были не совсем напрасны. В 10.45 в 40 милях западнее мыса Корсе был замечен британский авианосец, идущий на юг. В 11.05 самолеты итальянских ВВС с аэродрома Витербо к северу от Рима сбросили бомбы на 7 кораблей, идущих на северо-запад в 70 милях западнее мыса Корсе. В 13.00 самолет с аэродрома в Ломбардии сбросил бомбы на группу кораблей, включающую авианосец, в 35 милях южнее Империи. Но все эти самолеты никогда ранее не участвовали в морских разведывательных операциях и не входили во флотскую систему связи. Поэтому Супермарина получила информацию только после их возвращения на аэродромы в 12.20, 13.25 и 15.10 соответственно. В действительности первые 2 группы были французскими торговыми судами, следующими на Корсику, пилоты по ошибке приняли их за английскую эскадру. Об этой ошибке стало известно много позже.

**381-мм броневой-
ный снаряд «Малайи», попавший
в кафедральный
собор в Генуе**

А в это время адмирал Иакино свои маневры строил на основе этих донесений.

Главная часть британской эскадры была в 12.00 замечена самолетом «Кант Z.506». В это время корабли неприятеля шли к побережью Прованса в 40 милях к северо-западу от мыса Корсе. Этому сообщения хватило бы, чтобы не дать англичанам ускользнуть без боя, но разведывательный самолет был сбит истребителями с британского авианосца как раз в момент радиопередачи. Он так и не успел ничего сообщить. Супермарина узнала об этом в 17.15, когда спасшиеся летчики были подобраны итальянским миноносцем.

На этот раз системы флотской связи сработали с задержками и ошибками. В результате новость об обстреле Генуи, который начался в 08.12, и последующие приказы Супермарины флоту в море адмирал Иакино получил только в 09.50. Эта задержка может снять часть обвинений в позорной неудаче итальянской тактики. Короче говоря, если утро сулило радужные перспективы, день завершился разочарованием.

В 08.00 итальянская эскадра собралась в намеченной точке. Ожидая новой инфор-

мации, адмирал Иакино пошел на юго-запад, считая, что противник может двинуться в этом направлении. Туда же он направил и самолеты-разведчики, катапультированные с кораблей. Когда в 09.50 он получил приказ отрезать англичанам пути отхода от Генуи, он повернул на север.

В 12.50 эскадра получила упомянутое выше донесение о вражеском авианосце, идущем на юг западнее мыса Корсе, помеченное 10.45. Адмирал Иакино, не зная деталей, решил, что враг пытается проскользнуть вдоль западного побережья Корсики, и повернул на северо-восток, чтобы перехватить англичан. В 15.30 на востоке были замечены мачты 6 кораблей, эскадра повернула туда, чтобы начать бой. Как раз когда итальянцы собирались открыть огонь, таинственные корабли были опознаны как французские торговые суда, идущие на Корсику. Так было потеряно время, необходимое для того, чтобы достигнуть зоны у южного побережья Прованса, через которую на самом деле двигались англичане.

В 15.50 адмирал Иакино, решив, что англичане должны идти вдоль южного побережья Франции, пошел на запад на самой

Итальянский гидросамолет «Кант Z.506»



полной скорости, надеясь догнать-таки противника. Через 2 часа он решил, что надежд на это не осталось, и повернул обратно в порт. Ни итальянские, ни германские самолеты больше не видели вражеских кораблей. Днем 11 февраля пришло известие, что Соединение Н благополучно прибыло в Гибралтар. Еще один «fleet action» не состоялся.

Обстрел Генуи принес городу серьезные разрушения. В порту были потоплены 4 грузовых судна, а также «Гаравента» — старое учебное судно для сирот моряков. С другой стороны, главная цель — линкор «Дуилио», ремонтировавшийся в Генуе после полученных 11 ноября в Таранто повреждений, не пострадал.

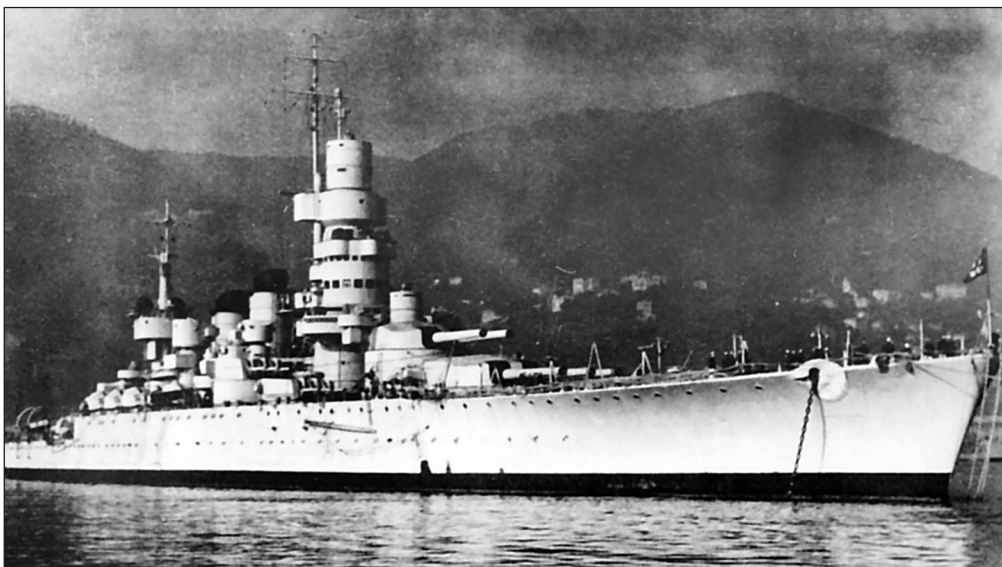
* * *

Но давайте попытаемся посмотреть, что в это время происходило у союзников по Оси. В январе 1941 года обстоятельство подтолкнули оба флота к более близкому взаимопониманию в связи с планируемым германским наступлением в Греции.

Германия и Италия до этого момента считали свои военные операции совершенно независимыми. Если не брать во внимание нескольких попыток сотрудничества, которые были чисто символическими и имели только пропагандистское значение, каждая страна вела войну самостоятельно. Фактически каждый старательно хранил свои планы в тайне от партнера. Когда надежды итальянцев на короткую войну развеялись, стало понятно, что чем дальше, тем больше Италия будет зависеть от союзника, поставляющего сырье и вооружение, кото-

рого Италии не хватало. Провозглашенная Муссолини доктрина «параллельной войны» оказалась несостоятельной. Тем не менее, итальянцы продолжали колебаться. У них вызывала беспокойство мысль о слишком тесном сотрудничестве с Германией. Ведь немцы вместо выполнения просьб итальянцев о посылке вооружения и техники предлагали посылать полностью оснащенные германские части, такие как X авиакорпус и Африканский корпус. Эта политика имела совершенно очевидную цель — внедриться в итальянскую военную машину, чтобы управлять ею в германских интересах, которые слишком часто расходились с итальянскими. Поэтому итальянское Верховное Командование оказалось перед дилеммой — или согласиться на более или менее широкое германское вмешательство, или отказаться от материальной помощи, которая становилась все более необходимой.

В результате 13–14 февраля 1941 года в курортном городке Мерано у подножия Доломитовых Альп состоялась встреча начальника штаба Реджиа Марины адмиральо ди армата Артуро Риккарди и командующего кригсмарине гросс-адмирала Эриха Редера, причем именно Редер потребовал этой встречи. Собственно, он запланировал эту встречу еще в прошлом году, когда итальянский флот возглавлял адмиральо ди армата Доменико Каваньяри. Но после атаки Таранто, где были потоплены 3 итальянских линкора, а также после неудачного боя у мыса Спартивенто Каваньяри был снят, и разговаривать Редеру пришлось уже с Риккарди. Именно эта встреча дала второй, более сильный толчок



Итальянский линкор «Каю Дуилио»



Переговоры в Мерано

активности итальянцев, причем инициаторами были именно немцы, а не англичане. Официальной целью встречи был обмен идеями и военным опытом, но о подлинных причинах встречи мы скажем ниже.

Немецкую делегацию в Мерано возглавлял гросс-адмирал Эрих Редер, в нее входили адмирал Курт Фрике и капитан 1 ранга Курт Ассман. Итальянский флот представляли адмиралы Артуро Риккарди, Рафаэле де Куртен, Эмилио Брента и Карло Джартозио.

13 февраля в течение дня состоялись три встречи, а финальная — 14 февраля. Уже на первом заседании Редер сказал, что обмен сведениями о проведенных операциях позволит обоим флотам действовать более эффективно, особенно с учетом опыта, полученного на различных театрах. Он предложил обмениваться рапортами и меморандумами с оценкой стратегической ситуации и возможных действий. Это позволило бы представителям союзного флота высказать свое мнение, которое ни в коем случае не следует считать критиканством, но лишь позитивным вкладом, который позволить обоим флотам действовать более эффективно.

Переговоры Редера и Риккарди показали, что между взглядами двух флотов на стратегию лежит целая пропасть. Муссолини решил, что война продлится около шести лет, и оказался прав, не рассчитывая на дальнейшие блицкриги. После отмены «Морского льва» он смотрел на Средиземноморье как на главный театр. Однако немцы считали что главным полем боя станет Атлантика и битву выиграют подводные лодки. Их количество постоянно увеличивалось и уже приближалось к ста, но это-

го было явно недостаточно, учитывая, что в море находилась в лучшем случае треть этого числа. Поэтому немецкое командование желало, чтобы итальянцы перебросили в Атлантику минимум 40 своих подводных лодок.

В Средиземном море амбиции немцев были довольно ограниченными. В Северную Африку они планировали перебросить пару-тройку дивизий, чтобы спасти итальянцев, и не более. По их мнению, активность итальянского флота можно было ограничить рейдами в Эгейское море, чтобы сорвать английские перевозки в Грецию, Редер предлагал начать поставки нефти в Италию лишь после того, как будет разгромлена Греция. При этом немцы не спешили делиться своими техническими новиками, прежде всего — радаром. Поэтому фактически они загоняли союзника в ловушку, учитывая работу «Ультры» и наличие радаров у англичан. Итальянские подводные лодки в Восточном Средиземноморье не преуспели, и ожидать серьезных результатов от надводных кораблей явно не стоило.

Германия не являлась мощной морской державой, и итальянский флот считал абсурдным и нетерпимым вмешательство немцев в его дела в обмен на оборудование, которое флот хотел получить из Германии. Вмешательство выглядело еще более странным, учитывая, что итальянский флот ничему не мог научиться у германского, исключая отдельные технические новинки. До этого времени контакты между двумя флотами были исключительно поверхностными и осуществлялись через морские миссии в Риме и Берлине. Однако члены этих миссий играли роль простых наблюдателей.

На встрече в Мерано германские представители хвастались своими собственными успехами в Атлантике и требовали от итальянского флота более агрессивного образа действий. Однако итальянские представители ясно доказали, что ситуация в Атлантике ни в каком отношении не похожа на средиземноморскую. Они показали необходимость для итальянского флота придерживаться той линии поведения, которая избрана ранее. Отклонения от нее считались возможными только в особых случаях, которые до сих пор не представились.

После того как Редер зачитал свой меморандум, касающийся прежде всего операций немецкого флота в океане, Риккарди кратко прокомментировал его, особенное впечатление на него произвела смелая Норвежская операция.

Действительно, Норвежская операция была исключительно успешной, но главная заслуга в этом принадлежала все-таки люфтваффе, которое нейтрализовало английский флот. А вот действиями рейдеров в открытом океане хвалиться, наверное, не стоило. Быстрый конец «Графа Шпее» наводил на мрачные размышления. «Адмирал Шеер» вышел в море в октябре 1940 года, имея конкретное задание — уничтожить конвой НХ-84. Конвой был перехвачен, но потопить удалось лишь охранявший его вспомогательный крейсер «Джервис Бей» и 5 транспортов. Далее рейдер пошел на юг и в феврале 1941 года находился в Индийском океане, но его дальнейшие действия нельзя назвать очень удачными. Из двух рейдов «Адмирала Хиппера» удачным можно назвать только февральский, когда он перехватил неохранный конвой SLS-64 и потопил 7 транспортов. 22 января в Атлантику вышли линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», но к моменту встречи в Мерано они вообще не имели никаких успехов. Лишь позднее у берегов Ньюфаундленда они перехватили и потопили несколько одиночных транспортов. При этом немецкие корабли старательно уклонялись от встреч с английскими военными кораблями, то есть избегали делать то, к чему подталкивали итальянцев.

Вот поэтому Риккарди выразил сдержанное восхищение действиями союзников и зачитал свой собственный отчет о действиях в Средиземном море. Он заявил, что для достижения успеха необходимо захватить Киренаику, Тунис и Корсику, наглухо перекрыть Сицилийский пролив и обеспечить безопасность Генуи.

В целом, хотя беседы проходили в дружественной обстановке — и немцы тоже вели себя сдержанно и очень вежливо, они недвусмысленно высказали пожелание, чтобы итальянский флот проявлял больше агрессивности, как это делало кригсмарине в Атлантике. В ответ адмирал Риккарди указал на принципиальное различие этих театров, напомнив, что англичане просто не имеют возможностей для ударов по важным для Германии целям, тогда как итальянский флот вынужден принимать массу мер по защите коммуникаций и берегов.

Риккарди указал на сложное положение итальянского флота, который имел некоторое превосходство в линкорах, но ни одного авианосца. В результате итальянские крейсера и эсминцы находились в невыгодном положении, так как не имели поддержки и прикрытия с воздуха, базовые истребители не имели достаточной дальности по-

лета, а самолеты-разведчики действовали откровенно плохо. Кроме того, требовалось прикрывать собственные морские коммуникации, что отвлекало большое количество эсминцев и миноносцев.

Итальянцы не отрицали возможности активных действий, но лишь «если сложатся благоприятные условия». Кроме того, Риккарди подчеркнул, что полученные результаты будут иметь ограниченную ценность, тогда как эффект возможных потерь может оказаться несоизмеримым. Вдобавок англичане имели возможность достаточно свободно восполнять потери в кораблях, а положение итальянцев в этом отношении было гораздо сложнее.

Потом Риккарди перечислил все недостатки собственного флота. Ему не хватало зенитных орудий, дальних разведчиков, радаров. Но самой главной проблемой была нехватка нефти, так как поставки из Румынии были очень ограниченными. 25 февраля Супермарина специальным приказом ввела режим жесткой экономии топлива.

В этой связи следует коротко заметить, что Супермарина должна была придерживаться общих директив и специальных приказов, которые поступали к ней от Верховного Командования. Все эти директивы имели одну цель: не подвергать итальянские линкоры неоправданному риску. Муссолини хотел сесть за стол мирных переговоров, имея в своем распоряжении сильный флот. Здесь не место обсуждать, насколько эти директивы повлияли на методы ведения морской войны, но автор должен лично засвидетельствовать, что в нескольких случаях, по крайней мере, в первый год войны, Муссолини прямо влиял на решения Супермарины в сторону большей осторожности.

Итальянцы помнили бесславную гибель крейсера «Коллеони» и не рвались рисковать, тем более что, по данным разведки, англичане имели серьезное преимущество в силах. Якобы в Западном Средиземноморье у них находились 3 линкора, 2 авианосца, 5 крейсеров, 20 эсминцев и 12 подводных лодок, в Восточном — 3 линкора, 2 авианосца, 15 крейсеров, 27 эсминцев и 9 подводных лодок. Поэтому Супермарина категорически не желала генерального сражения, решив ограничиться действиями легких сил. По мнению Риккарди, победа могла иметь лишь моральный эффект, тогда как поражение могло привести к катастрофическим последствиям.

Немцы в Мерано высказали опасения Берлина, что англичане могут перебросить в Грецию сильные подкрепления. Конечно,

эти опасения породила подготовка немцами собственного вторжения в Грецию. По этой причине они предложили, чтобы итальянский флот нанес несколько ударов по британскому судоходству между Египтом и Грецией. Эти действия дополнили бы атаки итальянских подводных лодок и легких сил с Додеканезских островов. Адмирал Риккарди объяснил, насколько трудно будет найти благоприятный случай, чтобы добиться решающего успеха в этом районе. Он отметил, что из-за высокой эффективности британской авиаразведки и больших расстояний неприятель имеет серьезные шансы отвести свои конвои раньше, чем придут итальянские корабли. Немцев удовлетворили объяснения адмирала, и вопрос был оставлен.

Среди проблем, затронутых после знакомства с рапортами в личной беседе глав делегаций, Редера и Риккарди, на первом месте стояла ситуация в Ливии. Для немцев остаток итальянской колониальной империи представлял плацдарм, который следовало удержать любой ценой, поэтому они намеревались как можно быстрее перебросить в Триполитанию 5-ю легкую дивизию генерала Эрвина Роммеля. Вот где сказалась недалекость Черчилля, увлеченного своими химерическими планами! Дивизию следовало доставить в Аф-

рику как можно быстрее, причем в полном составе, со всей техникой и вооружением. Поэтому были проанализированы положение в Сицилийском проливе и возможности разгрузки в порту Триполи, который был надежно прикрыт минными полями от возможных набегов Королевского флота. Конвои следовало защитить от возможных ударов кораблей и самолетов с Мальты, поэтому никто не спорил, что необходимо усилить давление на остров, даже если британские корабли уйдут оттуда.

Для немцев ситуация в Эгейском море все-таки стояла на втором месте. Дело в том, что германское Верховное Командование уже решило выручить незадачливого союзника, увязшего в войне с Грецией, и вторгнуться в эту страну, причем это решение было принято еще в ноябре 1940 года. Захват господства в Эгейском море позволил бы открыть судоходство через Проливы, например, доставку танкерами румынской нефти в Италию.

Итальянцы планировали захватить Корсику, разумеется, при поддержке немцев, но Редер категорически отказался от этой операции, которая вела лишь к ненужному распылению сил. Никакой опасности вооруженные силы Виши не представляли, и потому не было причин ими заниматься. Зато неуместная инициатива могла спро-

**Итальянский
легкий крейсер
«Бартоломео
Коллеони»**



воцировать ненужные осложнения в той же Северной Африке, особенно если начать вторжение в Тунис.

Именно адмирал Редер предложил использовать быстроходные линкоры типа «Витторио Венето» для активных действий против английских конвоев. Риккарди указал, что не может обеспечить адекватное воздушное прикрытие флоту в наступательных операциях. Вероятные потери могут роковым образом сказаться на перевозках в Ливию и Грецию. Поэтому он заявил, что и в будущем итальянский флот будет следовать уже выбранной стратегии, чтобы вынудить англичан держать значительные силы в Гибралтаре и Александрии. Он добавил, что возможность активных действий будет рассмотрена после завершения ремонта линкоров, поврежденных в Таранто 11 ноября.

В последующей беседе между начальниками оперативных отделов Супермарины и Зеекригслейтунг адмиралами Брента и Фрике вопрос об активных действиях был проанализирован более тщательно. Немцы были заинтересованы в набегах быстроходных кораблей на прибрежные коммуникации у берегов Африки.

Адмирал Брента ответил, что возможность подобных «рейдов» рассматривалась несколько раз и от них отказались, так как «они вели к чрезмерно высокому расходу топлива», потому что кораблям пришлось бы забыть об экономической скорости в принципе. Вдобавок стычка с силами прикрытия могла привести к повреждению итальянских кораблей, «что имело бы самые серьезные последствия, вынудив их принять бой вдали от собственных баз».

В ответ Фрике предложил перебросить быстроходные корабли для атаки английских перевозок в Восточном Средиземноморье с баз на Додеканезских островах. Брента ответил, что итальянские легкие силы уже уступают противнику, потому что связаны многочисленными оборонительными задачами, самой важной из которых является снабжение армии в Ливии. При этом нагрузка только возрастет, когда начнется переброска немецких войск в Африку.

Адмирал Фрике ответил, что важность этих перевозок такова, что оправдывает некоторые потери итальянцев, он потребовал обеспечить каждый немецкий конвой в Ливию сильным эскортом, а не только двумя миноносцами, как это делалось до сих пор. С его точки зрения, требовались минимум три — один обеспечивал траление, два — противолодочную оборону. В результате

все пожелания, высказанные Редером и Фрике, пропали впустую. Однако немцы не изменили своего мнения — Реджиа Марина обладала достаточными силами, чтобы нанести противнику тяжелые потери, однако для этого требовалось использовать упомянутые силы гораздо более энергично и пойти на определенный риск.

Понятно, что итальянцы совсем не горели желанием идти на авантюры, учитывая не слишком благоприятное соотношение сил. Они дожидались возвращения в строй поврежденного «Литторио» и превращения Таранто в безопасную базу, так как флот был временно отведен в базы Тирренского моря на западном побережье Италии.

Риккарди отверг предложение немцев наглухо запечатать Сицилийский пролив минами, так как итальянцы сами использовали его. Но главное — он предупредил, что запасы нефти будут израсходованы к июлю 1941 года, поэтому итальянский флот будет просто парализован, и только подводные лодки сумеют действовать до февраля 1942 года. Поставки нефти в Италию не входили в компетенцию адмирала Редера, однако он пообещал поднять этот вопрос сразу после возвращения в Берлин.

Действительно, к началу войны итальянский флот имел 1 666 674 тонны нефти (на 1 июля 1940 года). Несмотря на экономию и ограничения, введенные сразу, как только стало ясно, что война затягивается, к февралю 1941 года 1 000 000 тонн из этого резерва были израсходованы, а ведь шел всего девятый месяц войны. Вдобавок флоту постоянно приходилось выделять какое-то количество нефти промышленности, несмотря на все протесты Супермарины. При таких темпах итальянскому флоту уже летом пришлось бы прекратить всякую активность, программа тренировок и учений уже была урезана до минимума.

Представители флота неоднократно обращали внимание Верховного Командования на эту тяжелейшую проблему, но никакой договоренности с немцами добиться не удавалось. Поэтому итальянцы надеялись, что непосредственные переговоры с германским командующим, который как профессионал, хорошо понимал проблему дадут удовлетворительное решение вопроса. Действительно, встреча в Мерано привлекла внимание Редера к проблеме. Весной 1941 года некоторое количество нефти начало прибывать из Германии, но его совершенно не хватало даже для удовлетворения минимальных потребностей. Супермарина уже была вынуждена ограничить ежемесячный расход топлива флотом