

Swordfish - самолет-легенда

Федор Лисицын, Владимир Крупник

Авторы приносят искреннюю благодарность участникам "ВИФ-2не": "Экзетеру" за ценные замечания и "Вольфшанце" за помощь в редакции статьи.

Операция «Judgement/Судный День» - звездный час самолета *Swordfish*

В июне 1940 года стратегический баланс военно-морских сил на Средиземном море резко нарушился в связи с капитуляцией Франции и вступлением в мировую войну Италии. Эта страна располагала мощным флотом, географическое положение баз которого позволяло ему доминировать в Центральном Средиземноморье – суженной и стратегически важной части всей акватории. Его основной базой был порт Таранто на юге Италии. Итальянский флот не имел авианосцев, его операции должна была обеспечивать и прикрывать достаточно многочисленная авиация берегового базирования.

В свою очередь, единственный авианосец, имевшийся в распоряжении британцев на Средиземном море – «*Glorious*» – был направлен в Индийский океан для охоты за немецкими рейдерами еще до начала боевых действий. Позднее этот авианосец переместился в европейские воды для того, чтобы заменить потопленный «*Courageous*». Однако, и он был потоплен в июне 1940 года, после чего Средиземноморский флот адмирала Каннингхема получил в свое распоряжение тихоходный и устаревший авианосец «*Eagle*», а позднее, в августе 1940 года, новый авианосец «*Illustrious*». Вместе эти корабли располагали 42 старомодными бипланами *Swordfish* (24, включая 22 исправных - на «*Illustrious*», 18 на авианосце «*Eagle*»), который британцы чаще называли *stringbag* (сетка-авоська), и 19 истребителями (Fairy Fulmar) (4 на «*Illustrious*») и *Gloster Sea Gladiator* (3 на авианосце «*Eagle*», 12 на «*Illustrious*»).



Британское командование начало планировать одну из самых дерзких и успешных в истории Королевского Флота операцию за много лет до начала Второй Мировой войны. В частности, возможность воздушной атаки на базу итальянского флота с аэродромов на Мальте рассматривалась еще в 1935 году в качестве ответа на вторжение Муссолини в Абиссинию. В 1940 году флот Дуче оставался относительно пассивным, но представлял угрозу, которую нельзя было игнорировать...

Залежавшийся в архивах план атаки был вновь принят к рассмотрению, когда в составе британского Средиземноморского флота появились два авианосца. Нападению

предшествовали регулярные разведочные полеты, совершаемые с мальтийских аэродромов самолетами *Martin Maryland* (3 самолета из 431-го звена Королевских ВВС). Первоначально атаку планировалось осуществить в День Трафальгарской Битвы 21 октября 1940 года, однако пожар на авианосце «*Illustrious*», произошедший из-за ошибки механика при установке содержавшего остатки бензина дополнительного бака, вызвал замыкание электропроводки, и несмотря на то, что через несколько минут пожар погасили, сгорело 2 самолета *Swordfish*, а при тушении повредили, залив водой, еще 5.

В осуществлении операции появился элемент срочности, когда итальянцы вторглись в Грецию 28 октября 1940 года. Вопрос об оказании помощи грекам переместился в реальную плоскость, и морской путь через Центральное Средиземноморье стал для Великобритании весьма важным. Операция была назначена на 11 ноября в ближайший день благоприятного стояния луны. К сожалению, авианосец «*Eagle*» из-за полученных в июле 1940 года в бою повреждений не мог принять в ней участие, так как из-за близких разрывов авиабомб вышла из строя его система заправки самолетов. В результате пять его самолетов *Swordfish* и 8 экипажей переместились на палубу авианосца «*Illustrious*».

К сожалению, даже этими мерами намеченное число (2 эскадрильи по 12 машин) атакующих самолетов обеспечить не удалось – 9 ноября один *Swordfish* разбился во время противолодочного патрулирования, экипаж был спасен эсминцем, 10 ноября то же самое повторилось во время разведывательного вылета. 11 ноября *Swordfish* из-за отказа мотора сел на воду, но экипаж успел надуть спасательную лодку, и их подобрал катер с крейсера «*Gloster*». Пилот суб-лейтенант Алистер Кейт и его наблюдатель лейтенант Джордж Гоинг сумели убедить командира крейсера дать им возможность вернуться на «*Illustrious*» на катапультном гидросамолете *Walrus*. Все разбившиеся самолеты принадлежали 619-й эскадрилье. Капитан 2 ранга Джеймс Робертсон, командир летной боевой части авианосца, приказал обследовать баки оставшихся 9 машин, в результате чего было обнаружено, что топливо в цистерне, из которой заправлялись машины этой эскадрильи, было засорено соленой водой и грязью во время тушения пожара.

Британская эскадра вышла из Александрии 6 ноября 1940 года. Утром 11 ноября один из самолетов *Fulmar* слетал на Мальту, чтобы доставить на «*Illustrious*» последние снимки основной базы итальянского флота, сделанные с самолетов *Maryland*, которые подтвердили, что шесть вражеских линкоров («*Vittorio Veneto*» и «*Littorio*» — и 4 старых — «*Conte di Cavour*», «*Giulio Cesare*», «*Caio Duilio*», «*Andrea Doria*») находятся в Мар Гранде - внешней части бухты, огороженной волноломами и представляющей собой акваторию эллипсоидной формы, вытянутую с северо-запада на юго-восток на расстояние 6.4 мили.

Там же стояли, по итальянским данным, тяжелые крейсера «*Zara*», «*Fiume*», «*Gorizia*» и эсминцы «*Folgore*», «*Baleno*», «*Lampo*», «*Alfieri*», «*Gioberti*», «*Carducci*» и «*Oriani*». Во внутренней части бухты (Мар Пикколо), соединенной с Мар Гранде узким каналом, были замечены крейсера, эсминцы и гидропланы (тяжелые крейсера «*Trieste*», «*Pola*», «*Trento*» и «*Bolzano*», легкие крейсера «*Garibaldi*» и «*Abruzzi*», эсминцы «*Granatiere*», «*Alpino*», «*Bersagliere*», «*Fusiliere*», «*Freccia*», «*Strale*», «*Dardo*», «*Saetta*», «*Maestrале*», «*Libeccio*», «*Grecale*», «*Scirocco*», «*Camicia Nera*», «*Geniere*», «*Lanciere*», «*Carabiniere*», «*Corazziere*», «*Ascari*», «*Nicoloso da Recco*», «*Usodimare*», «*Pessagno*»). Кроме того, в Мар Пикколо находились 5 миноносцев, 16 подводных лодок, 4 тральщика, 1 минный заградитель, 9 танкеров, многочисленные вспомогательные и торговые суда.

Противовоздушная оборона военно-морской базы осуществлялась корабельной и береговой зенитной артиллерией (13 сухопутных и 8 плавучих зенитных батарей крупного

и среднего калибра, правда, вооруженных, в основном, устаревшими орудиями времен 1-й мировой войны, 84 мелкокалиберные зенитки и крупнокалиберных пулемета и 109 легких пулеметов, практически бесполезных. Ночью цели освещали 22 прожектора, 2 из которых были связаны со звукоуловителями, радаров и агрегатов постановки дымзавес не было, кроме этого, в обороне базы могли принимать участие прожектора и зенитки кораблей).

Над базой были также размещены аэростаты, часть из которых, по счастливому для британцев совпадению, была уничтожена или повреждена штормом (из 90 имевшихся в конце ноября штормом уничтожило и повредило 60, подняты были только 27 – 17 на плотках в море и 10 на суше). Воздушная разведка установила, что в акватории бухты заметна только третья часть всей спроектированной итальянцами системы противоторпедных сетей (4200 метров из 12800 необходимых, еще 2900 метров демонтировали для свободного прохода кораблей).

Гарнизон бухты находился в состоянии повышенной готовности (итальянцев насторожили пролеты самолетов *Maryland*), половинные расчеты постоянно дежурили около зенитных орудий. Имевшие, хотя и в недостаточном количестве, сети и аэростаты существенно сузили фронт запланированной атаки, и ее решено было проводить двумя волнами, в первую из которых входили 12 самолетов, и во вторую – 9. В составе первой волны было 6 торпедоносцев, несущих 18" торпеды *Mark XII* с установкой скорости 27 узлов и глубины хода 33 фута, 2 самолета – осветители (с 16 снабженными парашютами ракетами несли по 4 250 фунтовых (113 килограмм) полубронебойных бомб, 4 самолета-бомбардировщика не несли осветительных ракет, но имели по 6 таких же бомб. Во второй волне предполагались 6 торпедоносцев, 2 осветителя и 1 бомбардировщик. Бомбы предназначались для отвлекающей атаки на крейсера, эсминцы, гидросамолеты и нефтехранилище в Мар Пикколо.

Во второй половине дня 11 ноября итальянские самолеты атаковали британскую эскадру. Как ни удивительно, состав группы кораблей никак не насторожил итальянцев. В абсолютно благоприятных погодных условиях, при свете почти полной луны в 20:40 первые 12 самолетов *Swordfish* поднялись в воздух. Им предстояло пролететь 275 километров – почти двухчасовой полет для тихоходного самолета *Swordfish*. Задолго до прибытия британских самолетов беспорядочный огонь зенитных орудий осветил порт Таранто – это нервные итальянцы открыли стрельбу, получив предупреждение от акустической разведки о приближающемся шуме авиадвигателей. Ночных истребителей у итальянцев не было...

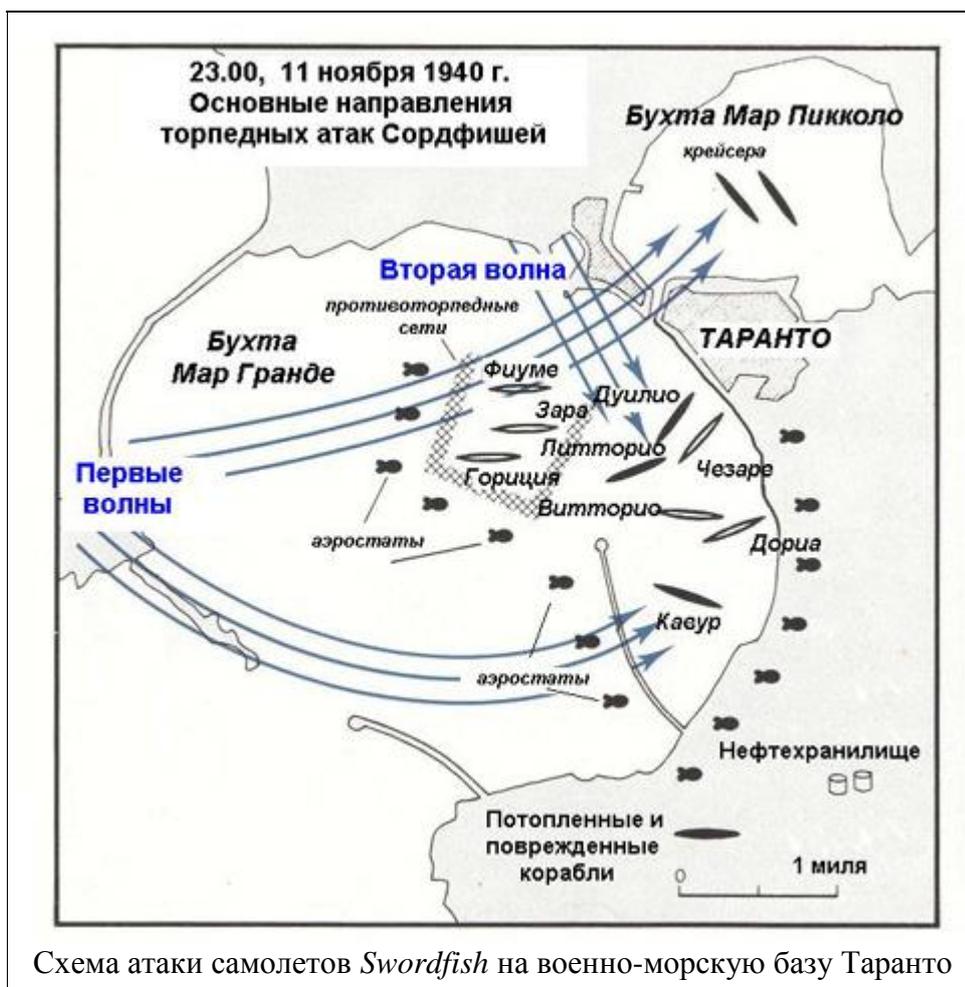
В 23:02 осветительные огни, сброшенные с самолетов *Swordfish*, зажглись на высоте 1370 метров. Потом последовала вторая линия. Торпедоносцы разделились на две группы, одна из которых атаковала базу с северо-запада, другая – с юго-запада. Первой группе пришлось лететь между тросами аэростатов, и здесь небольшая скорость самолета *Swordfish* – всего 137 км/час оказалась как нельзя кстати. Находясь на минимальной высоте – ниже уровня труб линкоров, британцы вышли в торпедную атаку.

По воспоминаниям летчиков, плотность зенитного огня была высока, но итальянцы его вели вслепую из-за отсутствия прожекторной поддержки! Во время атаки был сбит только один *Swordfish*, но попадание одной из торпед отправило на дно бухты линкор «*Conte di Cavour*», (Попаз *Swordfish* из 815-й эскадрильи с бортовым номером L4A, лейтенант — командер Н.У. Уильямсон). Торпеда, выпущенная с дистанции 640 м, прошла с левого борта линкора и взорвалась у него под днищем между второй башней главного калибра и боевой рубкой. В результате полученной пробоины размером 12x3.25 м затопило нефтяные цистерны № 1 и 2, а также соседние отсеки. Линкор в ночное время

отбуксировали к берегу. Не сумев справиться с поступлением воды, экипаж в 05:45 12 ноября оставил корабль, который вскоре сел на дно гавани. К 8:00 почти вся верхняя палуба, включая кормовую башню, скрылась под водой. Погибло 17 человек.

Другая торпеда пробила левый борт нового линкора «*Littorio*» (В 23:15 почти одновременно в «*Littorio*» попало две торпеды: первая взорвалась по правому борту, кормовее первой 381-мм башни, в районе 163 шпангоута (пробоина размерами примерно 7,5х6 метров), причем фильтрационная переборка конструктивной подводной защиты дала течь, вторая попала в кормовую оконечность в районе 9 шпангоута, пробив сквозную брешь с левого борта на правый, частично разрушив перо основного руля и его рулевую машину). Самолеты *Swordfish* с бомбовой загрузкой в это же время устроили на базе гидропланов пожар, осветивший бухту для второй волны торпедоносцев.

В атаке второй волны приняло участие пять самолетов. Вновь отлично сработали осветительные огни. Эти самолеты атаковали базу с севера, сбросив торпеды с высоты всего 6 метров. Они выходили в атаку, буквально уворачиваясь друг от друга, от корабельных надстроек и тросов аэростатов. Один *Swordfish* упал в воду, еще один получил повреждения, но торпеды попали в линкор «*Caio Duilio*» (пробоина размером 11х7 м, корабль остался на плаву). и, снова, в «*Littorio*» (в 24:00 торпеда поразила корабль в правый борт в носовую оконечность, где отсутствовала конструктивная подводная защита). В пробоину 12х8 метров устремились большие массы забортной воды. Водонепроницаемые конструкции носовой оконечности, заклепочные соединения которых уже были ослаблены взрывом первой торпеды, дали обильные течи, сильно поврежденная двумя взрывами носовая оконечность села на грунт. Четвертая торпеда легла на дно бухты точно под днищем корабля но на ней не сработал магнитный взрыватель. У многих бомб не сработали взрыватели, в том числе у бомбы, попавшей в крейсер «*Trento*» (судя по всему не сработали взрыватели всех авиабомб, попавших в корабль).



Успех был колоссальным. Потеряв только два самолета, британцы отправили на дно два итальянских линкора и повредили еще один (две выпущенные по четвертому кораблю – «*Vittorio Veneto*» - торпеды прошли мимо). В открытом море корабли несомненно были бы потеряны безвозвратно, но позднее итальянцы сумели поднять с мелководья и вернуть в строй два поврежденных линкора. Их моральный дух был сильно подорван, им пришлось перебазировать флот на север в более безопасные места.



Полузатопленный после атаки самолетов *Swordfish* линкор «*Littorio*»

Операция «Судный День» продемонстрировала всему миру угрозу, которую несла крупным кораблям хорошо спланированная атака палубной авиации. Японские адмиралы приступили к детальному изучению всех стадий этой операции, и год спустя в Пирл-Харборе добились еще большего успеха. Так *Swordfish* стал самолетом-легендой, хотя его достижения отнюдь не ограничились атакой на Таранто...

Предыстория успеха

Swordfish, который казался многим анахронизмом, уже в 1930-е годы выглядел архаичным и неуклюжим. Собственно, за год до него для Авиации Флота был уже создан самолет фирмы *Blackburn Shark*, полностью удовлетворявший техническому заданию на разработку торпедоносца-разведчика, а до этого на палубах английских авианосцев базировались как самолеты-торпедоносцы (*Blackburn Baffin*, двухместный), так и специализированные разведывательные самолеты *Fairy Seal* (трехместный разведчик-корректировщик). *Shark* был первым палубным самолетом, который мог не только нести торпеду, но и после установки дополнительного бака и приема третьего члена экипажа – штурмана - вести корректировку артогня и дальнюю разведку. Но верное политике не складывать все яйца в одну корзину английское руководство заказало новый вариант многоцелевого самолета меньше чем через полгода после первого полета самолета *Shark*.

Это был биплан с металлической конструкцией и матерчатым покрытием. Сконструировал его работавший в Великобритании бельгиец Marcel Lobelle (фирма «Fairy Aviation» имела отделения как в Англии, так и в Бельгии).

Скорость нового самолета оказалась даже чуть меньше скорости его предшественника - самолета *Shark* (222 км/ч против 225), зато были выше потолок (почти на 1000м) и больше дальность полета в варианте разведчика (1700 против 1158 км). В общем, замена оказалась оправданной, хотя почти полгода самолеты производились параллельно, а на вооружении они просуществовали вместе около полутора лет. Прототип модели совершил свой первый полет 17 апреля 1934 года, в серийное производство он пошел с июля 1936, а к началу Второй Мировой войны было построено или заказано 689 машин модели Mk I (а всего выпущено 992 машины) как на шасси, так и на поплавках.



Swordfish-торпедоносец - гидроплан

Модель Mk II отличалась усиленным нижним крылом, (форсированным до 750 л.с. Двигателем «Pegasus 30») , способным нести 8-10 реактивных снарядов (выпущено 1080 самолетов), на Mk III был установлен радар (хотя примитивные РЛС ставились еще на первые модификации в 1941 году, на Mk II можно было поставить РЛС AS Mk X, на «тройке» радар установленный между стойками шасси стал основным, а не дополнительным оборудованием, хотя самолет и перестал быть торпедоносцем. Всего было выпущено 320 «троек», а Mk IV была модификацией 2-й модели (перделкой Mk. II на заводе – так было выпущено 110 машин) с закрытой кабиной для канадских ВВС.

Производство самолетов *Swordfish* завершилось 18 августа 1944 года, к этому моменту было выпущено 2396 машин (2392 серийных и 4 опытно–экспериментальных). Сняли их с вооружения официально в мае 1945, но последний вылет на патрулирование *Swordfish* совершил 28 июня 1945. Любопытно, что самолет оказался столь хорош, что все попытки создать торпедоносец ему на смену провалились: *Fairy Albacore* с гораздо более мощным (1130 лс) двигателем имел с торпедой всего на 25-30 км/ч большую скорость и потерял в радиусе действия из-за более прожорливого мотора. *Fairy Barracuda*, наконец-то монопланной схемы и с убирающимся шасси, долго и трудно создавалась и доводилась, но стать массовой боевой машиной так и не смогла.

Наиболее распространенный вариант самолета *Swordfish* имел следующие ТТД:

Экипаж из трех человек, мотор Bristol Pegasus XXX (первая модификация Mk I имела менее мощный Bristol Pegasus III M3 690 лс, но замена почти никак не отразилась на летных данных) мощностью 750 лс (690 л.с.), максимальная скорость - 222 км в час, высотный потолок – 5867 м , максимальный взлетный вес – 3406 кг, размах крыльев –

12.87 м, длина – 10.87 м, высота – 3.76 м. На вооружении самолета был фиксированный носовой пулемет Vickers K с летночным питанием калибра 7.7 мм и пулемет задней полусферы той же системы, но с дисковыми магазинами по 96 патронов.

Самолет мог нести торпеду или 680-килограммовую морскую мину, вместо этого мог иметь груз бомб - до 5 250-фунтовых бомб (113 кг). Возможным был вариант груза в две 500-фунтовые бомбы (225 кг) или или 8 (некоторые варианты - 10) реактивных снарядов весом 27.2 кг каждый, или, взамен этого, 318-литровый дополнительный бензобак. Суммарная масса груза не могла превышать 680 кг. Дальность полета составляла 879 км с бомбовой нагрузкой и 1700 км в варианте разведчика. С торпедой самолет имел эффективный радиус действия 225 морских миль.



Торпедоносцы *Swordfish* на фоне авианосца «*Arc Royal*»

Самолет быстро завоевал уважение у летчиков и моряков. Его небольшая скорость, казавшаяся недостатком, дала ему возможность взлетать с палубы авианосца и совершать посадку почти в любую погоду и при любом волнении. Известны случаи, когда крен палубы при посадке самолета *Swordfish* достигал 20 градусов!

***Swordfish* в бою**

На боевом счету самолетов *Swordfish* оказалось больше торпедных попаданий в корабли противника, чем у самолетов палубной авиации любой другой модели периода ВМВ. Например, В 1942 году базирующаяся на Мальте эскадрилья самолетов *Swordfish* ежемесячно отправляла на дно транспортные суда общим водоизмещением 50000 тонн. Кроме легендарного разгрома линейных кораблей итальянского флота в Таранто

торпедоносцы *Swordfish* отличились в 1941 году во время охоты за линкором «*Bismarck*», когда попадание торпеды вывело из строя рулевое управление грозного линкора, тем самым предрешив его судьбу.

Атаки авиации на «*Bismarck*» происходили в следующем порядке: Первым атаковало соединение контр-адмирала Керетиса из состава главных сил адмирала Тови - 4 крейсера 2-й эскадры и авианосец «*Victorious*», только что вступивший в строй и имевший авиагруппу уменьшенного состава, так как корабль планировалось использовать для переброски на Мальту истребителей *Hurricane* - из ударных самолетов на корабле были две эскадрильи - 825-я (9 торпедоносцев-бомбардировщиков *Swordfish*) и 802-я (6 бомбардировщиков *Fulmar*).

В 22 часа 24 мая с дистанции 120 миль была произведена атака всеми ударными самолетами авианосца «*Victorious*», К сожалению, скоординированного удара не получилось: как ни странно, более быстроходные машины *Fulmar* отстали от тихоходных самолетов *Swordfish*, и линкор был атакован сначала торпедоносцами, а потом бомбардировщиками с 225-килограммовыми бомбами, из которых ни одна не попала в «*Bismarck*». Но торпедоносцам удалось достичь успеха – в районе полуночи одна из торпед поразила «*Bismarck*» в средней части правого борта. Несмотря на то, что противоторпедная защита хорошо перенесла попадание 457-миллиметровой торпеды с относительно небольшим боезарядом, линкор снизил скорость до 22 узлов. За успех пришлось заплатить двумя не вернувшимися на «*Victorious*» самолетами *Fulmar*, они или были сбиты зенитчиками линкора, или пропали в море на обратном пути к авианосцу.

Вторую атаку на «*Bismarck*» произвели самолеты с авианосца «*Arc Royal*», лучшего на тот момент авианесущего корабля империи из состава прославившегося на Средиземном море соединения «Н» (линейный крейсер «*Renown*», авианосец «*Arc Royal*» и крейсер «*Sheffield*» в охранении эсминцев). На авианосце базировались самолеты *Fulmar* 807-й и 808-й эскадрилий (по 12 машин, самолеты выполняли функции истребителей), а основную ударную силу составляли самолеты *Swordfish* из 810-й, 818-й и 820-й эскадрилий (по 9-12 машин, всего 30 исправных).

Атака началась с конфуза, который чуть было не привел к трагедии, но впоследствии сыграл важную роль в победе: в 14:50 15 самолетов *Swordfish*, стартовав с палубы авианосца «*Arc Royal*», через 40 минут вышли на крупный надводный корабль. Это был «*Sheffield*», но предупреждение о нахождении своего крейсера в этом районе пришло на торпедоносцы после атаки. Первая волна торпедоносцев зашла на «*Sheffield*» с кормы – одна торпеда прошла мимо, две взорвались сразу после сброса, вторая волна из шести машин, атаковав корабль, обнаружила, что «*Sheffield*» уклонился от всех торпед, в ходе третьей атаки пилоты трех машин были уверены, что их торпеды прошли под кораблем, но не взорвались, а пилоты еще трех самолетов верно опознали свой крейсер и воздержались от атаки.

«*Sheffield*» не получил никаких повреждений и не вел ответного огня, на нем верно опознали свои самолеты. Выводы из этого инцидента стали роковыми для немецкого линкора - магнитные взрыватели, сложные и ненадежные, в следующей атаке заменили на контактные, а установку углубления торпед уменьшили.

Следующая атака была организована куда лучше. «*Sheffield*» приблизился к «*Бисмарку*» на 12 миль и поддерживал РЛС контакт, когда группа из 15 самолетов (старт в 19:10) прошла над ним. С крейсера просигналили - «*Противник в 12 милях прямо по курсу*». Несмотря на то, что на некоторых из самолетов *Swordfish* стояли бортовые РЛС (еще

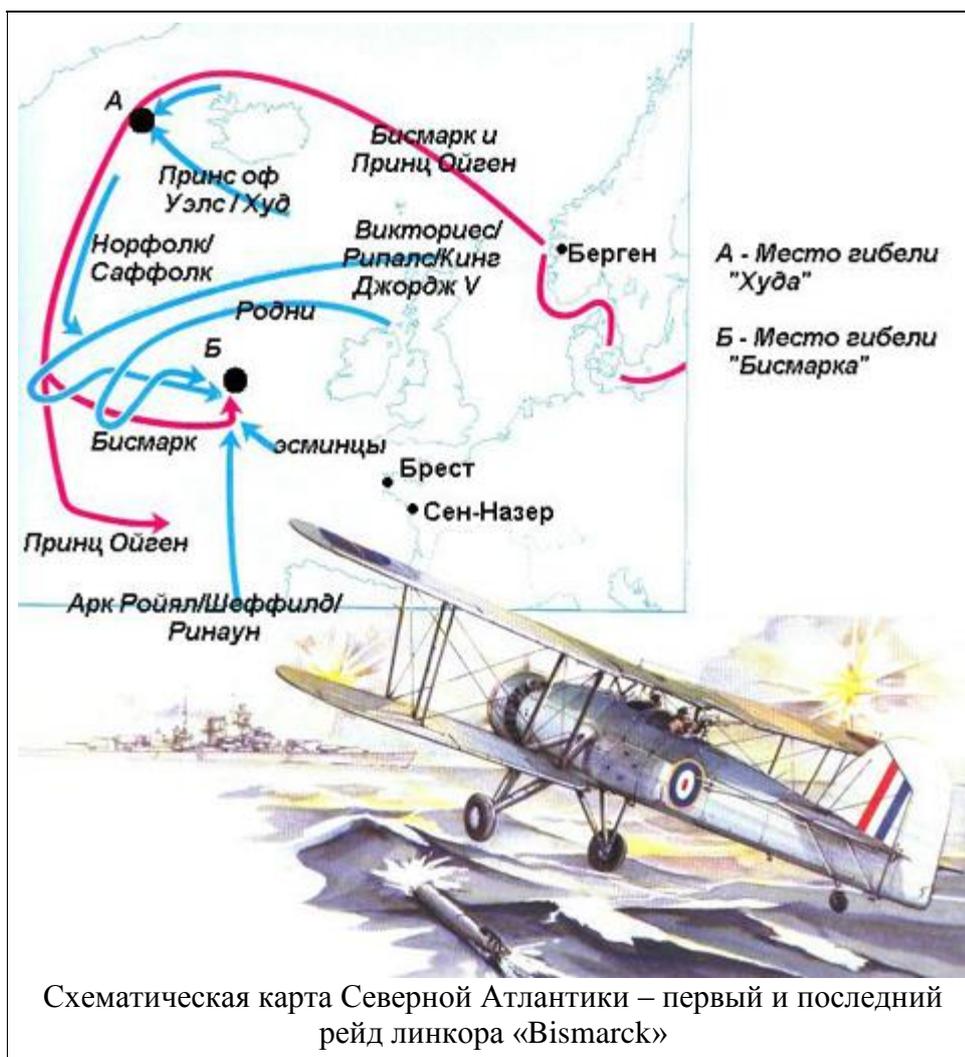
крайне примитивные), толку от них было мало – погода в районе цели была отвратительной (облачность от 3500м почти до уровня моря), строй самолетов распался и «*Bismarck*» атаковали отдельными нескоординированными группами.

Первая группа из четырех торпедоносцев *Swordfish* вышла из облаков за кормой линкора и атаковала его с левого борта. Линкор вел сильный и точный зенитный огонь, один самолет был изрешечен осколками снарядов 105мм зениток, его пилот и наблюдатель ранены, а все торпеды прошли мимо.

Вторая группа состояла из одного самолета – сублейтенант Бил отстал от своих, вернулся к крейсеру «*Sheffield*», уточнил пеленг и выскочил на «*Bismarck*» с носовых курсовых углов по левому борту. Зенитчики линкора переоценили скорость самолета Била и несмотря на то, что перед ним встала сплошная стена огня, все разрывы и трассы проходили перед самолетом. С 750 метров Бил сбросил торпеду, которая поразила «*Bismarck*» в левый борт в районе кормовой надстройки, но противоторпедные переборки корабля выдержали и этот удар.

Третья атакующая группа - звено из 6 машин под командованием лейтенанта Годфри-Фасета, вышла с правого борта неприятельского корабля и летела столь низко над водой, что оказались в мертвой зоне 37мм спаренных полуавтоматов линкора. Положение англичан вдобавок было облегчено пактом Молотова-Риббентропа: два из четырех постов управления зенитным огнем SL-8, были проданы в СССР, и чтобы хотя бы частично компенсировать отсутствие в корме современных систем управления зенитным огнем, на «*Bismarck*» установили два сухопутных поста аналогичного назначения типа "Kdo.Ger.40" фирмы *Carl Zeiss*, но они не имели трехкоординатной ориентации и не были способны давать точные показания при качке. В общем, вести эффективный огонь по звену английских торпедоносцев корабль не мог. Торпеды были сброшены точно – англичане считали, что достигли одного попадания, но их было два – первая торпеда попала в корму, повредив левый тоннель гребного вала, вторая ударилась недалеко от первой, повредив румпельное отделение и заклинив спаренные рули в положении 12 градусов на левый борт. Через некоторое время аварийным партиям линкора удалось вывести один из рулей в нейтральное положение, второй руль так и остался заклиненным. Остальным самолетам выйти в атаку не удалось.

Это стало началом конца гигантского линкора – он был утром 27 мая расстрелян линкорами «*King George V*» и «*Rodney*». В 9:30 с палубы авианосца «*Arc Royal*» стартовала дюжина самолетов *Swordfish*, чтобы добить противника торпедами. Потом возникли споры – представители авиации утверждали что «линкорные адмиралы» запретили атаку, чтобы показать, что с немцем расправились их драгоценные «бэтлшипы», но штабисты вице-адмирала Тови утверждали, что атака была отменена во избежание ненужных потерь.



Кроме линкора «Bismarck» и итальянских линкоров в Таранто самолетами *Swordfish* были повреждены и французские линкоры «Dunkerque» и «Richelieu» в попытках нейтрализовать флот бывшего союзника Англии. Последний был внезапно атакован с левого борта шестью торпедоносцами *Swordfish* с авианосца «Hermes» в 5 часов утра 8 июля 1940 года. Хотя торпедоносцы не добились прямых попаданий, одна из торпед с магнитным взрывателем и 202-килограммовым зарядом ТНТ, установленная на глубину хода 11,5 м, прошла под кормой линкора (осадка «Richelieu» равнялась 10,4 м) и взорвалась с правого борта между внешним и внутренним гребными валами. Так и не удалось установить, взорвалась ли торпеда от срабатывания взрывателя, или же она попала в одну из сброшенных ночью глубинных бомб. Корабль остался на плаву. Англичане ушли без потерь.

Самолеты *Swordfish* знали и неудачи. В 1940 в Норвегии их безуспешно использовали как штурмовики, пытаясь остановить немецкие колонны. 23 сентября 1940 г. они без особого успеха бомбили береговые батареи французов-вишистов в районе Дакара. Но наиболее известной и трагической по своей безрезультатности и тяжелым потерям стала атака на прорывающиеся из Бреста через Ла-Манш германские корабли «Scharnhorst», «Gneisenau» и «Prinz Eugen» 12 февраля 1942 года. Почти все самолеты *Swordfish*, участвовавшие в атаке, были сбиты зенитным огнем с кораблей и истребителями Люфтваффе. Возглавлявший эту атаку Лейтенант-Коммандор Юджин Эсмонд был посмертно награжден Крестом Виктории.

Это была 825-я авиаэскадрилья, имевшая только 6 боеспособных самолетов (из 9 числящихся по списку), 4 из 6 экипажей служили на авианосце «*Arc Royal*» и были переведены на берег после гибели авианосца. Юджин Эсмонд, ее командир, был одним из опытейших пилотов (6500 часов налета), но пилотом тяжелого гидросамолета гражданской авиации. Эскадрилья была только несколько недель как реорганизована и полной боеспособностью не обладала, предполагалась к использованию только в ночное время и для патрулирования. Связь и координация с истребителями сопровождения полностью отсутствовала.

12 февраля 1942 года в 10:55 от командования поступил запрос, готова ли эскадрилья попытаться атаковать днем. Оказалось, что в момент прорыва немецких кораблей все остальные части еще менее боеготовы. Эсмонд ответил согласием, так как на прикрытие эскадрильи обещали выделить 5(!!!) эскадрилий истребителей *Spitfire*. В 12:20 шесть самолетов *Swordfish* стартовали с аэродрома Манстон. До 12:28 эскадрилья кружила, ожидая истребители, но к ним присоединились только 11 машин одной из эскадрилий. Две эскадрильи вместо того, чтобы лететь к точке встречи, самостоятельно вышли на немецкие корабли, вступили в короткий воздушный бой с самолетами немецкого эскорта и удалились, заявив о двух победах и потеряв один самолет, еще две так и не стартовали, ожидая приказа.

В 12:31 Эсмонд, понимая, что с торпедами у него нет времени на долгое ожидание, принимает решение атаковать – разделив эскадрилью (фактически звено – 6 машин) на две группы по три самолета. Истребители *Spitfire*, поднявшись выше на 1000 футов, пытались не проскочить вперед (старые, изношенные машины *Swordfish* с торпедами шли на скорости около 90 узлов против 30-узлового встречного ветра). Видимость была переменная, падая иногда до нескольких сотен метров. В 12:40 были замечены 15-20 немецких истребителей. Истребители сопровождения были связаны одной группой немцев, а вторая навалилась на тройку Эсмонда. 7-8 минут отчаянно маневрируя, англичанам удавалось уходить от атак истребителей *Focke Wulf* за счет потрясающей маневренности самолетов *Swordfish* на малой высоте. Повреждений не было, только на самолете сублейтенанта Роуза был убит (или тяжело ранен) стрелок Джонсон.

В 12:48-49 немецкие катера, сопровождавшие эскадру, начали ставить дымзавесу, а зенитки эсминцев и миноносцев открыли огонь по атакующим торпедоносцам. Не обращая внимание на возможность подбить свои истребители, линкоры начали вести заградительный огонь из всех орудий. На шедшем головным самолетом Эсмонда снарядом оторвало левое нижнее крыло, и он, сбросив с 3000 ярдов торпеду, загорелся и упал в воду. Торпеда прошла перед носом «*Gneisenau*» в 2000 ярдов от цели. На самолете Роуза, ставшем головным, был пробит осколком бензобак, в этот же момент его, невзирая на огонь зениток, атаковал *Focke Wulf*. Роуз и его штурман Ли были ранены, мотор разбит, но несмотря на это торпеда была сброшена с 1200 ярдов по линейному крейсеру «*Scharnhorst*». Следующий за ним лейтенант Кингсмилл был атакован двумя истребителями *Focke Wulf*, и несмотря на то, что его стрелок Банс сумел точной очередью сбить один из них, стреляя практически в упор, самолет получил попадание зенитным снарядом в мотор, Кингсмилл сбросил торпеду по линейному крейсеру «*Scharnhorst*» с 3000 ярдов и попытался посадить самолет на воду. При посадке самолет был подожжен пулеметами немецкого торпедного катера, и три раненых члена экипажа сумели спастись вплавь, после чего были подобраны англичанами. Самолет Роуза тоже сумел сесть на воду, и Роуз и его штурман были подобраны британским торпедным катером. Все торпеды прошли мимо. Вторая группа торпедоносцев не выходила в атаку и, судя по всему, была полностью уничтожена немецкими истребителями. Обстоятельства ее гибели

достоверно неизвестны, с нее никто не спасся. 825-я эскадрилья погибла в полном составе, 12 человек пропали без вести, 1 погиб, 4 были ранены тяжело и 1 легко...

Самолет сыграл значительную роль в успешной проводке конвоев, в том числе, через воды Арктики. Базирующиеся на эскортных авианосцах самолеты *Swordfish* преуспели в отслеживании немецких подводных лодок и наведении на них кораблей охранения, и, кроме того, сами приняли участие в потоплении нескольких вражеских субмарин.



С участием самолетов *Swordfish* достоверно потоплены следующие подводные лодки: немецкие *U-451* (21.11.1941), *U-752* (23.05.1943, потоплена ракетами); в ночь с 5 на 6 марта 1943 атакой самолета *Swordfish* с борта авианосца «*Chaser*» - *U-973*; 14.08.1942, совместно с ЭМ «*Onslow*», - *U-589*; с борта эскортных авианосцев - *U-366* и *U-472*; с борта линкора «*Warspite*» - *U-64*; итальянская лодка «*Iride*» - 22.08.1940 в заливе Бомба. Еще две подводные лодки были предположительно потоплены самолетами *Swordfish*. 23.09.1940 в 13.45 *Swordfish* 810-й эскадрильи, пилотируемый лейтенантом Эвереттом, атаковал глубинными бомбами французскую подводную лодку «*Ajax*», шедшую на малой глубине в прозрачной воде. Лодка была повреждена и на следующий день добита английскими эсминцами. 05.05.1942 четырем самолетами *Swordfish* 810-й эскадрильи в Диего-Суарес была потоплена французская подводная лодка «*Bevesieres*».

Swordfish – воздушный корректировщик артогня

Значительно менее известны достижения самолетов *Swordfish* в роли катапультируемого самолета-корректировщика артогня линейных кораблей Королевского флота. Наиболее яркие страницы в истории самолетов этого типа связаны с историей линкора «*Warspite*», на котором в 1934 году были установлена катапульта, ангар, способный вместить два самолета *Swordfish* и два крана с электроприводом для подъема самолетов на борт.

Отличные результаты в ходе учебных стрельб из главного калибра были достигнуты еще до войны благодаря превосходной корректировке огня, которую вел с борта одного из самолетов *Swordfish* лейтенант-командор У. Л. М. Браун.

В середине апреля 1940 года у берегов Норвегии разыгрались крупнейшие сражения между кораблями Королевского флота и Кригсмарине. 13 апреля 1940 линкор «*Warspite*» с девятью эсминцами вошел в Нарвик-фьорд. В 12:30 с линкора был запущен для рекогносцировки один из самолетов *Swordfish* под командой все того же лейтенанта

Брауна. Самолет нес шесть 250-килограммовых бомб. Почти сразу Браун заметил немецкие эсминцы «*Erich Koellner*» и «*Erich Giese*», и несколько позднее – подводную лодку *U-64*, которую он атаковал и потопил. На обратном пути Браун обнаружил, что «*Erich Koellner*» готовится к торпедной атаке на «*Warspite*» и навел огонь линкора на вражеский эсминец, который вскоре после 13:20 был потоплен.

После этого Браун повел свой самолет в направлении Нарвика, корректируя огонь линкора по немецким эсминцам «*Erich Giese*» и «*Diether von Roeder*», находящимся в Херьянгс-фьорде. К 15:15, когда *Swordfish* Брауна провел в воздухе почти три часа, «*Warspite*» с восемью эсминцами (эсминец «*Cossack*» к тому времени сел на камни) подошел к устью фьорда Ромбакс, в котором находились последние из уцелевших немецких эсминцев – «*Georg Thiele*», «*Wolfgang Zenker*», «*Bernd von Arnim*» и «*Hans Lüdemann*», которые были вынуждены вступить в бой и один за другим были потоплены. Один из них (неизвестно, какой именно) был потоплен двумя оставшимися бомбами самолета лейтенанта Брауна. Адмирал Уайтворт позднее написал в своем докладе: «*Донесения самолета...были бесценными. Сомневаюсь, что когда-либо еще корабельный самолет использовался столь успешно...*»

9 июля 1940 года «*Warspite*» принял участие в сражении у побережья Калабрии в Средиземном море. Три британских линкора, авианосец, четыре крейсера и три флотилии эсминцев под командованием адмирала Каннингхема вступили в бой против итальянской эскадры, состоящей из двух линкоров, шестнадцати крейсеров и тридцати двух эсминцев. И вновь с палубы линкора «*Uorcsnait*» в воздух поднялся *Swordfish* лейтенанта Брауна. Он сумел скорректировать огонь своих линкоров столь точно, что британцы добились прямого попадания в итальянский линкор «*Giulio Cesare*» с расстояния 23775 м, нанеся ему тяжелые повреждения и выведя из строя четыре паровых котла. Итальянцы немедленно выставили дымовую завесу для прикрытия отхода линкоров и десяти крейсеров. Блестящая корректировка огня вновь была отмечена Каннингхемом...

В августе 1940 и январе 1941 самолеты *Swordfish* с линкора «*Warspite*» принимали участие в операциях по бомбардировке итальянского побережья, позднее - в сражении у мыса Матапан (28 марта 1941 года). Вскоре после этого с внедрением усовершенствованной радарной техники использование самолетов в корректировке огня крупных кораблей стало историей. С 1943 года катапультные самолеты с оборудованием для их запуска начинают сниматься с английских кораблей.

Кроме вышеупомянутых операций, самолеты *Swordfish* участвовали в минных постановках, а в 1944-45 гг. они были первыми самолетами ВВС Королевского флота, которые стали базироваться на освобожденной территории Франции и Бельгии. Выставленные ими мины сыграли свою роль в срыве каботажного судоходства немцев у голландского побережья. Впрочем, послужной список этого подлинного самолета-солдата велик и необъятен. *Swordfish* навсегда вошел в историю морской авиации и стал одной из легенд Второй Мировой войны.

Использованные источники:

G. Junack. Last Hours of the Bismark. Purnell History of the Second World War. Vol. 4

P. Kemp. Chase of the Bismark. Purnell History of the Second World War. Vol. 4

A. Preston. Battleships. 1981
J.C.E. Smith. Naval War in the Mediterranean.
Сборник War Machine. Тома 4, 5.

С.А.Балакин. М.Э.Морозов «Авианосцы мира» сборники Альманаха «Наваль – коллекция» 1999-2001

В.Кондратьев. "Рыба-меч-Авоська" журнал "Крылья Родины" 1992 №№1 и 2

Печуконис Н.И., Давыдов Ю.В.Линейный корабль «Бисмарк»: История корабля 1934 – 1941. СПб 1995

Норманн Полмар. Авианосцы. СПб 2002

Справочник по иностранным самолета 1939. Бюро новой техники ЦАГИ. 1939

Б. Б. Шофилд "Атака Таранто" и С. Пак "Бой у мыса Матапан" в сборнике «Битва за Средиземном море, взгляд победителей» СПб. 1999