

ОПЕРАЦИЯ *LEADER* – АТАКА САМОЛЕТОВ АМЕРИКАНСКОЙ ПАЛУБНОЙ АВИАЦИИ НА НЕМЕЦКИЕ МОРСКИЕ КОММУНИКАЦИИ В ПРИБРЕЖНЫХ ВОДАХ НОРВЕГИИ - ОКТАБРЬ 1943 ГОДА

В октябре 1943 года базирующиеся на авианосце Ranger самолеты успешно атаковали немецкое судоходство у берегов Норвегии, нанеся противнику существенные потери.



Авианосец USS Ranger запечатлен на рейде Хэмптон Роудс/Hampton Roads (штат Вирджиния) с камуфляжной окраской, затрудняющей опознавание корабля

Предисловие

Утром 4 октября 1943 года американский авианосец USS *Ranger* (CV-4) находился примерно в 100 милях от побережья Норвегии, чтобы поднять в воздух свою авиагруппу. Первый самолет оторвался от полетной палубы в 07.05 утра. Спустя тридцать минут вся ударная группа, состоявшая из 20 пикирующих бомбардировщиков *Донтлесс/SBD-5*



Dauntless и восьми истребителей *Уайлдкэт/F4F-4 Wildcat*, уже находилась в воздухе и быстро построилась в боевой порядок. Еще через пять минут командир ударной группы, лейтенант-коммандер Джордж Клинсмэн (George Klinmann, 1910-15.01.1945, на фото слева, погиб в небе Тайваня), повел соединение на восток со скоростью 135 узлов. Самолеты снизились почти до самой поверхности моря, летя на высоте не более 100 футов (около 30 метров), чтобы избежать обнаружения. Впереди перед ними простиралось побережье Норвегии, вдоль которого проходил морской путь, известный под названием *The Leads* (норв. – *Hurtigruten*), - узкий морской коридор путь между материковым

берегом и многочисленными небольшими островами, которыми усеяны прибрежные воды Скандинавии. Суда, следующие вдоль норвежского побережья, использовали и используют

по сей день этот внутренний морской путь, протянувшийся вдоль большей части побережья страны.

После вторжения Германии в Норвегию в 1940 году немцы использовали этот коридор для переброски войск между различными районами страны. Кроме того, по этому маршруту они перевозили железную руду из Нарвика, расположенного на севере Норвегии, в Германию. Для союзников нанесение ударов по идущим по этому пути немецким судам представляло серьезную проблему. Установленные немцами минные и прочие подводные заграждения делали действия союзных подводных лодок в этих водах крайне затруднительными. Помимо этого, данный район находился практически на предельной дальности полета союзной авиации, базировавшейся в Шотландии. В то же время удар, нанесенный с палубы авианосца союзников, мог позволить атакующим самолетам действовать значительно ближе к цели, проводить над районом атаки достаточно продолжительное время, а затем отходить в неожиданном для противника направлении, затрудняя их преследование немецкими истребителями.

Авианосец *Ranger* – довоенная карьера и участие в операции *Torch*

Ranger, ставший первым авианосцем ВМФ США, спроектированным и построенным с киля именно как корабль этого класса, был заложен на верфи *Newport News* в штате Вирджиния в сентябре 1931 года и спустя почти три года, в июне 1934 года, вошел в состав флота. Последующие годы, вплоть до самого конца десятилетия, *Ranger* провел, занимаясь боевой подготовкой и участвуя в крупных учениях флота.

Судьба распорядилась так, что весь свой боевой путь во время Второй мировой войны *Ranger* прошел исключительно на Атлантическом ТВД. Командование ВМФ США направило авианосец именно в Атлантику, а не в Тихий океан, где он мог бы сражаться бок о бок с авианосцами типов *Wasp*, *Lexington* и *Yorktown* против Императорского флота Японии. Решение оставить корабль в Атлантике было обусловлено тем, что его скорость считалась недостаточной, а вооружение — слишком слабым для успешного выживания в условиях Тихоокеанского ТВД, несмотря на то что авианосцы там были крайне необходимы.



Летчики-истребители собираются в комнате предполетного инструктажа на борту авианосца Ranger ранним утром первого дня операции Torch. Пилоты, которым предстояло взлететь еще до рассвета, носили темные защитные очки, чтобы заранее привыкнуть к темноте и сохранить ночное зрение.

Через несколько дней после вторжения Германии в Польшу президент Рузвельт объявил о создании зоны безопасности в западной части Атлантического океана. Одновременно был организован Нейтральный Патруль/Neutrality Patrol, официальной задачей которого являлась защита нейтрального судоходства и недопущение приближения военных действий к американским берегам. Однако, помимо этого, патруль выполнял еще одну, негласную функцию — обнаружение немецких кораблей и подводных лодок и передача сведений об их местонахождении на корабли Королевского ВМФ. *Ranger* был включен в состав *Нейтрального Патруля*. Он действовал, базируясь на острове Барбадос, и контролировал морские коммуникации вплоть до района Ньюфаундленда. После японского нападения на Пёрл-Харбор авианосец был переведен для патрулирования в южную Атлантику. В мае 1942 года корабль доставил в Аккру, расположенную в британской западноафриканской колонии Золотой Берег (ныне Гана), партию из 68 армейских истребителей *P-40*. В июле он перевез в Африку еще 72 самолета *P-40*, после чего возвратился в Норфолк для прохождения боевой подготовки. В октябре 1942 года *Ranger* вышел к Бермудским островам, где присоединился к четырем недавно построенным эскортным авианосцам типа *Sangamon*, переоборудованным из танкеров. Здесь соединение завершило подготовку к своей первой боевой операции.

8 ноября 1942 года *Ranger* вместе с эскортными авианосцами прибыл к побережью северной Африки, чтобы принять участие в операции *Torch* — англо-американской высадке в Марокко. Его авиагруппа состояла из 54 истребителей *Уайлдкэт* и 18 пикирующих бомбардировщиков *Донтлесс*. В 06.15 утра, находясь примерно в 30 милях к северо-западу от Касабланки, авианосец поднял в воздух свои первые самолеты. Одно звено из девяти истребителей *Уайлдкэт* атаковало два французских аэродрома и уничтожило 21 самолет. Второе звено уничтожило на земле еще семь самолетов, тогда как другие машины подвергли штурмовке береговые батареи и четыре французских эсминца, находившихся в гавани Касабланки. Кроме того, авианосец поднял в воздух несколько армейских легких самолетов *Пайпер Каб/Piper Cub*, выполнявших задачи воздушной разведки и корректировки огня. Эти самолеты обнаруживали цели и передавали их координаты на корабли для нанесения ударов артиллерийских ударов.



Тяжело поврежденные Primauguet (слева) and Albatros в гавани Касабланки. Декабрь 1942 года

Сопrotивление французских войск вторжению оказалось непродолжительным, но достаточно упорным. За три дня операции авиагруппа авианосца *Ranger* выполнила 496 боевых вылетов. Его самолеты атаковали французский крейсер *Primauguet*, когда тот попытался выйти из гавани в море, и добились шести попаданий. Пикирующие бомбардировщики также добились двух прямых попаданий бомбами в эсминец *Albatros*. В результате удара корабль понес тяжелые повреждения: около 300 человек были убиты или ранены, а его носовая половина была практически разрушена. Крейсер был полностью выведен из строя в результате обстрела американскими боевыми кораблями и больше никогда не вышел в море. Самолеты авианосца также атаковали две подводные лодки, применив против них глубинные бомбы. В воздушных боях они сбили 15 французских самолетов, а еще 70 самолетов противника были уничтожены на аэродромах. В ходе вторжения летчики авианосца наносили удары по самым разнообразным целям, включая зенитные и береговые артиллерийские батареи, колонны автотранспорта и аэродромы. По итогам операции им было засчитано уничтожение 21 танка и 86 других транспортных средств противника.

В последний день операции пикирующие бомбардировщики авианосца нанесли удар по французскому линкору *Jean Bart* после того, как его экипаж сумел вновь ввести в строй одну из артиллерийских башен главного калибра. Два прямых попадания авиабомб окончательно вывели вражеский корабль из строя. 11 ноября французские войска в Касабланке капитулировали, а уже на следующий день *Ranger* взял курс на Норфолк, куда прибыл 23 ноября 1942 года. После периода боевой подготовки в Чесапикском заливе и капитального ремонта авианосец в конце февраля 1943 года перебросил через океан очередную партию самолетов — 75 истребителей *P-40* — на этот раз в Касабланку.



Истребитель Уайлдкэт, оснащенный подвесными топливными баками, взлетает с палубы авианосца Ranger для проведения аэрофоторазведки во время операции Torch в ноябре 1942 года.

Авианосец *Ranger* перебазировается в Великобританию

В августе 1943 года *Ranger* отправился на британскую военно-морскую базу Скапа-Флоу, где должен был войти в состав сил Королевского ВМФ. В этот период авианосные силы британцев испытывали серьезную нехватку кораблей: часть авианосцев находилась в ремонте после полученных повреждений, а остальные были задействованы на других театрах военных действий. Во время перехода в Великобританию *Ranger* сопровождали тяжелые крейсера *Augusta* и *Tuscaloosa*, а также пять эсминцев. Его авиагруппа на тот момент состояла из трех авиационных эскадрилий: VF-4 — 27 истребителей Уайлдкэт; VB-4 - 27 пикирующих бомбардировщиков Донтлесс; VT-4 — 18 торпедоносцев Эвенджер/TBF Avenger.

В начале войны в ВМС США существовало правило, согласно которому номер авиагруппы соответствовал номеру авианосца, на котором она базировалась. Поскольку бортовой номер авианосца *Ranger* был CV-4, его авиакрыло официально именовалось 4-я Авианосная Авиагруппа/Carrier Air Group 4. По мере расширения масштабов войны и ускорения темпов боевых действий авиагруппы и эскадрильи нередко перераспределялись между различными кораблями, вследствие чего первоначальная система обозначений постепенно утратила свою строгость. Однако в случае с авианосцем *Ranger*, продолжавшего службу в Атлантике, эта нумерация оставалась неизменной и полностью соответствовала действительности. Самолеты также получали индивидуальные буквенно-цифровые обозначения, основанные на этой системе. Так, индекс 4B11 означал: 4 — 4-я Авиагруппа; B (*Bombing Squadron*) — бомбардировочная эскадрилья; 11 — порядковый номер самолета.

Пикирующий бомбардировщик Донтлесс к тому времени уже считался самолетом предыдущего поколения, однако ранее он весьма успешно проявил себя в боях на Тихом океане. Напротив, торпедоносец Эвенджер являлся значительно более современной машиной. Что касается истребителя Уайлдкэт, то к 1943 году он уже уступал новейшим самолетам противника в воздушном бою, однако продолжал оставаться вполне эффективным при выполнении других задач — прежде всего при штурмовке кораблей и судов, а также при атаках на бомбардировщики и транспортные самолеты противника. На начальном этапе службы авианосца *Ranger* в составе соединения, базировавшегося в Скапа-Флоу, британцы держали там значительные военно-морские силы, поскольку сохранялась угроза возможного выхода в Северную Атлантику крупных надводных кораблей Германии.

Кriegsmarine разместило свои наиболее мощные боевые корабли — такие как линкор *Tirpitz* и тяжелый крейсер *Scharnhorst* — в Норвегии, где они укрывались в глубоких и узких фьордах с их крутыми скалистыми берегами. Эти естественные убежища обеспечивали кораблям надежную защиту от атак с моря и с воздуха. Если бы немецкие тяжелые корабли вышли в открытое море, они могли нанести огромный ущерб союзным конвоям, направлявшимся как в Великобританию, так и в Советский Союз. Именно поэтому британцы были вынуждены постоянно держать в готовности мощное соединение линкоров и других тяжелых кораблей при поддержке авианосцев, способное немедленно вступить в бой, если немецкие корабли решились бы покинуть свои укрытия.

Однако ситуация кардинально изменилась после того, как в середине сентября 1943 года британским сверхмалым подводным лодкам удалось прорваться во фьорд, в котором находился *Tirpitz*. Две такие подводные лодки сумели установить под корпусом линкора мощные мины. В результате последовавших взрывов *Tirpitz* получил исключительно

тяжелые повреждения, которые надолго вывели его из строя. После того как крупнейший и наиболее боеспособный немецкий корабль в этом районе перестал представлять угрозу, опасность того, что остальные корабли *Кригсмарине* смогут провести крупную наступательную операцию, практически исчезла. Именно тогда появилась возможность использовать *Ranger* не только для прикрытия флота, но и для активных наступательных действий в Северной Атлантике. Британское Адмиралтейство пришло к выводу, что наступил благоприятный момент для нанесения авианосного удара по немецким объектам в Норвегии. Успешный налет мог нанести серьезный ущерб немецким каботажным перевозкам вдоль побережья, и затруднить работу военной промышленности Третьего Рейха, нарушив ее снабжение стратегическим сырьем, перевозившимся морским путем. Выбор цели был связан с получением разведывательных данных от норвежской разведки и за счет расшифровки немецких радиogramм.

Планирование операции *Leader*

Вскоре был разработан план операции, в котором *Ranger* становился центральным кораблем группировки, обозначенной как Тактическое Соединение 121/Task Force 121. Британцы решили не использовать ни один из своих двух авианосцев. *Furious* в это время проходил капитальный ремонт, а торпедоносцы авианосца *Formidable* считались уже устаревшими и, следовательно, малопригодными для участия в подобной атаке. Операция получила кодовое название *Leader*. В состав *TC-121* вошли авианосец *Ranger*, тяжелый крейсер *Tuscaloosa* и шесть эсминцев. Поскольку около 60% экипажей самолетов авианосца еще не имели боевого опыта, предстоящая операция предоставляла им возможность дать им возможность приобрести его. У экипажа авианосца *Ranger* существовала еще одна причина стремиться нанести удар по немцам. В конце апреля 1943 года немецкое радио передало сообщение о том, что подводная лодка *U-404* якобы потопила американский авианосец *Ranger*, поразив его четырьмя торпедами. За этот «успех» командир подлодки, обер-лейтенант цур зее Отто фон Бюлов (Otto von Bülow, 1911-2006), был награжден Дубовыми Листьями к Рыцарскому Кресту. Стоит отметить, что эта лодка к тому времени, а именно, к 24.07.1943 года уже была потоплена, уйдя на дно вместе со всем экипажем и новым командиром Адольфом Шёнбергом (Adolf Schönberg) ... Американские моряки были задеты тем, что противник объявил *Ranger* потопленным, кроме того, многие члены экипажа всерьез опасались, что это ложное сообщение может дойти до их семей. Родные моряков знали, на каком корабле они служат, и подобная новость могла вызвать у них совершенно напрасные горестные эмоции. Поэтому предстоящий авианалет рассматривался экипажем как возможность отплатить немцам за их ложные заявления.

Авианосец *Ranger* берет курс к берегам Норвегии

Оперативное соединение вышло из Скапа-Флоу 2 октября 1943 года. Первоначально *Ranger* и сопровождавшие его корабли направились в сторону Исландии, после чего повернули на северо-восток, сближаясь с побережьем Норвегии, откуда предполагалось поднять самолеты в воздух. Одновременно из Скапа-Флоу вышло и прикрывающее соединение, в состав которого входили британские линкоры *Duke of York* и *Anson*. Их задачей было перехватить возможные немецкие надводные корабли, если те попытаются выйти в море в ответ на налет. Целью операции был район у побережья города Будё/Bodø, расположенного примерно в 100 милях к северу от Северного полярного круга. Этот район был выбран потому, что являлся важным пунктом сосредоточения немецкого каботажного судоходства вдоль норвежского побережья. Для проведения атаки самолеты авианосца были разделены на две ударные группы. Северная ударная группа/Northern Group состояла из 20 пикирующих бомбардировщиков *Донтлесс* под прикрытием восьми истребителей *Уайлдкэт*. Южная ударная группа/Southern Group включала восемь торпедоносцев *Эвенджер*, которых сопровождали шесть истребителей *Уайлдкэт*. На борту ведущего самолета каждой группы находился норвежский штурман. Его задача заключалась не

только в том, чтобы обеспечить точный вывод самолетов в район цели, но и помочь экипажам отличать суда, находившиеся под немецким контролем, от норвежских гражданских судов. Норвегия являлась союзником по антигитлеровской коалиции, поэтому командование союзников стремилось избежать ненужных жертв среди норвежского населения и не допустить случайного уничтожения или повреждения норвежских гражданских судов.

Первой должна была взлететь Северная группа. Обе ударные группы первоначально следовали к маяку Мюкен/Myken, расположенному на небольшом острове Ютёя/Jutøya примерно в 62 милях к юго-западу от Будё. Достигнув этого ориентира, Северная группа должна была повернуть на север и направиться непосредственно к Будё, тогда как Южная группа продолжала полет на юг, ведя поиск немецких судов на внутренних прибрежных маршрутах. На случай, если же подходящих морских целей обнаружить не удастся, предусматривалась запасная задача — нанесение ударов по немецким береговым объектам в районе Будё. Торпедоносцы *Эвенджер* в этой операции несли авиабомбы, а не торпеды. Такое решение было принято по двум причинам. Во-первых, они должны были иметь возможность атаковать наземные цели в случае отсутствия судов противника. Во-вторых, никто не мог с уверенностью сказать, насколько эффективными окажутся авиационные торпеды в мелководных водах прибрежных фарватеров, где их применение могло быть затруднено.

На следующий день, 3 октября, Тактическое Соединение пересекло Северный полярный круг. Внезапно по корабельной трансляционной сети *Ranger* прозвучало важное объявление для всего экипажа: «*Ranger* только что пересек Северный полярный круг. Командир поздравляет всех находящихся на борту с посвящением в *Синеносые/Bluenose*. С разрешения Нептуна и с благословения Северного сияния каждому члену экипажа будет вручен сертификат Синеносого». Вечером 3 октября, когда оперативное соединение медленно приближалось к точке, в которой самолетам предстояло подняться в воздух, матросы подвешивали к боевым машинам бомбы и заправляли их топливом, а летные экипажи тщательно осматривали свои машины и изучали карты. Участники предстоящего налета также работали с объемными настольными макетами района Будё. Одним из обязательных требований в ходе подготовки было то, что каждый пилот должен был уметь по памяти нарисовать карту района операции.



Перед операцией бывшие летчики Королевских ВВС Норвегии подробно описали особенности местности, а имевшиеся у экипажей карты содержали разведывательные данные о немецкой системе обороны. Среди летчиков распространялись фотографии немецких судов, которые с наибольшей вероятностью могли встретиться во время налета, чтобы экипажи могли быстро распознавать цели. Летчиков поднимали с коек в 02.00 ночи. Многие из них надели плотные зеленые шерстяные свитера, подаренные американским Красным Крестом. Среди них ходили слухи, будто эти свитера способны

защитить от осколков зенитных снарядов. На самом же деле их главная ценность заключалась в том, что они хорошо сохраняли тепло во время полетов в суровых арктических условиях.

В 04.30 утра по громкой связи прозвучала команда: «Flight Quarters!/Летным экипажам — по местам!». После этого все летчики направились в помещения, в которых проводился предполетный инструктаж. Лейтенант Джералд Томас (Gerald Thomas, 1919-2013, на фото слева), молодой и еще не имевший боевого опыта пилот 4-й Эскадрильи Торпедоносцев (VT-4), позднее вспоминал, как командир эскадрильи лейтенант-коммандер Дэвид Тейлор (David W. Taylor, на фото справа, 1912 — 16.05.1944, погиб в летном происшествии) проводил последний инструктаж перед вылетом. Тейлор начал с объявления района атаки, расположенного к югу от Будё, после чего подробно изложил тактический план операции. Каждый торпедоносец *Эвенджер* нес четыре 500-фунтовые (около 227 кг) бронебойные авиабомбы, взрыватели которых были установлены на замедление в 10 секунд. Только самолеты командиров были оснащены ультракоротковолновыми радиостанциями. Всем остальным экипажам предписывалось соблюдать полное радиомолчание. Самолеты эскадрильи должны были действовать парами. После обнаружения очередной парой цели ведущий самолет должен был покачать крыльями, подавая условный сигнал сопровождавшим их истребителям, летевшим выше. После получения сигнала четыре истребителя должны были перейти в



пикирование, обстрелять цель из пулеметов и тем самым подавить зенитный огонь противника. Сразу вслед за истребителями два торпедоносца должны были выйти в атаку и сбросить свои бомбы на высоте верхушек мачт непосредственно на вражеские суда. Такая схема должна была повторяться в ходе атаки на каждый обнаруженный корабль, причем в атаку всякий раз выходила очередная пара *Эвенджеров*. Командир всей авиагруппы авианосца, командир Джозеф Радди (Joseph A. Ruddy, 1908-1998, на фото слева, впоследствии контр-адмирал), лично должен был пилотировать один из *Эвенджеров*. Первоначально исполнительный офицер VT-4, лейтенант-коммандер Хомер Хатчесон (Homer

Hutcheson), намеревался не брать Томаса в боевой вылет из-за его склонности к морской болезни. Однако буквально в последнюю минуту он изменил свое решение и приказал молодому пилоту занять место за штурвалом самолета 4T9 — последнего *Эвенджера*, стоявшего на полетной палубе в очереди на взлет. Томас поспешно переписал на свою штурманскую планшетку координаты корабля, его курс и скорость, направление ветра и его силу (Point Option Data), после чего надел парашют. Однако вскоре он обнаружил, что парашютные ремни крайне неудобно легли поверх наплечной кобуры с его револьвером калибра .38. Томас опасался, что если ему придется покинуть самолет с парашютом, то жесткая кобура может при раскрытии купола сломать ему ребро. После недолгих раздумий он оставил револьвер в комнате предполетного инструктажа, рассудив, что, если его собьют над территорией, контролируемой противником, личное оружие все равно вряд ли принесет ему какую-либо реальную пользу.

После того как Северная ударная группа поднялась в воздух, летчики Южной группы получили приказ занять свои самолеты. Томас поспешил на полетную палубу, не успев заново пересчитать текущее местоположение авианосца. Однако ледяной ветер, дувший над палубой, по крайней мере помог ему справиться с приступом морской болезни. Он забрался в кабину своего *Эвенджера*, где старший механик самолета (plane captain) помог ему пристегнуться ремнями и еще раз сообщил данные о подвешенном вооружении и порядке применения бомбовой нагрузки. Вскоре Томас запустил двигатель. Мотор работал ровно, и пилот приготовился к взлету. Через несколько минут офицер, руководивший стартом самолетов, опустил сигнальный флаг. *Эвенджер* стремительно промчался по полетной палубе и поднялся в воздух. После того как все самолеты взлетели, Южная группа

построилась в боевой порядок и направилась на восток, следуя примерно на пятьдесят минут позади первой волны.



Немецкий грузовой пароход La Plata водоизмещением 8 000 тонн, сфотографированный спустя несколько минут после атаки самолетов с авианосца Ranger. Американские летчики действовали при ясной погоде и не встретили никакого противодействия со стороны немецкой истребительной авиации.

Тем временем Северная группа под командованием лейтенант-коммандера Джорджа Клинсмана достигла маяка Мюкен в 08.20 утра. Самолеты, едва не касаясь волн раннего утреннего моря, прошли над маяком, затем набрали высоту до 1 500 футов (около 460 метров) и повернули на север, в направлении Будё. При этом одна группа пикирующих бомбардировщиков вместе с сопровождавшими их истребителями отделилась от основных сил, чтобы обследовать один из расположенных поблизости внутренних прибрежных фарватеров. Вдали американские летчики увидели покрытые снегом горные вершины норвежского побережья. Погода благоприятствовала операции: над побережьем стояло ясное небо, а видимость была превосходной. Немецкие истребители так и не появились, чтобы перехватить американские самолеты. У экипажей сложилось впечатление, что операция стала полной неожиданностью для противника.

Самолеты отделившейся группы вскоре обнаружили первую цель дня. В 08.24 утра они увидели под собой, на спокойной поверхности одного из внутренних морских проходов, немецкий грузовой пароход *La Plata* водоизмещением 8 000 тонн. Истребители и один *Донтлесс* немедленно устремились в атаку. Они снова и снова обстреливали судно из пулеметов, стараясь уничтожить расчеты зенитных орудий и очистить палубу, чтобы остальные пикировщики могли беспрепятственно выполнить бомбометание. Вскоре два *Донтлесса* один за другим перешли в пикирование и сбросили бомбы на уходивший немецкий транспорт, пронесшись почти над самой палубой. Один из пилотов, младший лейтенант Принс Гордон (Prince H. Gordon), сбросил свои бомбы с высоты всего 60 футов (около 18 метров) над кораблем. Позднее он вспоминал: «Я заходил в атаку очень низко — настолько низко, что мне пришлось резко вывести самолет вверх, чтобы не зацепить носовую мачту.» В судно попали три бомбы, вскоре транспорт охватил сильный пожар, корабль получил заметный крен и было очевидно, что повреждения оказались весьма серьезными. Командир американской группы решил сохранить оставшиеся бомбы для других целей, после чего самолеты повернули на север, чтобы присоединиться к основной группе. Экипаж транспорта *La Plata*, пытаясь не допустить гибели судна, принял решение выбросить горящее судно на мель, чтобы оно не затонуло.



Транспорт La Plata в огне

Пока отделившиеся самолеты атаковали транспорт *La Plata*, остальные самолеты Северной группы продолжали полет в направлении Будё. Вскоре летчики обнаружили четыре норвежских судна, следовавших по одному из внутренних фарватеров. Находившийся в самолете норвежский офицер дал понять американцам, что эти суда принадлежат союзной стороне, и приказал отказаться от атаки. Однако вскоре после этого летчики заметили еще три судна, шедшие небольшим конвоем. Это были грузовое судно *Kerkplein*, крупный танкер *Schleswig* и сопровождавший их корабль охранения, который различные источники называют либо германским тральщиком, либо бывшим норвежским эсминцем типа *Sleipner*, захваченным немцами и использовавшимся ими. Пара пикирующих бомбардировщиков атаковала *Kerkplein*, тогда как остальные восемь *Донтлессов* набросились на *Schleswig*. Истребители сделали несколько заходов, обстреляв все три судна из пулеметов, однако ответный зенитный огонь оказался весьма плотным. Один американский самолет получил повреждения и был вынужден прекратить выполнение задания и вернуться на *Ranger*. Все три немецких судна получили повреждения. Капитану танкера *Schleswig* также пришлось посадить его на мель, чтобы предотвратить затопление. Позднее в немецком донесении сообщалось, что в танкер попали три авиабомбы. Тем не менее впоследствии немцам удалось снять *Schleswig* с мели и отбуксировать его в Будё, где корабль был поставлен на ремонт. Грузовое судно *Kerkplein* получило два прямых бомбовых попадания и загорелось. На его борту находился 1 551 советский военнопленный, и в результате атаки 14 человек погибли, 29 получили ранения и 9 пропали без вести. Судно не имело никаких опознавательных знаков, указывавших на то, что оно использовалось для перевозки военнопленных. Американские летчики не имели возможности определить истинный характер перевозимого груза и поэтому приняли *Kerkplein* за обычный немецкий транспорт.



В центральной части снимка – горящий Schleswig, первоначально ошибочно идентифицированный как Rigmor.

После того как часть самолетов израсходовала весь свой боезапас, лейтенант-коммандер Джордж Клинсмэн повел их к заранее назначенному пункту сбора. Поскольку значительная часть летчиков еще не имела боевого опыта, командиры обратили внимание на характерную ошибку молодых пилотов: во время первой атаки они, как правило, слишком долго обстреливали одну и ту же цель из пулеметов, расходуя чрезмерное количество боеприпасов вместо того, чтобы быстрее переходить к следующему объекту.

Тем временем остальные самолеты ударной группы продолжили полет к гавани Будё, где обнаружили четыре немецких грузовых судна. Восемь *Донтлессов* один за другим перешли в атаку. Они обстреливали суда из пулеметов и сбрасывали последние оставшиеся бомбы. В результате налета одно грузовое судно затонуло, второе получило серьезные повреждения вследствие попадания бомбы, разорвавшейся ниже ватерлинии, третье было поражено авиабомбой, однако она не взорвалась, четвертое прямых попаданий не получило, но было незначительно повреждено пулеметным огнем.

Ответные действия немецкой стороны оказались плохо организованными. Подразделения Вермахта и *Кригсмарине*, дислоцированные в районе Будё, пользовались одним общим радиоканалом связи. Когда начался авианалет, армейские части первыми вышли в эфир и практически полностью заполнили радиоканал своими сообщениями. Из-за этого военно-морские части не смогли своевременно предупредить находившиеся поблизости корабли и береговые посты об опасности. В немецком отчете о бое также упоминались ошибки при передаче закодированных сообщений. В документе говорилось: «Радиоэфир постоянно был заполнен помехами и перебивался многочисленными сообщениями.» В течение некоторого времени в действиях немцев царила полная неразбериха: американцам действительно удалось добиться полной внезапности нападения. Тем не менее расчеты немецкой зенитной артиллерии быстро пришли в себя и открыли интенсивный огонь, добившись попаданий по нескольким пикирующим бомбардировщикам. Самолет 4B11, пилотируемый лейтенантом Сесилом Джонсоном (Cecil V. Johnson, 1915-1975, на фото



справа), получил попадание в правую консоль крыла, однако сохранил управляемость и продолжил полет. Самолет 4B23, которым управлял лейтенант Филлипс (R. W. Phillips), был поражен 40-мм осколочно-фугасным снарядом. Взрыв повредил правый стабилизатор и пробил большую дыру в руле направления. Затем еще один снаряд попал в левое крыло, задев топливный бак. К счастью, бак не был пробит насквозь, что позволило избежать пожара. В самолет 4B13, которым управлял лейтенант Бойкин (L. M. Boykin), попали три 20-мм снаряда. Однако несмотря на эти повреждения, машина продолжила выполнение задания. Еще один Донтлесс - 4B27, пилотируемый лейтенантом Симмонсом (G. C. Simmons), получил попадание 40-мм снаряда в радиоотсек, расположенный позади стрелка-радиста. Взрыв одновременно перебил трос управления правым рулем направления.

Пикирующий бомбардировщик *Донтлесс* заслуженно пользовался репутацией исключительно прочной и живучей машины. Все перечисленные самолеты, несмотря на полученные повреждения, сумели удержаться в воздухе и благополучно вернулись на авианосец. Другим экипажам повезло гораздо меньше. Самолет, которым управляли лейтенант Клайд Такер (Clyde A. Tucker, на фото слева) и летчик 2-го класса/Airman 2nd Class Стивен Д. Бэкрэн (Stephen D. Bakran, на фото справа), получил прямое попадание в районе корневой части правого крыла, когда шел над водой на высоте всего 200 футов (около 60 метров). *Донтлесс* мгновенно загорелся, резко накренился примерно на 30 градусов, врезался в воду и взорвался. Оба американских авиатора погибли.



Другой пикирующий бомбардировщик, пилотируемый младшим лейтенантом Самнером Дэйвисом (Sumner R. Davis, на фото слева), вместе со стрелком-радистом, рядовым 2-го класса Доналдом Маккарли (Donald W. McCarley, на фото справа), получил попадание в двигатель. Дэйвис попытался дотянуть поврежденную машину до авианосца, однако двигатель окончательно вышел из строя, и пилоту пришлось выполнить вынужденную посадку на воду примерно в 12 милях к западу от Будё. К этому времени остальные самолеты ударной группы



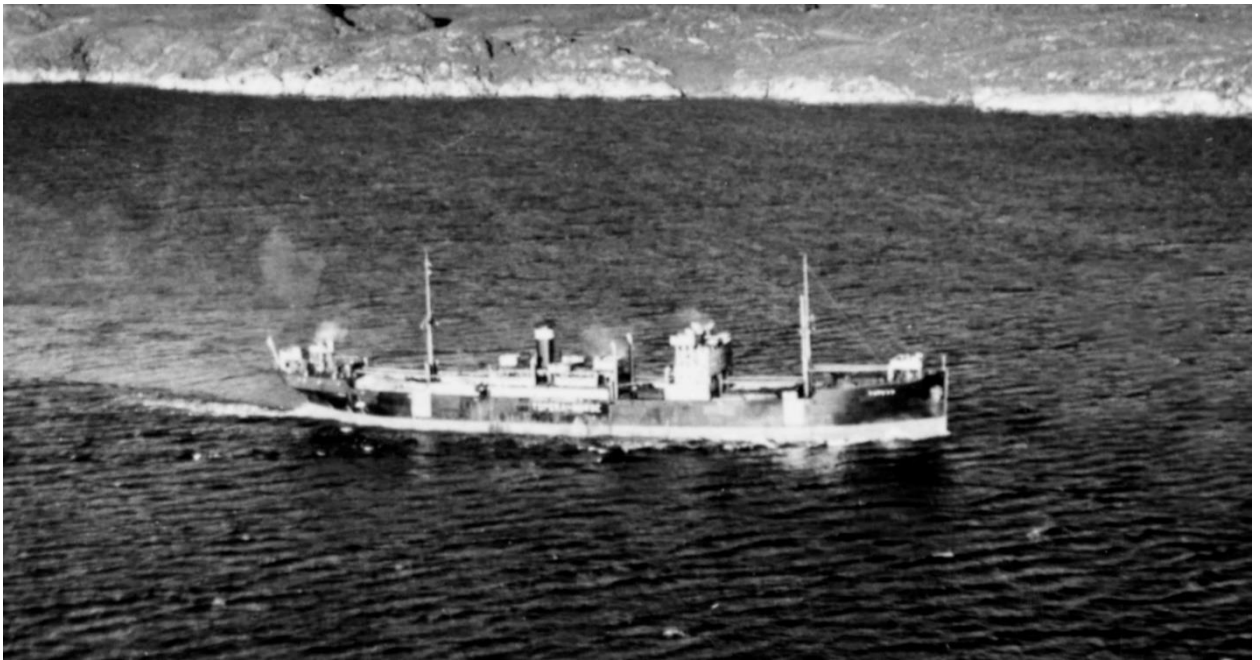
уже возвращались на авианосец. Пролетая над местом приводнения, американские летчики увидели, как оба члена экипажа успели спустить на воду спасательный плот и сигналами показывали, что они живы и не нуждаются в немедленной помощи. Позднее обоих авиаторов обнаружили и вытащили из воды немцы. Двое американцев оставались военнопленными до конца войны. В целом Северная ударная группа добилась значительных успехов, прежде чем повернула на запад и взяла курс на свой авианосец.

Затем наступила очередь Южной ударной группы, состоявшей из торпедоносцев *Эвенджеры* и сопровождавших их истребителей *Уайлдкэт*. Она прибыла в район операции примерно на пятьдесят минут позже первой волны. Самолеты вышли к побережью в районе Саннесшёзна/Sandnessjøen, расположенного примерно в 100 милях к югу от Будё, как раз в тот момент, когда утреннее солнце поднялось над скалистыми вершинами прибрежных гор. Группа набрала высоту 1 500 футов (около 460 метров), после чего командер Джозеф Радди повел самолеты вдоль побережья на север, внимательно высматривая цели. Искать долго не пришлось. По спокойной глади моря под американскими самолетами шел транспорт *Торека* — торговое судно, находившееся под немецким контролем, хотя его экипаж состоял из норвежских моряков. Командир эскадрильи лейтенант-командер Тейлор покачал крыльями своего самолета, подавая сигнал истребителям начать штурмовку. После того как *Уайлдкэты* обстреляли судно, в атаку пошли *Эвенджеры*. Самолеты шли на очень небольшой высоте, практически на уровне судовых мачт. По ним открыли сильный огонь как зенитные установки самого транспорта, так и береговые батареи, расположенные вдоль побережья. Несмотря на это самолеты успешно завершили атаку и вновь присоединились к основной группе. Несколько авиабомб поразили транспорт, вызвав сильный пожар. Его экипаж был вынужден выбросить судно на мель, однако это не остановило пожар, и вскоре корабль не превратился в дымящиеся руины.

Лейтенант Джералд Томас наблюдал атаку на транспорт *Toreka* и видел, как самолеты его товарищей вновь сформировали строй и продолжили полет на север, в сторону Будё. Внезапно прямо перед ним торпедоносец, которым управлял младший лейтенант Джон Палмер (John Palmer, на фото справа), загорелся и начал входить в штопор. Командир эскадрильи Тейлор немедленно нарушил режим радиомолчания и по радио отчаянно призвал экипаж покинуть самолет с парашютами. Однако американские летчики увидели лишь один раскрывшийся парашют. Через несколько мгновений *Эвенджер* упал в море. Палмер сумел покинуть самолет, однако оба остальных члена экипажа — стрелок верхней турели и радист-бомбардир, одновременно обслуживавший нижнюю стрелковую установку, — погибли. Палмер проявил исключительную волю к жизни и доплыл до берега! Он попал в плен, но пережил войну... Позднее он вспоминал: «Должно быть, снаряд прошел прямо через хвостовую часть самолета. Он пролетел прямо подо мной и попал в двигатель, после чего тот загорелся. Думаю, этим же снарядом были убиты Залом (Joseph Zalom, на фото слева) и Миллер (Reginald Miller, на фото справа).» Тем временем, пока вокруг американского строя продолжали рваться немецкие зенитные снаряды, Томас инстинктивно старался как можно сильнее пригнуться в кабине, пытаясь расположиться точно над бронеплитой, защищавшей нижнюю часть его кресла.



Южная ударная группа продолжала движение на север и вскоре обнаружила уже знакомый транспорт *La Plata* вместе с сопровождавшим его кораблем охранения. Короткая атака принесла еще два попадания по уже тяжело поврежденному немецкому судну. Американцы держали курс на Будё и вскоре обнаружили новые цели. Во время полета Томас заметил, что ведущий его звена, младший лейтенант Берт Трекслер (Burt Trexler), вновь покачал крыльями. Это означало, что их звено должно было следующим идти в атаку. Внизу Томас увидел судно, которое принял за танкер, - почти сразу же поступил приказ атаковать. На самом деле целью оказалась баржа, перевозившая 40 тонн боеприпасов. Однако приказ поступил слишком поздно. К этому моменту самолеты Трекслера и Томаса уже практически пролетели над судном. В результате им пришлось почти отвесно пикировать на цель вместо выполнения более пологой атаки с планирования, для которой тяжелый *Эвенджер* подходил в значительно большей степени. Когда оба самолета начали пикирование, Томас понял, что слишком сильно отстал от машины Трекслера - это означало, что он рискует попасть под взрыв бомб ведущего самолета. Чтобы сократить дистанцию, Томас резко накренил самолет и еще глубже ввел его в пикирование. Во время этого маневра самолет Трекслера на мгновение исчез из поля зрения, скрывшись за крылом его *Эвенджера* Томаса. Когда он вновь выровнял машину, ведущего впереди уже не оказалось. Позднее он узнал, что Трекслер был вынужден вывести самолет из атаки, поскольку угол пикирования оказался слишком крутым для тяжелого торпедоносца, а сопровождавшие истребители не успели вовремя получить сигнал и поэтому не выполнили необходимую предварительную штурмовку цели. Пытаясь удержать самолет в пикировании, Томас одновременно торопливо поставил свои бомбы на боевой взвод, открыл створки бомбоотсека и приготовил курсовые пулеметы для последующего обстрела цели с бреющего полета.



Эвенджер атакует грузовое судно Торека, перевозившее строительные материалы, предназначенные для отправки в Германию. В результате налета погибли трое норвежских и восемь немецких моряков.

«Я дал пару очередей из пулеметов, нажал на кнопку сброса и выпустил две 500-фунтовые бомбы, — вспоминал позже Томас. — Самолет вышел из пикирования буквально над самой поверхностью воды. Из-за слишком крутого угла атаки мне не удалось удержать нос машины точно на цели, поэтому обе бомбы упали по обе стороны от носовой части судна — по меньшей мере футов на пятьдесят дальше, чем следовало, подняв столбы воды, окатившие палубу корабля.» После этого в бомбоотсеке оставались еще две бомбы. К тому времени Томас летел всего в 50 футах (около 15 метров) над поверхностью моря и начал готовиться ко второму заходу на цель. Он начал набирать высоту возле небольшого скалистого островка, когда внезапно по радио кто-то закричал: «Берегись береговой батареи!» - Томас не заметил расположенную поблизости артиллерийскую позицию. Немцы открыли огонь, и пули изрешетили крылья его самолета, однако *Эвенджер* продолжал лететь. Томас снова вывел машину на цель и перевел двигатель на полный газ. Несмотря на это, ему казалось, что самолет движется мучительно медленно, пока трассы одновременно из трех зениток, установленных на судне, проносились мимо. На этот раз одна из его бомб попала прямо в цель, и судно мгновенно охватило пламя. В горячке боя Томас даже не подумал открыть ответный огонь из пулеметов. Именно в тот момент, когда он нажал кнопку сброса бомб, двигатель получил прямое попадание. Вспыхнула яркая огненная вспышка, и кабину мгновенно заполнил густой дым. Стрелок верхней турели по фамилии Гарнер (Garner) закричал: «Мы горим!»

Позднее Томас вспоминал: «Я резко потянул ручку управления на себя, чтобы набрать высоту, и крикнул по внутренней связи: «Покинуть самолет!» На высоте около 800 футов (примерно 240 метров) я сдвинул фонарь кабины, расстегнул привязные ремни и начал выбираться наружу.» Однако в спешке он забыл отсоединить шнур переговорного устройства, соединявший его с самолетной радиосистемой и именно поэтому успел услышать отчаянный крик Гарнера: «Не прыгай!» Оказалось, что Джексон (Jackson), третий член экипажа, по неосторожности случайно дернул кольцо своего парашюта прямо внутри самолета. Купол немедленно раскрылся в тесной кабине, полностью перекрыв аварийный выход, из-за чего Джексон уже не мог выбраться наружу через эвакуационный люк. Томас немедленно вернулся в кабину и начал искать место для аварийной посадки. Сначала он решил приводниться возле одного из небольших островов, однако почти сразу понял, что

немецкие зенитчики сосредоточили огонь именно на его самолете. Поэтому он изменил решение и направил машину дальше в открытое море, рассчитывая выйти из зоны наиболее плотного огня. Когда Томас снова начал набирать высоту, он неожиданно заметил странную вещь: на приборной панели не горела ни одна красная аварийная лампа. Все приборы показывали нормальную работу систем самолета, словно машина вообще не получила никаких серьезных повреждений, несмотря на только что пережитое прямое попадание и пожар в моторном отсеке. Перед Томасом встал крайне тяжелый выбор. Он прекрасно понимал, что авианосец *Ranger* находится примерно в 100 милях от его самолета, а человек, оказавшийся в ледяной воде Северной Атлантики, способен прожить не более 15–20 минут. В то же время нейтральная Швеция находилась всего примерно в 90 милях. Поэтому Томас первоначально решил взять курс на Швецию, рассчитывая совершить там посадку, где экипаж мог быть интернирован. Он набрал высоту 5 000 футов (около 1 500 метров) и направил свой самолет в сторону величественных силуэтов гор.



Самолеты американской палубной авиации, участвовавшие в налете, нанесли тяжелые повреждения танкеру Saarburg и транспорту Kerkplein

Однако вскоре возникла новая проблема. Его товарищи по эскадрилье успели потопить еще два немецких судна — лайнер *Vaagen* и войсковой транспорт *Skramstad*, а также повредить несколько других судов. Теперь вся американская ударная группа уже возвращалась на *Ranger*, и самолет Томаса оставался единственным американским самолетом в небе. В результате весь немецкий огонь с земли сосредоточился исключительно на нем, и именно в этот момент Томас вновь изменил свое решение. Он отказался от идеи лететь в Швецию и решил попытаться во что бы то ни стало добраться до авианосца. Используя свою штурманскую планшетку, Томас вычислил необходимый курс, и вскоре, к счастью, заметил несколько *Эвенджеров*, летевших на запад. Один из пилотов подлетел к его поврежденному самолету, сделал круг и показал поднятый вверх большой палец, давая понять, что самолет еще способен лететь.

Это придало Томасу уверенности. Он продолжил полет, непрерывно прислушиваясь к работе двигателя и внимательно следя за любыми изменениями в его работе. Вскоре лобовое стекло и фонарь кабины покрылись моторным маслом, из-за чего обзор сильно ухудшился. Одновременно стрелка указателя давления масла начала медленно, но неуклонно опускаться... Наконец впереди появился авианосец. Томас сразу же направил самолет на посадку — к этому моменту давление масла практически упало до нуля. В самый последний момент он заметил, что офицер управления посадкой энергично подает сигнал прервать заход на посадку: проблема была в том, что самолет снижался почти по

диагонали к палубе, а не вдоль ее оси. Томас прошел над авианосцем, выполнил разворот и начал второй заход. На этот раз из-за покрытого маслом фонаря он уже не видел офицера управления посадкой, но зато ему было хорошо виден «остров» авианосца. Ориентируясь только по ней, он вывел самолет туда, где, как ему казалось, находилась ось полетной палубы. Посадочный гак его самолета зацепился за тормозной трос буквально в тот самый момент, когда самолет уперся в аварийный барьер. При этом крыло машины задело надстройку авианосца.

Как только самолет остановился, все трое членов экипажа мгновенно выскочили наружу, а палубная команда сразу же начала заливать поврежденную машину противопожарной пеной. Офицер, отвечавший за работу полетной палубы, подбежал к Томасу, схватил его и буквально набросился на него с бранью: «Ах ты, сукин сын! — закричал он. - Ты пошел на посадку несмотря на команду уходить на второй круг и полностью заблокировал полетную палубу! Как, по-твоему, я теперь должен принимать остальные самолеты?» Следует отметить, что для Томаса это была всего тринадцатая посадка на авианосец за всю его летную карьеру. После этого он отправился в комнату предполетного инструктажа своей эскадрильи. Всю дорогу его не покидала мысль, что теперь его, вероятнее всего, отдадут под трибунал. Он подробно рассказал о случившемся, однако никто из присутствовавших не мог сказать, действительно ли ему грозит наказание за нарушение порядка посадки. Через несколько минут пришло известие, что полетная палуба уже освобождена и остальные самолеты благополучно совершают посадку. В итоге никакого военно-полевого суда не последовало. Напротив, спустя некоторое время Томас был награжден *Воздушной Медалью/Air Medal* за успешное поражение назначенной цели и за то, что сумел вернуть свой экипаж на авианосец, благополучно посадив тяжело поврежденный самолет. Все остальные самолеты Южной ударной группы также вернулись на авианосец. Лишь один пилот истребителя был ранен зенитным огнем противника. При посадке на авианосец он совершил жесткое приземление, в результате которого сложились стойки его шасси, однако сам летчик остался жив.



Авиабомбы разрываются вокруг танкера Saarburg

Несмотря на то, что обе ударные группы благополучно вернулись на *Ranger*, боевые действия на этом еще не закончились. В 2 часа дня корабельная радиолокационная станция авианосца обнаружила три немецких самолета, приближавшихся к Тактическому Соединению. В воздухе уже находился патруль из четырех истребителей *Уайлдкэт*. Их немедленно направили к обнаруженным радиолокатором целям. Одна пара истребителей

некоторое время играла с немецким самолетом в своеобразные *кошки-мышки* среди облаков, однако американским летчикам так и не удалось визуально обнаружить противника. Получив приказ возвращаться на авианосец, лейтенант Дин Лэрд (Dean Laird, 1921-2022, на фото слева) продолжал время от времени оглядываться назад, надеясь все же заметить немецкий самолет. Позднее он вспоминал: «Я увидел этот немецкий бомбардировщик примерно в восьми или десяти милях позади нас, когда он вышел из-за облака. Это был Ju-88. Я закричал: «Tally-ho!» и сразу развернулся обратно. Мой ведущий тут же присоединился ко мне. Немец заметил нас, немедленно отвернул вправо и попытался уйти. Я оказался у него в хвосте и палил как сумасшедший, но не мог понять, попадаю я или нет.»



После того как каждый из американских пилотов выполнил по одной атаке, *Ju-88* начал дымить. Ведущий пары, лейтенант Бойд Мэйхью (Boyd Mayhew), был вынужден прекратить свой второй заход, и тогда атаку продолжил Лэрд. Вот что он рассказывал: «Я уже примерно на две трети завершил свой заход, когда бомбардировщик внезапно взорвался, превратившись в огромный огненный шар, и во все стороны разлетелось множество мелких обломков.» Однако и после этого истребителям не удалось сразу вернуться на *Ranger*. Воздушный патруль получил новый приказ — перехватить еще одну цель, обнаруженную радиолокатором. Во время полета через мощный дождевой шквал Лэрд потерял из виду своего напарника, зато неожиданно заметил немецкий трехместный двухмоторный гидросамолет *Хейнкель/Heinkel He 115B*, оснащенный двумя поплавками. Лэрд немедленно развернул свой *Уайлдкэт* в сторону противника и открыл огонь. В результате попаданий от левого поплавка немецкого самолета начали отлетать куски обшивки и обломки. Когда Лэрд завершил атаку и развернулся для второго захода, он находился примерно в 1 000 ярдах (около 900 метров) позади немецкого самолета. В обычных условиях наиболее эффективная дистанция для атаки на самолет противника сзади составляла около 300 ярдов (примерно 270 метров). Лэрд быстро произвел мысленный расчет. Он знал, что выпущенные из его 12.7-мм пулеметов (калибра .50) пули на дистанции 1 000 ярдов успеют опуститься примерно на 25 футов (около 7.5 метра), поэтому поднял нос своего истребителя примерно на эту величину и только после этого открыл огонь. Судя по всему, расчет оказался правильным: несколько пуль достигли цели. Поврежденный *He 115B* начал быстро снижаться к поверхности моря. Со стороны казалось, что экипаж пытается совершить аварийную посадку на воду, однако в момент касания один из поврежденных поплавков не выдержал нагрузки и сложился. Гидросамолет мгновенно потерял устойчивость, перевернулся через нос, сделал полное колесо на поверхности воды и развалился на части.

Лейтенант Дин Лэрд вернулся на авианосец, в то время как оперативное соединение начало отходить на запад. Во время посадки произошел еще один неприятный инцидент. Один из пилотов воздушного патруля выполнил посадку со значительным отклонением от осевой линии полетной палубы, в результате чего самолет перекатился через борт и упал в море. К счастью для летчика, находившийся поблизости британский эсминец *Scourge* быстро подошел к месту падения и сумел поднять его из ледяной воды.

Оценка результатов операции

После завершения операции оперативное соединение вернулось в Скапа-Флоу, где все его участники получили поздравления с успешно проведенным рейдом. В конце ноября 1943 года *Ranger* покинул британские воды и отправился обратно в Соединенные Штаты. После

выполнения еще одного рейса по доставке истребителей в Касабланку авианосец уже не принимал участия в боевых операциях. До самого окончания войны он использовался на Тихом океане исключительно как учебный корабль, готовивший новых палубных летчиков для службы на более современных и быстроходных авианосцах американского флота. Подготовленные на нем пилоты впоследствии участвовали в боевых действиях на всех участках Тихоокеанского ТВД до капитуляции Японии. За участие в операции в северной Африке и за успешный авианалет на Будё авианосец *Ranger* был награжден двумя *боевыми звездами* (Battle Stars).



Уайлдкэт готовится к посадке на палубу авианосца Ranger. Снимок сделан камерой, установленной позади кабины пилота.

Командование союзников, а также историки послевоенного времени в целом оценили операцию *Leader* как успешную. Контр-адмирал Олаф Хустведт (Olaf Hustvedt, 1886-1978) считал, что главным итогом операции стало то, что она убедительно продемонстрировала способность американских и британских кораблей действовать совместно с «эффективностью, взаимопониманием и в полном взаимодействии». Командующий авиацией Атлантического флота ВМС США, адмирал Патрик Беллинджер (Patrick N. L. Bellinger, 1885-1962), также высоко оценил действия летных экипажей, участвовавших в операции. Вместе с тем командир авианосца *Ranger*, капитан Гордон Роу (Gordon Rowe, 1896-1974, на фото слева, позднее контр-адмирал), отметил, что применявшиеся во время операции пикирующие бомбардировщики *SBD Dauntless* и истребители *F4F Wildcat* к тому времени уже устарели: «ВМС США не должны заставлять своих летчиков воевать на устаревших самолетах, когда имеются более современные типы машин.» Командир авиагруппы Джозеф Радди подвел итог операции следующими словами: «Это была превосходная учебно-боевая операция... Мы отправились туда мальчишками, а вернулись мужчинами.» После завершения операции он был награжден



Крестом за Отличие в Летной Службе/Distinguished Flying Cross, а другие военнослужащие, принимавшие участие в операции, получили медали.

Британский официальный историк [Стивен Роскилл](#) (Stephen Roskill) охарактеризовал налет как «выдающийся успех», особенно учитывая, что 60% участвовавших в операции летных экипажей впервые выполняли боевое задание. Историк Роберт Стерн (Robert C. Stern) писал в 2012 году, что определить точное количество судов, уничтоженных в ходе операции *Leader*, довольно трудно, поскольку некоторые корабли, выброшенные на мели, впоследствии, вероятно, были сняты с них, отремонтированы и вновь введены в строй. По его оценке, скорее всего были уничтожены пять судов общей грузоместимостью около 19 000 брутто-регистрационных тонн: *Cap Guir*, *La Plata*, *Rabat*, *Skramstad* и *Vaagan*.

Однако, согласно норвежским исследованиям, опубликованным за несколько десятилетий до работы Стерна, картина выглядит несколько иначе. По этим данным:

- *Rabat* и *Vaagan* были потоплены;
- *La Plata*, *Skramstad* и *Topeka* получили настолько тяжелые повреждения, что восстановлению уже не подлежали.

Немецкий военно-морской историк [Юрген Ровер](#) (Jürgen Rohwer) также относит к числу уничтоженных авиацией в ходе операции *Leader* следующие суда: *La Plata*, *Rabat*, *Skramstad*, *Topeka* и *Vaagan*. Судно *Cap Guir*, которое Роберт Стерн считал, вероятно, погибшим в результате американского налета, в действительности уцелело и было окончательно потоплено лишь в апреле 1945 года в Балтийском море советскими торпедоносцами. Немецкий историк морского флота Карл-Хайнц Швадтке (Karl-Heinz Schwadtke) в своей книге *Deutschlands Handelsschiffe 1939–1945*, опубликованной в 1974 году, приводит тот же список уничтоженных судов, что и Ровер. Швадтке указывает, что *La Plata* и *Rabat* были немецкими судами, потерянными 4 октября 1943 года в районе Будё, тогда как *Cap Guir* он относит к потерям 1945 года.

Хотя немецкие и норвежские источники в основном сходятся между собой как в количестве уничтоженных судов, так и в их названиях, среди англоязычных исследователей единого мнения нет. Так, британский историк авиации [Кристофер Чант](#) (Christopher Chant), американские военные историки Эрик Хэммел (Eric M. Hammel, 1946-2020) и Джеймс Леви (James P. Levy), британский военный историк [Крис Мэнн](#) (Chris Mann) и американский исследователь Барретт Тиллман (Barrett Tillman) считают, что во время операции было уничтожено пять судов. В то же время американские военные историки Кермит Боннер (Kermit Bonner) и [Спенсер Такер](#) (Spencer C. Tucker) утверждают, что было потоплено шесть судов. Роберт Стерн также отмечал, что нарушение работы немецких морских конвоев у берегов Норвегии, вызванное операцией *Leader*, вероятно, нанесло германским военным усилиям даже больший ущерб, чем непосредственные потери торгового флота. Этот вывод совпадает с оценкой, сделанной еще во время войны Министерством экономической войны Великобритании (British Ministry of Economic Warfare). Согласно его расчетам, именно этот авианалет стал главной причиной сокращения в октябре 1943 года на 58% объема перевозок железной руды, отправлявшейся из стратегически важного северонорвежского порта Нарвик.

Операция *Leader* стала одновременно:

- единственной наступательной операцией, проведенной ВМС США в североευропейских водах за всю ВМВ;
- последней крупной американской операцией на этом ТВД.

Эпилог

После завершения операции немецкие службы безопасности начали активные поиски нелегальных радиопередатчиков, действовавших в этом районе. В ходе расследования были арестованы несколько местных норвежцев, а агенты разведывательной группы *Pisces* лишь чудом избежали задержания. 24 ноября 1943 года оба участника этой группы были эвакуированы в Великобританию на летающей лодке *Каталина/Catalina*.

Последние агенты британской Секретной разведывательной службы (SIS) из группы *Cruh* были эвакуированы с острова Ренга/Renga у побережья северной Норвегии 6 июня 1944 года также на *Каталине*, однако установленный здесь радиопередатчик продолжал работать до самого окончания войны. После эвакуации агентов местный норвежский доброволец, прошедший подготовку у сотрудников британской разведки, продолжал использовать его и регулярно передавать в Великобританию сведения о немецких войсках.

Спустя многие десятилетия история этого рейда получила неожиданное продолжение. В 1987 году обломки сбитого торпедоносца *Эвенджер* были обнаружены в водах близ Будё норвежцем Штайнборном Ментцони (Steinborn Mentzoni). Во время войны Ментцони был девятилетним мальчиком и собственными глазами наблюдал американский авианалет. Позднее водолазы подняли со дна останки обоих погибших членов экипажа самолета. Одна из лопастей воздушного винта этого самолета сегодня хранится в Национальном музее военно-морской авиации США в городе Пенсакولا/Pensacola (штат Флорида).

Поисковые экспедиции продолжились. В 1990 году исследователям удалось обнаружить один из двух потерянных во время рейда пикирующих бомбардировщиков *Дотлесс*. Из-под воды были подняты останки погибшего экипажа. В память о погибших американских летчиках жители Норвегии в 1987 году создали мемориал в местечке Фагервика/Fagervika. Одним из главных элементов памятника стала лопасть воздушного винта *Эвенджера* лейтенанта Джона Палмера, погибшего в ходе операции.

Основные источники

<https://warfarehistorynetwork.com/article/operation-leader-carrier-strike-in-norway/>

https://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Leader

https://uswarmemorials.org/html/people_details.php?PeopleID=30727

https://www.uswarmemorials.org/html/monument_details.php?SiteID=2400&MemID=3155

[https://en.wikipedia.org/wiki/French_cruiser_Primauquet_\(1924\)](https://en.wikipedia.org/wiki/French_cruiser_Primauquet_(1924))

Перевод и компиляция – Владимир Крупник с использованием ИИ

Возврат к главной странице www.warsstory.org