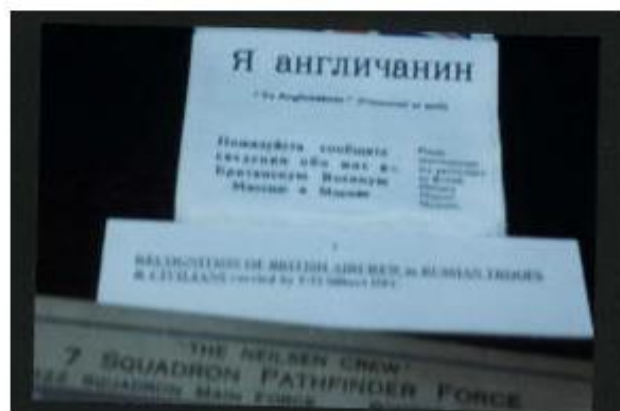


КОНЕЦ ЛИНКОРА *TIRPITZ*

Историки RAAF по сей день с гордостью отмечают, что в потоплении крупнейшего корабля Кригсмарине приняли участие австралийские летчики. Некоторые из них побывали в 1944 году в России в составе авиагруппы, нанесшей в атаке с советского аэродрома Ягодник успешный бомбовый удар по грозному линкору.

В конце августа 1943 г. Британскому Адмиралтейству стало известно о подготовке немцами крупной операции с участием линейных кораблей. Для усиления наблюдения за линкором *Tirpitz* по договоренности с советским командованием на аэродром Ваенга-1 перелетело 543-е звено авиаразведчиков, состоявшее из трех *Фотоспитфайров/Photospitfire*. С сентября по ноябрь 1943 г. *Спитфайры* совершили с советских баз 50 вылетов, проводя разведку над основными военно-морскими базами немцев в Северной Норвегии. Благодаря этим полетам удалось вовремя предупредить союзнические штабы о выходе в море 7 сентября немецкой эскадры во главе с линкором *Tirpitz*. Информация об операции, нацеленной на разгром баз союзников на Шпицбергене, была полностью подтверждена. На протяжении всего похода английские разведчики безотрывно наблюдали за эскадрой. Возможно, данное обстоятельство заставило командование *Кригсмарине* завершить операцию раньше намеченного срока. В ноябре 1943 г. все самолеты звена были переданы 118-му разведывательному полку ВВС Северного флота, а британские пилоты возвратились на родину.

Посылая конвои в северные порты СССР, Британское Адмиралтейство не без оснований опасалось, как бы они не стали добычей надводных сил *Кригсмарине*. Королевские военно-морские силы подготовили операцию по уничтожению линкора *Tirpitz* самолетами с авианосца (операция *Tungsten*). В связи с этим, для усиления наблюдения за линкором в Ваенгу-1 в марте 1944 г. вновь было переброшено звено *Спитфайров*. Британские летчики регулярно докладывали в английскую миссию и штаб Северного флота обо всех передвижениях кораблей германского флота. В том, что в ходе атаки авианосной группы в марте 1944 г. ведущий корабль Кригсмарине был выведен из строя на четыре месяца, была и их заслуга. Пилотам, побывавшим в России, было разрешено вместе с британскими наградами носить сувенирные советские звездочки, чем летчики очень гордились. Как и в предыдущих случаях, все самолеты по возвращении пилотов в Великобританию в конце мая были переданы 118-му Авиаполку ВВС СССР.



Слева - схематическая карта района боевых действий 617-й и 9-й эскадрилий RAF в сентябре-ноябре 1944 года; справа - фото автора из музея RAAF в Перте: такие нашивки носили британские и австралийские летчики, совершавшие полеты над территорией СССР, на случай незапланированной посадки и встречи с советскими

людьми: «Я - англичанин. Пожалуйста сообщите обо мне в Британскую Военную Миссию в Москве»

В сентябре 1944 г. была разработана новая операция по уничтожению линкора *Tirpitz* (операция *Paravane*). Стоянка немецкого линкора была на пределе досягаемости бомбардировщиков *Ланкастер/Lancaster*, базирующихся на севере Великобритании. Немцы справедливо ожидали нападения с северо-запада, в связи с чем внезапная атака с этого направления была вряд ли возможна. Командование RAF обратилось к советскому руководству с просьбой предоставить аэродром на севере СССР для нанесения неожиданного удара по немецкому линкору с юга. Соответствующая договоренность была быстро достигнута.

Для осуществления этой операции были отобраны лучшие бомбардировочные части RAF: 9-я и 617-я эскадрильи бомбардировщиков *Ланкастер*. В авиагруппу были также включены фоторазведчик *Москито/Mosquito* из 540-й Эскадрильи и два самолета *Либерейтор/Liberator* для перевозки технического персонала. Самолеты несли в специальных отсеках сверхмощные бомбы *tallboys/верзилы* весом по 12 тыс. фунтов (более 5 т) каждая. Все летчики авиагруппы совершили не менее 60 вылетов над территорией Германии и имели награды или поощрения. В группу входил еще один Ланкастер из 463-й Эскадрильи, на котором находились кинорепортеры, намеревавшиеся заснять предстоящую атаку на крупнейший линкор *Кригсмарине*...

Одиннадцатого сентября в 21.41 самолеты поднялись в небо с аэродрома Лузимаут, взяв курс на Архангельск. В Архангельске их уже ждали. Для расселения британцев к аэродрому Ягодник подогнали пароход *И. Каляев*, на борту которого в 1941 г. жили летчики 151-го Крыла RAF, и построили две землянки на 50 человек. Когда стало известно, что вместо ожидаемых тридцати самолетов прибывает сорок, да еще и с пассажирами (всего 334 человека), в течение суток были вырыты еще две землянки. В каждую установили радио, провели телефон. В распоряжение англичан выделили два катера для связи с городом и два одномоторных самолета.

Двенадцатого сентября в 6.00 над Ягодником появился первый Ланкастер капитана Прайера (Pruyer). Сразу же после приземления летчик бросился к радиостанции. Из-за плохой погоды, а главное, несоответствия частот позывных советского радиомаяка и английских приемников *Ланкастеры* шли на посадку вслепую, без связи. Вот почему из 41 самолета на аэродроме Ягодник приземлилось лишь 31. Вскоре стало известно, что два самолета сели на Кегострове, два — в Васькове, два — в Онеге. По одному самолету приземлилось в Беломорске, Молотовске, Чумбало-Наволоке и в Талагах. Все эти самолеты требовали мелкого ремонта. К счастью, никто из летчиков серьезно не пострадал. Больше всех не повезло экипажу лейтенанта Кили (Keely), приземлившемуся в болоте возле деревни Талаги. К нему пришлось сбросить парашютиста-проводника, который вывел экипаж к реке, где их ждал гидроплан. Четыре *Ланкастера* спустя несколько часов самостоятельно перелетели на Ягодник. Шесть остались поврежденными в местах приземления.

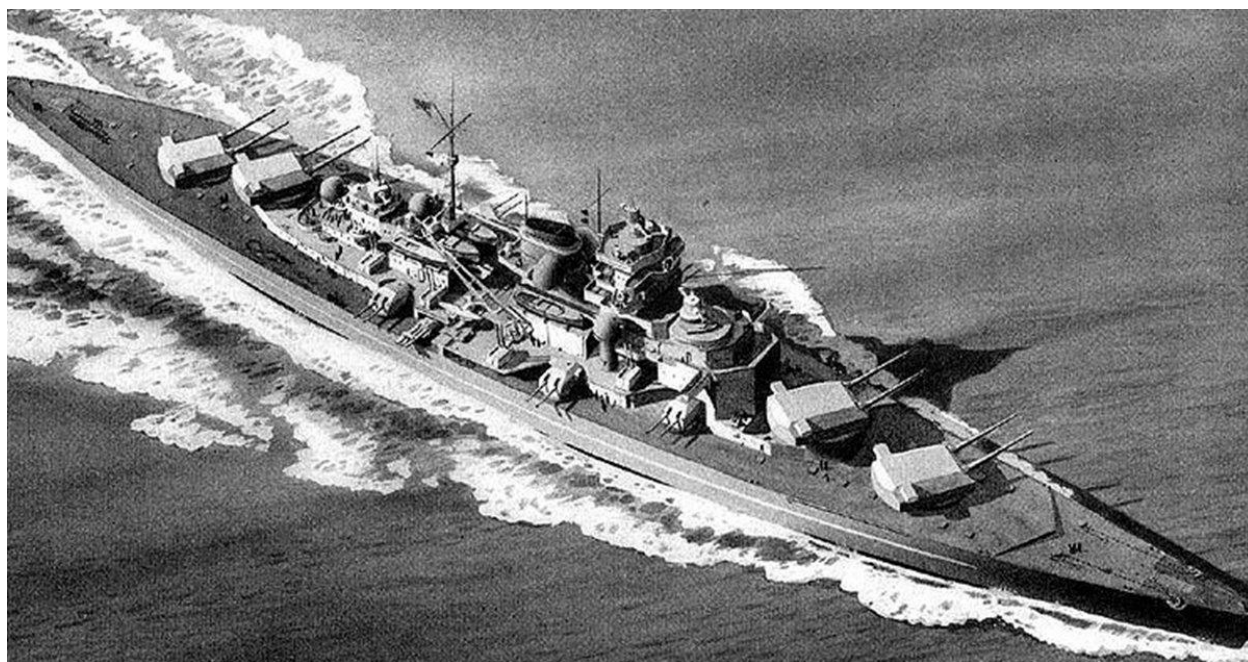
Первый день на русской земле летчики провели в подготовке самолетов к операции, в поисках оставших экипажей и в обезвреживании бомб, сброшенных *Ланкастерами* близ Молотовска и Лапоминок при заходе на вынужденную посадку.

Тринадцатого сентября хозяева сочли необходимым ознакомиться с неизвестными им «лучшими машинами Англии». Советские летчики и инженеры по достоинству оценили английские бомбардировщики. Причем каждый, кто осматривал английскую технику, составил для разведотдела штаба подробный отчет увиденного. Особое внимание в этих отчетах обращалось на «секретный» прицел неизвестной конструкции, на модернизированный астрограф, который автоматически вычислял координаты нахождения самолета, отмечая их на самодвижущейся пленке и карте штурмана. Не

ускользнули от внимания советских техников и два локатора, а также лючок с правой стороны носовой кабины. Удалось выяснить, что он предназначен для выбрасывания фольги, нейтрализующей луч вражеского локатора. Несмотря на слабые протесты английской стороны еще много интересного и поучительного открыли для себя советские авиаторы, изучая *Ланкастеры*.

Операция, планировавшаяся на 14 сентября, была отложена английским командованием на день. Командиры эскадрилий совместно с советскими штабными офицерами были заняты уточнением маршрута. Экипажи активно отдыхали. В этот день состоялся "международный" футбольный матч. За свои команды в качестве полевых игроков выступали два полковника - начальник штаба ВВС Северного флота Логинов и командир британского авиасоединения Макмуллин. На футбольное поле прибыл военный оркестр, исполнявший браваурные марши после каждого забитого гола. Гости проиграли со счетом 0:6, но при этом не очень огорчились. «Сегодня мы поняли, какого сильного соперника имеют немцы на русском фронте, - заявил один из английских игроков. – Завтра они узнают, на что способны британские летчики».

Наступило 15 сентября. Строго по плану, в 04.37, самолет-разведчик *Москито* вылетел на разведку погоды в районе цели. Над Каа-фьордом небо было чистым. Как только об этом узнали на Ягоднике, в воздух были подняты 28 *Ланкастеров*. Настроение пилотов было приподнятым: каждый считал своим долгом пройти на бреющем полете над палубой *И. Каляева* - их русским домом. Все были настолько уверены в успехе, что бомбардировщики шли на задание без прикрытия истребителей...



Tirpitz в лучшие времена...

В 10.00 *Ланкастеры* легли на курс и в 13.57 вышли на цель. Вражеские зенитки молчали. Вдруг один из самолетов, летевший слева от флагманского, выпал из строя и устремился на *Tirpitz*. Общий порядок оказался нарушенным, и ведущий, подполковник Тейт, вынужден был повести авиагруппу на второй круг. Внезапность была утрачена. Двух минут хватило противнику, чтобы поставить дымовую завесу с помощью специального трубопровода, опоясывающего фьорд. Тем не менее, верхние концы мачт линкора все еще были видны, и британцы атаковали его, сбросив около 90 тонн бомб, включая 15 бомб *tallboy*. Было достигнуто одно прямое попадание в носовую часть судна, и, кроме того, корпусу линкора были нанесены повреждения разрывами бомб, упавшими в непосредственной близости от

него. В 14.04 самолеты легли на обратный курс и через три часа без потерь приземлились на аэродроме Ягодник.

В атаке участвовало несколько австралийцев, и среди них - летчик Кэри (Carey) из 617-й Эскадрильи, самолет которого был сильно поврежден зенитным огнем. Единственное попадание в «Тирпитц» заметил австралийский летчик лейтенант Бакэм (flight lieutenant Buckham), который управлял самолетом киносъёмочной группы. Он был единственным, кто после атаки повел свой самолет на базу Уоддингтон в Шотландию. Большая часть его полета проходила над самой водой в условиях очень плохой погоды. Полетное время от Ягодника до Уоддингтона составило 14 часов 33 минуты – абсолютный рекорд для самолетов типа *Ланкастер*.

Задержавшийся над фьордом летчик самолета *Москито*, уверенный в том, что бомбы упали мимо, даже не стал фотографировать линкор. Никто не мог с определенностью сказать, было ли попадание. Британский самолет-разведчик, совершив рекогносцировочный полет над Каа-фьордом несколько дней спустя, не сумел обнаружить линкор. Вскоре после этого британская разведка получила радиограмму от норвежского патриота Линдберга, жившего в поселке Тромсо: «Тирпитц прибыл в Тромсо, в носовой части палубы большая пробоина». Спустя пять дней после атаки английскому разведчику удалось сфотографировать результаты бомбардировки. На основе агентурной информации из Норвегии, а также фотографий, сделанных авиаразведчиками, специалисты подсчитали, что на ремонт линкора потребуется не менее девяти месяцев. Операция *Paravane* успешно завершилась.

Самолеты стали покидать Архангельск. Седьмого сентября в 22.00 состоялась торжественная церемония прощания с двумя последними самолетами. К тому времени уже были известны результаты бомбардировки, и летчики покидали Россию с чувством исполненного долга. Шесть аварийных *Ланкастеров* безвозмездно передавались Советскому Союзу, два из них были восстановлены в Кегострове и успешно применялись в транспортной и разведывательной авиации...

Tirpitz был вынужден переместиться дальше на юг во фьорд Тромсо из-за угрозы новых атак с Ягодника. Корабль больше не мог двигаться со скоростью больше шести узлов и, практически, уже не мог выходить в открытое море. Ремонт судна мог быть осуществлен только в Германии. Немецкое командование решило разместить линкор на мелководье, чтобы предотвратить его потопление. Землечерпалки начали возводить дамбы вокруг неподвижного линкора. Одновременно с этим около 500 членов команды, обслуживающих машинное отделение, были переведены на берег...

Перед командованием RAF встала новая проблема - летная погода над Тромсо-фьордом держалась не больше одного дня в неделю. Однако, теперь линкор был в пределах досягаемости Ланкастеров 5-й авиагруппы с аэродромов в Шотландии. Тем не менее, на них пришлось установить более мощные двигатели *Мерлин-24* и дополнительные топливные баки. Двадцать девятого октября самолет-разведчик передал, что погода над Тромсо-фьордом улучшается, и 38 Ланкастеров 9-й и 617-й эскадрилий поднялись в воздух. На этот раз плотные облака заполнили фьорд за полминуты до атаки и не позволили произвести прицельное бомбометание. В этой атаке один *Ланкастер* был сильно поврежден зенитным огнем и был вынужден приземлиться в Швеции.

AUSTRALIANS FILMED TIRPITZ SINKING



Australian members of a Lancaster crew filmed the sinking of the German battleship Tirpitz by 12,000lb bombs of the R.A.F. All veterans, the Australians are members of an R.A.A.F. squadron serving in the United Kingdom. Left to right they are: Flight Sergeant E. J. Holden (Melbourne), Flying Officer R. W. Board (Rose Bay), Flying Officer E. H. Giersch (Henty), Sergeant W. Sinclair (R.A.F.), Flying Officer J. W. Muddle, D.F.C. (Gloucester), the captain, Flying Officer B. A. Bucknam (Penshurst), and Flight Sergeant L. J. Manning (Nelson Bay).—
Department of Air photo.

Фотография из австралийской газеты Trove: британские и австралийские летчики, сфотографировавшие момент гибели линкора Tirpitz. Австралиец Бакэм – второй справа



Сразу после попадания бомбы в Tirpitz

Двенадцатого ноября те же эскадрильи наконец-то приблизились к Тромсо-фьорду в ясную погоду. В атаке участвовали австралийские летчики Келл (Kell), Росс (Ross), Сэйерс (Sayers) и Ли (Lee). Было сброшено 29 бомб *tallboy*. Несколько прямых попаданий решили судьбу линкора - линкор начал крениться на левый борт и через десять минут после налета перевернулся. Через два часа британский самолет-разведчик передал по радио, что из-под воды видно только днище линкора. Австралиец Бакэм сквозь дымовую завесу и дым от разрывов бомб сумел сфотографировать тяжело поврежденный и кренившийся Tirpitz. Так лучший корабль Кригсмарине прекратил свое существование.



Над водой - днище линкора Tirpitz

Источники

М.Н. Супрун. Британские королевские ВВС в России, 1941-1945. (Из сборника «Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Вып.2. – М.: Наука, 1994)

D. Woodward. Tirpitz. 1953

J. Herrington. Australia in the War of 1939-1945. Air Power Over Europe. 1944-1945. 1963

A. Preston. Battleships. 1981

Возврат к главной странице www.warsstory.org