

Б. Шофилд

**ОПЕРАЦИЯ
«НЕПТУН»**

**ИСТОРИЧЕСКАЯ
ХРОНИКА**

Перевод И. Бунича



Автор желает поблагодарить всех, кто тем или иным способом помог ему в написании этой книги. Автор особенно признателен адмиралу флота графу Маунтбэттену, лорду Цукермену, отставному адмиралу немецкого флота Ф.Ругу, г-же Лиддел Гарт, контр-адмиралу П.Баклию, начальнику библиотеки Адмиралтейства отставному генерал-майору морской пехоты Д.Маултону, старшему редактору журнала «ЮСНИП» Ф.Улиджу, г-же С.Гловер — сотруднице библиотеки министерства обороны, а также своей жене, чья помощь, как всегда, была неоценимой.

Автор и издатели этой книги желают также поблагодарить всех, кто дал разрешение на цитирование в настоящей книге своих трудов. Это в первую очередь касается д-ра Г.Шпейделя, профессора Д.Стэгга, издателя газеты «Марине Миррор», а также многочисленных прочих издательств и книжных корпораций.

Кроме того, автор выражает глубокую благодарность Р.Н.Вилкинсону и капитану I ранга Д.У.Фостеру за разрешение опубликовать на обложке своей книги фотографии для «Д», сделанные покойным Норманом Вилкинсоном.

ВСТУПЛЕНИЕ

Военная история человечества насчитывает немало случаев численные примеры применения кораблей для переброски войск в такие стратегически важные районы, откуда можно было бы атаковать врага с гораздо большей эффективностью, нежели чем из любого другого места.

Переброска войск морем с успехом применялась еще греками и римлянами, а в более поздние времена транспортировку войск практиковал Дрейк во время своей кампании в Вест Индии в 1585 году; Филипп II на его знаменитой Армаде в 1588 году; шведский завоеватель король Густав II Адольф между 1628 и 1632 годами... Во время Семилетней войны (1756-63) переброску войск морем широко осуществляла Англия, в частности при захвате Квебека в 1759 году. То же самое англичане делали, правда, с неудачными результатами во время Американской войны за Независимость (1775-78), а также совместно с Францией в течение Крымской войны (1853-56).

Боле всего удивительно, что эти яркие прецеденты не оказали почти никакого влияния на военное мышление, когда в начале нашего века стала учитываться возможность войны между Англией и Германией, в которой Франция рассматривалась как английский союзник. Английские Адмиралтейство и Военное Министерство откровенно конфликтовали по вопросам наилучшего использования военной мощи страны (применяя этот термин в самом широком смысле).

В те критические годы в Уайтхолле доминировал адмирал сэр Джон (Джеки) Фишер, занимавший пост Первого Морского Лорда с 1906-го по 1910-й год. Он относился к армии, как к снаряду, что будет выпущен флотом в соответствии с планами, которые флот сам составит и сформулирует! Это были времена многочис-

ленных дискуссий об угрозе немецкого вторжения и необходимом количестве войск для противодействия этому вторжению. Взгляд Фишера был очень характерным: «Возложение ответственности за оборону Объединенного Королевства и на Армию, и на Флот является непониманием фундаментальных принципов проблемы»¹. Поэтому Военное Министерство разработало свои собственные планы высадки (без учета противодействия со стороны противника) Экспедиционных Сил во Франции для поддержки левого фланга французской армии.

Когда же в 1914 году началась война, адмирал Фишер уже четыре года как был в отставке; флот не имел понятия, как ему согласовать свои действия с планами Военного Министерства, и вынужден был просто подчиниться этим планам. К времени возвращения Фишера на свой пост, все это уже было «совершившимся фактом». Затем, в 1915 году, Черчилль убедил правительство утвердить крупную десантную операцию по захвату у турок Галлиполийского полуострова для открытия пути в Константинополь, хотя никакого специального снаряжения, необходимого для подобного рода операций, вообще не существовало. «Высадка морского десанта является одной из наиболее трудных военных операций, — пишет Давид Сайретт. — Необходимо тщательное планирование и большое искусство, чтобы, перебросив армию с кораблей на берег, развернуть ее сразу же в боевой порядок»². Сайретт напоминает, что еще в десантных операциях XVIII века была обнаружена необходимость в специальных плоскодонных баркасах, и что в 1776 году на острове Стейтс армия построила большое количество таких баркасов, которые могли нести 100 солдат и имели в носовой части аппарели для выгрузки орудий.

После неудач Галлиполийской кампании в течение всей первой мировой войны не предпринималось больше никаких попыток использовать морскую мощь для осуществления десантных операций, хотя флотом и был предложен план высадки на бельгийском побережье с целью удара по флангу противника и захвата бельгийских портов. Однако этот план был отклонен армией.

За те двадцать лет, что прошли между первой и второй мировыми войнами, очень мало внимания было уделено десантным операциям с участием флота, армии

и набирающей силу авиации. Печальный опыт Дарданелл глубоко засел в мыслях военного руководства. Правда в Штабном Колледже проводились игры по высадке десанта с участием всех трех видов вооруженных сил, и даже было составлено «Наставление по Комбинированным Операциям», но это было не более, чем освещение имеющихся проблем в общих чертах. К положительным результатам этих сражений на бумаге можно отнести то, что ради них собирались вместе офицеры всех трех видов вооруженных сил и могли лучше понять проблемы друг друга. Во время службы автора Штабном Колледже ВМС темой, выбранной для исследований в 1934 году, как это не иронично, было освобождение Сингапура после его захвата японцами!

Через два года, в 1936 году, дальновидный начальник Колледжа капитан I ранга (позднее вице-адмирал) Б.К. Уотсон представил Совету Адмиралтейства документ, основанный на упомянутом исследовании. В этом документе Уотсон предупреждал, что если не будут предприняты некоторые практические шаги, то все виды вооруженных сил окажутся неподготовленными к комбинированным операциям в соответствии с предполагаемыми требованиями будущей войны. Он также рекомендовал учредить Объединенный Комитет и Центр для изучения проблемы и разработок проектов необходимого специального снаряжения. Уотсон отмечал необходимость учета роли боевых кораблей в качестве средств артиллерийской поддержки и способа оптимального использования авиации. Однако прошло еще два года, прежде чем начальник генерального штаба генерал сэр Рональд Эдэм дал ход этому разумному предложению, и после его одобрения Начальниками Штабов Объединенный Центр Обучения и Разработок (ОЦОР) был, наконец, создан.

Перед вновь образованным Центром были поставлены многочисленные проблемы, включавшие проекты кораблей для транспортировки и высадки танков, различные варианты организации войск после высадки в соответствии с обстановкой, а также разработку проектов штабных судов, плавучих пирсов, плавающих танков и противодесантных заграждений, не говоря уже о разработке самой методики осуществления десантных рейдов. Небольшая группа специально отобранных офи-

церов, сформировавшая штаб новой организации, вряд ли догадывалась, насколько бесценным в самом ближайшем будущем окажется накопленный ими за столь короткое время опыт. Один из членов этой группы капитан I ранга (позднее контр-адмирал) Л.И.Моунд был свидетелем японской высадки в Шанхае и обратил внимание на использование японцами кораблей специальной постройки, которые были способны перевезти и выпустить в атаку большое количество десантных катеров, наполненных войсками.

Именно поэтому одним из первых предложений ОЦОР было предложение о строительстве некоторого количества таких кораблей. Эти корабли должны были вдобавок иметь хороший ход, чтобы совершить бросок к вражескому побережью в течение темного времени суток и выгрузить имеющиеся на борту десантные средства; затем, поддержанные артиллерийским огнем с эсминцев, под прикрытием дымовой завесы, корабли должны были подойти к берегу и высадить войска для захвата плацдарма. После этого должны были высаживаться другие подразделения, которые, пройдя через боевые порядки ранее высаженных, развивали наступление в глубину территории противника, обеспечивая тем самым безопасность захваченного плацдарма и якорной стоянки. И, наконец, тяжелая техника, грузовики и запасы снаряжения должны были быть выгруженными непосредственно на берег со специально спроектированных десантных судов. Эта доктрина была принята в принципе, и следующим шагом было проектирование и постройка прототипов десантных кораблей.

В качестве больших транспортных десантно-высадочных средств были выбраны четыре восемнадцатиузловых сухогруза, строившихся по заказу торговой фирмы «Альфред Холт и сыновья», но сами десантные средства были спроектированы при содействии хорошо известной судостроительной кампании «Торникрофт». И хотя было очевидно, что эффективность высадки зависит от количества участвующих в ней кораблей и десантных судов, кроме постройки нескольких прототипов и одного десантного катера водоизмещением 20 тонн с водометным двигателем, ничего создано не было, поскольку тогдашняя обстановка и не диктовала необходимости массового производства десантных средств.

С началом войны в сентябре 1939 года было разрешено строительство нескольких десантных катеров, но, смешно сказать, ОЦОР был расформирован только для того, чтобы быть вновь сформированным в конце того же года.

В Соединенных Штатах дела обстояли немногим лучше. Основанный в 1933 году Корпус Морской пехоты годом позже выпустил «Наставление по десантным операциям». К 1938 году доктрина, проповедуемая «Наставлением...», была испытана и принята, но, кроме самоходного катера с малой осадкой, известного под названием «Эврика», никаких других типов десантных судов спроектировано не было. В феврале 1941 года после маневров у побережья Пуэрто-Рико, в которых принимали участие специально оборудованные для переброски десанта транспорта, были составлены инструкции по высадке десантов для армии.

В течение неудачной англо-французской кампании в Норвегии в 1940 году небольшое количество имевшихся в распоряжении десантных судов доказали свою ценность. Вскоре после этого они присоединились к пестрой флотилии храбрых маленьких кораблей, осуществивших эвакуацию Дюнкерка, которая хоть и была поражением, но, как писал Честер Вилмот, «спасла Англию от еще одной ужасной войны на истощение на Западном фронте и высвободила английскую стратегию из пут подчиненности сухопутным доктринам французов».³

В начале войны, когда развитие операции было еще не определено, Адмиралтейство реквизировало пятьдесят крупных пассажирских судов для переоборудования их во вспомогательные крейсера. И только после того, как пять из них погибли, причем двое — «РАВАЛПИНДИ» и «ДЖЕРВИС БЕЙ» — при обстоятельствах, навсегда прославивших их, стало очевидным, что эти корабли лучше использовать в качестве войсковых транспортов, нужда в которых с начала боев на Ближнем Востоке стремительно возрастала.

Вслед за этим появилась необходимость переброски подкреплений в Сингапур, а после взятия крепости японцами и вступления в войну Соединенных Штатов,⁷ только набиравших силу, встала проблема переброски все растущих союзных армий сначала в Северную Аф-

рику, а позднее в Европу, для одного американского судоходства было недостаточно. Без двух гигантских пассажирских лайнеров «КУИН МЭРИ» и «КУИН ЭЛИЗАБЕТ», обычно называемых «монстрами», указанную проблему было бы вообще невозможно решить. С начала войны и до декабря 1945 года эти два корабля перевезли 4400000 пассажиров, главную часть которых составляли войска. С каждым рейсом через Атлантику количество перевозимых солдат постепенно увеличивалось, дойдя ко времени, предшествующему вторжению в Нормандию, до потрясающей цифры — 15000 человек за один рейс.

Однако войскам необходимо было снаряжение, и оно также транспортировалось через океаны туда, куда только было необходимо. Обычное четырехтрюмное грузовое судно было далеко не идеальным средством для транспортировки таких негабаритных грузов, как танки, артиллерия и грузовики, которые требовались армиям во все возрастающем количестве. Однако это были единственные суда, имеющиеся в распоряжении в достаточном количестве, но и их, как будет видно в дальнейшем, постоянно не хватало. Более того их использование диктовалось необходимостью поддержки военных усилий Англии ввозом достаточного количества сырья для обеспечения бесперебойной работы заводов, с одной стороны и ввозом достаточного количества продовольствия, чтобы предотвратить голод в стране, с другой — так как в отличие от Соединенных Штатов, Англия способна была обеспечить продовольствием только половину своего населения.

Принципиальной, но также же важной транспортной проблемой являлся импорт нефтепродуктов, необходимый, для того, чтобы держать авиацию в воздухе, флот в море, обеспечить боевую подготовку армии и надежную работу промышленности.

Возросшая интенсивность боевых действий на Ближнем Востоке вела к тому, что требования к обеспечению армии все увеличивались, а поскольку с момента вступления в 1940 году в войну Италии Средиземное море стало закрыто для судоходства, снабжение этого театра военных действий осуществлялось вокруг мыса Доброй Надежды, что примерно в четыре раза увеличивало протяженность коммуникаций. Это в значитель-

ной степени понизило возможности обеспечения армий морем; действительно, когда после разгрома сил стран Оси в Северной Африке Средиземное море было вновь открыто для судоходства, указанное событие расценивалось как увеличение общего тоннажа транспортного флота на миллион тонн.

Из-за различия в методах судоходства Англии и Соединенных Штатов было весьма трудно сделать какие-либо предварительные оценки транспортного тоннажа, необходимого для переброски определенного количества войск не говоря уже о том, что решение этого вопроса зависело и от успеха борьбы с подводными лодками в битве за Атлантику. Однако же размер сил, подлежащих переброске морем, зависел от имеющегося в распоряжении тоннажа, и без этой оценки планирование операций не могло проводиться. Автор имеет собственный опыт в этом вопросе, поскольку он, будучи начальником Управления Торгового Судоходства Адмиралтейства, совместно с небольшой делегацией, состоящей из представителей Военного Министерства, Министерства транспорта военного времени и Отдела морских перевозок, посетил в апреле 1943 года Вашингтон, чтобы обсудить с американскими коллегами возможность с транспортной точки зрения переброски десантных сил через Ламанш. Это было непростым делом, так как, помимо факторов, упомянутых выше, между нами и американцами существовали разногласия относительно данных, применяемых в вычислении количества тонн, необходимого для транспортировки одного человека с нужным запасом боевого снаряжения и довольствия. Если бы не это обстоятельство, легко можно было бы, таким образом определить и общее количество необходимого транспортного тоннажа.

Разногласия были разрешены после одиннадцатичасового совещания,⁴ на котором была принята цифра 3,5 миллиона тонн, представляющая собой общее водоизмещение транспортных судов, необходимое для переброски и снабжения той огромной армии, что мы планировали высадить во Франции в следующем году. Однако в эту цифру не входило суммарное водоизмещение огромного количества десантных кораблей и катеров различных типов, необходимых для оперативной высадки войск и техники непосредственно на берег.

Чем не менее сыграли такую важную роль в Операции «Нептун», что я позволю себе привести ниже их краткие характеристики и классификационные индексы, под которыми они были известны. Более подробно об этих кораблях см. в Приложении 1.

ПЕХОТНО-ДЕСАНТНЫЙ КОРАБЛЬ (LSY). Это был океанский пассажирский лайнер или же сухогруз, переоборудованный для транспортировки войск в район высадки. Оборудован он был для несения большого количества десантных катеров, куда пересаживались солдаты для непосредственной высадки на побережье. Пехотно-десантные корабли подразделялись на три категории соответственно их размерам: большие, средние и малые, что в классификационном индексе показывалось буквами (L), (M) и (S). Пехотно-десантный корабль мог перевозить от 200 до 1500 человек.

ТАНКО-ДЕСАНТНЫЙ КОРАБЛЬ (LST). Специально спроектированный корабль водоизмещением около 3000 тонн, способный нести танки, автомашины и различное снаряжение общим весом 500 тонн. Разгрузка производилась через аппарель в носовой части корабля. Танко-десантные корабли имели скорость около 12 узлов и были вооружены двумя 4-дюймовыми (100-миллиметровыми) установками для постановки дымовых завес, четырьмя 40-миллиметрами и шестью 20-миллиметровыми зенитными автоматами. Их экипаж составлял 98 человек. Типичный груз, который они несли включал восемнадцать танков весом 30 тонн каждый или 33 трехтонных грузовика и 217 солдат.

МАЛЫЙ ТАНКО-ДЕСАНТНЫЙ КОРАБЛЬ (LCT). Уменьшенный вариант танко-десантного корабля водоизмещением около 300 тонн, скоростью 10,5 узлов и вооруженный двумя 40-миллиметровыми и двумя 20-миллиметровыми зенитными автоматами. Типичный груз составлял три 40-тонных танка. В ходе войны было построено много типов таких кораблей.

ШТУРМОВОЙ ДЕСАНТНО-ВЫСАДОЧНЫЙ КАТЕР-БАРЖА (LCA). Легко бронированный десантный катер водоизмещением 10 тонн с экипажем из четырех человек. Катер имел скорость 6 узлов и был вооружен одним пулеметом. Он мог транспортироваться к району высадки на обычных шлюпбалках крупных транспортов. Катер вмещал 35 солдат или 363 килограммов груза. Его

осадка в полном грузу составляла 46 сантиметров (18 дюймов).

ДЕСАНТНЫЙ КАТЕР ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ БОЕВОЙ ТЕХНИКИ (LCM). Водоизмещение первых типов таких катеров составляло 36 тонн, однако позднее оно возросло до 115 тонн. Имея бензиновые или дизельные двигатели и два винта, катер развивал скорость 7,5 — 11 узлов. Кроме того, катер имел рулевую рубку и пуленепробиваемый фальшборт. Он был спроектирован так, чтобы нести один танк. Некоторые из этих катеров в нагруженном виде подвешивались на шлюп- и кранбалках океанских транспортов.

Сразу же после назначения на должность начальника управления морских десантных операций в 1941 году адмирал лорд Луи (позднее граф) Маунтбэттен предвидел крайнюю необходимость в большом количестве кораблей упомянутых типов, что вряд ли могло быть обеспечено английской судостроительной промышленностью. С одобрения начальников штабов, адмирал заказал в США 1300 десантных судов, а позднее увеличил эту цифру до 2250. В то время, когда Маунтбэттен размещал заказ, американцы принимали его с некоторой неохотой, однако их настроение резко переменялось, как только они сами оказались в состоянии войны с Германией и Японией.

Учитывая ограниченные возможности английской судостроительной промышленности, было достигнуто соглашение о том, что англичане должны концентрировать свои усилия главным образом на строительстве десантных катеров и барж, а американцы — на строительстве крупных десантных кораблей, а также катеров.⁵

Как мы видим, различие между двумя странами в процедуре распределения десантных средств породило значительные трудности в планировании. Особенно строгий контроль над резервами десантных средств осуществлялся со стороны флота США, который решительно сопротивлялся любому вмешательству в планы собственного распределения десантных средств, даже если это вмешательство исходило от Объединенного Комитета Начальников Штабов.

По мере накопления опыта в ходе десантных операций в Северной Африке, Сицилии, Италии и на Тихом океане было построено много различных вариан-

тов десантных судов. Одним из наиболее эффективных типов таких судов были МИНОМЕТНЫЕ ТАНКО-ДЕСАНТНЫЕ КОРАБЛИ (LCT (R)), вооруженные 800-1000 пятидюймовыми ракетами, которые выстреливались одновременно и, судя по показаниям военнопленных, оказывали сокрушительное воздействие на противника.

В апреле 1942 года в результате требования адмирала Маунтбэттена о создании десантного судна, способного самостоятельно пересечь Ламанш на большой скорости, неся 200 человек, в Соединенных Штатах были построены ПЕХОТНО-ДЕСАНТНЫЕ КОРАБЛИ (LCU (L)). Первая партия этих кораблей была готова в декабре 1942 года и после двух лет действия в Средиземном море они вернулись в Англию, чтобы принять участие в Операции «Нептун».

Изобретательность, проявленная при проектировании и применении больших и малых десантных кораблей, а также массовый выпуск специального десантного снаряжения были наиболее важными факторами успеха союзных десантных операций периода второй мировой войны, кульминацией которых явилось вторжение в Нормандию. Этот факт был официально признан, когда через четыре дня после высадки Начальник Штаба Армии США генерал Маршалл, прибыв на захваченный плацдарм, направил следующее послание адмиралу Маунтбэттэну, которое, кроме самого Маршалла подписали Черчилль, адмирал Кинг, фельдмаршал сэра Аллан Брук, генерал Арнольд и фельдмаршал Смитс:

«10 июня 1944 года. Сегодня мы посетили американские и английские войска, находящиеся на французской земле. Нам пришлось проплыть мимо огромного флота, состоящего из десантных судов различных типов, из которых на берег лился непрерывный поток людей, боевой техники и грузов... Сейчас, когда вы ведете труднейшую кампанию*, мы хотим сказать вам, что мы поняли насколько всей этой замечательной техникой, а следовательно и успехом операции мы обязаны Вам и Вашему штабу Комбинированных Операций».⁶

*В момент начала Нормандской Операции адмирал Маунтбэттен занимал пост Верховного Главнокомандующего Союзников в Юго-Восточной Азии.

ГЛАВА I

КРЕПОСТЬ ЕВРОПА

Конец июня 1940 года, ознаменовавшийся победами немецких армий на суше, застал Гитлера ликующим, но не имеющим четкого понятия относительно своих дальнейших действий. Единственным его активным противником оставалась Англия, но ее положение было весьма мрачным. Хотя костяк английской армии удалось эвакуировать из Дюнкерка, она потеряла там всю свою технику и снаряжение, так что фюрер не без оснований ожидал, что Англия вынуждена будет просить мира.

Однако когда предложение самим Гитлером мира, которое фюрер сделал, выступая в рейхстаге 19 июля 1940 года, было решительно отклонено, он приказал начать подготовку к операции по вторжению в Англию с кодовым наименованием «Зеелёве» (Морской лев). Неудача, постигшая Люфтваффе в битве за Англию, дала фюреру уважительную причину отложить планируемое вторжение, что было полностью поддержано высшим командованием армии и флота Германии. Было известно, что фюрер был не так уж склонен уничтожить Англию и Британскую империю, которая, как он считал, имела стабилизирующее влияние в мире. Однако даже без вторжения на Британские острова, сконцентрируй фюрер военные усилия Германии на задаче достижения победы над Англией, он мог бы действиями своих подводных лодок и авиации привести ее постепенно прогрессирующему сырьевому и продовольственному голоду и конечному крушению.

Возможно, Гитлер все это и понимал, но его растущие подозрения относительно намерений России, его ненависть к коммунизму и угроза, которую представляла русская армия на его восточных границах, вынудила фюрера придти к заключению, что для обеспечения безопасности своего тыла он должен атаковать и разгромить Красную Армию. Гитлер был убежден, что если он разгромит Россию, одну из опор, на которую, по его мнению, могла опереться Англия, то и вторая ее опора, Соединенные Штаты, будет из под нее выбита, и

Англия вынуждена будет просить мира. Этот взгляд Гитлера раздел и начальник Генерального штаба генерал-полковник Гальдер, который 31 июля 1940 года записал в своем дневнике: «Если Россия будет разгромлена, Англия потеряет последнюю надежду».⁷

Однако главнокомандующий немецким военно-морским флотом гросс-адмирал Эрих Редер, который проявлял мало энтузиазма по поводу операции «Зеелёве», не одобрил и плана нападения на Россию. Он предложил вместо этого обратить все внимание на Средиземное море, которое, как гросс-адмирал сказал Гитлеру, «Англия всегда считала стержнем своей мировой империи».⁸ Редер советовал захватить Гибралтар и, с согласия Испании, Канарские острова, оказать содействие Италии в захвате Суэцкого канала, а впоследствии Палестины и Сирии, что вынудит Турцию проводить политику, ориентированную на политику стран Оси. «Если мы выполним указанные задачи, — сказал главнокомандующий немецким флотом, — Турция будет полностью в нашей власти и русская проблема будет уже выглядеть в другом свете».⁹

Отдавая должное логике Редера, Гитлер, однако, остался при своем мнении, что разгром России диктуется как экономической необходимостью, так и теми шагами, которые нужно предпринять, чтобы обезопасить себя в будущем от возможной войны на два фронта. Когда в сентябре 1940 года был заключен военный союз между Германией, Италией и Японией, Гитлер использовал это событие, чтобы заставить замолчать критикующих его план, указав, что поскольку Соединенные Штаты и Англия сейчас должны беспокоиться о своих дальневосточных владениях, все говорит в пользу его плана скорейшего нападения на Россию.

Но в это время Япония неожиданно нарушила свои обязательства заключением договора о нейтралитете с Россией. Затем английская авиация нанесла успешный удар по итальянскому флоту в Таранто, а английские войска под командованием генерала Уэйвелла разгромили в Ливии армию маршала Грациани. Это вынудило Гитлера оказать помощь своему партнеру по Оси Муссолини сначала в Северной Африке, а затем в Греции. Греческая авантюра итальянского диктатора, в которую он втянул немцев, вынудила последних отсро-

читать нападение на Россию и, тем самым, потерять четыре недели хорошей погоды — обстоятельство, о котором уже через год горько сожалел немецкий Генеральный штаб. Несмотря на то, что костяк немецкой армии был развернут для нападения на Россию, Гитлер был вынужден держать около 50 дивизий в Норвегии, Дании, Голландии, Бельгии и Франции, чтобы поддерживать оккупационный режим в этих странах. Тем не менее до того, как рухнули планы достижения молниеносной победы в России, Гитлер не проявлял реальной активности на Западе.

Однако уже в феврале 1942 года Гитлер выпустил Директиву № 40, в которой излагалась основа организации командования трех видов вооруженных сил в случае вторжения союзников в Западную Европу. Впоследствии фюрер отдал большое количество дополнительных приказов, относящихся к строительству и усилению оборонительных сооружений в Западной Европе, но большинство этих приказов так и не были выполнены, а сам Гитлер никогда не посещал этих территорий, чтобы лично ознакомиться с истинным состоянием дел. Упомянутая Директива была призвана решить проблему взаимодействия друг с другом различных видов вооруженных сил, но поскольку каждый из этих видов интерпретировал Директиву по-своему, то она еще больше увеличивала трения между ними.

Наиболее отчетливо эти трения проявились в вопросах береговой обороны. Адмирал Дениц вспоминает, что «береговая оборона, как и всё в оккупированных странах, находилась в подчинении армии»¹⁰. Дениц подчеркивает, что несмотря на то, что части береговой обороны в смысле дисциплины, боевой подготовки и снабжения подчинялись флоту, в оперативном отношении они находились в подчинении армейского командования соответствующих округов. Директива № 40 смогла разъяснить этот вопрос только в том смысле, что подразделения береговой обороны находятся в подчинении флота до тех пор, пока противник в море, но, как только он предпримет высадку, эти подразделения переходят под контроль армии.

В начале 1942 года Гитлер назначил шестидесятидвятилетнего фельдмаршала фон Рундштедта командующим Западной группой войск. Чрезвычайно способный,

хотя и несколько консервативный, Рундштедт был известен как фельдмаршал, никогда не проигрывающий сражений. Он ушел по собственному желанию в отставку в ноябре 1941 года после выявившихся разногласий с фюрером относительно планов предстоящей зимней кампании в России. Рундштедт отлично понимал, что, принимая на себя должность командующего Западным фронтом, он тем самым приносит в жертву собственные принципы. Впечатляла проблема, перед которой он был поставлен. «Я должен был защищать побережье протяженностью в 3000 миль от итальянской границы на юге до немецкой границы на севере, имея в своем распоряжении только 60 дивизий, большинство из которых были недостаточно обучены и укомплектованы»,¹¹ — рассказывал Рундштедт после войны сэру Базилу Лиддел Гарту.

До 1943 года Франция использовалась как район отдыха и перегруппировки немецких дивизий измученных и обескровленных боями на русском фронте, в результате чего происходило постоянное перемещение воинских частей, что вовсе не способствовало созданию эффективной системы обороны для нейтрализации угрозы вторжения. Первостепенной задачей Рундштедта было создание в различных секторах побережья систем береговой обороны с постоянными гарнизонами и укрепленных позиций, прикрывающих порты. Следующим шагом Рундштедта было сосредоточение в стратегических пунктах мобильных резервов, откуда они могли бы быть быстро переброшенными в угрожаемые районы.

Англо-канадский рейд на Дьеп 19 августа 1942 года настолько шокировал Гитлера, что он приказал перебросить с русского фронта для усиления группировки Рундштедта две лучших бронетанковых дивизии. В действительности перебросить на Запад удалось только одну из этих дивизий, так как вторую из-за сильных боев на ее участке снять с фронта было невозможно. Немецкая пропаганда много говорила о строительстве неприступного Атлантического вала, прикрывшего все побережье от Кале до испанской границы. В действительности западнее Булони этот вал существовал только как плод воображения Геббельса. По словам генерала Шпейделя, который в апреле 1944 года был назначен начальником штаба группы армий «Б», «все работы по строи-

тельству береговых укреплений были доверены «Организации Тодта», представители которой не имели никакой военной подготовки, не знали общей военной обстановки и не имели никакого опыта сотрудничества с вооруженными силами». ¹² Независимо от других причин отсутствие взаимодействия между армией, флотом и организацией Тодта, без сомнения, внесло свой вклад в столь медленный темп строительства Атлантического вала, хотя главное значение имело недостаточное обеспечение работ необходимыми материалами.

К весне 1944 года, если не считать района Па-де-Кале, Атлантический вал представлял собой всего лишь систему укрепленных пунктов, расположенных на расстоянии многих миль друг от друга на шестисотмильном участке побережья. В систему укрепленных пунктов входили радарные станции, командные посты и артиллерийские батареи. Позиция этих пунктов обуславливалась необходимостью прикрытия тех мест, где, по мнению немецкого высшего командования, союзники могли попытаться высадить десант. В число наиболее подозрительных мест входили: мыс Гри Нец в устье Сены, северная часть полуострова Котантен, Нормандские острова, а также порты Брест (Французский. — Прим. переводчика) и Лориан. По мнению командования немецкого флота нормандское побережье на участке между Вером и Орном было не подходящим для высадки местом из-за скалистого берега и поэтому оборонялось только полевыми укреплениями. Незадолго до высадки союзников в Лонге была установлена батарея 6-дюймовых (15-сантиметровых) орудий, а в Маркуфе на восточном побережье полуострова Котантен батарея 8-дюймовых (21-сантиметровых) орудий. Как мы увидим, обе эти батареи стали значительной помехой для союзников.

Структура командования немецкого военно-морского флота во Франции замыкалась на главнокомандующего военно-морской группой «Запад» адмирала Кранке, штаб которого находился в Париже. В группу «Запад» входил адмирал военно-морских сил, командующий на территории побережья Ламанша со штабом в Руане. Ему подчинялись три командующих районами: командующий участком Па-де-Кале, простиравшимся от Бельгийской границы на юг до устья реки Соммы; ко-

мандующий районом Сена-Сомма, границы которого определялись побережьем между устьями указанных рек; командующий нормандским побережьем от устья Сены на запад до Сен-Мало. Существовал также адмирал, командующий участком Атлантического побережья, штаб которого находился в Анжере. Последнему командующему подчинялись три командующих районами Бретани, Луары и Гаскони.

Границы военно-морских районов не совпадали с границами военных округов, не существовало никакого непосредственного взаимодействия между военной, морской и авиационной администрацией, так необходимого для действий в условиях быстро меняющейся обстановки, какая могла возникнуть в результате высадки союзников. Идея создания объединенного командования, предусмотренная Гитлером, так и не была воплощена в жизнь.

В ноябре 1943 года Гитлер назначил одного из наиболее способных немецких генералов — бывшего командующего Африканским корпусом фельдмаршала Эрвина Роммеля ответственным по инспектированию и улучшению средств береговой обороны от Дании до испанской границы. В Директиве фюрера за номером 51, датированной 3 ноября 1943 года, была дана подробная инструкция всем трем видам вооруженных сил по усилению обороны на Западе. В преамбуле Директивы Гитлер писал: «Я не могу больше брать на себя ответственность за то, что Запад ослабляется в пользу других театров военных действий» и особо предупредил военно-воздушные и военно-морские силы, что они должны быть готовы к тяжелым боям на море и в воздухе, действуя «со всей беспощадностью всеми наличными силами». В основной части «Директивы № 51» инструкция военно-морскими силам включала следующие положения: «Командованию военно-морских сил подготовить для использования, по возможности, крупные силы, пригодные для наступательных действий против десантного флота противника. В кратчайшее время завершить строительство сооружений береговой обороны. Изучить возможность установки новых береговых батарей, а также строительства дополнительных фланговых заградительных сооружений». Директива Гитлера предписывала флоту предпринять те же самые шаги для обо-

роны Норвегии и Дании, причем последней указывалось придать особое значение. В заключение Директивы Гитлер писал: «Я ожидаю, что в еще оставшееся время все штабные инстанции с величайшим напряжением примут все меры по подготовке к ожидаемой решающей битве на Западе».¹³

Назначение Роммеля генерал-инспектором береговой обороны создавало некоторые трудности для Рундштедта. Однако этот вопрос был разрешен, когда 15 января 1944 года Роммель по собственному желанию был назначен командующим группы армий «Б». Это ставило Роммеля в непосредственное подчинение Рундштедту.

Опыт, накопленный Роммелем в Северной Африке и Италии, заставил его с большим уважением относиться к растущей воздушной мощи союзников, и он был убежден, что резервы Рундштедта могут оказаться связанными обстановкой, что не позволит осуществить их переброску в угрожаемый район. Кроме того, на Роммеля огромное впечатление произвело количество и разнообразие десантных средств, которыми обладали союзники, и он не разделял мнения своего шефа, что союзникам для переброски на материк большой армии и ее дальнейшего обеспечения обязательно потребуется предварительный захват крупного порта. Роммель был убежден, что они спокойно обойдутся и без этого.

Морской советник Роммеля вице-адмирал Фридрих Руге, впоследствии — командующий западногерманским Бундесмарине, писал о тогдашнем настроении Роммеля: «Он считал, что кампания, а с нею и вся война, будут проиграны, если не удастся сбросить противника в море в первые три дня».¹⁴

Под энергичным руководством Роммеля, имеющего исключительно изобретательный ум, подчиненные ему части вскоре приступили к спешному созданию всех видов оборонительных сооружений для воспрепятствования союзной высадки как с моря, так и с воздуха. В их число входили подводные препятствия, сделанные из стальных и деревянных балок, закопанных в песок на небольших глубинах ниже верхней отметки прилива с прикрепленными к ним противопехотными минами всех видов, противотанковые ежи и бетонные надолбы. На больших глубинах ставились якорные и донные мины всех систем. Берег был также минирован противотан-

ковыми и противопехотными минами, а ровные участки местности, пригодные для посадки десантных планеров и выброски парашютистов, оцетинились закопанными в землю бревнами и столбами, получившими название «спаржа Роммеля».

Роммель приказал укрыть береговые и противотанковые орудия достаточно толстыми бетонными казематами, чтобы выдержать удары с воздуха, построить бетонированные пулеметные гнезда с заранее пристрелянными секторами побережья, оборудовать позиции для огнеметов и всю эту систему обороны прикрыть многочисленными рядами колючей проволоки и противотанковыми рвами. Поля, лежащие ниже уровня моря, были затоплены, а все пространство между ними минировано.

Роммель желал, чтобы передовые подразделения окопались бы на огневых позициях в непосредственной близости от уреза воды, а танковые дивизии были бы развернуты за ними, чтобы предотвратить прорыв противника в глубину. К счастью для союзников, амбициозная программа Роммеля так и не была завершена. Бомбардировки союзниками Германии вынудили снять со строительства оборонительной линии много рабочих для срочных восстановительных работ на родине.

Кроме того, планы Роммеля столкнулись с сильной оппозицией со стороны командующего танковой группой «Запад» генерала фон Швеппенбурга, который не желал дислоцировать свои части так, как предлагал Роммель. Вопрос был передан на рассмотрение Гитлеру, который приказал принять компромиссное решение, разделив контроль над танковыми соединениями между Роммелем и Швеппенбургом. Такое решение фюрера не только не удовлетворило оппонентов, но и было ошибочным с военной точки зрения, так как разделение контроля над танковыми частями не позволяло создать достаточно сильного ни тактического, ни стратегического резерва.

Было бы большим упрощением объяснять разногласия Рундштедта и Роммеля относительно мероприятий для противодействия высадке союзников тем, что Рундштедт был сторонником «глубокой обороны», а Роммель — «обороны только на побережье». Фактически же Роммель хотел иметь почти столь же глубокую оборо-

ну, что и Рундштедт, но считал, что главный оборонительный рубеж должен проходить по линии уреза воды при максимальном приливе, передвинутой на глубину 5-6 миль от побережья. Что касается Рундштедта, то тот хотел полагаться на мощные мобильные резервы, размещенные достаточно глубоко в тылу, откуда они могли нанести в нужный момент удар по высадившимся войскам союзников до того, как те успеют организовать оборону плацдарма.

20 марта 1944 года Гитлер провел совещание с командующими трех видов вооруженных сил во Франции и с комендантами укрепленных районов. «Не вызывает сомнения, — сказал Гитлер, — что англо-американцы предпримут высадку десанта на Западе. Такая высадка возможна в любой точке нашего растянутого фронта, за исключением некоторых районов, где много подводных рифов. Особенно благоприятными для высадки являются два района, на которые необходимо обратить самое серьезное внимание. Это — район полуострова, где расположен Шербур, и район Бреста. Англо-американцы сделают все для захвата плацдарма, и будут его методично расширять с помощью массивной воздушной мощи и тяжелого вооружения всех видов. Главной целью врага будет захват крупного порта, чтобы обеспечить высадку большого количества людей и техники... Наземные операции в районе высадки англо-американцев не должны продолжаться более нескольких часов, в крайнем случае нескольких дней. В этом отношении атака на Дьепп должна служить идеальным примером».¹⁵

Вначале Роммель был склонен согласиться с Рундштедтом в вопросе о возможности высадки союзников в бассейне реки Сомма. Он считал, что Брестский полуостров слишком отдален от вероятных направлений последующего развития операций союзников после высадки и на нем слишком мало удобных для высадки пляжей. Чем больше он размышлял над этим вопросом, тем больше склонялся к мысли, что главный удар будет нанесен в бухте Сены. При этом Роммель не исключал возможности диверсионно отвлекающего удара по средиземноморскому побережью Франции.

Адмирал Руге вспоминает разговор, который он имел с фельдмаршалом за несколько недель до вторжения, когда Роммель, указав на пляж на восточном побережье

полуострова Котантен, спросил адмирала, похоже ли, что атака противника будет произведена здесь. Руге ответил, что с его точки зрения, да, на что Роммель заметил: «Действительно, здесь они будут лучше всего прикрыты от западного ветра и моря». ¹⁶ Через несколько недель пляж, на который указывал Роммель, стал известен как «участок Юта».

Главкомандующий военно-морской группой «Запад» адмирал Кранке считал более вероятной высадку в бассейне реки Шельда, во-первых, из-за наличия там такого крупного порта как Антверпен, и, во-вторых, потому что высадка в этом районе открывала кратчайшую дорогу на Рур. Однако Кранке соглашался, что бухта Сены была допустимой альтернативой.

Немецкая разведка мало чем могла помочь командованию в решении этой проблемы. Состояние дел в немецкой разведке после ее реорганизации, последовавшей за смещением с поста в феврале 1944 года адмирала Канариса, было таково, что группе армий «Запад» не разрешалось работать непосредственно с разведывательными органами. «Естественным результатом такой системы, — говорил генерал Варлимонт, — явилось то, что трудностей и забот стало много, а развединформации — мало». ¹⁷

В мае приказом Гитлера была усилена противовоздушная и противотанковая оборона Нормандии, и Роммель передислоцировал свои резервы, передвинув их ближе к побережью. В то же самое время Роммель потребовал у Гитлера разрешить 12-ой танковой дивизии СС и танковой дивизии «Лер» перейти в район Сен-Лок-Карантан. Однако такая переброска вызвала резкое возражение Рундштедта, а Гитлер, на этот раз, не поддерживал своего фаворита Роммеля.

Итак, в решающем месяце июне немцы имели на Западе 58 дивизий, восемь из которых дислоцировались в Голландии и Бельгии, а остальные — во Франции. Около половины этих дивизий были дивизиями береговой обороны или учебными, а из 27 полевых дивизий только десять были танковыми, из них три — находились на юге Франции и одна — в районе Антверпена. Для прикрытия двухсот миль нормандского побережья было развернуто шесть дивизий, четыре из которых были дивизиями береговой обороны. Из че-

тырех дивизий береговой обороны три — прикрывали сорокамильный участок побережья между Шербуром и Каном, а одна дивизия была развернута между реками Орн и Сена (см. карту).

Немецкая береговая оборона включала в себя артиллерийские орудия почти всех калибров, начиная от 16-дюймовых (406-миллиметровых) башенных орудий береговой обороны, и кончая французскими 75-миллиметровыми полевыми пушками времен первой мировой войны. На побережье Нормандии между мысом Барфлер и Гавром имелась одна батарея из трех 15-дюймовых (380-миллиметровых) орудий, расположенная в 2,5 милях севернее Гавра. Имея дальность стрельбы 22 мили, эта батарея доминировала на восточной половине Бухты Сены. На двадцатимильном участке побережья восточной стороны полуострова Котантен были установлены четыре казематных батареи 6,1-дюймовых (155-миллиметровых) орудий, а также 10 гаубичных батарей, состоящих из двадцати четырех 6-дюймовых (152-миллиметровых) и двадцати 4,1-дюймовых (104-миллиметровых) орудий.

Вдоль северного побережья Бухты Сены, на расстоянии 35 миль между Изиньи и Уистреамом было только три казематных батареи 6,1-дюймовых (155-миллиметровых) орудий и одна батарея 4,1-дюймовых (104-миллиметровых) орудий. Кроме того, на этом участке находилось еще две батареи открытого типа 4,1-дюймовых (104-миллиметровых) орудий и две батареи 3,9-дюймовых (100-миллиметровых) орудий.

На семнадцатимильном участке побережья между Уистреамом и устьем Сены были установлены три казематные батареи 6,1-дюймовых (155-миллиметровых) орудий и две открытые батареи 5,9-дюймовых (150-миллиметровых) орудий. Береговая оборона в этом районе состояла из системы опорных пунктов с интервалами примерно в милю друг от друга с эшелонированной глубиной в 100-200 ярдов (90-180 метров). Казематные орудия были установлены в бетонных укрытиях, чьи крыши и обращенные в сторону моря стены достигали толщины 7 футов (2,1 метра). Меньшие по размеру артиллерийские бетонированные укрытия, в которых находились 50-миллиметровые противотанковые орудия, располагались таким образом, чтобы держать под про-

дольным огнем побережье. Сложная система ходов со-общений связывала артиллерийские позиции, пулеметные гнезда, позиции минометов и систему пехотных траншей друг с другом и с жилыми помещениями личного состава. Противотанковые ежи, проволочные заграждения, мины и противодесантные заграждения завершали общую картину обороны Бухты Сены, которая, если и не была такой сильной, какой ее хотел видеть Роммель, тем не менее была наиболее мощным узлом немецкой обороны, с которым пришлось столкнуться союзникам в день высадки.

Немецкие военно-морские силы, находящиеся в непосредственном распоряжении командования зоны Канала (Ламанша), состояли из пяти эсминцев, базирующихся в Гавре; 23 торпедных катеров (8 из которых были в Булони и 15 — в Шербуре); 116 тральщиков, распределенных между Дюнкерком и Сен-Мало; 24 сторожевых кораблей (из которых 21 были в Гавре и 23 — в Сен-Мало) и 42 артиллерийских барж (из которых 16 находились в Булони, 15 — в Фекане и 11 — в Уистреаме). По атлантическому побережью, между Брестом и Байонной, находилось пять эсминцев, 146 тральщиков, 59 сторожевых кораблей и один торпедный катер. Кроме того, 49 подводных лодок были предназначены для противодесантной службы. Эти лодки базировались следующим образом: в Бресте — 24, Лориане — 2, в Сен-Назере — 19 и в Ла-Паллисе — 4. Из них только девять были оборудованы шноркелями, а в день вторжения готовыми к выходу в море были только 35 лодок. И хотя кроме упомянутых выше лодок, на базах Бискайского залива базировалось еще 130 больших океанских подводных лодок, они не были приспособлены к действиям в мелких водах Ламанша и поэтому в планах отражения десанта не учитывались.

«Немногочисленные морские силы, находившиеся в подчинении командующего военно-морской группой «Запад», не могли постоянно находиться в море в готовности для действий на случай возможных высадок врага. Начиная с марта 1944 года, радиолокационные станции противника засекали наши корабли, как только те выходили из баз... Потери и повреждения стали настолько ощутимыми, что, если мы не хотели лишиться наших немногочисленных морских сил еще до того, как дело

дойдет до высадки противника, мы не должны были нести постоянного сторожевого охранения, не говоря уже о разведывательных рейдах к побережью противника»,¹⁸ — писал после войны главнокомандующий немецким флотом гросс-адмирал Дениц.

Кроме перечисленных сил, 47 тральщиков, 6 торпедных катеров и 13 сторожевых кораблей базировались в различных портах Бельгии и Голландии. Прочие военно-морские силы Германии, состоящие из линейных кораблей «ТИРПИЦ» и «ШАРНХОРСТ»* (оба были серьезно повреждены), карманных линкоров «Адмирал Шеер» и «Лютцов», тяжелых крейсеров «Принц Ойген» и «Адмирал Хиппер», а также четырех легких крейсеров «Нюрнберг», «Кёльн» и «Эмден», вместе с 37 эсминцами и 83 торпедными катерами находились либо в Норвежских, либо в Балтийских водах.

Такая диспозиция кораблей явилась следствием страхов Гитлера по поводу возможности высадки союзников в Норвегии, что очень хотел осуществить Черчилль, столкнувшийся в этом вопросе с решительной оппозицией в лице английского Комитета Начальников Штабов.

Что касается Деница, то он очень хорошо осознавал, что даже, если он бросит все силы своего надводного флота в Ламанш, то ему вряд ли удастся тем самым предотвратить высадку союзников во Франции или как-то помешать полному господству противника в водах Канала. Подобно Гитлеру, который полагался на ракеты «ФАУ-1» и «ФАУ-2» в условиях все ухудшающейся с каждым днем военной обстановки, Дениц все свои надежды возлагал на разработку систем нового оружия, проводимых научно-исследовательскими центрами флота. С помощью нового оружия Дениц надеялся перехватить и уничтожить союзные силы при попытке высадки.

Новое оружие включало в себя уже упоминаемые оборудованные шноркелем подводные лодки, сверхмалые подводные лодки, спиральные торпеды дальнего радиуса действия и человекоуправляемые торпеды, способные обходить любые противолодочные заграждения (см. Приложение 6). Кроме того, Дениц очень расчи-

*По-видимому ошибка. Линейный корабль «Шарнхорст» погиб в декабре 1943 года в бою с английским флотом. (Примечание переводчика).

тывал на новейшие гидродинамические мины с многоимпульсным неконтактным взрывателем, которые, по его мнению, не тралились. Существование этих мин, по личному приказу Гитлера, держалось в строжайшем секрете до самого дня высадки. Если надежды Деница и не оправдались, то главным образом из-за перебоев в промышленном производстве Германии и из-за приказа Гитлера, отдававшего приоритет заводам, выпускавшим самолеты-истребители, которые к тому же подлежали самому срочному ремонту в случае их повреждения союзной авиацией.

Генерал Шпейдель критикует подготовительные мероприятия немецких военно-морских сил перед вторжением. «Флот подобно Люфтваффе, — пишет он, — жил своей собственной жизнью и не понимал, насколько необходимым было создание объединенного командования вооруженными силами». ¹⁹ Шпейдель, однако, ругая флот, не признает, что все эти недостатки вытекали из порочности самой системы руководства вооруженными силами Германии. Роммель пытался сделать всё, что мог для искоренения указанных выше аномалий, но без успеха.

В целом планируемые противодесантные мероприятия немецкого флота состояли из следующего:

а) Использование подводных лодок, торпедных катеров и береговой артиллерии для удара по десантным судам.

б) Постановка большого количества мин всех типов, в том числе новых и простых типов, известных как мина КМА (контактная мина для прибрежных районов), по всей протяженности европейского побережья.

в) Применение сверхмалых подводных лодок и человеко-торпед для удара по кораблям в районе вторжения.

г) Интенсификация ударов по союзным конвоям в океане с использованием новых типов океанских подводных лодок.

Производственные трудности застопорили полное выполнение этой программы и, хотя мин было получено в достаточном количестве, разрешения на их постановку не было дано.

Обстановка в воздухе была столь же неблагоприятна для немцев, как и на море. Силы Люфтваффе были

подорваны операциями на русском фронте, а также попытками отбить все усиливающиеся удары союзной авиации по стратегическим целям Германии и оккупированных стран.

3-ий воздушный флот (Люфтваффе III) фельдмаршала Гуго Шперле, предназначенный для обороны Запада, номинально насчитывал 500 самолетов, но квалификация пилотов оставалась ниже средней. К началу июня 1944 года в состоянии оперативной готовности на Западе Люфтваффе имел 90 бомбардировщиков и 70 истребителей.

Примером недостаточной координации между видами вооруженных сил явилась переброска в самое критическое время на юг для отдыха 26-ой эскадрильи истребителей, что вывело эскадрилью за пределы досягаемости нормандского побережья. Вследствии этого для обороны всего района Нормандии осталась только одна 2-ая эскадрилья истребителей. Воздушная разведка проводилась редко и недостаточно тщательно.

Роммель в письменных донесениях и при личных докладах пытался разъяснить Гитлеру, что эффективная оборона требует полного взаимодействия сухопутных, морских и воздушных сил. Он указывал на слабость Люфтваффе как на наиболее критический фактор. По его словам, он сказал тогда Гитлеру: «Кажется, что на пятом году войны высшему командованию должно уже стать ясным, что взаимодействие военно-воздушных сил с сухопутными является решительным фактором не только какого-то отдельного сражения, но и всей войны».²⁰

ГЛАВА 2

ПРОБЛЕМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ

После падения Франции в июне 1940 года английский премьер-министр Черчилль дал директиву Комитету Начальников Штабов, предписывающую держать врага в постоянном напряжении от Норт Капа до испанской границы. В результате выполнения этой ди-

рективы, по мере обучения специальных воинских частей, были осуществлены различные операции — такие, как рейд 27 декабря 1941 года на Ваагс, весьма успешная атака на Сен-Назер 28 марта 1942 года и раскрытая специалистами высадка в Дьепе 19 августа 1942 года, о которой мы уже упоминали в предыдущей главе. С другой стороны, именно об этой высадке адмирал флота граф Маунтэзттен Бирманский сказал недавно так: «Герцог Веллингтон говорил, что битва при Ватерлоо была выиграна на учениях в Итоне, а я скажу так: битва в Нормандии была выиграна на пляжах Дьеппа»²¹.

Действительно, высадка в Дьепе, несмотря на тяжелые потери, особенно среди канадских частей, преподнесла много уроков, главным из которых был тот, что фронтальная атака на хорошо укрепленный порт практически не имеет шансов на успех без предварительного обращения в руины всего района бомбардировками с моря и воздуха, после чего порт, конечно, использовать не удастся. Другим результатом рейда на Дьепп явилось сильное затухание энтузиазма у американского Комитета Начальников Штабов, желавшего высадиться во Франции в 1942 году с совершенно недостаточными силами и возможностями. Вместо этого американцы более внимательно стали прислушиваться к английским предложениям о высадке в Северной Африке, которая в случае успеха обеспечивала трамплин для броска в район, названный Черчиллем «мягкое подбрюшье Оси», оказавшееся, правда, гораздо тверже, чем ожидалось.

Стремительно растущая армия Соединенных Штатов порождала горячее желание действовать. (В течение 1942 года в Англию прибыло 250860 американских солдат, из которых 153379 было перевезено на английских судах и 129000 отправлено из Англии в Северную Африку. В 1943 году предполагалось перебросить в Англию 983000 человек, из которых 250000 прибыли в первые шесть месяцев). Флот США был втянут в жестокие бои на Тихом океане, американская авиация совместно с английской включилась в мощное воздушное наступление на Германию, но армия США еще не нашла себе применения. Тем не менее со стороны американского Комитета Начальников Штабов было немало колебаний по поводу использования американских сил в операциях на

Средиземноморье; колебания эти продолжались до тех пор, пока президент окончательно не принял нашу сторону. И планирование первой из крупных союзных десантных операций, обусловленных нашим господством на море, началось.

Операция получила кодовое наименование «Торч», и ее планирование было поручено способному офицеру вице-адмиралу сэру Бертрему Рамсею, который всего за две недели до этого был назначен командующим союзными экспедиционными военно-морскими силами с присвоением временного звания адмирала. Рамсей ушел в отставку в октябре 1938 года, но с началом войны вернулся на активную службу и был назначен на важный пост командующего военно-морским районом Дувра. На этом посту Рамсей показал свои выдающиеся способности, организовав в мае 1940 года успешную эвакуацию английских экспедиционных сил из Дюнкерка, которая в «Официальной истории второй мировой войны» Эллиса описана как «выдающийся и беспрецедентный пример военно-морского искусства и организации при самых невыгодных обстоятельствах».²² Поздравляя адмирала Рамсея с награждением орденом Бани за выполнение этой трудной задачи, Черчилль писал: «Энергия, предусмотрительность и храбрость, необходимые для выполнения операции по спасению нашей армии из пасти врага, дали Вам возможность полностью продемонстрировать все свои качества».²³

Рамсей основал свой штаб в Норфолк-Хаузе — большом кирпичном здании, находящемся в юго-западном углу лондонской площади Сен-Джемс. В директиве от 9 июля 1942 года Рамсей делался «ответственным за общее управление военно-морскими силами, участвующими в крупных десантных операциях на побережье Франции и Нидерландов, а также за транспортировку Экспедиционных сил морем и их высадку на вражеском берегу». И хотя выглядело вполне логичным, что человек, эвакуировавший английскую армию с побережья, выбран для планирования ее возвращения туда, задача, поставленная перед ним, была, в некоторой степени, преждевременной, поскольку еще не существовало возможности собрать достаточно сил для захвата плацдарма на побережье Европы. Даже если и было достаточно войск, то уж явно не хватало десантных и транспор-

тных средств для их переброски туда. Поэтому эта директива временно была заморожена, и Рамсей переключил свое внимание на операцию «Торч». Кроме того, принимая во внимание размах и международный характер планируемой операции, а также тот факт, что адмирал Рамсей был вызванным из отставки офицером, было принято решение, что военно-морской частью операции «Торч» будет командовать адмирал сэр Эндрю Каннингем.

Действия адмирала Каннингема в Средиземном море сделали его имя очень популярным по обе стороны Атлантики, и совсем недавно он был назначен на пост главы английской военно-морской миссии в Вашингтоне. После выбора Каннингема в качестве командующего адмирал Рамсей был назначен его заместителем. Это решение Рамсей принял беспрекословно, хотя, разумеется, с некоторым разочарованием.

Операция была осуществлена на ночь с 7 на 8 ноября 1942 года и привела к решительному успеху, так как немцев удалось полностью поймать врасплох. В оценке ситуации немецким штабом от 4 ноября 1942 года говорилось: «Тот факт, что в Гибралтаре находятся относительно небольшое количество десантных судов и только два пассажирских парохода, говорит о том, что в ближайшее время не намечается какая-либо десантная операция в районе Средиземного моря и на побережье северо-западной Африки».²⁴ Операция «Торч» стала весьма поучительной для будущих десантных операций. Главным же было осознание необходимости очень высокого уровня подготовки десантников и тщательной отработки методов управления войсками на берегу во избежание хаоса, который очень даже быстро может наступить в противном случае.

Конференция в Касабланке

В феврале 1943 года, в то время, когда еще велись боевые действия по изгнанию вооруженных сил стран Оси из Северной Африки, в Касабланке состоялась конференция, на которой президент Соединенных Штатов и премьер-министр Англии со своими советниками обсудили дальнейшие планы ведения войны. Автор имел

привилегию присутствовать на этой конференции, во время которой было принято несколько крупных решений, в том числе одно из наиболее важных — планирующее без каких-либо дальнейших проволочек вторжение в Европу, что предполагало концентрацию необходимых сил и материалов на территории Англии.

Генерал-лейтенант Ф.И.Морган был назначен Начальником Штаба Верховного Главнокомандующего Союзников, (название впоследствии было сокращено до наименования «КОССАК» и далее так и будет приводиться в этой книге). В своей работе «Увертюра к Оверлорду» генерал Морган с большой откровенностью и восхитительным остроумием рассказывает, как он получил задание начать планирование вторжения в Европу, известного как операция «Оверлорд». Морган описывает вечно меняющиеся обстоятельства, при которых проводилось планирование, усугубленные проволочками в выборе генерала на пост Верховного Главнокомандующего.

План штаба «КОССАК»

Первоочередной задачей штаба «КОССАК» был выбор района предстоящей высадки на французском побережье. Решающим фактором в принятии решения была дальность действия английских истребителей. Поэтому, несмотря на то что немцы оккупировали западное побережье Европы от Норт Капа до испанской границы, практически следовало иметь в виду только участок в 300 миль между Шербуром и Флашингом. Было важно, чтобы рассматриваемый район имел подходящие пляжи для высадки войск, техники, различных запасов и подкреплений, а также, чтобы в нем находилось несколько портов, захват которых предполагался в последующей фазе операции. Эти факторы свели выбор районов вторжения к альтернативе: или Па-де-Кале между Дюнкерком и эстуарием Соммы, или побережье Нормандии между Каном и полуостровом Котантен.

Несмотря на возражения ряда американских и английских членов группы объединенного планирования, склонявшихся в пользу Па-де-Кале, адмирал Маунтбэттен, пользуясь своим положением члена Комитета На-

чальников Штабов и начальника Управления морских десантных операций, убедил Комитет Начальников Штабов, что выбор нормандского побережья является правильным и со стратегической, и с военно-морской точек зрения.

Разведка сообщала, что в районе Па-де-Кале немцы сконцентрировали 25 дивизий и влили в Атлантический вал миллионы тонн бетона, в то время как в нормандском секторе оборона была относительно слабой, а Атлантический вал не окончен. И хотя нормандские пляжи были не самыми лучшими из имеющихся на побережье, они были все же достаточно хорошими и прикрывались от преобладающих в этом районе западных ветров полуостровом Котантен. За пляжами территория была вполне приемлемой для строительства аэродромов и для действия танковых соединений, несмотря на то что она вся была пересечена «живыми изгородями» плотно растущих кустарников.

Придя к единому решению о районе высадки, планировщики были поставлены перед следующей задачей: установить необходимое количество сил для успешной высадки и необходимое количество кораблей и десантных средств для их переброски через Ламанш. Как и опасались американские начальники штабов, средиземноморские операции поглотили гораздо большее количество десантных средств, чем предполагалось предварительными планами, так что, хотя генералу Моргану и было заявлено, что имеется достаточно средств переброски по морю и воздуху, чтобы десантировать пять дивизий морской пехоты и две воздушно-десантных дивизии, на поверку оказалось, что в наличии имеются средства для высадки только трех дивизий с моря и двух бригад с воздуха.

В результате этого Морган был вынужден уменьшить масштаб вторжения и представляя свой план на рассмотрение английского Комитета Начальников Штабов, он отметил, что вся операция будет иметь очень мало шансов на успех, если немцы в течение первых пяти дней после высадки бросят против плацдарма более 12 мобильных дивизий. Морган также подчеркнул важность захвата без всяких проволочек крупного порта и принятия мер против возможных перебоев в высадке подкреплений и запасов снабжения из-за плохой погоды.

Морган предложил застраховаться от случайностей погоды строительством у побережья двух искусственных портов с кодовым наименованием «Малбери». Такие порты можно было создать, по его мнению, путем затопления у побережья различных судов, однако детали этого мероприятия оставались еще не решенными.

Когда этот план был передан на рассмотрение Объединенного Комитета Начальников Штабов во время конференции «Квадрант» в Квебеке в августе 1943 года, он был в принципе принят, хотя объединенный Комитет отметил, что план «в том виде, как он составлен, еще невозможно считать по-настоящему разработанным планом военной операции»²⁵, и Морган получил приказ «произвести детальное планирование и все подготовительные мероприятия».

Черчилль, как он сам пишет²⁶, предложил приложить все усилия для увеличения численности первой волны десанта на 25%, что неизбежно влекло за собой увеличение количества необходимых десантных средств. Начальник морских операций флота США адмирал флота Эрнест Кинг не сказал ничего утешительного, но пообещал иметь в виду этот вопрос.

«В ходе подготовки к операции англичане часто жаловались на своих американских союзников,— пишет адмирал Морисон.— Оперативное управление Штаба верховного главнокомандующего экспедиционными силами также высказывало претензии к командованию американских военно-морских сил. Недовольство вызывалось мнимым срывом поставок нужного числа десантных и транспортно-высадочных судов для операции «Нептун». Говорили, что эта операция доводится «до голодной смерти» ради «откорма» Тихоокеанского флота».²⁷ Морисон считает, что объединенный Комитет Начальников Штабов частично ответственен за недостаток десантно-высадочных средств, из-за длительных задержек в установлении даты начала операции «Оверлорд».

Возможно, бессмысленно снова воскрешать в памяти этот склочный вопрос, но автор убежден, что недостаток десантных средств, на который так горько жалуется Морган, был порожден на самом деле их неправильным распределением и вечными конфликтами между Европейским и Тихоокеанским театрами военных дей-

ствий. В конечном счете, как мы увидим, Соединенные Штаты обеспечили 2493 из 4126 необходимых десантных кораблей и десантно-высадочных средств.

Интересно отметить, что этот неприятный вопрос о десантных судах не мог быть решен даже всепроникающей властью Черчилля. 16 апреля 1944 года он жаловался начальнику Штаба армии США генералу Маршаллу: «Все трудности вытекают из абсурдной нехватки танко-десантных судов. История никогда не поймет, как могло случиться, что планы таких двух великих империй, как Великобритания и Соединенные Штаты, нарушались и ограничивались такой проклятой мелочью, как сотня — другая танко-десантных судов». ²⁸ Английская изобретательность позволила создать проект этих специализированных судов для перевозки и высадки танков, но только посредством американского метода выпуска массовой продукции можно было наладить производство этих кораблей в количестве, необходимом для вторжения в Нормандию.

Отсутствие командующих отдельными видами вооруженных сил, которые подчинялись бы Верховному главнокомандующему, так же было помехой для планировщиков, несмотря на промежуточное соглашение, достигнутое специально для решения указанной проблемы. В мае 1943 года командующий военно-морским районом Портсмута адмирал сэра Чарльз Литтл был сделан ответственным за военно-морскую часть операции, получившей кодовое наименование «Нептун», описанию которой главным образом и посвящена настоящая книга.

В группе планирования Литтла представлял коммодор Д.Хьюджес-Хеллитт. Маршал авиации сэра Треффорд Ли-Мэллори, командующий истребительными силами королевских ВВС, точно так же дублировал свои обязанности, став ответственным за авиационную часть операции. Впоследствии Ли-Мэллори стал командующим авиацией в операции «Оверлорд». Заместителем Моргана был назначен американский бригадный генерал Рей Беркер. Вместе они заложили фундамент англо-американского союза среди группы планирования, что во многом способствовало успеху всей операции. Другими старшими офицерами в команде планировщиков были контр-адмирал (позднее адмирал флота и сэра) Джордж Кризи и американские капитаны I ранга Лай-

мен А.Текерей и Гордон Хатчинсон. Морган отмечает, что некоторые трудности были связаны с созданием авиационного штаба как составной части штаба «КОС-САК», поскольку Ли-Мэллори был очень занят своими собственными операциями против немцев. Тем не менее штаб «КОССАК» разрастался, как это всегда происходит со штабами, и к исходу 1943 года он насчитывал 489 офицеров, из которых 215 принадлежали вооруженным силам США.

После завершения операции «Торч» адмирал Рамсей остался на Средиземном море, где он планировал операцию по вторжению в Сицилию и принимал в ней активное участие в качестве командующего Восточным Оперативным Соединением, так что он не мог вернуться в Англию до августа 1943 года. Когда, как уже отмечалось, Объединенный Комитет Начальников Штабов встретился на конференции в Квебеке, где рассмотрел и одобрил проект штаба «КОССАК», а также назначил ориентировочную дату его выполнения на 1 мая 1944 года, адмирал Рамсей находился в давно заслуженном отпуске. В октябре он возвратился в Норфолк-Хауз и вновь занял свой прежний пост Главнокомандующего союзными экспедиционными военно-морскими силами с контр-адмиралом Джорджем И.Кризи в качестве начальника Штаба. Они давно уже хорошо знали друг друга, а принимая во внимание слова самого Рамсея, что «главная обязанность адмирала — иметь хорошего начальника штаба», кажется более лучшего и способного, чем Кризи, Рамсей вряд ли мог бы найти.

Опыт, приобретенный Рамсеем в десантных операциях на Средиземном море, убедил его в бесполезности составления детальных планов для операции, масштаб которой точно неизвестен. Однако теперь Рамсей столкнулся именно с такой ситуацией.

Назначение генерала Дуайта Д.Эйзенхауэра Верховным Главнокомандующим

После достойных сожаления проволочек и весьма язвительных замечаний премьера Сталина, сделанных им на Тегеранской конференции в ноябре 1943 года, президент Рузвельт с полного согласия Черчилля предло-

жил на пост Верховного Главнокомандующего операцией «Оверлорд» кандидатуру Дуайта Д.Эйзенхауэра. Этот выдающийся, хотя и мало известный, солдат был инициатором концепции интегрального командования союзников под эгидой Верховного командующего и уже успел продемонстрировать эффективность своей концепции на деле. Он полностью представлял себе воздушные и морские аспекты стратегии, а также имел прекрасные знания в таком сложном и запутанном вопросе, который общеизвестен под названием «материально-техническое обеспечение и снабжение» и осознавал его важную роль в современной войне. Забегая вперед, можно сказать, что лучшего выбора на пост Верховного Главнокомандующего, по-видимому, сделать было нельзя.

Объединенный Комитет Начальников Штабов определил задачу, стоявшую перед Эйзенхауэром, следующим образом:

«Вы должны вступить на континент Европы и, во взаимодействии с другими союзными государствами, провести операции, целью которых является нанесение удара в сердце Германии и разгром ее вооруженных сил».

Поправки к плану штаба «КОССАК»

Эйзенхауэр еще в октябре видел проект плана операции «Оверлорд» и, хотя он тогда не имел к этому плану непосредственного отношения, он тем не менее заметил, что не считает этот план достаточным для проведения операции.

Назначение Эйзенхауэра на пост Верховного главнокомандующего было произведено 6 декабря 1943 года, и он, быстро сдав дела по средиземноморской части своему преемнику, вместе с только что назначенным Командующим всеми сухопутными силами вторжения генералом Монтгомери нанес визит Черчиллю, который приходил в себя после перенесенного воспаления легких в марокканском курортном городке Марракеш. В результате происшедшей дискуссии Эйзенхауэр, который должен был улетать в Соединенные Штаты, проинструктировал Монтгомери, чтобы тот сразу же по

прибытии в Англию 2 января 1944 года принял все меры для пересмотра существующего плана вторжения. Оба генерала считали, что удар нужно нанести более крупными силами на более широком фронте с предварительной высадкой двух, а по возможности, и трех воздушно-десантных дивизий вместо предусмотренных планом двух воздушно-десантных бригад. С моря, по их мнению, необходимо было высадить в первом эшелоне пять, а не три дивизии, имея при этом на десантных судах резерв в виде еще двух дивизий, находившихся в готовности к немедленному вводу в бой на нужном участке. Фронт высадки необходимо было увеличить с 25 до 50 миль с включением в него пляжей восточного побережья полуострова Котантен.

Адмирал Рамсей полностью поддержал предложенные ему изменения к плану штаба «КОССАК», но откровенно заявил, что количество кораблей и десантных средств, предусмотренных первоначальным планом, не смогут удовлетворить новый, и это необходимо учитывать в первую очередь. Кроме того, Рамсей считал, что с учетом необходимых изменений план вряд ли удастся осуществить к 1 мая, то есть ко времени, назначенному для вторжения. Поэтому Рамсей и Монтгомери предложили Эйзенхауэру отложить начало операции на месяц, что и было сделано с одобрения Объединенного Комитета Начальников Штабов. Это означало лишний месяц производства десантных средств, которые будут в распоряжении союзных сил к моменту вторжения, а когда американский Комитет Начальников Штабов 24 марта неохотно, но согласился отложить высадку на юге Франции, которая намечалась одновременно с вторжением в Нормандию, обстановка с десантными судами еще более улучшилась.

Благодаря этому штаб адмирала Рамсея, наконец, получил возможность начать подготовку конкретных приказов по операции «Нептун». Штаб рассчитал, что измененный план потребует 2468 десантных кораблей и судов (см. Приложение 11). Кроме того, необходимо было дополнительно 1656 барж, десантных катеров, траулеров и паромов для поддержки вторжения и выгрузки личного состава, запасов, снаряжения и боеприпасов с больших кораблей, которые из-за своей осадки не могли подойти близко к берегу.

Для полноты картины нужно было учесть еще 423 вспомогательных судна, включавших буксиры и корабли управления для искусственных портов, составные части которых было предложено буксировать через Ламанш, а также 1260 торговых судов, груженных боеприпасами, горючим и всеми видами боевого снаряжения. Всего около 7000 кораблей со стотысячной армией на борту необходимо было проэскортировать через Ламанш во Францию. Все эти корабли должны были в точное время и в определенной последовательности прибыть в отведенные им пункты побережья. Это была самая величайшая армада, когда-либо собиравшаяся вместе, и ни один английский адмирал никогда прежде не сталкивался со столь емкой задачей.

Разведка побережья

Как мы уже видели, было принято решение относительно района вторжения. Однако для окончательной отработки планов было необходимо детальное изучение пляжей, на которых предстояло высадить войска. Аэрофоторазведка сыграла большую роль в демонстрации попыток врага укрепить свою оборону путем установки новых батарей и тому подобного, но при помощи фотографий с воздуха было невозможно определить, к примеру, состав пляжей, то есть плотность песка, чтобы оценить проходимость машин и так далее.

Как в итоге было решено, район вторжения включал нормандское побережье восточнее полуострова Котантен (см. карту 2) от точки в полумиле южнее Киневилля и на запад до Уистреама. Этот район был подразделен на Восточный и Западный сектора, граница между которыми была нанесена в направлении 0 градусов 25 минут от береговой оконечности западного волнолома гавани Пор-ан-Бессен до пересечения с точкой с точкой западной долготы 0 градусов 40 минут и далее на север до пересечения с точкой северной широты 49 градусов 40 минут, что составляло северную границу района высадки. Указанные сектора, в свою очередь, подразделялись следующим образом на участки высадки:

ВОСТОЧНЫЙ СЕКТОР (Англо-канадский):

Участок «Гоулд» между Пор-ан-Бессеном и Вером.

Участок «Джюно» между Вером и Ланграном.

Участок «Суорд» между Ланграном и Уистреамом.

ЗАПАДНЫЙ СЕКТОР (Американский):

Участок «Юта» — район, начинающийся от восточного побережья полуострова Котантен в полумиле южнее Киневилля, до устья реки Вир.

Участок «Омаха» — район от реки Вир до Пор-ан-Бессена.

В планы Эйзенхауэра входило высадить на каждом из пяти упомянутых участков по дивизии*, включая три англо-канадские и две американские, плюс некоторое количество подразделений особого назначения — английских «Командос» и американских «Рейнджеров». Еще две дивизии должны были находиться в море в границах района высадки, составляя плавучий резерв. Одиннадцать пляжей Восточного сектора были обозначены буквами от Н до R, а четырнадцать пляжей Западного сектора обозначались на участке «Юта» буквами от P до W и на участке «Омаха» — буквами от A до G.

Поскольку танки и бронетранспортеры легко могли завязнуть, если бы их высадили в район зыбучих песков или иловых наносов, было очень важно, по возможности, больше узнать об этих характеристиках мест высадки. Существующие карты, составленные с использованием данных гидрографических работ еще 1896 года, были, кроме всего прочего, четырехлетней давности, а на побережье подобно нормандскому, находящемуся под постоянным воздействием приливно-отливных течений и крупных амплитуд прилива, за это время могли произойти значительные изменения.

Все возможные крупницы информации, включая фотоснимки отдохавших на этих пляжах до войны, тщательно собирались и анализировались. Эта информация была так важна, что для добычи ее приходилось идти на большой риск. Были сформированы разведывательные партии легких водолазов (СОРР) для предварительной разведки побережья. В состав этих партий входили офицеры как флота, так и армии. Действуя со сверхмалых подводных лодок или с пехотно-десантных катеров,

*Английская пехотная дивизия имела в своем составе 10-15 тысяч человек, а танковая — 10-11 тысяч человек. Американские дивизии были несколько многочисленнее. (Примечание автора).

оборудованных очень точными компасами и эхолотами, легководолазные партии, добираясь вплавь до берега, по ночам изучали вражеское побережье, подводные препятствия, градиенты пляжей, привозя образцы почвы и песка с мест предстоящей высадки. Чтобы не раскрыть района предстоящей операции, аналогичная разведка побережья проводилась в районе Па-де-Кале и даже у берегов Голландии.

Из всех этих разведпартий немцами была захвачена только одна. Это произошло в ночь с 17 на 18 мая 1944 года у побережья Па-де-Кале, что было в некотором роде удачей, поскольку дало противнику лишний довод в пользу высадки союзников в этом районе. На некоторых пляжах были обнаружены участки глинистой вязкой почвы и иловых наносов. Поэтому некоторое число танков было оборудовано приспособлением, расстилающим перед ними непрерывную полосу прочного металлического покрытия и оставляющим позади себя нечто вроде временных дорог, по которым могли следовать другие танки.

Позже, в апреле, упавшие мимо бомбы, предназначенные для одной береговой батареи, вызвали большое количество взрывов, из чего стало ясно, что ниже отметки уровня полной воды установлено большое количество сухопутных мин, а некоторые из них на участках глинисто-вязкой почвы. Поэтому было решено избегать таких участков вообще и положиться на танки-тральщики, специально спроектированные, чтобы прокладывать дорогу через минные поля на твердом грунте. Это была только одна из многочисленных проблем, с которыми сталкивались планировщики в период, предшествующий дню «Д». Большинство этих проблем было решено благодаря изобретательности генерал-майора сэра Перси Хобарта, что дало всем импровизированным приспособлениям наименование «безделушки Хобарта».

В результате опыта, полученного во время рейда на Дьеп, стало ясно, что немецкая оборона не сможет быть прорвана без совершенно неприемлемых потерь, если пехота не будет иметь танковой поддержки с момента высадки. Исходя из этого принципа, было решено, что войска должны быть обеспечены механизированными средствами форсирования препятствий, с которыми они, судя по всему, непременно столкнутся.

Генерал Хобарт и его штаб взяли на себя решение этой проблемы и предложили самые различные варианты боевых машин, в числе которых были уже упомянутые выше танки-тральщики и танки-путьекладчики, а также танки с установкой для метания подрывных зарядов для уничтожения преград и бетонных укреплений, огнеметные танки, самоходные аппарели, танки мостоукладчики и фашинные танки.

Однако наиболее перспективным вариантом оказался плавающий танк «ДД» — изобретение Николаса Страусслера, венгра по происхождению, работавшего в Англии. Адмиралтейство придерживалось весьма скептических взглядов относительно его ценности этого танка после первой же его демонстрации, однако Хобарт и Монтгомери отнеслись к новому танку с большим энтузиазмом. Их энтузиазм был разделен и Эйзенхауэром, когда этот танк продемонстрировали ему. В основе проекта Страусслера лежала следующая идея: вокруг танка закреплялся обычный брезент с защитными внутри трубчатыми резиновыми баллонами, что придавало танку необходимую плавучесть. Мотор танка при помощи специальной муфты соединялся с двумя винтами, которые обеспечивали его передвижение в воде со скоростью 4,3 узла. Как мы еще увидим, это изобретение показало себя выдающимся во время высадки в Нормандии.

Людские ресурсы

Требования операции «Нептун» к личному составу были огромными. Нужно было находить экипажи для десантных судов и личный состав для береговых и ремонтных подразделений.

По предварительным оценкам, необходимо было использовать для этой цели 35000 мужчин и 10000 женщин в дополнение к тем, что уже изыскивались для обеспечения все более интенсивных операций флота на Дальнем Востоке. На данной стадии войны имела место общая нехватка людских ресурсов, и Адмиралтейство, чтобы как-то выйти из положения, приняло решение вывести из строя четыре старых линкора, пять легких крейсеров и сорок эсминцев, тем самым высвободив их экипажи.

Но даже принятием этих мер невозможно было выполнить все требования адмирала Рамсея без призыва о помощи к американцам. Хотя после лондонской англо-американской конференции 13 февраля 1944 года проблема десантно-высадочных средств и была решена, адмирала Кинга было нелегко убедить, что линейные корабли, крейсера и эсминцы, необходимые для артиллерийской поддержки высадившихся войск, должны быть выделены не одними англичанами. Спор разгорелся из-за размера английского флота метрополии, блокирующего остатки немецкого флота в норвежских водах. Однако, благодаря настойчивости адмирала Рамсея и поддержке со стороны генерала Эйзенхауэра, операции «Нептун» было выделено дополнительно три американских линкора и эскадра эсминцев. Решение было принято в апреле, а последний дивизион новых эсминцев прибыл в Англию за несколько дней до начала операции. Таким образом, буквально в последний момент были выполнены все требования по кораблям артиллерийской поддержки.

Обучение и тренировка личного экипажа

Обучение личного состава военного и торгового флотов, принимающего участие во вторжении, было всесторонним, включая связь, содействие выгрузке войск, координационные действия на берегу, а также корректировку и управление бомбардировкой побережья. Особенно важной была связь, поскольку в операции участвовали не только англо-американские силы, но и военно-морские силы доминионов, Франции, Польши, Голландии и Норвегии. Солдаты армейских подразделений чувствовали себя непривычно на кораблях и было весьма важно, чтобы они получили всю возможную помощь при выгрузке с кораблей на высадочные средства. Учебные полигоны были развернуты на основе первоначального плана штаба «КОССАК» и было нелегко их расширить, чтобы выполнить все требования нового плана Эйзенхауэра и Монтгомери.

Силы «S», базирующиеся на Морей Ферт на севере Шотландии, постоянно сбивались с учебно-тренировочного графика штормовой погодой и помехами, связанными с ограниченным районом, который им выделили

для тренировок. Силы «G», базирующиеся на Веймут не были сформированы до 1 марта 1944 года, а их штабной корабль «Булоло» вернулся в Англию со Средиземного моря только 17 апреля. Но, несмотря на эти трудности, интенсивная работа и энтузиазм помогли наверстать упущенное время. Американские соединения «О» и «У» базировались на Портленд и Плимут соответственно, проводя учения у берегов Девоншира.

Учения в условиях максимально приближенных к боевым, которые составляли важную часть общей учебно-тренировочной программы, неизбежно приводили к повреждениям многих десантных судов. Поэтому, только благодаря напряженной работе ремонтных подразделений, ко дню «Д» в строю находилось 97,6% английских и 99,3% американских десантно-высадочных средств.

Дезинформация противника и меры по соблюдению секретности

Из трех элементов обеспечения успеха вторжения в Нормандию — стратегической дезинформации противника, тактической внезапности и технической изобретательности, первый из названных был настолько важен, что без его осуществления вся операция могла быть сорвана.

Обстановка, как ее понимали немцы, уже была описана нами в Главе 1.

С конца 1942 года немцы стали все более беспокоиться об угрозе с Запада. Донесения разведки не оставляли сомнения, что союзники планируют вторжение на континент. Вопрос оставался только: где и когда?

Союзники провели обширнейшие мероприятия, чтобы оставить противника в заблуждении относительно своих намерений. План оперативной маскировки, цель которого была скрыть от противника мероприятия по подготовке вторжения, предлагал проводить простую политику, основанную на трех положениях: «Первое — откладывать дату вторжения, то есть постоянно убеждать противника, что по различным причинам вторжение в ближайшее время невозможно; второе — создать у противника впечатление, что удар будет нанесен скорее по восточной, чем по западной части угрожаемого

района; и третье — после того, как вторжение произойдет, заставить противника полагать, что это только первый удар и что второй, более сильный удар последует в районе Па-де-Кале». ²⁹

В проведении этого плана в жизнь важнейшую роль сыграло радио. В эфир передавались дезинформирующие сообщения в полной уверенности, что они будут перехвачены немцами. Сообщения эти якобы следовали от сконцентрированных в каком-то районе десантных соединений, хотя в действительности в указанном районе никаких соединений не было.

Кульминацией этих мероприятий явились крупные учения на базах за день до вторжения, хотя настоящие десантные соединения уже вышли в море, направляясь в район высадки. Были приняты меры по радиолокационному противодействию путем забивания вражеских радиолокационных станций и создания на их экранах изображения соответствующих движению крупных конвоев и боевых кораблей.

Сэр Джон Мастмен рассказывает: «Участвуя в маскировочных мероприятиях по операции «Оверлорд», мы максимально использовали те преимущества, которые нам предоставил полный контроль над немецкой разведывательной сетью в Англии. Поэтому мы могли с уверенностью сказать, что немцам известно и что неизвестно о нашей подготовке к вторжению». ³⁰ Так, немцы имели мало информации или не имели ее вообще, об искусственных портах (Малбери).

Однако было невозможно скрыть от противника все чрезвычайные меры, которые приходилось принимать по мере приближения дня вторжения. Например, 9 февраля 1944 года все поездки гражданских лиц из Англии в Ирландию были запрещены, чтобы перекрыть утечку информации к немецким агентам в Дублине. 1 апреля был запрещен въезд без специальных пропусков в десятимильную прибрежную зону южной Англии, где концентрировались войска вторжения, а 17 апреля — принят беспрецедентный шаг, когда дипломатические привилегии иностранным дипломатам были урезаны, а дипломатическим курьерам был запрещен въезд в Англию и выезд из нее. Была также усилена цензура корреспонденции. Тщательно продуманный план дезинформации работал очень хорошо: даже после того, как

вторжение произошло, враг продолжал верить, что главный удар будет нанесен в районе Па-де-Кале.

Точно так же, как в январе 1940 года союзники не использовали попавшую в их руки важную информацию, предупреждающей о немецких планах вторжения в Голландию и Францию, немцы спустя четыре с половиной года не обратили внимания на очень похожую информацию. Сообщение, которым радиостанция Би-Би-Си должна была предупредить французское Сопротивление о близости вторжения, стало известно Абверу, немецкой военной контрразведке. После того, как сообщение три дня подряд, 1, 2 и 3 июня, передавалось англичанами в эфир, вечером 3 июня Абвер передал информацию об этом всем командующим во Франции и Бельгии³¹. Однако эта информация Абвера осталась почти незамеченной в немецких штабах, как будто там ждали, по словам одного офицера из штаба Рундштедта, что «Эйзенхауэр сам объявит о предстоящем вторжении по Би-Би-Си!»³²

ГЛАВА 3

ВОЕННО-МОРСКОЙ ПЛАН

Говоря традиционным языком, задача, стоящая перед военно-морскими планировщиками, заключалась в организации безопасного и своевременного прибытия конвоев с войсками к вражескому побережью. Затем план должен был обеспечить бесперебойную высадку подкреплений, задавая при этом в течение первых пяти-шести недель после высадки такой высокий темп, какой только был возможен. Воздушная и агентурная разведка предоставила для на достаточно точную оценку сил и возможностей противника, о чем уже говорилось в Главе I.

Угроза со стороны военно-морских сил противника не считалась особенно большой на фоне морской мощи союзников, но тем не менее не могла игнорироваться. К этому времени морские ресурсы Англии были пол-

ностью введены в дело, и Рамсей понял, что должен пересмотреть свои требования по военно-морскому обеспечению предстоящей операции.

В свое время, на Каирской конференции в ноябре 1942, года между Рузвельтом и Черчиллем было достигнуто соглашение о том, что военно-морские силы, необходимые для операции «Нептун», будут обеспечены ВМС Англии, доминионов и прочих союзников, за исключением Соединенных Штатов. Однако после увеличения по требованию генерала Эйзенхауэра общих масштабов операции, стало очевидно, что без помощи флота США не обойтись. Предварительные оценки необходимых военно-морских сил, основанные еще на первоначальном плане штаба «КОССАК», предусматривали участие в операции 467 боевых кораблей, число которых Адмиралтейство считало явно завышенным! По новой оценке, основанной на пересмотренном плане, необходимо было 702 боевых корабля. Рамсей полностью обосновал свои требования и, в итоге, его цифра была принята, в результате чего было решено запросить содействие флота США.

Как уже говорилось, адмирал Кинг, убедившись, что требования операции не могут быть удовлетворены одними английскими ресурсами, согласился выделить необходимые силы. Требования оперативного плана предусматривали привлечение к выполнению операции линкоров, мониторов, крейсеров и эскадренных миноносцев для нейтрализации средств береговой обороны врага в момент высадки и последующей поддержки вторжения согласно заявкам от армии. Кроме того, были необходимы фрегаты, эскортные миноносцы и корветы для охранения конвоев на пути через Ламанш, а также различные сторожевые корабли и катера для обеспечения сохранности союзных сил от атак вражеских сверхмалых лодок и человекоторпед. Противолодочную оборону, должны были обеспечивать также самолеты противолодочного дозора.

Система командования

Адмирал Рамсей хотел сделать как можно более эффективной существующую систему командования, неже-

ли создать новую. Несмотря на то, что Рамсей был самым младшим по званию из трех командующих основными портами метрополии — Портлендом, Портсмутом и Плимутом, с момента начала вторжения все военно-морские силы автоматически переходили в непосредственное подчинение ему. Рамсей учитывал эту деликатную проблему, но таков уже был дух взаимодействия всех участников этого великого предприятия, что никаких трудностей здесь не возникло и координация между командующими была превосходной.

Система командования для вторжения и последующей проводки конвоев была следующей:

Восточный сектор:

Восточное Военно-морское Оперативное Соединение:

Командующий контр-адмирал сэр Филип Вайен. Флагманский корабль «Сцилла».

Силы «S» (Суорд): Командующий контр-адмирал Артур Тэлбот. Флагманский корабль «Ларгс» (3-я английская пехотная дивизия и 27-ая танковая бригада).

Силы «G» (Гоулд): Командующий коммодор Дуглас Пеннант. Флагманский корабль «Булоло» (50-ая английская пехотная дивизия и 8-ая танковая бригада).

Силы «J» (Джюно): Командующий коммодор Оливер. Флагманский корабль «Хилари» (3-я канадская пехотная дивизия и 2-ая канадская танковая бригада).

Силы второго эшелона «L»: Командующий контр-адмирал Пэрри. Флагманский корабль «Альбатросс» (7-ая английская танковая дивизия и 49-ая пехотная дивизия; 4-ая танковая бригада и 51-ая шотландская пехотная дивизия).

Западный сектор:

Западное Военно-морское Оперативное Соединение:

Командующий контр-адмирал ВМС США Алан Керк. Флагманский корабль американский тяжелый крейсер «Огаста».

Силы «O» (Омаха): Командующий контр-адмирал ВМС США Д.Холл. Флагманский корабль «Анкон» (1-ая американская пехотная дивизия и часть 29-ой пехотной дивизии).

Силы «U» (Юта): Командующий контр-адмирал ВМС США Д.Мун. Флагманский корабль десантно-войсковой транспорт «Бейфилд» (4-ая американская пехотная дивизия).

Силы второго эшелона «В»: Командующий коммодор ВМС США С.Эдгар. Флагманский корабль «Малой» (2-ая, 9-ая, 79-ая и 90-ая американские дивизии и остаток 29-ой дивизии).

Военно-морские командующие Оперативными Соединениями и Десантными силами должны были оставаться старшими начальниками на соответствующих участках до тех пор, пока армейские части твердо не закрепятся на плацдарме.

Среди кораблей, выделенных для бомбардировки Восточного сектора, были 2-ая и 10-ая эскадры крейсеров, находящиеся под командованием контр-адмиралов Ф.Делраймпл-Гамилтона и У.Петтерсона. Будучи старше по званию командующего Оперативным Соединением, оба адмирала согласились отказаться от своего старшинства и действовать согласно инструкции Командования оперативным соединением. Точно так же эта проблема ко всеобщему удовлетворению была решена и в Западном секторе. Контр-адмирал ВМС Свободной Франции Жожар, державший свой флаг на крейсере «Жорж Лейг», также согласился с подобной системой командования.

Траление

В общее число военных кораблей, указанное в начале этой главы, не были включены корабли, необходимые для проведения тральных операций, хотя важность этих операций ни у кого не вызывала сомнения.

Было точно известно о существовании обширных минных заграждений по всей длине Ламанша, начинающихся южнее 50 градусов северной широты в пределах десятимильной зоны французского побережья. Южнее минных полей находился фарватер, используемый немцами для нужд собственного прибрежного судоходства. Этот канал с большой долей вероятности можно было считать свободным от мин. Следовало учесть, однако, что немцы могли заминировать его в последний момент. В итоге было решено, что позиция больших пехотно-десантных кораблей будет располагаться в пределах этого канала; достаточно было только освободиться от подозрения, однако, что прибрежный канал мог быть

-усеян донными минами: в этом случае его было необходимо протралить, чтобы открыть доступ к побережью и обеспечить свободу маневрирования кораблям артиллерийской поддержки.

Был принят следующий план траления:

а) Для каждой из сил вторжения через минный барьер должно быть протралено два канала. Траление каждого канала осуществляется флотилией эскадренных тральщиков.

б) Должно быть осуществлено траление прибрежного фарватера для бомбардировки побережья и других операций.

в) По возможности быстрее протраленный канал должен быть расширен для создания большего пространства маневрирования.

г) После высадки продолжать следить за миннозаградительными операциями врага и осуществлять траление вновь поставленных мин.

Создание указанных проходов и фарватеров представлялось самой крупной минно-тральной операцией за всю войну, и для ее осуществления требовалось 255 тральщиков и кораблей для постановки тральных вех (маркерных буев). Границы каждого протраленного канала должны были быть маркированы светящимися буями, для чего требовалась исключительно точная навигация. При следовании тральщиков через приливные течения, сила и направление которых менялись в течение дня, курс тральщиков должен был быть соответственно откорректирован, не следовало и забывать, что на этот период необходимо было изменять направление траления с левого на правый борт. Ответственными за очистку от мин каждого района были назначены офицеры — квалифицированные специалисты по тралению. Через несколько недель после высадки, когда протраленные фарватеры войдут в постоянную эксплуатацию, тральные вехи на них должны были быть заменены океанскими светящимися буями, для чего следовало подать соответствующую заявку в «Триннити Хауз» (маячно-лоцманскую корпорацию).

Минная опасность существовала не только у побережья Нормандии. За время, предшествующее высадке, враг мог поставить с воздуха мины у тех портов на юге Англии, где, по его данным, сосредотачивались силы

предстоящего вторжения. Следовательно, было необходимо протралить подходы к собственным портам. К счастью, благодаря господству в воздухе союзников, немцы могли осуществлять минные постановки с самолетов только в безлунные ночи. По этой же причине, несмотря на заманчивые цели в виде большой скученности судов в портах и интенсивного прибрежного судоходства, воздушные атаки немцев были редки и не имели серьезных последствий.

Береговая оборона

Несмотря на то, что адмирал Рамсей вполне мог считать достаточным военно-морское обеспечение и подавляющее превосходство в воздухе для того, чтобы плотно прикрыть свои конвои на их пути через Ламанш, кроме минной опасности, существовали еще подводные противодесантные препятствия, которые противник соорудил в великом множестве перед каждым выбранным для высадки пляжем. Этих препятствий — результата кипучей энергии Роммеля — было столько, что стал очевиден слишком большой риск высадки в темное время суток. Так же очевидной стала и необходимость высадки вместе с пехотой специальных команд подрывников для уничтожения этих препятствий.

С солдатской точки зрения, было желательно высаживаться в полную воду, чтобы расстояние, которое необходимо преодолеть для достижения линии вражеской обороны, было как можно короче. Однако в полную воду скрытые под водой препятствия представляют наибольшую опасность, поэтому с военно-морской точки зрения была желательна высадка в момент полного отлива. Поскольку подъем воды у побережья Нормандии составляет 25 футов во время сизигийного прилива и 19 футов во время квадратурного прилива, то с учетом пологого склона берега (примерно 1:100-1:200) это означало очень длинную открытую часть берега в момент отлива.

Рамсей обсудил эту сложную проблему с Монтгомери, в результате чего удалось придти к компромиссному решению: высадка должна производиться в момент

среднего уровня прилива, то есть за три-четыре часа до полной воды. Это давало бы подрывным партиям шанс разделаться с препятствиями до высадки второго эшелона пока полная вода не остановит их работы. Со своей стороны Монтгомери решил пустить впереди пехотных подразделений плавающие танки и бронетранспортеры, чтобы свести к минимуму риск тяжелых потерь при форсировании открытого участка побережья. Это было очень мудрое решение, которое принесло в дальнейшем свои плоды.

Береговая организация

Опыт Средиземного моря доказал степень значимости эффективной береговой организации управления движением десантно-высадочных средств, паромов, плавающей техники и координации разгрузки и для предотвращения скопления большого количества грузов в одном месте. Как говорил адмирал Рамсей в своем рапорте об операции, «задача, стоявшая перед комендантами пунктов высадки первой волны, была сверхчеловеческой. Участки, отданные в их распоряжение, были обширными, и контролировать действия на них было чрезвычайно сложно, даже не принимая во внимание огонь противника и крайнюю уязвимость береговой партии. Обстановка менялась ежесекундно, события развивались молниеносно».

План предусматривал наличие на каждом участке высадки двух ответственных лиц:

а) Старшего морского начальника участка (берегового), который должен был осуществлять исполнительную власть на своем участке, непосредственно подчиняясь командующему десантными силами.

б) Старшего офицера по руководству высадкой десанта, который, работая непосредственно с комендантом участка высадки, управлял действиями всех транспортных средств на своем участке.

На совещании в Военном министерстве была достигнута договоренность о том, что управление всеми транспортными средствами должно осуществляться флотом соответственно указаниям армий и что при этом должно иметь место максимальное взаимодействие между армией и флотом на всех уровнях.

В каждом районе за точность прибытия конвоев в район высадки и за возвращение конвоев назад отвечали два офицера — капитаны южного и северного направления движения.

Бомбардировка

Было решено положиться на бомбардировки с воздуха и с моря для размягчения вражеской обороны в районе вторжения. Три командующих составили для этой цели объединенный план, в котором говорилось:

а) Перед днем «Д» необходимо подвергнуть бомбардировке береговые батареи. Особенно следует обратить внимание на 15-дюймовые орудия севернее Гавра и 6-дюймовые батареи на полуострове Котантен, которые могли бы стать главной помехой высадившимся частям. Однако, чтобы не раскрыть преждевременно района предстоящего вторжения все батареи должны были бомбардироваться с одинаковой интенсивностью, что, безусловно, понижает интенсивность обработки наиболее важных целей.

б) Десять батарей должны бомбардироваться в ночь предшествующую дню «Д». Четыре из этих десяти батарей находятся в английском секторе. На каждую батарею планируется сбросить 100 тонн бомб.

в) Шесть батарей, по три в каждом секторе, должны подвергнуться удару тактических бомбардировщиков за два часа до вторжения.

г) Все перечисленные батареи в течение вторжения бомбардируются кораблями артиллерийской поддержки.

д) Задачей тяжелых и средних бомбардировщиков является усиление огневого воздействия на те батареи, которые подвергаются обстрелу со стороны малых кораблей артиллерийской поддержки.

Общей целью являлась нейтрализация всех батарей, способных помешать вторжению. Самолеты-истребители, чьи пилоты прошли специальную подготовку, придавались бомбардировочным соединениям для выполнения специфических целей, а также для штурмовок, в которых могла возникнуть необходимость в течение дня. После приведения батарей к молчанию и/или их захвата, корабли артиллерийской поддержки должны были по

заявкам армии перенести огонь на мобильные батареи противника, на его контактирующие подразделения и на любые другие цели, подавление которых может оказать содействие армии в выполнении поставленных задач.

106 кораблей, выделенных для артиллерийской поддержки, включая артиллерийские и минометные десантные суда, следующим образом распределялись по типам и государственной принадлежности:

| | ВМС Англии и Канады | ВМС США | ВМС Франции и Голландии |
|----------------------|------------------------|---------|----------------------------|
| Линкоры | 3 | 3 | — |
| Мониторы | 2 | — | — |
| Крейсеры | 17 | 3 | 3 |
| Эсминцы | 37 | 31 | 5 |
| Канонерские лодки | — | — | 2 |

Из этих кораблей 73 находились в Восточном секторе и 33 — в Западном. При планировании артиллерийской поддержки предусматривался большой расход боеприпасов, поэтому были приняты меры для использования лихтеров, груженых боеприпасами. По возвращении в порт лихтеры должны были ставиться под погрузку немедленно, что обеспечивало кораблям артиллерийской поддержки возвращение на позиции для бомбардировки с минимальными задержками. Кроме того, было предусмотрено, что кораблям артиллерийской поддержки может потребоваться смена орудий из-за изношенности стволов в связи с интенсивностью их использования. Поэтому в портах южной Англии был создан запас орудийных стволов калибром от 6-дюймов и ниже. Однако корабли, нуждавшиеся в замене 15-дюймовых орудий, должны были направляться в порты северной Англии.

Погрузка войск и сосредоточение

Из-за территориальных особенностей Англии крупными проблемами встали вопросы сосредоточения различных конвоев и подготовки личного состава. Буквально каждый шаг требовал самой тесной координации между разными видами вооруженных сил. Армия, например, дислоцировала воинские части и запасы снаряжения в лагерях и складах, расположенных по всей стране. Их необходимо было перебросить ближе к назначенным портам погрузки на корабли. Армейские подразделения были разделены на части первого эшелона (части вторжения), плавучего резерва и второго эшелона. Флот должен был соответственно организовать конвои, правильно распределить имеющиеся в его распоряжении десантно-высадочные средства, обеспечить их сосредоточение в назначенных базах и прибытие по графику операции в районы вторжения.

После определения места и масштаба вторжения армия должна была представить флоту график-ведомость «Q», где необходимо было самым подробнейшим образом указать количество требуемого для частей вторжения личного состава, танков, грузовиков, снаряжения, боеприпасов и продовольствия, то есть всего, что могло понадобиться солдатам на плацдарме. Необходимо было составить также график погрузки, по которому все необходимое в первую очередь должно было грузиться последним. Проблема погрузки была несколько упрощена постройкой и использованием 55 бетонных спусков в воду, на которые десантные суда могли опускать свои аппарели, что обеспечивало возможность танкам, бронетранспортерам и грузовикам въезд на борт судна своим ходом.

Кроме того, было необходимо составить самый подробнейший план сосредоточения и погрузки на суда различных соединений, что требовало использования всех наличных портов и гаваней южной Англии. Соединения получили буквенные индексы соответственно кодовому наименованию предстоящих участков высадки: «Джюно», «Голд», «Суорд», «Омаха» и «Юта». Помимо них, существовали еще соединения второго эшелона, предназначенные для Западного и Восточного секторов и обозначенные соответственно литерами «В» и «L».

| Соединения | Порты погрузки | Порты сосредоточения |
|---|------------------------------------|--------------------------------|
| «Y» | Саутгемптон и Портсмут | Саутгемптон Солент, Спитхед |
| «G» | Саутгемптон Солент, Спитхед | Саутгемптон, |
| 2 усиленные бригады | «S» Портсмут | Портсмут, Солент |
| 1 усиленная бригада | «S» Ньюхейвен, Шорхен | Ньюхейвен, Шорхем |
| «O» | Веймут, Портленд | Веймут, Портленд Пул |
| 1 усиленный батальон | «U» Торки, Бриксхем Дартмут Ист | Торбеи, Бриксхем Дартмут |
| 1 усиленный батальон | «U» Дартмут Уэст | Дартмут |
| 1 усиленный батальон | «U» Плимут Ист | Солкомб |
| 1 усиленный батальон | «B» Плимут Уэст | Плимут |
| 2 усиленных батальона | «B» Фалмут р.Хелфорд | Фалмут, Фоуей, |
| 1 усиленная бригада | «L» Тилбери | Саутенд, Ширнесс |
| 2 усиленных бригады | «L» Филикстоу | Гарвич |
| 1-ая американская дивизия второго эшелона | Порты Бристольского залива | Порты Бристольского залива |

Усиленный батальон армии США (RCT) примерно равен английской бригаде.

Торговые суда (Транспорты):

| Тип | Количество в портах погрузки | Количество в портах сосредоточения |
|-----------------------|--|---|
| Каботажные сухогрузы. | Темза-89 Гримбси-12 Бристольский залив-104 | Темза-68 Гримбси-55 Бристольский залив-82 |
| Военные транспорты. | Лондон, Тилбери-37 Бристольский залив-37 | Лондон, Саутенд Бристольский залив |
| Войсковые транспорты | Тилбери-6 Бристольский залив | Тилбери Бристольский залив |

Силы обеспечения:

| Соединения | Порты сосредоточения |
|--|------------------------------------|
| Эскадренные миноносцы охранения | Плимут и Портсмут |
| Прибрежные силы | Дартмут, Портленд, Ньюхейвен, Дувр |
| Десантные суда | Чичестер, Ленгстон Харбор и Пул |
| Буксиры, ремонтно-спасательные суда и плавбазы | Порты между Фалмутом и Саутенд |
| Эскортные корабли и тральщики | С конвоями, которым они приданы |
| Корабли артиллерийской поддержки, Восточный сектор | Клайд |
| Корабли артиллерийской поддержки, Западный сектор | Белфаст |
| Блокшивы | Обен |

Учитывая столь большое количество торговых судов, принимающих участие во вторжении, Министерство транспортных перевозок военного времени посчитало своим долгом предупредить экипажи судов о риске, связанном с указанным предприятием, и предложило подписать согласие о своем участии в операции. Это мероприятие получило известность как подписка «V». Осознание долга экипажами торговых судов было столь высоко, что, за небольшим исключением, все они с радостью приветствовали возможность приумножить свою славу, уже добытую ими в битве за Атлантику. Отказавшихся было очень мало (главным образом, по возрасту, здоровью и семейным обстоятельствам).

Как уже отмечалось, торговые суда были тем фундаментом, на котором строилась вся операция по форсированию Ламанша. Операцию сделали возможной не только большие океанские суда, груженные людьми и боевой техникой, но и каботажные пароходы, «которые никогда не перевозили ничего более экзотического, чем уголь и картофель между Ливерпулем и Ирландией, и вдруг оказались участниками столь опасного предприятия, как десантная операция. Они принимали участие в десантных учениях, отрабатывали приемы подхода к берегу и оперативной разгрузки».³³ Работа этих маленьких судов была неоценимой. За одно и то же время они могли выгрузить на берег почти в два раза больше грузов, особенно боеприпасов и горючего, чем большие корабли.

Второй эшелон и управление двусторонним движением конвоев

Важность своевременного подхода к району высадки сил второго эшелона была очевидной, и чтобы обезопасить это мероприятие, по возможности, от всех непредвиденных случайностей и ненужных проволочек, адмирал Рамсей основал две взаимодействующие организации: «Оперативную группу контроля перевозок второго эшелона» (BUCO) и «Группу управления движением транспортных средств» (TURCO).

В то время как первая группа должна была имеющимися в ее распоряжении транспортными средствами

решить все проблемы, вытекающие из нужд армии, вторая группа организовывала движение судов в те порты, где были в наличии для этих судов соответствующие причалы и грузы, а также следила, чтобы разгруженные суда возвращались под подгрузку как можно быстрее. Для упрощения процедуры управления каждое судно имело на мостике большую доску с отчетливо видимыми буквами, которые показывали место назначения судна; район Англии, из которого оно идет или куда направляется; вид груза, который оно везет и номер конвоя, к которому оно принадлежит. Например, бортовой знак FWP-3 показывал, что судно из Франции, направляется в район острова Уайт и принадлежит к войсковому конвою № 3. Благодаря этому командир эскорта, идя через переполненную судами якорную стоянку, мог легко выбрать корабли своего конвоя.

«Малбери»

Мы уже упоминали об искусственных портах, которые предполагалось буксировать через Ламанш к побережью Нормандии. Считается, что автором идеи создания искусственных портов является Черчилль, о чем он писал в докладной записке, адресованной Военному Кабинету, еще в 1917 году.

Однако генерал Эйзенхауэр вспоминает³⁴, что впервые он услышал об этом от адмирала Маунтбэттена на одной из конференций весной 1942 года, причем эта идея была воспринята с большим скептицизмом. Тем не менее Маунтбэттен не отказался от своей идеи и, в конце концов, убедил Черчилля одобрить ее. Идея была правильной, поскольку опыт Италии показал, что оставляя порты, немцы настолько приводят их в негодность, что требуются крупные восстановительные работы и длительное время, прежде чем эти порты удастся использовать вновь. А ведь весь успех вторжения зависел от способностей союзников накопить на плацдарме крупные силы быстрее, чем немцы успеют перебросить подкрепления своим частям на побережье. И было бы глупо отдавать эту важную часть операции на милость погоде, которая в Ламанше в течение всего года и даже летом совершенно не надежна.

Во время конференции в Квебеке Объединенный Комитет Начальников Штабов одобрил идею создания искусственных портов, однако в то время никаких технологических планов их строительства и сборки еще разработано не было. Проект был закончен в январе 1944 года, и только после этого могло начаться строительство. Из-за необходимости соблюдения секретности проект получил кодовое наименование «Малбери».

Разработкой проекта занималось Военное министерство, контролирующее, в частности, расходы бетона в стране. Однако, как писал в своем рапорте адмирал Рамсей, «вскоре после моего назначения стало совершенно очевидно, что необходим значительный надзор со стороны флота над всеми подготовительными мероприятиями и опытный военноморской штаб, чтобы контролировать само строительство».³⁵ Рамсей добился назначения контр-адмирала У.Теннанта, доказавшего свои способности при эвакуации Дюнкерка, ответственным за операцию «Малбери», а также за организацию обеспечения сил вторжения горючим, известную под кодовым наименованием «Плюто» (подводный бензопровод), о которой речь пойдет ниже. Однако адмирал Рамсей не делал секрета из своего весьма прохладного отношения к обоим этим проектам, которые, как он считал, только усложняли его работу по безопасному проходу флота через Ламанш к берегам Франции. По этому поводу, забегая вперед, можно сказать, что в течение четырех ужасных дней плохой погоды после высадки, когда успех всей операции висел на волоске, именно «Малбери» в Арроманше спас положение.

Главными компонентами двух построенных искусственных портов «Малбери» были 146 бетонных кессонов, известных под названием «Феникс». Каждый из этих кессонов имел длину 61 метр (200 футов), но прочие размеры их были различны в зависимости от той глубины, на которой предполагалось их затопление. Крупнейший кессон имел водоизмещение 6044 тонн, самый маленький — 1672 тонны, а на их строительство ушло 252310 кубических метров бетона и 31000 тонн стали. Кессоны имели цистерны плавучести, затопляя которые, можно было обеспечить и затопление самого кессона в течение 15-20 минут.

Поскольку время строительства кессонов было крайне ограничено, доков и стапелей, где они могли быть построены, не хватало, а те, что имелись в наличии,

были крайне загружены судостроительными и ремонтными работами, прибегли к помощи выкапывания глубоких ям вблизи Темзы, в которых строились днищевые секции кессонов. После этого ямы заполнялись водой, секция всплывала и достройка кессона продолжалась на плаву. Таким способом было построено 48 кессонов, а остальные 57 в сухих доках, 18 — в двух доках-бассейнах и 23 — на стапелях.

Став ответственным за строительство искусственных портов, контр-адмирал Теннант выразил сомнение в способностях «Малбери» выдержать даже скромный шторм. Он предложил подготовить 70 устаревших кораблей в качестве блокшивов и затопить их по возможности быстрее после начала высадки, чтобы обеспечить участкам высадки какое-то прикрытие со стороны моря, прежде чем «Фениксы» будут собраны, на что, по мнению адмирала, должно было уйти две недели. 59 устаревших кораблей, закодированных наименованием «Гузбери», затопленные на всех участках высадки, обеспечили 7115 метров брекватера и спасли положение, когда через две недели после высадки разыгрался сильнейший шторм. Кроме того, было решено мористее «Малбери» создать дополнительный волнолом для защиты глубоководной якорной стоянки из плавучих якорных крестообразных стальных конструкций, скрепленных концами друг с другом. Эти стальные конструкции были известны под названием «Бомбардоны».

В пределах самих искусственных портов были оборудованы плавучие пирсы и подъезды к ним, известные как «Уэйлы» и «Битлы», которые могли подниматься и опускаться вместе с приливом и обеспечивали выгрузку каботажных судов, а также танко- и пехотно-десантных кораблей непосредственно на берег. Эти плавучие пирсы представляли собой понтоны длиной 200 футов и шириной 60. Они прикреплялись к врытым в морское дно сваям так, что это позволяло им всплывать и опускаться в зависимости от стадии прилива. На пирсах имелись установки для подачи энергии, помещения для личного состава и складские помещения. Кроме того, они были оборудованы пологими спусками в воду, к которым могли швартоваться носами десантные суда. Опустив собственную аппарель, десантные суда выгружали на пирсы своим ходом танки, транспортеры и гру-

зовики, которые затем следовали по длинному плавучему пути на берег. Каботажные суда могли пришвартовываться к этим понтонам и выгружаться прямо на подходящие автомашины. Четыре плавучих пирса «Уэйл» были приданы каждому порту «Малбери», самый длинный из них был протяженностью более полумили.

Порты сосредоточения для компонентов «Малбери» были следующими:

«Фениксы» — Селси, Дангнесс и Темза.

«Бомбардоны» — Портленд.

«Уэйлы» — Солент и Селси.

Буксиры — Портленд и Спитхед.

«Плюто»

Механизированная армия является величайшим потребителем горючего, которое необходимо было доставлять на плацдарм в большом количестве. Этот вопрос составил особую проблему, которая становилась все сложнее по мере наступления союзных армий и была проблема была разрешена наконец двумя способами:

а) Четыре трубопровода, известных под кодовыми наименованиями «Томбола» (диаметр — 150 мм) и «Аметтея» (диаметр — 250 мм), прокладывались по двое в каждом секторе высадки от берега до прибрежной стоянки судов, куда могли подходить и швартоваться большие танкеры. Подсоединив свои шланги к концам трубопроводов, танкер мог подавать горючее на берег со скоростью 600 тонн в час.

б) Десять трубопроводов должны были быть проложены через Ламанш от Сендтауна Бей на острове Уайт до Керкевиля, находящегося западнее Шербура. Трубопроводы были двух типов: 1) «Хайс» — гибкий трубопровод, похожий на электрический кабель без сердцевин, который мог прокладываться по дну кораблем-кабелеукладчиком; 2) «Хармел» — гибкий стальной трубопровод, намотанный на плавучие барабаны диаметром 50 футов, с которых он разматывался по мере буксировки.

Объединенная ремонтная организация и управление буксировочными работами

Частью плана «Нептун» было создание еще двух организаций. Первая была известна как «Объединенная организация по производству ремонтных работ» (COREP), а вторая — «Группа по управлению буксировочными работами» (COTUG).

COREP была создана при Адмиралтействе для координации работ по ремонту кораблей и десантных средств, поврежденных в течение вторжения, и для обеспечения этих работ средствами технического обслуживания. Каждый док, стапель, ремонтный причал и цех, независимо от того, принадлежал ли он флоту или частной фирме, был взят под контроль этой организацией, и ремонту кораблей флота вторжения был дан полный приоритет относительно других видов работ.

План «Нептун» также предоставлял гигантский фронт работ для буксиров. Возможностей буксирных судов, имеющихся в Англии, для этого было явно недостаточно. Одна только операция «Малбери» требовала ежедневно в течение двух недель использования 35 океанских буксиров и множества малых. И хотя чрезвычайная программа строительства буксиров осуществлялась по обе стороны Атлантического океана, нужда в буксирных судах полностью не была удовлетворена ко времени начала вторжения и их недостаток особенно остро ощущался в аварийно-спасательных подразделениях. Всего для участия в операции было привлечено 132 буксира различных размеров — от океанских до портовых и речных.

Несмотря на различные флаги, под которыми плавал этот буксирный флот, он действовал весьма эффективно, а группа управления обеспечила ему наиболее экономичное применение. Ремонтная и буксирная группы работали в непосредственном сотрудничестве друг с другом и с аварийно-спасательной организацией, которой руководил коммодор добровольного резерва английских ВМС Т.Маккензи — бывший сотрудник компании «Метал Индастрис Лимитед». Упомянутая компания после первой мировой войны занималась подъемом немецких кораблей, затопленных в Скапа-Флоу, и Маккензи принимал в этих работах активное участие. Воз-

главляемая им аварийно-спасательная служба быстро доказала свою ценность, особенно в период сильного шторма, о котором мы уже упоминали.

Удары по транспортной системе противника

Не являясь, строго говоря, военно-морской проблемой, операция по воспрепятствию вражеских перевозок заслуживает упоминания из-за большого вклада, который она внесла в успех Нормандской операции. Как уже отмечалось, успех или провал операции в большой степени зависел от скорости накопления союзных сил на плацдармах. Вопрос заключался в том, чтобы союзники успели сделать это быстрее, чем немцы успеют перебросить подкрепления своим прибрежным частям. Немцы владели внутренними линиями коммуникаций в виде сети шоссе и железных дорог, которые, если их оставить неповрежденными, дали бы противнику значительное преимущество над союзниками, зависящими от морских коммуникаций.

В результате опыта, полученного на Среднем Востоке и в Сицилии, профессор (теперь лорд) Цукерман разработал «транспортный план» в системе подготовленных мероприятий для вторжения в Нормандию. Этот план получил полную поддержку со стороны генерала Эйзенхауэра и его заместителя главного маршала авиации сэра Артура Теддера.

План предусматривал девятидневные удары с воздуха по 72 тщательно отобраннным целям, 39 из которых находились в Германии, а 33 — во Франции и Бельгии. Против этого плана возражали командующие английской и американской бомбардировочной авиацией главный маршал авиации сэра Артур Гаррис и генерал Спаатс, которые не хотели менять уже распланированную программу бомбардировок. Оба командующих не верили, что железнодорожные узлы и сталелитейные заводы можно поразить с воздуха с необходимой точностью и вынудить врага рассеять еще достаточно мощные силы своей истребительной авиации.

Уровнем выше по этому же поводу происходила дискуссия между Рузвельтом и Черчиллем. Последний встал на точку зрения Гарриса, а Рузвельт полностью

поддерживал Эйзенхауэра и Теддера. В итоге, Черчилль был вынужден нехотя согласиться с выполнением «транспортного плана». С большой неохотой Гаррис и Спаатс выполнили свою часть плана, хотя Спаатс не переставал отдавать предпочтение «нефтяным» целям.

Между тем комбинированный успех при выполнении плана превзошел все ожидания. За четыре месяца предшествующие дню «Д», на систему шоссежных и железных дорог Франции было сброшено 76200 тонн бомб, в результате чего к моменту вторжения 75% подвижного железнодорожного состава в пределах 150-мильной зоны от нормандских плацдармов было невозможно использовать, а вся железнодорожная система северо-западной Европы была совершенно расстроена. Каждый мост, по которому можно было бы перекинуть подкрепления в Нормандию, был разбит, а в процессе выполнения плана было, кроме того, уничтожено 5000 вражеских самолетов. Все это предотвратило какое-либо серьезное вмешательство Люфтваффе в подготовительные мероприятия нормандской операции и значительно снизило возможности врага по переброске подкрепления в район нормандских плацдармов в период накопления союзниками своих сил.

ГЛАВА 4

ПОСЛЕДНИЕ ПРИГОТОВЛЕНИЯ

«Методы планирования боевых действий на обоих флотах резко отличались друг от друга,— пишет адмирал Морисон.— Англичане привыкли разрабатывать детальные планы в самой высшей командной инстанции; американцы, наоборот, давали общие директивы низшим командным звеньям, предоставляя им самим дорабатывать детали».³⁶

2 апреля 1944 года адмирал Рамсей выпустил предварительный экземпляр своих приказов по операции «Нептун», предназначенный для ознакомления отдельных представителей высшего командного состава. По причине своей сложности приказы были составлены в

хронологическом порядке, а не отдельно для каждого соединения. Они получились очень объемистыми, содержа в целом более 1000 страниц печатного текста. Этот факт вызвал некоторые критические замечания со стороны американских представителей в штабе Рамсея.

Однако подготовка велась к не совсем обычной операции и, если вспомнить, что движение каждого из нескольких тысяч кораблей должно было координироваться в соответствии с графиком операции, и при этом каждый должен быть информирован о действиях других, то складывается впечатление, что никакая другая система разработки приказов не была бы эффективной, поскольку ничего нельзя было оставить на волю случая или чьего-то каприза.

10 апреля приказы адмирала Рамсея были отданы в печать и через две недели их направили по графику предварительной рассылки в различные инстанции в запечатанных конвертах. Только ограниченное количество высших офицеров получили разрешение вскрыть конверты, несмотря на значительный риск, связанный с обеспечением секретности операции. Кроме того, предполагалось, что командиры некоторых малых кораблей, принимающих участие в операции, получив в должное время приказ вскрыть свои конверты, могут быть сильно потрясены. Поэтому были приняты меры для их предварительного инструктажа штабными офицерами, уже ознакомившимися с содержанием приказов.

Переход на боевые командные пункты

26 апреля адмирал Рамсей и его штаб переехали из Лондона на свой боевой командный пункт в Саутвик-Хауз, расположенный в самом центре оперативного района.

Саутвик-Хауз был особняком, построенным в начале викторианской эпохи. Он находился в девяти милях от Портсмута, утопая в зелени старинного парка площадью около 360 акров. Особняк за несколько месяцев до этого был реквизирован у школы по подготовке авиационных штурманов, которая перебралась сюда после попадания бомбы в их прежнее помещение в Докярде.

Автор принял на себя руководство мероприятиями по созданию боевого командного поста еще в январе

1944 года, после того как начальник штаба Монтгомери генерал Де Гинган сообщил о своем назначении ответственным за подыскание подходящего места для командных пунктов, откуда можно было бы руководить вторжением. Осмотрев сооружения в парке и особняк, генерал решил, что это идеальное место, поскольку деревья парка будут служить превосходным укрытием для всех штабных помещений и развернутого здесь оборудования. Было решено, что адмирал Рамсей и его штаб придут первыми и займут особняк, а Верховный Главнокомандующий генерал Эйзенхауэр совместно со своим штабом и штабом 21-й группы армий Монтгомери поселятся в парке.

В марте, после того как штурманская школа была переведена в Гринвич в помещение военно-морского колледжа, начались работы по переоборудованию помещений Саутвик-Хауза в боевой командный пункт. В число этих работ входила реквизиция всех близлежащих домов для размещения в них женского персонала штабов, прокладка линии связи, установка телетайпов, сооружение большого количества сборных бараков типа «Ниссен» и даже копанье колодцев для улучшения недостаточного водоснабжения. Едва ли какой-либо день проходил без каких-либо новых проблем, которые необходимо было срочно решить, но благодаря хорошему взаимодействию всех лиц, участвовавших в развертывании в командного пункта, к моменту приезда адмирала Рамсея все было готово.

Рамсей поднял свой флаг на флагштоке, специально установленном перед входом в здание. Большая гостиная в Саутвик-Хауз со стенами, отделанными зеркалами, была переоборудована в оперативное помещение командного пункта. Одна из стен этого помещения была полностью закрыта огромной рельефной картой района вторжения и Ламанша. Для обеспечения секретности все окна в комнате были плотно занавешены, а в само помещение право входа имели только командующие, офицеры их штабов и женщины-планшетисты из состава вспомогательной службы ВМС. Примечательно, что карта была смонтирована на стене за несколько дней до приезда Рамсея корабельным плотником — он привез отдельные секции карты, завернутые в черную дерюгу, на небольшом флотском пикапе. Этому маленькому се-

дому рабочему был доверен один из наиболее тщательно охраняемых секретов за всю историю человечества!

Итак, сцена для операции «Нептун» была готова, однако ни день «Д», ни час «Ч», то есть день и время, когда передовые подразделения первого эшелона должны были высадиться на побережье, названы не были. Окончательно было установлено только, что высадка должна произойти между 12 минутами до и 90 минутами после восхода солнца и за 3-4 часа до наступления уровня полной воды. Кроме того, необходима была лунная ночь перед вторжением для выброски воздушного десанта, что предполагалось осуществить сразу после полуночи. Эти требования ограничили выбор дней в июне с 5 по 7 или с 18 по 20 число с большим предпочтением начального периода месяца. Но поскольку время наступления уровня полной воды различалось на разных участках высадки до 1 часа 15 минут и раньше всего наступало на участках «Юта» и «Омаха», было невозможно назначить час «Ч» одновременно для всех пяти соединений вторжения.

1 мая на совещании в штабе Верховного Командующего были проанализированы последние данные аэрофотосъемок. Они показали, что противник перемещает линию своих береговых заграждений ближе к морю. Адмирал Рамсей и не сомневался, что противник поступит именно таким образом, поскольку его заграждения пока стояли всего на двухфутовой глубине, и, чтобы не дать немцам полностью осуществить их план, было решено соответственно откорректировать час «Ч» и назначить начало операции на 5 или 6 июня или, в самом крайнем случае, — на 7 июня. При любом переносе на 24 часа дня «Д» возникала необходимость в новой корректировке часа «Ч». В итоге, время высадки было определено следующим образом:

Участки «Юта» и «Омаха» — 06:30; участок «Гоулд» — 07:25; участок «Джюно» — 07:35-07:45; участок «Суорд» — 07:25.

Предварительное определение дня «Д» было совершенно необходимо, поскольку судам, стоящим на рейде Обена и предназначенным для затопления у побережья в качестве брекватеров, нужно было выйти в море за 8 дней до начала операции. В то же самое время надо было принять меры на случай плохой погоды, делаю-

шей высадку невозможной в выбранный день, чтобы указанные корабли успели лечь на обратный курс и укрыться в ближайших портах.

Учение «Фабнус»

Генеральная репетиция части соединений «О», «S», «Y» и «G» была проведена в Ламанше между 2 и 6 мая 1944 года. Эти учения, известные под кодовым наименованием «Фабнус», проводились в условиях максимально приближенных к боевым и включали в себя высадку соединения «О» на Слантон Сендс, соединения «S» — западнее Литтлгамптона, соединения «Y» — в бухте Бреклесгем и соединения «G» — на остров Хейлинг. Командование военно-морских баз Портсмута и Плимута обеспечило силы прикрытия, действующие южнее, чтобы противник не смог прорваться в район учений.

За неделю до этого соединение «U», проводя такие же учения у Слэптон Сендс, подверглось атаке со стороны девяти торпедных катеров противника, которые утопили два танко-десантных корабля и повредили третий. Потери в людях при этом составили 638 офицеров и рядовых, из них 441 были солдатами десантных подразделений. Эти потери были выше, чем соединение понесло во время реальной высадки на участке «Юта». Адмирал Кинг приказал возместить потерю кораблей переброской танко-десантных средств со Средиземного моря.

15 мая 1944 года состоялась историческая конференция в штабе генерала Монтгомери, находившемся в помещении школы св.Павла в Лондоне, в которой Монтгомери учился еще в детские годы. На конференции присутствовали: его величество король Георг VI, премьер-министр Черчилль, фельдмаршал Ян Смитс, английские Начальники Штабов, Верховный Главнокомандующий, командующие тремя видами вооруженных сил и все командующие соединениями, участвующими в операции. Конференция была открыта генералом Эйзенхауэром, за которым выступили Рамсей, Монтгомери и Ли-Мэллори. Каждый из них изложил план действий морских, сухопутных и воздушных сил в предстоящей операции, иллюстрируя свои слова с помощью большой

карты нормандского побережья и прилегающих районов.

«Деловая и спокойная уверенность царили на протяжении конференции», — записал в своем дневнике адмирал Рамсей. Совместно с Черчиллем он подчеркивал необходимость гибкости действий, если не все пойдет соответственно плану.

Монтгомери ясно дал понять, что он не собирается недооценивать своего главного оппонента Роммеля, чьей изобретательности и организаторским способностям он питал большое уважение. «Мы должны пробить наш путь на берег, — объявил Монтгомери, — и захватить хороший плацдарм, прежде чем враг соберет достаточно резервов, чтобы сбросить нас в море».

Конференция закрылась кратким обращением короля ко всем присутствующим; впоследствии он посетил все соединения участвующие во вторжении.

25 мая было получено указание вскрыть запечатанные конверты с оперативными приказами, а через три дня Верховный Главнокомандующий информировал командующих, что день «Д» назначен на 5 июня. Кроме того, он объявил о часе «Ч» для различных соединений.

С этого момента весь личный состав оказался «запертым» на своих кораблях. Вся почта была задержана, телефонные и телетайпные переговоры запрещены, а личные телеграммы разрешалось отправлять только при чрезвычайных обстоятельствах и с разрешения командира. 31 мая сложнейшее дело по погрузке войск и сосредоточению началось, и, к чести планировщиков, все прошло гладко. Помехи со стороны противника на этой критической стадии операции были ничтожными, и к 3 июня все было готово для осуществления вторжения.

Специальные миннозаградительные операции

28 мая была завершена 3-я фаза специальной минно-заградительной операции, имевшая своей целью прикрытие соединений вторжения и артиллерийской поддержки от возможных атак немецких торпедных и сторожевых катеров, базирующихся в Шербуре и Гавре. Минные заграждения были поставлены соединением, состоящим из быстроходных минных заградителей «Апполлоу» и «Плоувер», четырех флотилий моторных

баркасов и шести флотилий торпедных катеров, во взаимодействии с самолетами бомбардировочного командования королевских ВВС. Всего было поставлено 6850 мин, из которых примерно две трети — между голландскими портами и Брестом. Во время этих операций был применен особый тип мины, специально спроектированный для действия против кораблей с малой осадкой, показавший себя очень эффективным оружием.

В течение завершающих фаз операции, продолжающихся до самого кануна дня «Д», постановка минных заграждений была интенсифицирована. При этом надводные корабли концентрировали свои усилия на портах Гавр, Шербур, Кале, Булонь и на побережье Бретани, а самолеты минировали голландские порты Хук-оф-Холланд, Ижмюнден, устье Шельды, Шенель дю Фо и Брест.

Завершение учений «Фабиус» ознаменовало конец учебно-тренировочного периода для сил вторжения. С этого момента все усилия концентрировались на обеспечении готовности кораблей к выходу в море в назначенное время.

Постановка подводных акустических буев

Одним из последних мероприятий, предусмотренных военно-морским планом, была постановка 31 мая десяти подводных акустических буев для обозначения границ немецких минных заграждений, внутри которых тральщики должны были расчистить фарватеры для прохода сил вторжения.

На момент постановки буи были бездействующими и снабжены часовыми механизмами, которые должны были привести буи в действие за день до начала операции. Затем их должны были обнаружить моторные баркасы, приданные флотилиям тральщиков, что обеспечивало начало траления в правильной позиции.

Последние поправки

Адмирал Рамсей предупредил, что после 9 часов утра 12 мая никакие поправки к плану приниматься не бу-

дут. Это решение было принято, чтобы приостановить поток поправок от командующих соединениями, который угрожал захлестнуть офицеров, вынужденных их изучать и учитывать. Однако полученная в течение последних нескольких дней информация о концентрации вражеских войск на полуострове Котантен вынудила изменить план воздушно-десантных операций на высшем командном уровне.

В середине мая переброшенные из Германии пехотная дивизия и парашютный полк заняли позиции прямо на том месте, которое предусматривалось для выброски американского воздушного десанта. Имелась также информация, что 5-я парашютная дивизия перебрасывается в район побережья, а 17-ая танковая гренадерская дивизия также передислоцируется в Нормандию из Пуатье. Эти перемещения войск, естественно, вызывали сомнения, не раскрыт ли противником союзный план.

В действительности же этого не было, а указанные переброски войск явились результатом интуитивного предчувствия Гитлером, что Нормандия является наиболее вероятным районом вторжения союзников. Однако, чем бы ни были вызваны перемещения войск противника, они вынудили изменить план переброски американского воздушного десанта.

Был разработан новый маршрут для транспортных самолетов, которые должны были нести американских парашютистов. Этот новый маршрут пролегал в опасной близости от кораблей Западного оперативного соединения контр-адмирала Муна. С большой неохотой и дурными предчувствиями адмирал Рамсей распространил свой приказ, отданный Восточному оперативному соединению, о запрещении ведения зенитного огня на Западное соединение. Однако Рамсей предупредил командование авиацией, что не гарантирует выполнение этого приказа, если в это же время произойдет воздушная атака противника. Дальнейшие события показали, что дурные предчувствия адмирала Рамсея были вполне оправданы.

Погода

По мере приближения дня «Д» главной заботой всех на боевом командном пункте стала погода. Она явля-

лась фактором, неподвластным человеческому контролю, однако весь успех гигантского предприятия зависел от нее.

В своей недавно опубликованной книге «Прогноз для Оверлорда» начальник метеослужбы при Штабе Верховного Главнокомандующего профессор Д.М.Стэгг описывает обширные и разнообразные мероприятия, проводившиеся для сбора и анализа метеорологической информации, на которой были основаны его прогнозы погоды для района вторжения. Ничего не было упущено. Были тщательно изучены синоптические карты Ламанша за последние пятьдесят лет в попытке смоделировать образцы погодных условий при любых заданных обстоятельствах.

Однако природа бесконечна в своих проявлениях и, как вспоминает Стэгг, «даже когда синоптические карты для одного или двух дней совпадали с такими же картами другого рода, то последующие карты так отличались от предыдущих и друг от друга, что были совершенно непригодными для точного прогнозирования».³⁷ Кроме того, Стэгг столкнулся с трудной задачей согласования взглядов трех групп метеорологов: американского бюро Уайдвинг, Метеоуправления в Данстейбле и лондонских синоптиков из Адмиралтейства. Позднее к этим группам присоединились синоптики, работавшие в штабах Рамсея и Ли-Меллори. Неудивительно, что крайне противоречивые временами мнения столь многочисленных экспертов, было очень трудно согласовывать.

Сам Эйзенхауэр проявлял большой интерес к работе своих синоптиков. Он основал постоянный метеокomitee еще на своей старой штаб-квартире в парке Буши, так что ко дню «Д» уже был накоплен большой опыт и Главнокомандующий был уверен, что можно полагаться на прогнозы своих синоптиков.

Критический период начался 29 мая, когда Эйзенхауэр перенес свою ставку в Саутвик-Хауз. Из-за сложности перемещений крупных подразделений флота, как минимум, были необходимы точные прогнозы погоды на ближайшие 72 часа, для дня «Д» и на двое последующих суток. Последнее требование было особенно трудным и ответственным.

Библиотека в Саутвик-Хаузе служила кают-компанией для адмирала Рамсея. Стены библиотеки были уставлены

огромными пустыми книжными шкафами. Помещение было обставлено креслами и диванами, стоящими вокруг гигантского обеденного стола, как это принято для меблировки корабельных кают-компаний. Именно здесь проходили все важные совещания по подготовке вторжения, на которых председательствовал Эйзенхауэр и присутствовали три командующих видами вооруженных сил и командующие соединениями со своими начальниками штабов и другими старшими офицерами.

Первое совещание здесь произошло в понедельник 29 мая, когда, в частности, был обсужден прогноз Стэгга, предусматривавший, что всю неделю погода будет благоприятной для операции с учетом небольшого риска временного ухудшения в конце недели. Подобный прогноз породил вопросы относительно продолжительности и интенсивности предполагаемого ухудшения погоды, на что Стэгг мог только ответить: «В это время года периоды штормовой погоды более нескольких дней бывают редко. Если ухудшение погоды начнется в пятницу, то мало вероятно, что плохая погода захватит и понедельник (5 июня, день «Д») и вторник. Но если погода начнет портиться в субботу или в воскресенье, то понедельник и вторник вполне могут оказаться днями штормовой погоды».³⁸

Медленно тянулась неделя, одно совещание сменялось другим, а перспектива хорошей погоды для дня «Д» становилась все более проблематичной. В пятницу 2 июня Верховный Главнокомандующий получил весьма неприятную информацию: «Общая погодная ситуация от Британских островов до Ньюфаундленда за последние дни переменялась и теперь представляет большую потенциальную опасность».³⁹ Это мрачное сообщение повергло в уныние всех присутствующих. Воцарившаяся в комнате напряженная тишина была несколько разряжена репликой контр-адмирала Кризи, которого никогда не покидало чувство юмора. Когда Стэгг ушел, Кризи сказал: «Такая ситуация создает почти столько же неуверенности, сколько и уныния»: (Игра слов: неуверенность и фамилия Стэгг в английском языке звучат одинаково. — Примечание переводчика).

Следующий день — суббота 3 июня был критическим. Нужно было точно решать, откладывать операцию или нет, так как некоторые корабли уже вышли в море,

следуя в пункты randеву южнее острова Уайт, известные как район «Z». Это был район десяти миль в диаметре, центр которого лежал в 14 милях юго-восточнее маяка св.Екатерины и обычно назывался «Пиккадили».

В 21 час 30 минут все снова собрались в комнате для совещаний и молча ждали, что скажет Стэгг. Стэгг подтвердил опасения, которые он и его коллеги высказали относительно погоды на ближайшие три-четыре дня. Последовали вопросы, главным образом, о высоте облачности и видимости, имеющих важнейшее значение для бомбардировщиков и воздушно-десантных соединений. Эйзенхауэр внимательно слушал вопросы и ответы, а затем сам задал последний вопрос: «Все ли метеоцентры согласны с этим прогнозом?» Стэгг был благодарен судьбе, что смог ответить на этот вопрос: «Да». Затем Верховный Командующий решил, что начало операции должно быть отложено на 1 день, но что окончательное решение будет принято на следующем совещании в 4 часа 15 минут ночи.

Когда генералы и адмиралы вновь собрались в освещенном тусклым светом конференцзале, по их глазам было видно, что они очень встревожены. За стенами Саутвик-Хауза стояла спокойная и ясная ночь без единого признака приближающейся плохой погоды, угрожающей сломать весь тщательно разработанный план вторжения в Нормандию.

Для синоптиков это была бессонная ночь. Они согласовывали свои мнения, основанные на последней метеоинформации, устроив своеобразное совещание по телефону, которое началось в 3 часа ночи. Однако не было никакой информации, которая могла бы изменить их мнение, и когда часом позже Стэгг снова появился в конференцзале, напряжение, царившее там, по его словам, стало явственно ощутимо. Выслушав, что сказал Стэгг и проконсультировавшись со своими коллегами, Эйзенхауэр подтвердил, что день «D» откладывается на 24 часа, то есть на вторник 6 июня.

Последствия отсрочки операции

Отсрочка операции весьма встревожила адмирала Рамсея. Сигнал об отсрочке операции был передан в

эфир в 5 часов 15 минут утра 4 июня совместно с корректировочными данными об изменении часа «Ч». Уже находившиеся в море конвой, в том числе блокшивы из Обена и корабли артиллерийской поддержки, вышедшие из Белфаста, получили приказ лечь на обратный курс и направиться в назначенные им на чрезвычайный случай порты ожидания.

Сигнал, отзывающий конвой, не получила только оперативная группа U.2A; состоящая из 138 судов с четырьмя кораблями эскорта и буксира-спасателя, которая согласно графику вышла вечером 3 июня из портов Девоншира, направляясь к участку «Юта». К 9 часам утра 4 июня эта группа находилась в 25 милях к югу от маяка св.Екатерины, держа курс на юг. Два эскадренных миноносца, посланные из Плимута, пошли на полной скорости вдогонку за конвоем, но не смогли его разыскать, а в довершение всего напоролись на минное заграждение, о котором ничего известно не было. Конвой обнаружила вылетевшая из Портсмута летающая лодка «Уолрес», которая передала ему приказ лечь на обратный курс и направляться в бухту Веймут. Однако из-за все крепчавшего юго-западного ветра и усиливающегося шторма, десантные суда шли очень медленно и только после полуночи достигли якорной стоянки. Американский танко-десантный катер-баржа LCT-2498 разломился на волне, перевернулся и затонул на внешнем рейде Портленда. Экипаж, к счастью, удалось спасти.

Примерно через полчаса после того, как конвой U.2A повернул на обратный курс, 14-ая флотилия тральщиков, которая согласно инструкции протраливала район прохождения конвоев соединения «U», обнаружила мины в 15 милях южнее маяка св.Екатерины. Пять из этих мин были обезврежены и две взорвались в тралах, прежде чем ухудшающаяся погода вынудила командира флотилии капитана 2-го ранга Д.У.Ирвина прекратить операцию. Конвой U.2A счастливо избежал этого заграждения, но два эсминца, о которых уже упоминалось выше, влезли прямо в середину района траления и вынуждены были застопорить машины, ожидая, пока тральщики ликвидируют опасность.

Когда информация об этом дошла до адмирала Рамсея, он приказал с улучшением погоды протралить и обозначить буйками каналы по всему району. При вы-

полнении этого приказа одна из непротраченных мин обнаруженного заграждения, поставленного немецкими торпедными катерами, стала причиной гибели первого корабля в операции «Нептун»: 5 июня на ней подорвался и затонул американский тральщик «Оспрей».

Подводные лодки-маяки

Экипажам двух подводных лодок-малюток Х.20 (лейтенант добровольного резерва ВМС Австралии К.Хадспет) и Х.23 (лейтенант добровольного резерва ВМС Англии Г.Хонор) была поставлена чрезвычайно важная задача обозначить границы английского района высадки, чтобы устранить любую вероятность высадки войск не в том месте.

Полученный сигнал об отсрочке операции доставил подводникам мало удовольствия. Весь день 2 июня лодки шли через бурное море на буксире у траулеров «Саппер» и «Дартхем». Отдав буксиры в 4 часа 30 минут утра 3 июня, «малютки» погрузились и продолжали свой путь к французскому побережью на глубине 30 футов. Каждые пять часов они подвсплывали на перископную глубину, поднимали воздухозаборную трубу и запускали двигатель для нагнетания свежего воздуха в лодку — рискованная, но необходимая операция.

В ночь с 3 на 4 июня «малютки» форсировали в надводном положении немецкие минные заграждения и к 4 часам утра 4 июня достигли назначенной позиции. На Х.23 считаемое место показало, что они находятся близко от своей конечной позиции. Лодки пролежали на дне до 8 часов утра, а затем осторожно всплыли на перископную глубину. Они находились напротив устья реки Орн, были ясно видны дома и постройки на берегу. Подводники точнее определили свое место по крестопеленгу взятому по двум церквям и холму на побережье, затем снова погрузились на грунт. Около полудня они провели повторное определение места, погрузились и находились на грунте до 23 часов 15 минут. Не получая никаких сообщений, командиры экипажей направили свои лодки к берегу и, ориентируясь по радару, незадолго до полуночи поставили «малютку» на якорь в точках, которые было приказано обозначить.

Около часа ночи 5 июня на подводных лодках была принята радиограмма об отсрочке операции. Поскольку находиться столь близко к побережью было небезопасно, лодки снялись с якоря и отошли мористее.

В каждой из лодок, скученные в единственном жилом помещении «малютки» длиной 5 футов 8 дюймов, пять человек экипажа, включая двух дополнительных офицеров из подразделения легких водолазов, были поставлены перед неприятной перспективой провести весь долгий день 5 июня в подводном положении. Они находились слишком близко к вражескому побережью, чтобы позволить себе риск всплыть и освежить воздух в лодке, который с каждым проходящим часом становился все более спертым и зловонным. Но подводники вытерпели все и всплыли на поверхность только в 23 часа 15 минут 5 июня, после чего получили радиограмму, что операция начнется завтра утром.

На лодки была передана инструкция выйти на назначенную позицию и оставаться на грунте с тем, чтобы, всплыв на поверхность за 20 минут до часа «Ч», включить автоматический радиомаяк и гидролокатор, сигналы которых будут приняты головными кораблями подходящих конвоев. Кроме того, каждая лодка несла телескопическую мачту длиной 18 футов, на которой был смонтирован небольшой, но мощный сигнальный прожектор, направленный в сторону моря. Если прожектор сигналил зеленым светом, то на судах конвоя знали, что они идут в правильном направлении на свои участки высадки, если красным, то необходима корректировка курса. В качестве дополнительной навигационной помощи десантным судам каждая «малютка» должна была направить к берегу надувную лодку, управляемую офицером. Встав на якорь на точном расстоянии от берега, эта надувная лодка направляла в сторону моря мощный источник яркого света, что должно было дать десантным судам некоторое представление о своей позиции относительно побережья. Чтобы обеспечить безопасность лодок-малюток от случайного обстрела со стороны собственных сил, каждая из них должна была поднять большой желтый флаг, в дополнение к которому командиры лодок, уже по собственной инициативе, решили поднять и английские военно-морские флаги.

Мастерство и стойкость экипажей этих двух подводных лодок, от которых зависело так много, были отмечены адмиралом Рамсеем. Прочитав рапорты подводников после выполнения задания, Рамсей назвал эти рапорты «шедевром преуменьшения собственных заслуг», отметив скромность людей, добровольно вызвавшихся на выполнение опаснейшего задания и не сказавших ни слова о тех трудностях и лишениях, с которыми им пришлось столкнуться.

Важнейшее решение

В воскресенье 4 июня деревья Саутвик-Хауз парка начали гнуться под порывами все усиливающегося ветра, а небо заволокло тучами — предвестниками плохой погоды, предсказанной Стэггом и его коллегами.

День начался с ошеломляющей новости, потрясшей всех, кого беспокоило обеспечение секретности предстоящей операции. Предыдущей ночью женщина-оператор телетайпной станции агентства «Ассошиэйтед Пресс» решила попрактиковаться на отключенной машине, чтобы улучшить скорость своего печатания. Совершенно машинально она отбила сообщение: «СРОЧНО. — АССОШИЭЙТЕД ПРЕСС, В ПОСЛЕДНЮЮ МИНУТУ — ШТАБ ЭЙЗЕНХАУЭРА ОБЪЯВИЛ О ВЫСАДКЕ СОЮЗНИКОВ ВО ФРАНЦИИ». Телетайп оказался включенным и это драматическое сообщение пересекло Атлантику. Не прошло и тридцати секунд, как было направлено опровержение, но исправить, в сущности, было ничего нельзя. Единственно, что оставалось делать, это надеяться и молиться, чтобы это сообщение не дошло до противника. Послевоенное расследование показало, что так оно, по-видимому, и случилось.

Весь день и вечер этого решающего воскресенья синоптики, зарывшись в свои карты, взвешивали каждую крупницу информации, поступавшую с кораблей и береговых метеостанций. «Вряд ли кто-нибудь может представить себе менее благоприятные для величайшей военной операции в истории синоптические карты, чем те, что лежали перед нами в тот воскресный вечер», — пишет Стэгг.⁴⁰ Но через унылую беспросветность неожиданно начал пробиваться луч надежды. Когда Верхов-

ный Главнокомандующий и другие представители высшего командования собрались в половине десятого вечера в библиотеке, Стэгг уже мог сказать о «некоторых резких и неожиданных явлениях», происходящих над северной Атлантикой, благодаря которым погода в районе вторжения утром во вторник 6 июня будет, судя по всему, отвечать требованиям командования флота и военно-воздушных сил.

Но прогноз на остаток недели был менее благоприятным. «Вслед за коротким периодом улучшения погоды снова начнет портиться, а облачность увеличится... Начиная со среды 7 июня, и, по крайней мере, до пятницы погода будет оставаться неустановившейся». Это поставило всех перед дилеммой...

Верховный главнокомандующий, как он сам говорит в своем рапорте, был «поставлен перед альтернативой — или идти на риск и осуществить вторжение в течение времени, которое было, судя по всему, периодом короткого улучшения погоды, или отложить операцию на несколько недель, когда условия прилива и луны снова станут благоприятными. Однако такая отсрочка могла очень скверно отразиться на боевом духе наших войск, не говоря уже о потере нами тактической внезапности».⁴¹ С другой стороны, после осуществления высадки было чрезвычайно важно, чтобы накопление сил происходило без всяких помех и с большой скоростью.

Судя по вопросам, заданным Стэггу, окончательное решение волновало всех. Отвечая на вопрос контр-адмирала Кризи не может ли погода со среды на пятницу быть все-таки лучше, чем он предсказывает, Стэгг сказал: «Вполне возможно, что область низкого давления, которая, как мы ожидаем, принесет ухудшение погоды после вторника, переместится в северо-восточном направлении более, чем это предполагается в прогнозе. Если это произойдет, то условия ветра и облачности будут более благоприятными, чем те, что я предсказываю».⁴² Затем Эйзенхауэр спросил мнение Монтгомери о начале операции во вторник. Ответ Монтгомери был «прямым и выразительным»: «Я считаю — начнем».⁴³ Затем последовала дискуссия, главным образом, относительно влияния предсказанных условий облачности на действия авиации. Выслушав мнение каждого из при-

сутствующих, Эйзенхауэр принял важнейшее решение, принять которое имел право только он один: вторжение произойдет, как и планировалось до последнего момента, 6 июня. Рамсей и Монтгомери были готовы принять это решение как окончательное, однако Ли-Меллори пока сомневался в его правильности и предложил окончательно решить этот вопрос утром на следующем совещании.

Для синоптиков наступила еще одна бессонная ночь. В 3 часа ночи они провели еще одну телефонную конференцию, и Стэгг снова был поставлен перед необходимостью согласования различных мнений. Добился он этого только ко времени следующего совещания в 4 часа 15 минут утра 5 июня. Когда Стэгг вошел в конференц-зал, «атмосфера была мрачной, лица присутствующих были встревоженными, в помещении стояла зловещая тишина». Однако на этот раз Стэгг принес хорошие новости. Период хорошей погоды, на котором основывалось решение о начале операции, должен в течение этой ночи распространиться по всей южной Англии и продолжаться, по-видимому, до вечера 6 июня. Видимость на побережье Нормандии должна быть хорошей, сила ветра, главным образом, 3 балла, порывами до 4-5 баллов, но не больше. В дальнейшем, после 6 июня, Стэгг ожидал ухудшения условий облачности. Прогноз на остаток недели был изменчивый со значительными периодами благоприятной и хорошей погоды.

«Как только я закончил доклад,— замечает Стэгг,— напряжение, царившее в помещении, исчезло, а Эйзенхауэр и коллеги стали совершенно другими людьми».⁴⁴

Итак, жребий был брошен и вся огромная военная машина пришла в движение. Вечером этого же дня командующий Восточным военно-морским оперативным соединением контр-адмирал Филип Вайен нанес прощальный визит адмиралу Рамсею. Помню, что я провожал его до дверей. Мы немного постояли, глядя на затянутое тучами небо и слушая, как ветер завывает среди деревьев. «Не знаю, как вам,— со смехом сказал Вайен,— но мне все эти обещания хорошей погоды кажутся совершеннейшей чепухой». С этими словами он сел в свой автомобиль и уехал. Сам Эйзенхауэр также сильно сомневался в обещанном улучшении погоды, настолько плохой она была в районе Саутвик-парка.

Однако Стэгг и его коллеги оказались правы. Когда поздно вечером я снова вышел в парк, то заметил, что облачность уже не была сплошной, а ветер стих. Вскоре после полуночи, когда парашютисты посыпались с неба на спящие поля и деревушки Нормандии, в оперативный отдел штаба стали поступать сообщения об улучшении условий погоды на побережье Франции.

По ту сторону Ламанша немецкие синоптики, основываясь на той ограниченной информации, что была в их распоряжении, пришли к выводу о погоде как совершенно неподходящей для высадки союзников. За день до этого Роммель, предупредив Рундштедта о своем намерении, в 7 часов утра 4 июня оставил свою штаб-квартиру в Ла Рош Гвионе (на полпути между Парижем и побережьем Нормандии) и направился к себе домой в Геррлинген. Желая провести вечер в обществе жены в день ее рождения, Роммель также намеревался добиться приема у Гитлера в его ставке в Оберзальцбурге и попытаться убедить фюрера перебросить в Нормандию еще две бронетанковых дивизии, корпус ПВО и бригаду, вооруженную новым оружием — ракетами «ФАУ». Командующий военно-морской группой «Запад» адмирал Кранке информировал Рундштедта, что из-за плохой погоды сторожевые корабли в Шербуре и Бресте не могут выйти в море, а сам отправился с инспекционной поездкой в Бордо.

Как уже говорилось в Главе 2, немецкая разведка предупредила всех командующих на Западе о перехвате сообщения, извещающего силы французского Сопротивления о том, что высадка состоится в самое ближайшее время. Но на эту информацию отреагировала только 15-я группа армий.

Как вспоминает адмирал Руге: «Утром 5 июня 1944 года ничто не говорило о том, что на другой стороне Ламанша принято решение начать атаку побережья и что огромная армада уже находится в пути, готовая начать штурм крепости «Европа».⁴⁵ И действительно, старшим офицерам 7-й группы армий было приказано собраться в Ренне для проведения штабных игр, назначенных на первую половину дня 6 июня. И хотя командиры частей были проинструктированы не оставлять своих подразделений до рассвета, некоторые из них направились в штаб группы армий заранее.

Генерал Шпейдель, воспользовавшись отъездом своего шефа, пригласил вечером в понедельник нескольких своих друзей на ужин. «Беседа за столом, — вспоминает Руге, — была очень оживленной. Мы говорили об Италии, России, о французских государственных деятелях, о флоте Франции, о недостаточной информированности Гитлера, об обстановке в Соединенных Штатах и о многом другом».⁴⁶ К полуночи большинство гостей разъехалось, но Шпейдель и несколько офицеров его штаба еще сидели за столом и беседовали. В 01:35 ночи раздался телефонный звонок. Взволнованный голос доложил: «На восточное побережье полуострова Котантен сброшен воздушный десант». Вторжение, которого никто не ожидал в ближайшие дни, началось.

ГЛАВА 5

ВТОРЖЕНИЕ

В полдень 1 июня 1944 года адмирал Рамсей принял оперативное командование всеми силами, выделенными для выполнения операции «Нептун», и с этого момента осуществлял общий контроль над операциями в Ламанше. 4 июня Первый Морской Лорд адмирал флота сэр Эндрю Каннингем нанес визит Рамсею в Саутвик-Хауз. Адмиралы были старыми друзьями, и в этот критический момент, когда начиналась гигантская по масштабам операция, Каннингем хотел заверить Рамсея в своей полной поддержке и доверии. В тот же самый день после полудня Рамсей отдал особый приказ, в котором обращался ко всем офицерам и матросам военного и торгового флотов, находящихся в его подчинении. В приказе говорилось:

«Нам выпала большая честь принять участие в самой крупной десантной операции в истории, являющейся необходимой прелюдией к открытию Западного фронта в Европе, который во взаимодействии с великим русским наступлением имеет своей целью сокрушить военную мощь Германии.

Мы долго ждали этого дня и теперь, когда он на-

стал, должны действовать с беспощадной решительностью. С нами надежды и молитвы всего свободного мира и народов поработанной Европы, и мы не можем подвести их.

Задачей флота Объединенных Наций является переброска при поддержке военно-воздушных сил Союзных экспедиционных войск через Ламанш на континент, поддержка этих войск при захвате надежного плацдарма и доставка на плацдарм подкреплений со скоростью, которая не даст противнику времени перебросить достаточно своих сил на побережье. Пусть каждый осознает сложность и значительность этой задачи.

Отчаянное положение немцев заставит их яростно сопротивляться до тех пор, пока мы не разобьем их. Но мы должны это сделать и мы это сделаем. Пусть каждый в этот исторический момент продемонстрирует свое бесстрашие и решимость, ибо из индивидуальных усилий и личного энтузиазма создается коллективная непобедимость.

Я надеюсь, что каждый сделает все, что в его силах, для обеспечения успеха великого предприятия, являющегося кульминационным пунктом Европейской войны.

Желаю удачи всем вам и да поможет нам Бог».

Адмирал В.РАМСЕЙ, Командующий союзными экспедиционными военно-морскими силами.

Выход сил

Утром 5 июня десантные силы и соединения поддержки начали выходить из портов сосредоточения, направляясь в Ламанш. Истребители воздушного прикрытия с ревом пронеслись над конвоями, готовые сорвать любую попытку врага провести воздушную разведку. Однако ни одного вражеского самолета в воздухе не появилось. С переполненной якорной стоянки в Спитхед конвой по двум каналам — с востока по Неб Тауэр и с запада по Нидлес — направлялись в район «Никкадилли». Сила ветра была 5 баллов, уменьшившаяся затем в течение дня до 3-4 баллов; направление западно-северо-западное.

Условия погоды были очень тяжелыми для маленьких десантных судов, но как писал о них в своем рапорте Командующий Восточным военно-морским оперативным соединением контр-адмирал Вайен: «Казалось, что от осознания величия этого часа мореходность этих маленьких кораблей повысилась, и они решительно шли вперед — не было ни отстающих, ни колеблющихся». ⁴⁷ Для кораблей группы вторжения S2, базирующихся в Ньюхейвене, пройти 33 мили навстречу сильному ветру и не нарушить графика движения оказалось очень трудно. К тому же на выходе из канала Нидлес к сильному ветру прибавилось мощное приливное течение, что делало погоду у западной оконечности острова Уайт крайне трудной для навигации.

Контр-адмирал Вайен, подняв флаг на крейсере «Сцилла», оставил Спитхед в 16:30, с тем, чтобы соединиться с группами вторжения в районе «Z» до наступления темноты. После изменения курса на юг условия плавания для больших кораблей стали легче, но маленьким было крайне трудно, идя навстречу ветру и волнам, держаться в границах протраленных фарватеров.

Контр-адмирал Алан Керк — Командующий Западным военно-морским оперативным соединением, вышел в середине дня из Портленда на своем флагманском крейсере «Огаста» с тем, чтобы догнать конвои соединений «О», «U» и «В», когда они достигнут района «Z». Оперативная группа U.2A, которая, как уже говорилось, только утром сумела достигнуть бухты Веймута, благодаря героическим усилиям экипажей своих кораблей, сумела отремонтировать нанесенные штормом повреждения и дозаправиться топливом, так что, когда очень скоро настало время снова выходить в море, к этому были готовы 128 танко-десантных судов из 135.

В момент входа в протраленные фарватеры к группам вторжения присоединились, демонстрируя морскую мощь союзников, линкоры, крейсера и эсминцы соединений артиллерийской поддержки. Идя на флангах армады вторжения, противолодочные фрегаты и самолеты ПВО несли противолодочное патрулирование, готовые сорвать любую попытку немецких лодок прорваться в район движения конвоев. Отсутствие какой-либо реакции со стороны противника настолько бросалось в глаза, что контр-адмирал Вайен отметил этот

факт в своем рапорте: «Если не принимать во внимание погодных условий, то вызывает удивление, что выход, сосредоточение и поход столь крупных сил среди бела дня не были обнаружены таким подготовленным, решительным и хорошо вооруженным противником, какого мы имели перед собой. Видимо, это могло быть достигнуто благодаря превосходной работе наших военно-воздушных сил и не менее превосходному плану введения противника в заблуждение».

Траление

Силы вторжения вели к цели самые маленькие корабли. Это были сторожевые катера охраны водного района (HDML), оснащенные тральным оборудованием; они шли во главе каждой флотилии тральщиков, сводя к минимуму риск их подрыва на минах. И хотя включение этих катеров в ордер несколько понизило скорость и быстроту работы эскадренных тральщиков, ценность их была несомненной.

Из района «Z» было выбрано для траления пять фарватеров, ведущих в южном и юго-восточном направлениях. Еще до подхода к немецким минным заграждениям, прикрывающим французское побережье, каждый из этих фарватеров был разделен на два: один для быстроходных (12-узловых) и один для тихоходных (5-узловых) конвоев. Десять таких фарватеров были соответственно пронумерованы с запада на восток.

В понедельник всю вторую половину дня десять флотилий эскадренных тральщиков медленно пробивались на юг к нормандскому побережью. Вслед за ними шли 42 установщика тральных вех, отмечая протраленные фарватеры светящимися буйами. Еще до достижения границы основных немецких минных заграждений, пять новых мин было вытралено на заграждении, обнаруженном накануне 14-ой флотилией тральщиков, а на шестой mine, как уже говорилось, погиб американский тральщик «Оспрей» из 7-ой эскадры тральщиков флота США. Однако на основных немецких заграждениях было гораздо спокойнее, чем ожидалось.

Безусловно, не на всех участках траления все шло гладко. Например, 1-ая флотилия тральщиков, тралящая

фарватер № 9 впереди соединения «S», не обнаружила мин вообще. Однако, и 9-ая флотилия, идущая впереди соединения «Y», и 14-ая — впереди соединения «U» и 18-ая — впереди соединения «G» — все обнаружили мины. На фарватерах №№ 2, 6 и 7 всего было протралено 29 мин. Приливное течение оказалось гораздо сильнее, ожидаемого, и некоторые корабли были вынуждены переключать рули до 20 градусов, чтобы сохранить свое место в строю и в границах фарватера.

14-ая флотилия тральщиков, расчищающая от мин фарватер № 2, была первой, с которой в 19:40 ясно увидели побережье Франции. Впереди еще было три часа светлого времени суток, поэтому отсутствие какой-либо реакции со стороны противника было совершенно непонятно экипажам кораблей, еще помнящим Грецию и Крит. Расчеты не отходили от зенитных орудий и пулеметов, но ни в воздухе, ни на море не было никаких признаков противника. Часом позже побережье открылось перед 16-ой флотилией, тралящей фарватер № 1 на удалении всего одиннадцати миль от берега. Однако противник по-прежнему не подавал никаких признаков жизни. Послевоенное расследование не смогло полностью раскрыть причину столь низкой бдительности немцев. Частично это может быть объяснено откровенно светлым временем дня, а также тем фактом, что авиация подвергла сосредоточенным ударам радиолокационные станции противника, а те, что еще оставались в строю, были забиты радиопомехами.

Во время траления фарватеров тральщики проверяли свое место по радару, и надо отдать должное навигационному искусству этих маленьких кораблей, благодаря которому все флотилии поставили буи, отмечающие границы протраленных ими фарватеров в пределах одного кабельтова от предусмотренной позиции и почти точно в предусмотренное планом время.

Однако, когда тральщики достигли южных границ десяти протраленных фарватеров, их задача еще не была выполнена до конца. Следующей задачей было траление района, расплагающегося параллельно побережью, где десантные корабли и транспорты могли бы безопасно встать на якорь и разгрузить доставленные ими войска, технику и грузы. Кроме того, тральщикам предстояло расчистить район, необходимый для маневриро-

вания кораблей артиллерийской поддержки. Тральщикам было нелегко изменить направление своего движения, что являлось необходимым для выполнения новых задач. Возникал значительный риск столкновения друг с другом, что беспокоило экипажи гораздо больше, чем возможные помехи со стороны врага, под дулами молчащих береговых батарей которого они маневрировали.

В завершение программы прибрежного траления тральщики должны были расширить десять протраленных фарватеров так, чтобы создать один широкий проход через район минных заграждений, который позже стал известен как «Спаут» (желоб). К концу первого дня высадки они должны были еще протралить пространство между фарватерами №№ 3 и 4, а также 5 и 6.

Успех минно-тральной операции был полным и явился значительной частью в успеха всего вторжения. Адмирал Руге сильно критикует военно-морскую группу «Запад» за то, что та не усилила минный барьер новыми минами и не выставила у побережья донных мин всех систем со взрывателями замедленного действия. Если бы все эти мероприятия были осуществлены на деле, то задача союзных тральщиков оказалась бы гораздо более трудной.⁴⁸

Выброска воздушного десанта

Пока тральщики были заняты у побережья Нормандии выполнением второй фазы своей операции, а головные корабли подходящих конвоев медленно шли за ними по протраленным фарватерам, началась бомбардировка прибрежного района с воздуха, имеющая своей целью нанесение еще одного удара по системе обороны врага и отвлечение его внимания от приближающихся соединений вторжения. «Почти ровно в полночь весь берег перед нами вздрогнул от грохота разрывов, покрывшись беснующимися яркими белыми вспышками рвущихся авиабомб», — вспоминает лейтенант ВМС Канады Уильям Пагсли, служивший на тральщиках типа «Бенгор» 31-ой канадской флотилии.⁴⁹ Целью воздушного налета являлось еще и отвлечение внимания противника от подходящих транспортных самолетов с воздушным десантом на борту.

В половине второго ночи 6 июня в глубине побережья началась высадка трех американских и английских воздушно-десантных дивизий. Перед десантниками стояли очень важные задачи, в число которых входил захват некоторых мостов, прежде чем их успели бы взорвать немцы, и разрушение других мостов, через которые враг мог бы перебросить подкрепления в район вторжения. Хотя десантникам и не удалось сделать все соответственно разработанному плану, главные цели были достигнуты, а противник был полностью захвачен врасплох.

Радиолокационное противодействие и контр-меры противника

Немцы создали целую сеть радиолокационных станций (РЛС), действие которых перекрывало все побережье западной Европы. В северо-западной Франции крупные береговые РЛС, приходившиеся на каждые 10 миль побережья, взаимодействовали с другими станциями в глубине континента. Они входили в общую оборонительную систему Люфтваффе против все увеличивающейся мощи воздушного флота союзников. В дополнение к ним немецкий флот построил некоторое количество собственных радиолокационных станций с дальностью обнаружения 25-30 миль для контролирования подходов к побережью. На эту систему РЛС возлагались большие надежды.

Однако в течение недели, предшествующей дню «Д», десять радиолокационных станций немецкого флота подвергались систематическим и весьма точным ударам английской авиации, а в ночь с 5 на 6 июня все, за малым исключением, немецкие РЛС были забиты радиопомехами. Севернее Сены было оставлено несколько действующих станций в предположении, что немцы обнаружат «липовые» конвои, движение которых имитировалось двенадцатью сторожевыми катерами, имеющими аэростаты воздушного заграждения. Восемь таких катеров маневрировали в 14 милях мористее мыса Антифер, а катера на флангах около 04:30 6 июня заняли позиции напротив Брюневаля и Фекана. Западнее оставались четыре катера, действующие в подчинении Командующего

соединением «U». Между 02:30 и 04:40 эти катера маневрировали в шести милях восточнее мыса Барфлер (маяк на котором ярко горел, как в мирное время). Введению врага в заблуждение содействовали также около 100 самолетов, которые летали взад и вперед, сбрасывая связки дипольной фольги, известной под названием «окно», и корректировали свое движение так, чтобы постепенно приближаться все ближе и ближе к побережью, имитируя движение конвоя. Такая же процедура была применена и у побережья Булони.

Результаты превзошли все ожидания. С часа до четырех часов ночи, пока конвой с соединениями вторжения продвигались к побережью, из 92 радиолокационных станций действовали только девять. Транспортные самолеты с воздушным десантом перехвачены не были, Люфтваффе направило имеющиеся у нее истребители в совершенно бессмысленное патрулирование над Ренном, а флот вторжения не был обнаружен до тех пор, пока соединение «U» не подошло к участку «Юта», что произошло в половине третьего ночи 6 июня.

Кроме того, благодаря выброшенных над обширным районом парашютистам-манекенам, снабженным трещотками, имитирующими автоматный огонь, прошло еще длительное время, прежде чем штаб Рундштедта смог как следует разобраться в обстановке. Только в 03:09 Штаб военно-морской группы «Запад» приказал торпедным катерам и сторожевикам выйти в море и патрулировать побережье в бухте Сены между Дьепом и Трепортом, так что показательные действия английских катеров не оказались напрасными. Насколько Штаб военно-морской группы «Запад» не мог разобраться в обстановке, свидетельствует его Оперативный журнал, где в 5 часов утра 6 июня была сделана следующая запись: «Командование группы армий «Запад» и, очевидно, группа армий «В» не могут выработать конкретных контрмер, поскольку не знают, является ли высадка противника демонстративным маневром или главным ударом».⁵⁰

Вторжение

«Джентльмены, то что не сумел сделать Филипп II Испанский, что безуспешно пытался сделать Наполеон

и на что у Гитлера даже не хватило смелости попытаться сделать, сейчас сделаем мы и да поможет нам Бог». Этими словами контр-адмирал Кризи закончил инструктаж военных корреспондентов, съехавшихся для освещения величайшей десантной операции в военной истории человечества.

Между тем все пять конвоев приблизились к своим участкам, на которые они должны были высадить войска. Поскольку, как мы уже отмечали, час «Ч» раньше всего наступал на участках «Юта» и «Омаха», высадка будет описана в последовательности по участкам с запада на восток.

Участок «ЮТА»

Час «Ч» для высадки на участке «Юта» был назначен на 06:30 и точно по графику, в 02:29, Командующий соединением «У» контр-адмирал Д.Мун, держа флаг на десантно-войсковом транспорте «Бейфиллд», достиг со своим соединением транспортного района в 11,5 милях восточнее участка высадки и встал на якорь на глубине 31 метр. В состав соединения Муна входили 116 кораблей оперативного отряда U2A (1), несущие первую волну десантных подразделений, и эскадра артиллерийской поддержки, состоящая из американского линейного корабля «Невада», английского монитора «Террор», американских тяжелых крейсеров «Тускалуза» и «Куинси», английских легких крейсеров «Энтерпрайз», «Хаукинс» и «Блэк Принс», голландской канонерской лодки «Сумба» и восьми американских эсминцев (см. Приложение IV). Оперативная группа второго эшелона U2A (2), так тяжело пострадавшая из-за фальш-старта, должна была по графику прибыть в транспортный район к 03:30.

Поход соединения «У» прошел без каких-либо происшествий. Немецкие торпедные катера, получившие приказ выйти из Шербура, вынуждены были вернуться назад из-за плохой погоды. Транспортный район был теперь свободен от мин, а 34 тральщика (16 американских и 18 английских) заканчивали траление подходов к якорной стоянке транспортов и районов для маневрирования кораблей артиллерийской поддержки. К несчастью, в этом

секторе немцы поставили мины со взрывателями замедленного действия, которые приходили в действие только после прохода нескольких тральщиков. Эти мины вместе с минами, поставленными с самолетов, были причиной большинства случаев гибели судов в этом секторе.

Пока транспорты разгружают войска в пехотно-десантные катера, мы осмотримся на побережье, куда они собираются высаживаться.

Девятимильная полоса восточного побережья полуострова Котантен между селениями Сен-Мартен-де-Варревиль и Ла-Маделен, где предполагалась высадка, предельно непримечательна по рельефу и очертанию береговой линии. Собственно, береговая отмель в части, заливаемой приливом, представляла собой пологий желтопесчаный склон шириной 300-400 метров в период отлива, где было установлено несколько линий противодесантных заграждений. От уровня полной воды на глубину 100-150 метров тянулись невысокие песчаные дюны, у склона которых, обращенных к морю, немцы возвели невысокую бетонную стенку.

За дюнами шла полоса затопленных лугов шириной 1,5-3 километра. Луга эти были пересечены дамбами, по которым можно было подойти к берегу через проходы в дюнах. Противник установил и на побережье, и в глубине территории 28 стационарных и мобильных батарей, насчитывающих 111 орудий. Восемь из этих батарей были казематными и большинство могло вести огонь по берегу.

Примерно в четырех милях от берега были расположены два крохотных островка, называемые Сен-Маркуф, на которых, как подозревалось, враг мог иметь артиллерийские батареи и/или радиолокационные станции. Поэтому 132 американских «рейнджера» были высажены на этих островках. Они обнаружили, что острова покинуты, но сильно заминированы.

Юго-западнее упомянутых островков находилась мелководная банка, именуемая Кардонне, которую враг усеял донными минами, а именно через эту банку проходил фарватер для десантных средств от транспортного района к берегу. Эти мины доставили много хлопот и стали причиной гибели нескольких десантных барж.

На длинном пути от транспортного района до берега навигационную помощь десантно-высадочным сред-

ствам оказывали два сторожевых катера, выделенных на каждую половину участка — «Зеленый» и «Красный». Этим катерам помогали четыре десантных катера управления (LCC).

В 4 часа 30 минут утра первая волна десантных подразделений была выгружена с транспортов и начала свой двухчасовой путь к берегу. Прежде чем достичь подветренной стороны берега, войска провели очень неприятное время в медленно идущих из-за сильной зыби и встречного ветра и нещадно качающихся десантных баржах, в результате чего большинство солдат страдало морской болезнью.

По плану первый эшелон десанта должен был сопровождаться восемью малыми танко-десантными кораблями, каждый из которых нес четыре плавающих танка (танки ДД). Однако эти корабли из-за плохой погоды не смогли прибыть в транспортный район до 04:45, а опоздание составило около получаса. Офицер управления на сторожевом катере PC117 рассчитал, что если танки выгрузить, как было предусмотрено планом, в 2,5 милях от берега, то они слишком сильно опоздают. Поэтому он подвел конвой с танками на расстояние мили от побережья, где море было относительно спокойно. Выгрузившись там, танки смогли достигнуть берега всего с десятиминутным опозданием. Однако при этом один катер управления и один танко-десантный корабль погибли на минах, проходя через банку Кардонне.

Над полуостровом Котантен вставал рассвет, давая большое преимущество немецким артиллеристам, так как силы вторжения прекрасно проектировались на фоне восточного горизонта. В 05:05 вражеская батарея открыла огонь по американским эскадренным миноносцам «Фитч» и «Корри», которые находились на своих позициях для обстрела побережья соответственно в 3 и 2,5 милях от берега на северном фланге района высадки. В 05:20 276 бомбардировщиков В-26 из состава 9-ой американской воздушной армии, пробив облака, сбросили на артиллерийские позиции противника 4400 бомб, однако не привели батареи к полному молчанию, так как через двадцать минут тяжелая батарея в районе Сен-Васт-ла-Хуг начала обстрел тральщиков, но была втянута в артиллерийскую дуэль крейсером «Блэк Принс», отвлекшим огонь батареи на себя.

По графику операции бомбардировка побережья должна была начаться в 05:50, но поскольку артиллерийский огонь врага усиливался, Командующий силами артиллерийской поддержки американский вице-адмирал Мортон Л. Дей отдал приказ «Открыть огонь» в 05:36. С этого момента сорок пять минут продолжался адский грохот; как будто преисподняя разверзлась на участке «Юта», когда 14-дюймовые орудия линейного корабля «Невада» и 15-дюймовые — монитора «Эребус» совместно с орудиями меньших калибров крейсеров и эсминцев громили береговую оборону врага.

Корректировка огня кораблей обеспечивалась самолетами английских ВВС и морской авиации, действующих с береговых баз Англии. Некоторые из них пилотировались американскими морскими летчиками. В 06:10 самолеты стали ставить дымовую завесу между берегом и кораблями, чтобы прикрыть приближающиеся к побережью десантные баржи и катера.

Однако просвет в завесе, получившийся из-за того, что противнику удалось сбить один из ставивших ее самолетов, открыл противнику эсминец «Корри», который стал целью нескольких вражеских батарей. Маневрируя, чтобы уклониться от вражеского огня, «Корри» вышел из протраленного района и подорвался на mine. Взрывом эсминцу оторвало корму, и в 06:41 он стал тонуть и был оставлен экипажем.

Точно по графику операции первая волна десанта подошла к побережью. С дистанции прямого выстрела в артиллерийскую обработку плацдарма включились 4,7-дюймовые орудия десантно-артиллерийских кораблей, осуществляющих непосредственную артиллерийскую поддержку на флангах подходящих к берегу соединений. Войска еще не покинули десантные средства, когда 17 ракетно-минометных танко-десантных кораблей (LCT(R)) обрушили на побережье свои смертоносные залпы. Из-за артиллерийской подготовки дым и пыль, поднявшиеся от разрывов снарядов и мин, совершенно закрыли побережье, а сильное приливное течение снесло десантные суда примерно на 1500 метров южнее тех участков, где они должны были высадиться по плану. Эта ошибка была счастливой, так как на участке фактической высадки войска почти не встретили никакого сопротивления, а противодесантные заграждения здесь

не были минированы, в то время как севернее оборона противника была гораздо сильнее.

Части первой волны десанта высадились на берег в 06:35, всего на пять минут позже времени, предусмотренного планом. После короткого замешательства, вызванного высадкой в ошибочном месте, войска быстро развернули наступление в глубину территории, так что к 07:45 селение Сен-Мартен-де-Варревиль находилось уже в руках американцев. Всего 26 атакующих десантных волн вместе в плавающих танках были высажены на участке «Юта» друг за другом с интервалами от 10 до 20 минут, хотя и была большая пауза между пятой и шестой волнами из-за ложного сообщения, что участок «Зеленый» находится под тяжелым артобстрелом противника. К 09:45 были успешно высажены 15 волн десанта.

Партии морских подрывников и армейских саперов высадились на берег со второй волной. Вскоре они очистили обширные участки берега от заграждений, хотя и понесли некоторые потери от артиллерийского, минометного и пулеметного огня, который противник спорадически вел по побережью. Эти попытки врага немедленно подавлялись огнем кораблей, достаточно продемонстрировавших эффективность огня морской артиллерии.

Адмирал Мун отметил в своем рапорте: «Нейтрализация мощных батарей противника огнем кораблей артиллерийской поддержки была настолько эффективной, что эти батареи не оказались сильной помехой ни для первого, ни для второго эшелонов десанта».⁵¹

В дополнение к указанным потерям, погибли еще три малых танко-десантных корабля и одна десантная баржа ПВО. Как считают, все они подорвались на минах.

В 14:00 на берег высадился командир 4-ой американской дивизии генерал-майор Бертон вместе со своим штабом и развернул свой командный пункт на побережье. К 18:00 на участке «Юта» было высажено 21328 человек, 1742 боевых машин и выгружено 1695 тонн различных грузов.

Высадка на участке «Юта» прошла полностью по предусмотренному плану, однако на участке «Омаха» наблюдалась совершенно обратная картина.

Участок «Омаха»

Высадка на участке «Омаха» была самой трудной и стоила нам самых крупных потерь по сравнению с остальными пятью участками высадки на нормандском побережье. В результате участок «Омаха» получил название «Кровавый».

Из-за плохой работы разведки, которая предполагала, что слабая оборона на этом участке удерживается второсортной немецкой 716-ой дивизией, была просмотрена переброска в середине марта в этот сектор испытанных в боях частей первоклассной 352-ой дивизии противника. Кроме того, не полностью были раскрыты разведкой некоторые особенности немецкой позиционной обороны на этом участке. Оба эти факта чуть не обернулись для нас катастрофой, которую удалось предотвратить силам высадившимся в Восточном секторе.

От эстуария реки Вир у основания полуострова Котантен на восток до Пор-ан-Бессена побережье Нормандии резко отличается по рельефу от берегов полуострова Котантен. Побережье здесь не спускается полого и плавно в море, а представляет собой ясно очерченное плато, край которого образует либо обрывистые скалистые утесы, либо крутые песчаные осыпи. Проход через них возможен только через ряд узких и легко обороняемых расселин.

Участок, выбранный для высадки, простирался на 3,5 мили на восток от точки, лежащей в четырех милях восточнее мыса Пуант-дю-Ок. На каждом фланге участка скалы достигали высоты 100 футов, но в центральной части побережье полого поднималось вверх, образуя в полумиле от уреза воды плато высотой в 150 футов. В песчаных осыпях склонов имелось только четыре прохода, образованных в плато эрозией. Сам пляж, точно так же, как на участке «Юта», состоял из сухого, твердого песка, а на внутренней части пляжа была крутая насыпь из крупной гальки. Эта насыпь на трети западной части участка примыкала к искусственному бетонному волнолому, но в других частях побережья насыпи галек подходили к основанию песчаных дюн, перемежаясь в нескольких местах ровными, поросшими сухой травой участками. Единственная мощеная дорога в этом районе шла вдоль берега в западном направ-

лении от селения Лемулен до деревни Вьервиль, где поворачивала вглубь континента.

Немцы хорошо использовали характер местности при планировании своей обороны. Вся отмель, образуемая при отливе, была усеяна противодесантными заграждениями с минами всех сортов. На галечной насыпи было установлено заграждение из спиралей колючей проволоки и поставлены мины. Все проходы через дюны были блокированы минами и/или бетонными заграждениями и противотанковыми рвами. Побережье на этом участке прикрывалось шестнадцатью долговременными огневыми точками в бетонных укрытиях и бункерах, вооружение которых состояло из легкой и противотанковой артиллерии и крупнокалиберных пулеметов. Невидимые с моря огневые позиции немцев, способные держать побережье под перекрестным огнем, были вырублены в скалах на флангах участка.

Хотя союзники и подозревали, что «Омаха» окажется достаточно крепким орешком, этот участок был единственным местом между более или менее подходящим для высадки местом между рекой Вир и Пор-ан Бессеном.

Как уже упоминалось, по плану «Нептун» все участки побережья были разделены на сектора, обозначенные фонетическим кодом. Участок «Омаха» был подразделен на сектора от А до G. Сектора фактической высадки участка «Омаха» получили наименования: «Дог», «Изи» и «Фокс». Они в свою очередь подразделялись на пункты: «Дог» — Грин, Уайт и Ред; «Изи» — Грин и Ред; «Фокс» — Грин.

Соединение «О» под командованием американского контр-адмирала Джона Л.Холла без всяких происшествий приблизилось к побережью по протраленным фарватерам на 3 и 4. В авангарде соединения шла эскадра артиллерийской поддержки «С» под командованием американского контр-адмирала К.Ф.Брайанта, державшего свой флаг на линейном корабле «Техас». В состав эскадры артиллерийской поддержки, кроме «Техаса», входили: старейший линкор американского флота «Арканзас», английский крейсер «Глазго», крейсера ВМС Свободной Франции «Жорж Лейг» (флагманский корабль контр-адмирала Жожара) и «Монкальм», а также семь американских эсминцев. Вслед за кораблями ар-

тиллерийской поддержки шла оперативная группа 01, состоящая из флагманского корабля «Анкон», пятнадцати транспортов, 33 пехотно-десантных кораблей (LCY), 2 малых штабных десантных кораблей (LCH) и сил эскорта — двух американских и трех английских эсминцев. Замыкал движение тихоходный конвой O.2, состоящий из 267 десантных кораблей и судов различных типов.

В 2 часа 20 минут ночи 6 июня корабли артиллерийской поддержки встали на якоря в назначенных им позициях. Через полчаса оперативная группа O.1 так же встала на якоря в транспортном районе, который, как и на участке «Юта», находился в одиннадцати милях от берега. Эта дистанция была выбрана для полной нейтрализации возможной угрозы со стороны береговых батарей противника. Однако, в отличие от участка «Юта», отсутствие прикрытия со стороны полуострова Котантен создало крайне тяжелые условия для спуска десантно-высадочных средств и выгрузки в них личного состава десантных подразделений на открытой якорной стоянке. Дул юго-западный ветер силой 5 баллов, на море было сильное волнение, небо — частично затянуто облаками, видимость — около десяти миль.

Еще до того, как эскадра артиллерийской поддержки начала предварительную обработку плацдармов, что было предусмотрено планом в 05:50, в 05:30 вражеская батарея вблизи Пор-ан-Бессен открыла огонь по «Арканзасу», и с него был дан ответный огонь. Для двух крейсеров ВМС Свободной Франции приказ открыть огонь по побережью собственной родины был безусловно тяжелым, но как позднее сказал контр-адмирал Жожар американскому историку адмиралу Морисону: «Это была часть цены, которую мы вынуждены были платить за разгром 1940 года».

В 06:00 началась воздушная бомбардировка плацдарма. Однако из-за низкой облачности и страха поразить собственные войска бомбы были сброшены с тридцатисекундной задержкой, в результате чего они упали в трех милях от уреза воды и их единственными жертвами стали несколько коров и свиней.

Между тем части первой волны десанта закончили свой мучительный путь на качающихся десантных баржах от транспортного района до линии развертывания

в двух милях от побережья, где были выстроены в боевой порядок катерами управления десантом. По плану порядок высадки на все пункты участка первых четырех волн был следующим:

Час «Ч» минус 10-5 минут — плавающие танки (ДД).

Час «Ч» — танко-десантные корабли непосредственной артиллерийской поддержки (LCT(A)) выгружают бульдозерные танки и бронированные бульдозеры для расчистки пляжей.

Час «Ч» плюс 1 минута — пехота.

Час «Ч» плюс 3 минуты — партии подрывников.

План предусматривал спуск на воду плавающих танков в трех милях от берега при условии благоприятной погоды. Решение об отсрочке выгрузки танков было оставлено на совместное усмотрение старшего морского и армейского офицеров, находящихся на танко-десантном корабле. Плавающие танки оперативной группы О.1 были спущены на воду в 2,5 милях от побережья и все, за исключением пяти, затонули, не выдержав крутой волны. Три из уцелевших танков обязаны своим спасением находчивости младшего лейтенанта резерва ВМС США Х.П. Сулливана командира LCT-600, который, видя как первый же из спущенных им на воду танков затонул, немедленно поднял свою аппарель и направил судно к берегу, где и высадил танки на мелководье. Однако на правом фланге высадки было решено отложить высадку танков из-за плохой погоды и танко-десантные корабли, несущие плавающие танки, сделали паузу, позволив тем самым танко-десантным кораблям артиллерийской поддержки догнать себя и выгрузить танки под прикрытием огня собственных орудий. Одновременно огонь по берегу вели сами танки прямо с палуб доставляющих их судов. Было в 06:29.

Корабли артиллерийской поддержки продолжали бомбардировать побережье, прекратив огонь только на пять минут до часа «Ч». Но учитывая неудачный результат воздушного налета, корабли просто не имели достаточно времени, чтобы полностью нейтрализовать вражескую оборону прежде, чем войска и танки высадятся на берег. Результаты оказались самыми плачевными.

Десантные части первой волны, высадившиеся на участках «Дог», «Изи» и «Фокс» около 06:35, были встречены убийственным артиллерийским и пулеметным ог-

нем противника. Во многих случаях солдатам пришлось пробираться вброд 50-100 ярдов по воде, глубина которой доходила до четырех футов, а затем через заграждения, покрывающие территорию в 200-300 ярдов от побережья, прежде, чем они смогли достичь укрытий под бетонным волноломом или под галечной насыпью. Мало кому удалось сделать это. Партии подрывников потеряли большую часть своего снаряжения в прибое; быстро поднявшийся, прибой заставил их бросить свое дело, во время которого они несли большие потери убитыми и ранеными. Тем не менее подрывникам удалось расчистить пять полос заграждений из планируемых шести.

Сильное, идущее в восточном направлении приливное течение снесло с позиции некоторые катера управления; войска были высажены не в тех пунктах побережья, где предполагалось, и это добавило путаницы и беспорядка. «Вдоль всего участка «Омаха» были рассеяны разобщенные, смешавшиеся, частично лишенные командования пехотные подразделения, не имеющие ни связи между собой, ни артиллерийской поддержки. Все они сгрудились у бетонного волнолома — единственного укрытия от убийственного огня. На двух пунктах вообще никто не высадился. Из восьми рот только две оказались там, где должны были находиться».⁵²

Когда вторая волна десантных катеров в 07:00 пошла к берегу, не было никаких признаков ослабления сопротивления противника. К 08:00, через полтора часа после высадки на участке «Омаха», ни один человек и ни одна машина еще не вышли за пределы береговой отмели. Положение оставалось очень мрачным и было улучшено только благодаря инициативе командиров эскадренных миноносцев, которые подвели свои корабли на расстояние в 800 ярдов от берега и, невзирая на почти полное отсутствие береговых групп управления огнем, начали громить вражескую оборону с дистанции прямого выстрела. Их поддерживали десантные корабли непосредственной артиллерийской поддержки, и постепенно обстановка стала меняться. В 10:30 части второго эшелона оперативной группы О.2 были высажены на берег и, таким образом, все части вторжения соединения «О» оказались сосредоточенными в одном месте для наступления.

Как это часто бывает, люди в беде проявляют свои самые прекрасные качества, так и тогда, шаг за шагом, упорно, с большим мужеством солдаты американской 1-ой дивизии пробивали себе дорогу с глубины территории, прорываясь сквозь вражескую оборону.

И наконец, когда танки удалось развернуть для боя, а опорные пункты врага привести к молчанию, обстановка резко переменялась в пользу союзников. Некоторое время представители армейского командования выражали опасение, что наступление десантных частей на плацдарме может захлебнуться, однако контр-адмирал Холл, который, как мы знаем, должен был оставаться ответственным за высадку до тех пор, пока войска твердо не закрепятся на плацдарме, переубедил генералов, заявив, «что позади высаженных частей такая мощь, что они не могут потерпеть неудачу». Поворотный пункт в событиях на участке «Омаха» наступил около 11:00, а к 13:40 на участках «Дог» и «Изи» сопротивление противника было подавлено, если не считать беспорядочного, однако исключительно точного, артиллерийского и минометного огня, который продолжал вести противник.

Между тем много усилий было приложено, чтобы уничтожить предположительно мощную батарею, расположенную на мысе Пуант-дю-Ок в 3,5 милях западнее участка «Дог». Перед часом «Ч» эта батарея подверглась тяжелой бомбардировке линейного корабля «Техас», однако не выдала своего присутствия ответным огнем.

Из-за навигационной ошибки три роты «рейнджеров», имевших задание захватить и привести к молчанию эту батарею, не были высажены на берег до 07:05. К этому времени немцы успели придти в себя после артиллерийского огня и приготовились к отражению атаки. «Рейнджеры» имели полное горное снаряжение для подъема на скалу высотой в 100 футов, в которой зияли огромные дыры от 14-дюймовых снарядов линкора «Техас». Непосредственную артиллерийскую поддержку их действиям обеспечивали английский эскадренный миноносец «Тэлибонт» и американский — «Сэттерли», при этом значительных не удалось достичь высоты утеса, не понеся тяжелых потерь от огня яростно сопротивляющегося врага. Когда, в итоге, «рейнджеры» захватили вершину, то обнаружили, что хотя ору-

дийные лафеты находились на месте, сами орудия были заменены телеграфными столбами, а строительство казематов для них неокончено. Затем, «рейнджеры» перерезали дорогу между Гранкан-ле-Бена и Вьервилем и, заняв круговую оборону, держались два дня, пока не соединились с основными частями десанта.

Около 14:30 к району вторжения подошла резервная группа соединения «В» под командованием американского коммодора К.Д.Эдгара. 48 танко-десантных кораблей этой группы встали на якоря в непосредственной близости от побережья. В 17:15 командир 1-ой американской дивизии генерал-майор К.Д.Хьюбнер вместе со своим штабом оставил штабной корабль «Анкон» и перенес командный пункт на берег. К этому времени на побережье уже был наведен порядок, разгрузка подкреплений шла согласно плану, плацдарм был прочно захвачен и главной проблемой стало быстрое накопление сил на захваченных участках.

Вообще говоря, высадка на участке «Омаха» заслуживает сильной критики, хотя бы из-за очень тяжелых потерь в личном составе. Точной цифры этих потерь нет, однако надежная информация заставляет предположить, что эти потери составляют около 4000 человек. Однако, несмотря на сделанные ошибки, высадка на участке «Омаха» надолго сохранит в памяти находчивость и мастерство офицеров, а также героизм солдат 1-ой американской дивизии, которые после короткого замешательства яростно дрались, прокладывая путь к конечной цели.

Участок «Голд»

Три англо-канадских участка высадки находились на двадцатипятикилометровом отрезке побережья между Пор-ан-Бессеном и устьем реки Орн. Самый западный из этих участков носил кодовое наименование «Голд». Как и на участках «Юта» и «Омаха», английские участки высадки подразделялись на сектора, которые на участке «Голд» имели кодовые наименования «Хау», «Айтем», «Джиг» и «Кинг». По плану необходимо было в первую очередь высадить войска в секторах «Джиг» и «Кинг» и захватить Пор-ан-Бессен. Побережье на протяжении

секторов высадки было более удобным, нежели чем на участке «Омаха». К востоку от Пор-ан-Бессена около четырех миль тянулись высокие скалы, которые постепенно переходили в песчаные дюны, более пологие, чем на участке «Омаха», и меньшей высоты. Они поднимались примерно на 15 метров над уровнем моря.

Враг не применил здесь в большом масштабе искусственного затопления местности, но построил большое количество опорных пунктов, способных держать побережье под продольным огнем, но не способных вести огонь в сторону моря, настолько он был уверен, что любая высадка произойдет в полную воду. Наиболее мощная батарея в этом районе состояла из четырех 6-дюймовых орудий и была расположена в Лонге, господствуя над сектором «Хау». Далее к востоку за сектором «Айтем» располагалась одна батарея 3,4-дюймовых и две батареи 2,9-дюймовых орудий, а прямо напротив сектора «Кинг» стояла казематная батарея из четырех 4,5-дюймовых орудий.

Соединение «G» под командованием коммодора К.И. Дуглас-Пеннанта, поднявшего свой брейд-вымпел на штабном корабле «Булоло», к 04:55 6 июня без всяких происшествий достигло назначенной позиции в 6,7 мили от побережья, двигаясь по протраленным фарватерам 5 и 6. Идущее в авангарде соединение артиллерийской поддержки «K» состояло из крейсеров «Орион», «Аякс», «Аргонот» и «Эмералд», голландской канонерской лодки «Флорес» и четырнадцати эсминцев. Силы непосредственной поддержки состояли из трех десантно-артиллерийских кораблей (LCG(L)), восьми ракетно-минометных танко-десантных судов (LCT(R)), четырех больших десантных кораблей огневой поддержки (LCS(L)), семи десантных барж ПВО (LCF) и трех полков самоходной артиллерии, размещенных на шестнадцати малых бронированных танко-десантных кораблях (LCT(A)). Указанные средства непосредственной поддержки были распределены среди трех оперативных групп соединения «G», которое насчитывало 243 корабля.

Час «Ч» для соединения «G» был назначен на 07:25. Ему предшествовала, начиная с 05:45, сильнейшая бомбардировка вражеской обороны с моря и воздуха. Бомбардировка продолжалась значительно дольше, чем на участках «Юта» и «Омаха», и была более эффективной

в подавлении огневых точек противника, о которых было сказано выше. Только одна немецкая батарея у Лонга, которая в течение ночи подверглась удару с воздуха, но уцелела благодаря своим бетонным казематам, открыла огонь в 05:57. Целью батареи оказался флагманский корабль соединения «Булоло», который был вынужден из-за этого сменить место своей стоянки. Однако батарея была быстро втянута в артиллерийскую дуэль с крейсером «Аякс» и после двадцати минут исключительно точной стрельбы английского крейсера была окончательно выведена из строя.

Погода, как писал адмирал Вайен, была «непредвиденно тяжелой для выполнения операций подобного рода». И хотя транспортный район находился только в семи милях от побережья, а не в одиннадцати, как на американских участках, все равно несчастные солдаты в десантных баржах прежде, чем достигнуть побережья, успевали промокнуть, продрогнуть до костей и измучиться от приступов морской болезни. Однако, невзирая на тяжелые условия, график высадки соблюдался с великолепной четкостью.

После совместных консультаций старших морских и американских офицеров было решено не спускать на воду плавающие танки, а доставить их прямо на берег. Корабли, доставлявшие танки на берег, шли непосредственно вслед малым танко-десантным судам, которые были приданы инженерно-саперным частям бронетанковых войск и несли партии подрывников. Эти партии были высажены на берег первыми и некоторое время выполняли работу по расчистке побережья от заграждений без всякой поддержки с чьей-либо стороны. Кроме того, прилив под воздействием сильного ветра начался на полчаса раньше, чем предполагалось, противодесантные заграждения оказались более сложными и более многочисленными, чем ожидалось.

В результате, в распоряжении подрывных партий оказалось недостаточно времени, чтобы расчистить полностью береговые отмели от заграждений до прибытия первой волны десанта. По этой причине многие десантные катера и баржи были повреждены минами, смонтированными на заграждениях, которые не успели уничтожить. В итоге, корабли не могли встать на якорь в нужной позиции, рыскали и маневрировали, мешали

действиям подходящих судов следующих волн десанта, создавая хаос и путаницу.

Войска, высадившиеся в секторе «Джиг», ожидал неприятный сюрприз. Оказывается, опорный пункт противника в Лахемле на правом фланге участка не был подавлен ни предварительными бомбардировками, ни последующими действиями самоходной артиллерии. Оживший узел сопротивления противника подвергся новой бомбардировке со стороны трех эскадренных миноносцев, но, будучи защищен от настильной траектории снарядов морских орудий, он давал о себе знать до 16:00, пока подошедшие десантные корабли артиллерийской поддержки и баржи ПВО не расстреляли его прямой наводкой.

Другое место, где высадившиеся войска встретили упорное сопротивление, было в Ла-Ривьере, на расстоянии в милю восточнее сектора «Кинг». И хотя бомбардировка здесь была более эффективной, чем в Лахемле, западная часть деревни осталась неповрежденной и оттуда был открыт убийственный огонь по высадившимся войскам. Этот узел сопротивления был подавлен танками. Западнее Ла-Ривьеры оборона противника была прорвана без особого труда.

В 10:50 и 11:20 высадились резервные бригады. К этому времени через береговые заграждения было расчищено семь проходов, так что движение людей и техники шло без помех. С прибытием подкреплений темп наступления усилился и в тот же вечер, к 21:00, город Арроманш, выбранный как место для монтажа одного из искусственных портов «Малбери», был захвачен.

Задача овладения наиболее важными объектами была возложена на восемь диверсионно-штурмовых отрядов «Командос», семь из которых были английскими и один — французский. 47-ой отряд морской пехоты «Командос», находящийся под командованием подполковника морской пехоты К.Ф.Филлипса, имел задание захватить Пор-ан-Бессен, очень удобный маленький порт, прикрытый двумя изогнутыми брекватерами. Он был очень сильно укреплен против атаки с моря, поэтому его планировалось захватить с тыла, со стороны суши. Отряд «Командос» не без трудностей высадился в 09:30 в секторе «Джиг» в девяти милях восточнее цели своего нападения. Из шестнадцати десантных катеров,

доставивших отряд на берег, четыре погибло, а одиннадцать получили повреждения, так что морским пехотинцам пришлось 50 ярдов пробираться вброд по воде прежде, чем достичь берега. В результате этого, они потеряли массу своего снаряжения и все радиостанции. Большую часть дня они пробыли в деревушке Ла-Розьер, находящейся на небольшом удалении от побережья, где частично возместили потерянное в море снаряжение за счет захваченного у противника.

В 19:45 морские пехотинцы возобновили наступление в западном направлении и после короткой стычки с немцами достигли позиций к югу от Пор-ан-Бессена, где окопались на ночь. К счастью, противник не подозревал об их присутствии, так что с рассветом, после безуспешной попытки установить контакт с американскими частями на участке «Омаха», отряду «Командос» удалось установить связь и договориться об артиллерийской поддержке с крейсером «Эмералд», а также с истребителями английских ВВС, вооруженными ракетами. Под прикрытием дымовых снарядов, которыми вела огонь английская батарея 99-миллиметровых (25-фунтовых) орудий из района Арроманша, морские пехотинцы начали наступление, в результате которого Пор-ан-Бессен был захвачен вместе с двумя немецкими кораблями ПВО, находящимися прямо в порту. Захват Пор-ан-Бессена является примером прекрасного взаимодействия различных видов вооруженных сил.

Еще до высадки «Командос» адмирал Вайен на своем флагманском корабле крейсере «Сцилла» пришел в район участка «Голд» и оказал содействие в захвате Арроманша, выпустив 40 снарядов из 5,25-дюймовых орудий, после чего снова вернулся в район участка «Суорд».

Участок «Джюно»

Участок «Джюно» представлял собой отрезок побережья восточнее участка «Голд» длиной 4,5 мили. Он был подразделен на сектора «Лав», «Майк» и «Нэн». Характерной особенностью этого участка являлись скалы, спускающиеся к побережью песчаными осыпями. На мелководье имелось большое количество подводных рифов, из-за которых час «Ч» в секторе «Майк» был

отложен до 07:35, а в секторе «Нэн» — до 07:45. В секторе «Майк», стекая с прибрежных скал, впадала в море река Селла, а вся береговая отмель упиралась в песчаные дюны, не считая самого восточного конца сектора, где был построен высокий волнолом. Единственной батареей противника на участке «Джюно» были четыре 3,9-дюймовые орудия, расположенные в трех милях от побережья вблизи Бен-сюр-Мера. Однако немцы соорудили много опорных пунктов в непосредственной близости от уреза воды. Правда, эти опорные пункты были укомплектованы солдатами 716-ой дивизии, большую часть которой составляли насильно мобилизованные русские и поляки, чей боевой дух не был особенно высоким.

Соединение «У» под командованием коммодора Г.Н.Оливера, державшего брейд-вымпел на штабном корабле «Хилари», по графику операции должно было достичь транспортного района в семи милях от участка «Джюно» к 05:50 6 июня. В авангарде соединения шла эскадра артиллерийской поддержки «Е», состоящая из английских крейсеров «Белфаст» (флагманский корабль контр-адмирала Далраймпл-Гамилтона) и «Дайадем», а также одиннадцати эсминцев, из которых два были канадскими, а один имел команду ВМС Свободной Франции.

Группа непосредственной поддержки состояла из семи десантно-артиллерийских кораблей (LCG(L)), восьми ракетно-минометных танко-десантных кораблей (LCT(R)), шести десантных кораблей огневой поддержки (LCS(L)), шести десантных барж ПВО (LCF) и четырех полков самоходной артиллерии, погруженных на восемь малых бронированных танко-десантных кораблей (LCT(A)) и на восемь малых небронированных танко-десантных кораблей, имеющих собственную артиллерию (LCT(HE)). Указанные силы непосредственной поддержки были распределены среди трех групп: У.1, У.2, У.3, в состав которых входило 187 кораблей соединения «У». Поход соединения по протраленным фарватерам хотя и прошел без помех со стороны врага, однако сопровождался навигационными ошибками, в результате которых группа У.1 прошла западнее назначенных ей фарватеров №№ 7 и 8.

К счастью, это не привело к каким-либо значительным последствиям, если не считать, что танко-десант-

ный корабль, который нес на борту партию подрывников, не смог вовремя прибыть в район развертывания. Поскольку именно от него зависело уничтожение основных подводных препятствий, а также и из-за плохой погоды час «Ч» в секторе «Майк» был перенесен на 07:45, а в секторе «Нэн» — на 07:55.

Именно на участке «Джюно» сверхмалая подводная лодка Х.20 выполняла полезную обязанность в качестве плавучего маяка. Закончив свое дело, «малютка» покинула район высадки и была отбуксирована обратно в Портсмут.

Обе группы, Y.1 и Y.2, решили, что погода не позволяет спустить на воду плавающие танки, однако командир группы Y.1 позднее принял-таки решение выпустить танки в 1000 ярдах от побережья. В результате, восемь из них утонули, но остальные достигли побережья сектора «Майк» между 07:59 и 08:10. Танки, приданные партиям подрывников, не могли достичь берега до 08:16, то есть вышли на побережье через шесть минут после пехоты. К счастью, противодесантные заграждения здесь были более резкими и менее мощными, чем на других участках.

Поэтому не имел больших последствий тот факт, что большую часть заграждений не удалось уничтожить из-за потери времени до следующего отлива. Высадка группы Y.2 в секторе «Нэн» прошла гладко: партии подрывников высадились в 08:05, вслед за ними пехота — в 08:11 и несколькими минутами позднее — плавающие танки. Десантные катера и баржи без особых помех достигли побережья, однако многие из них получили повреждения на обратном пути в транспортный район.

Типичным примером храбрости и инициативы, которые проявлялись молодыми командирами десантных судов, является история девятнадцатилетнего мичмана-курсанта Чарльза Фаулера, исполняющего обязанности старшего помощника на ЛСТ, несущем танки 2-ой канадской танковой бригады. «Когда десантный корабль подходил к берегу, он попал под тяжелый огонь немцев, укрывшихся в каменном доме, который находился близко от уреза воды. Орудия корабля вели ответный огонь, но одно из орудий внезапно заклинило. Командир ЛСТ сбежал с мостика, чтобы помочь комендору, но был смертельно ранен прежде, чем успел добежать до ору-

дия. Мичман Фаулер принял командование кораблем и продолжал двигаться к берегу, хотя рулевое управление LCT было повреждено. Несмотря на непрекращающийся огонь противника, Фаулер начал выгрузку танков. На палубу корабля упала противотанковая граната, но, прежде чем она взорвалась, старший машинист LCT Д.Гембл схватил ее и бросил назад в сторону врага.

Двое из экипажа корабля были убиты, а трое ранены, когда мичман Фаулер закончил выгрузку танков и тут только обнаружил, что его корабль завяз в прибрежном песке. Мичман сошел на берег, где упросил водителя тяжелого бульдозера столкнуть LCT в воду. Волнение на море было сильным, дул порывистый ветер, а легкий сам по себе, да еще разгруженный, танко-десантный корабль не имел к тому же рулевого управления. Однако бесстрашный мичман Фаулер, который до этого никогда не командовал кораблем, повел LCT в Англию и достиг через несколько часов ее южного побережья». ⁵³

Несмотря на предшествующую высадке бомбардировку, многие узлы сопротивления остались неповрежденными и открыли огонь еще до того, как войска стали выгружаться с десантно-высадочных средств. Выходящие на берег солдаты попали под сильный артиллерийский и минометный обстрел, а также под огонь всех видов стрелкового оружия. Наиболее сильное сопротивление оказывалось противником в центре каждого сектора, однако канадцы при поддержке танков сумели подавить все опорные пункты врага в пределах одного часа после высадки.

Корабли артиллерийской и группы непосредственной поддержки делали свое дело превосходно, приблизившись к побережью на 1000 метров и громя врага с дистанции прямого выстрела. Исключительно точный огонь, несмотря на плохую погоду, продемонстрировали самоходные артустановки, которые били по противнику прямо с палуб танко-десантных кораблей. К сожалению, в этот момент произошел несчастный случай, когда пролетающий над этим районом самолет «Тайфун» попал прямо под ракетный залп ракетно-минометного танко-десантного корабля и был уничтожен.

Немецкий писатель, рассказывая о вторжении на участке «Джюно», пишет: «Оставшиеся неповрежденными

ми немецкие опорные пункты продолжали сопротивление, однако основные части 716-ой дивизии были буквально сметены ожесточенной бомбардировкой с моря и воздуха». ⁵⁴

Девять минометных штурмовых десантных судов «Хеджероу» (LCA(H)) были приданы каждой десантной группе. Приданные группе Y.1 суда затонули все, кроме одного. Однако те, что были приданы группе Y.2, благополучно и вовремя достигли своих огневых позиций, выпустив с большим эффектом двести шестнадцать 127-миллиметровых мин.

48-ому отряду «Командос» под командованием подполковника морской пехоты Д.Л.Маултона, было дано задание очистить от противника сектор «Нэн» и установить связь с войсками, высадившимися в секторе «Квин» участка «Суорд», что находился в девяти милях восточнее. Морские пехотинцы высадились в 08:30 с шести малых пехотно-десантных катеров, каждый из которых ухитрился взять на борт 90 человек. Деревянные корпуса этих катеров не имели никакой защиты, и они получили значительные повреждения на подводных заграждениях. Два из них затонули и морским пехотинцам пришлось вплавь добираться до берега. Некоторые из них утонули под тяжестью собственного снаряжения. Высадившись, отряд «Командос» попал под сильный минометный и пулеметный огонь немецкого опорного пункта в Сент-Обене, который был обойден первой волной десанта. В результате этого морские пехотинцы потеряли половину своих сил. Однако они сумели очистить сектор от врага и начали наступать в восточном направлении, надеясь соединиться с 41-ым отрядом «Командос», действующим в западном направлении от Лион-сюр-Мера.

Достигнув Ланграна — деревушки, находящейся в миле восточнее их высадки, морские пехотинцы обнаружили, что враг оборудовал здесь укрепленный пункт, прикрыв подходы к деревне с востока и запада минными полями, а со стороны моря — бетонной стеной четырехфутовой толщины и высотой пять футов шесть дюймов. В систему обороны также входили многочисленные траншеи и проволочные заграждения. Было очевидно, что без артиллерии и танков эту деревню не взять. Бой продолжался весь день, причем действия

«Командос» сначала поддерживались одним танком «Кентавр», к которому позднее присоединился еще один танк типа «Шерман».

В 21:00 атака на Лангран прекратилась, и морские пехотинцы заняли оборону, чтобы отбить атаку вражеских танков, все признаки которой были налицо. К счастью, однако, противник эту контр-атаку так и не предпринял.

На следующее утро атака на Лангран возобновилась, немецкую оборону удалось прорвать и, в итоге, принудить противника к сдаче. Около половины двенадцатого дня 7 июня морские пехотинцы смогли наконец продолжить свое продвижение на восток.

6 июня в 11:33 первая десантная баржа с солдатами резервной усиленной бригады уткнулась носом в береговую отмель сектора «Нэн». Через семнадцать минут бригада была высажена. В 17:15 штабной корабль «Хилари» передвинул свою якорную стоянку ближе к побережью.

Контр-адмирал Вайен, который на американском катере береговой охраны во второй половине дня совершал поездку на плацдарм, вернулся на крейсер «Сцилла», после чего тот встал на якорь рядом с «Хилари», где в 18:00 состоялась конференция Командующих соединениями, ставшая ежедневным правилом в течение всей операции. Затем крейсер «Сцилла» вернулся в район участка «Суорд».

Между тем группа L.1 соединения второго эшелона «L» встала на якоря в транспортном районе участка «Джюно». Группа состояла из 13 больших танко-десантных кораблей, где находился штаб 21-ой группы армий Монтгомери, а также 51-ая (H) дивизия. Кроме того, в ее состав входили: десантный транспортный док «Нортвей» (LSD), груженный плавающими грузовыми автомобилями (DUKW) и 4 каботажный парохода. Однако, несмотря на такую скученность кораблей на якорной стоянке, враг не сделал никаких попыток напасть на них с воздуха до 01:50 7 июня.

Участок «Суорд»

Самый восточный участок, выбранный для высадки в бухте Сены, получил название «Суорд». Этот участок

имел протяженность шесть миль, начинаясь восточнее Сент-Обен-сюр-Мера и доходя до эстуария реки Орн, параллельно западному берегу которой проходит Канский канал. Участок «Суорд» был подразделен на сектора: «Оубоу», «Питер», «Квин» и «Роджер», но для первоначальной высадки использовался только сектор «Квин».

Якорная стоянка транспортного района находилась полностью в пределах дальности стрельбы трех немецких немецких 16-дюймовых орудий, которые были расположены севернее Гавра. Эта батарея не вызывала бы столь большого беспокойства, если бы было известно, что она за несколько дней до высадки была выведена из строя бомбардировщиками английских ВВС. Кроме того, имелись сведения о наличии в районе Гавра еще трех 11-дюймовых орудий и около тридцати пяти 6-дюймовых.

Скалы, песчаные осыпи и дюны, характерные для участка «Джюно», проходят и через участок «Суорд», береговые отмели на котором гораздо уже. В устье реки Орн обширная песчаная банка выдается почти на милю в море и так же, как в западных секторах, береговые отмели упираются в не очень высокие скалы. Поэтому первоначально было решено высадить одну бригаду в секторе «Квин». Здесь, примерно в миле в глубине территории находилась вражеская батарея из четырех 3,9-дюймовых орудий. Кроме нее, были сведения о существовании 6-дюймовой батареи в районе Уистреама, которая, по-видимому, в последний момент была передислоцирована в другое место. Еще четыре орудия, находившиеся в миле от Уистреама, были без прислуги. В общем, береговая оборона в секторе «Квин» была не такой мощной, как в трех западных секторах.

Соединение «S» под командованием контр-адмирала Тэлбота, державшего флаг на корвете «Ларгс», вышло из Спитхеда в 09:45 5 июня и соединилось у острова Уайт с эскадрой артиллерийской поддержки «D». Последней командовал контр-адмирал У. Паттерсон, имея свой флаг на крейсере «Моришиес». Эскадра адмирала Паттерсона была специально усилена для предстоящей борьбы с батареями Гавра. Она состояла из линейных кораблей «Уорспайт» и «Рэмиллис», монитора «Робертс», крейсеров «Фробишер», «Аретуза», «Данназ», польского крейсера «Дрэгон» и 13 эсминцев. Силы

непосредственной поддержки включали в себя три LCG(L), пять LCT(R), три LCS(L), четыре LCF и восемь полков самоходной артиллерии, размещенных на восьми LCT(A). Средства усиления и огневой поддержки были приданы оперативной группе S.3, которая вместе с оперативными группами S.1 и S.2 составляла соединение «S», насчитывающее 285 кораблей.

Соединение «S» — единственное из пяти соединений вторжения — столкнулось с врагом в транспортном районе. Оно шло на юг по протраленным фарватерам №№ 9 и 10, достигнув без происшествий назначенной позиции. На южной границе фарватера № 10 встали на якоря корабли артиллерийской поддержки «Уорспайт», «Рэмиллис», «Робертс» и «Аретуза» и открыли огонь по берегу. В это время крейсера «Сцилла», «Моришиес», «Даннаэ» и «Дрэгон» выходили на назначенную позицию по фарватерам №№ 9 и 10. Одновременно с ними в транспортный район входили штабной корвет «Ларгс» совместно с оперативной группой S.2 и конвоем танко-десантных кораблей. В соответствии с планом самолеты поставили дымовую завесу, чтобы прикрыть восточную часть участка от батарей Гавра.

Внезапно, в 05:30, три немецких торпедных катера из состава базирующейся в Гавре 5-ой флотилии торпедных катеров высочили из-за дымовой завесы и устремились в атаку. Две торпеды прошли между линкорами «Уорспайт» и «Рэмиллис», а третья шла точно на «Ларгс». Однако, благодаря четким действиям командира штабного корвета, который дал «Полный назад», торпеда прошла по носу «Ларгса». Четвертая торпеда попала в норвежский эсминец «Свеннер», который разломился пополам и затонул. Всего немцы выпустили 15 торпед. Линейный корабль «Уорспайт», используя радиолокационную наводку, открыл вспомогательным калибром огонь по немецким торпедным катерам. То же самое сделали «Рэмиллис», «Моришиес» и «Аретуза», но немцам удалось вернуться на базу без потерь. Однако попытка повторить эту атаку со стороны немецкой 15-ой патрульной флотилии была сорвана сосредоточенным огнем кораблей. При этом немцы потеряли один катер, подорвавшийся на mine.

Батареи противника, расположенные восточнее Орна, сконцентрировали свой огонь на кораблях артил-

лерийской поддержки. Батарея из четырех 6-дюймовых орудий в Бенервиле даже вынудила «Уорспайт» сменить свою позицию, хотя линкор и не получил прямых попаданий. К 09:30 главные батареи противника были приведены к молчанию, однако они периодически оживали, давая о себе знать в течение всего дня.

Час «Ч» для участка «Суорд» был назначен в секторе «Квин» на 07:25. MOMента прибытия главных сил с волнением ждали солдаты 6-ой воздушно-десантной дивизии, которой командовал генерал-майор Ричард Гейл. Дивизия была выброшена предыдущей ночью над районом восточнее реки Орн, имея задание захватить целыми мосты через реку Орн и Канский канал на единственной дороге, идущей от моря к городу Кан, захват которого являлся главной задачей английских соединений вторжения. Несмотря на некоторые трудности при высадке, дивизия Гейла выполнила поставленные перед ней задачи, но поскольку в этом важном районе ожидалась сильная немецкая контр-атака, необходимо было как можно быстрее получить подкрепление. Крейсера «Моришиес» и «Аретуза» имели приказ обеспечить артиллерийскую поддержку воздушным десантникам и выполнили этот приказ очень успешно, дав возможность парашютистам выстоять против превосходящих сил противника.

Как и на других участках, в авангарде высадившихся сил шли плавающие танки, и чтобы обеспечить их высадку в правильном месте в секторе «Квин» находилась сверхмалая подводная лодка Х.23, которая направляла их движение. Хотя погода и была не совсем благоприятной, было принято решение спустить танки на воду в 5000 метрах от побережья. Из 40 имеющихся танков 34 были успешно спущены на воду. Из этих 34 два затонуло, а один был таранен танко-десантным кораблем, несущим партию подрывников. Однако тридцать один танк в 07:30 добрался до побережья, обеспечив бесценную поддержку высаживающимся волнам пехоты.

И снова, поскольку огневые средства противника не были ориентированы в сторону моря, высаживающиеся солдаты полагали, что противник молчит, потому что его огневые средства подавлены, в то время как немцы только и ждали высадки войск, чтобы взять их под продольно-перекрестный огонь. Все танко-десантные ко-

рабли, несущие подрывников, за исключением одного, высадили свои танки на побережье одновременно с прибытием плавающих танков. Упомянутый один танко-десантный корабль получил попадание снаряда, от которого сдетонировали удлинительные заряды для подрывания противодесантных заграждений, смонтированные на одном из танков. В общем, сопротивление противника было слабым, если не считать восточного фланга. Правда, заграждений оказалось больше, чем ожидалось. Малые бронированные танко-десантные корабли с их 95-миллиметровыми орудиями и LCT, несущие танки — прорыватели заграждений, появились на флангах высадки через 5 минут после часа «Ч». Два из них были тяжело повреждены, однако больше потерь не было.

В 07:50 войска Свободной Франции высадились на землю своей родины и стали пробиваться вперед, неся потери от противотанкового и минометного огня противника. Последние группы бригады первого эшелона высадились на берег в 09:43, на 18 минут позже времени, предусмотренного графиком операции. Вскоре после этого была высажена промежуточная бригада. Однако высадка резервной бригады была отложена, поскольку скученность на плацдарме достигла весьма опасных размеров.

«Если не считать первоначальных потерь, наступление на участке «Суорд» шло быстрыми темпами, встречая лишь незначительное сопротивление. Высадка была настолько успешной, что многие солдаты, высадившиеся на берег через несколько минут после высадки подразделений первой волны, были очень удивлены, что их встретил только разрозненный огонь вражеских снайперов. Они увидели затянутые дымом пляжи, санитаров, склонившихся над ранеными, горящие танки и грузовики, сгрудившиеся на побережье, услышали грохот взрываемых танками-тральщиками мин, но нигде не замечали даже следов той бойни, которую ожидали».⁵⁵

Между тем погода, подводные заграждения, мины и артиллерийский огонь продолжали вырывать свои жертвы среди десантных барж и катеров, семь из которых погибли к середине дня. Однако, благодаря героическим усилиям их молодых командиров и экипажей, которые адмирал Тэлбот назвал «мрачной решимостью и прекрас-

ной выучкой», многие десантные баржи и катера не только сами выходили из опаснейших положений, но и оказывали сообща помощь тем, кто завяз в прибрежной отмели и не мог самостоятельно покинуть опасный район.

В 15:35 адмирал Тэлбот сам высадился на плацдарм, чтобы посмотреть как идут дела. Когда он вышел на берег, минометный огонь продолжался и семерка истребителей «Ю-88» обстреливала плацдарм с бреющего полета. Тэлбот обнаружил 24 больших десантных баржи, еще сидящими на мели, и большую скученность на плацдарме из-за пробок на дорогах, ведущих к проходам между дюн. Вернувшись на «Ларгс», адмирал приказал высадить на берег рабочие партии моряков, чтобы помочь разгрузить плацдарм.

41-ый отряд «Командос» под командованием подполковника морской пехоты Т.М.Грея пересек Ламанш на пяти малых пехотно-десантных катерах (LCY(S)) и в 08:45 высадился на берег в 300 метрах западнее назначенной позиции в секторе «Питер» у Лион-сюр-Мера. Отряд был встречен артиллерийским и минометным огнем, понеся при этом значительные потери. Морские пехотинцы сумели очистить пляж от врага, но попытка с ходу овладеть Лион-сюр-Мером не удалась. Несмотря на двухчасовую бомбардировку Лион-сюр-Мера эскадренными миноносцами, селение удалось взять лишь на следующее утро, после чего морские пехотинцы возобновили свое движение на запад, чтобы соединиться с 48-ым отрядом «Командос», наступающим с участка «Джюно». Достигнув деревушки Пети Энфер, морские пехотинцы встретились с 46-ым отрядом «Командос», чья первоначальная задача была изменена и вместо нее было приказано взять Пети Энфер. Отряд успешно выполнил задачу, захватив 65 пленных.

45-ый отряд «Командос» подполковника морской пехоты Н.Райеса высадился в 09:10 в Ла-Бреше в окрестностях Уистреама и начал продвижение на восток, чтобы оказать содействие 6-ой воздушно-десантной дивизии. Позднее этот отряд оказался вовлеченным в жестокий бой в районе Франсевиля, где немецкие самоходки, укрывшиеся в лесу южнее деревни, доставили морским пехотинцам много хлопот.

В 22:50, чтобы прикрыть переполненную якорную стоянку от ожидаемой воздушной атаки врага, была пос-

тавлена дымовая завеса, а всего через 10 минут пришло сообщение о приближении самолетов противника. К несчастью, подход вражеских самолетов совпал по времени с пролетом над якорной стоянкой 300 наших транспортных самолетов и буксируемых десантных планеров, несущих подкрепления 6-ой воздушно-десантной дивизии. Это была та самая ситуация, которую адмирал Рамсей предвидел и безуспешно пытался предотвратить. Безусловно некоторые корабли, игнорируя запрещающие сигналы, открыли огонь, и, по крайней мере, два английских самолета были сбиты. По требованию адмирала Вайена все будущие воздушно-десантные операции подобного рода были ограничены дневными часами.

Конечно, было бы очень смело надеяться, что все оперативные группы вторжения достигнут мест назначения точно по плану, но успех первой фазы операции «Нептун» был полным, невзирая на все предварительные сомнения. В своем рапорте адмирал Рамсей сказал, что «самым выдающимся фактом является то, что, несмотря на неблагоприятную погоду, в своих главных положениях план был выполнен так, как он был составлен».⁵⁶ Общие потери десантных кораблей составили 304 единицы, из которых 50% погибли на береговых заграждениях, оборудованных минами Теллера. К концу дня «Д» в англо-канадском районе вторжения было высажено на берег 70472 человека из подразделений первого и второго эшелонов десанта. Потери при этом составили 1848 человек, то есть гораздо меньше ожидаемых.

Наиболее знаменательным было слабое воздушное сопротивление врага и полное отсутствие каких-либо серьезных ударов с воздуха по конвоям и захваченным плацдармам. Это объясняется слабостью «Люфтваффе» и надежным воздушным прикрытием всего района вторжения, которое осуществляли девять эскадрилий истребителей. Непосредственное прикрытие с воздуха осуществляли шесть эскадрилий «Спитфайеров», дальше — три эскадрильи «Тандерболтов». Кроме того, постоянное патрулирование над путями конвоев и соединениями вторжения выполняли четыре эскадрильи «Лайтнингов».

«К концу дня «Д», — пишет адмирал Рамсей, — беспокойство чувствовалось только по одному поводу — чтобы улучшившаяся погода позволила начать накопление сил на плацдармах так, как планировалось».⁵⁷

ГЛАВА 6

НАКОПЛЕНИЕ СИЛ

Оборона района вторжения

Оборона района вторжения представляла проблему, сильно отличающуюся от тех, что уже были решены в ходе подготовки к десантной операции.

Подавляющее воздушное превосходство союзников гарантировало оборону от воздушных атак противника. На море якорные стоянки в районе вторжения были сосредоточены ближе друг к другу для лучшего обеспечения обороны их от атак немецких подводных лодок и торпедных катеров. Атаки более крупных надводных кораблей противника считались маловероятными из-за повышенной минной опасности в районе. Возможность крупномасштабных воздушных налетов немецкой авиации вообще не учитывалась. Поэтому было решено принять статичную систему обороны, хотя и при любом другом варианте у кораблей все равно было бы очень мало пространства для маневрирования.

Ответственность за оборону Ламанша вне района вторжения лежала на Командующих военно-морскими базами Портсмут, Плимут и Дувр, которые действовали в тесном взаимодействии друг с другом и с адмиралом Рамсеем.

Командующие военно-морскими Оперативными Соединениями Западного и Восточного секторов района вторжения составили собственные диспозиции для охраны флангов своих секторов. Адмирал Керк разделил американский район вторжения на восемь оборонительных подрайонов с кодовыми названиями «Маунтин», «Хикери», «Эльде», «Прери», «Вермонт», «Канзас», «Орегон» и «Огайо». Из них первые три подрайона находились мористее остальных, гранича с ними на юге и востоке (см. карту 3).

Линия, известная под названием «Линия Дикси», шла из точки в семи милях к северу от Пор-ан-Бессена вдоль разделительной линии между Западным и Восточным секторами к точке в трех милях на 26 от ос-

тровов Сен-Маркуф. Эта линия определяла периметр обороны американского сектора высадки. Адмирал Керк разместил в подрайоне «Прери» дивизион эсминцев, а в северной части подрайонов «Канзас» и «Огайо» установил радиолокационное патрулирование. Линия, идущая от северо-западного конца «Линии Дикси» на юго-запад к северной границе участка «Юта», была известна под названием «Линии Мезона» и патрулировалась торпедными катерами. Позднее, по мере накопления опыта, торпедные и артиллерийские катера перебрасывались в северо-западную часть подрайона «Маунтин», где они занимали удобную позицию для перехвата вражеских сил, идущих мимо мыса Барфлер. Это патрулирование было настолько искусно организовано, что вражеские торпедные катера после нескольких попыток прорыва в район вторжения совершенно оставили этот подрайон в покое.

В районе Восточного Оперативного соединения адмирал Вайен учредил две оборонительных зоны севернее района вторжения. Разделительная линия между этими зонами шла на север от Сен-Обена до широты 49 градусов и 40 минут (см. карту 3). Восточный район, известный под названием «Танни», охватывал устье Сены и считался наиболее опасным, так как отражение радиосигналов от земли могло создать путаницу в интерпретации сигналов на РЛС слежения и обнаружения.

Западный район, известный под названием «Пайк», постирался до долготы 0 градусов 40 минут западной, где шла разделительная линия между Американским и Английским районами. В шести милях от побережья параллельно ему шла оборонительная линия, где постоянно по ночам несли боевое дежурство тральщики, стоявшие на якорях в пяти кабельтовых друг от друга. От восточного конца этой линии начиналась другая — идущая на юг к побережью и известная под названием «Траут». По ночам на этой линии несли боевое дежурство десантно-артиллерийские корабли баржи ПВО, стоя на якорях в 200 метрах друг от друга. Когда, в течение июля и августа, противник применил для прорыва в район вторжения дистанционно управляемые катера, набитые взрывчаткой, человеко-торпеды и прочие изобретения подобного рода, «Линия Траут» стала наиболее важной во всей системе обороны. Два или три ди-

визиона торпедных катеров обычно находились, лежа в дрейфе, севернее северо-западного угла оборонительного периметра, а 2-3 полудивизиона эскадренных миноносцев патрулировали северные и южные сектора западной части подрайона «Танни». Командир такого сторожевого дозора руководил всей организацией обороны, действуя с эсминца или фрегата, которые обычно находились на ходу вне оборонительной зоны и в дрейфе — внутри ее. Вначале для прикрытия кораблей на внутренних якорных стоянках применялись дымовые завесы, но по мере усиления противником интенсивности миннозаградительных операций, важность маркирования минных заграждений изменила обычный порядок применения дымовых завес.

Координация всех мероприятий, связанных с обороной Восточного сектора, осуществлялась из оперативной рубки крейсера «Сцилла», который каждую ночь стоял на якоре примерно в 2,5 милях за внешней линией оборонительного периметра ближе к его северо-восточному углу.

С наступлением дня корветы и вооруженные траулеры, а иногда и эсминцы патрулировали море за пределами внутренней оборонительной зоны, но враг не делал никаких попыток помешать прогрессу наращивания сил в дневное время, а ночи были короткими, еще более ограничивая его наступательные возможности.

Артиллерийская поддержка флотом действия войск

После того как войска постепенно пробивали себе дорогу вглубь французской территории, увеличивая плацдармы, характер бомбардировок побережья изменился, став более избирательным. В Западном секторе весь полуостров Котантен был в пределах досягаемости огня корабельных орудий. Надо помнить, что немецкие батареи на островах Сен-Маркуф, в Крисбеке и Киневиле продолжали упорно сопротивляться и так и не были подавлены до захвата их солдатами десанта. После некоторых первоначальных трудностей, вызванных потерями и огрехами в связи, береговые партии управления огнем с кораблей (SFCP) в американском

секторе и наблюдатели-корректировщики (FOB) в английском — установили хороший контакт с кораблями артиллерийской поддержки. Поэтому все армейские заявки на артиллерийскую поддержку выполнялись быстро и эффективно.

Хорошо показала себя также корректировка с помощью самолетов-истребителей. «По общему мнению, — указывает в своем рапорте адмирал Рамсей, — артиллерийская стрельба кораблей была исключительно хорошей. Первоначальное продвижение наших армий вперед в немалой степени было обеспечено артиллерийской поддержкой флота». ⁵⁸ Этот факт подтверждается и немецкими источниками. 20 июня в военном дневнике военно-морской группы «Запад» была сделана следующая запись: «Становится совершенно ясно, что предполагаемое наступление немецкой армии не имеет шансов на успех, если не удастся предотвратить чрезвычайно эффективный обстрел наших сухопутных частей кораблями противника.

Немецкий флот не может из-за своей слабости осуществить атаку на врага. Люфтваффе, которое численно так же слабо, как и флот, отказывается совершать атаки на военно-морские соединения противника в дневное время. Но поскольку линейные корабли уходят ночью из прибрежного района, ночные атаки также не могут дать решение проблемы». После войны фельдмаршал Рундштедт сказал покойному сэру Базилю Лидделл-Гарту: «Наряду с воздействием военно-воздушных сил, главным фактором, препятствовавшим нашим контратакам, явился огонь ваших боевых кораблей». ⁵⁹ По-видимому, способность орудий линейных кораблей выпускать снаряд весом 2000 фунтов на расстояние 15 миль была полной неожиданностью для немецкой армии. Адмирал Морисон приводит пример, когда 8 июня линейный корабль «Невада» 70 залпами своих четырнадцати орудий сорвал на дистанции 23000 м концентрацию вражеских бронетанковых сил, уничтожив 90 танков и 20 бронетранспортеров.

До начала бомбардировки Шербура, о которой будет сказано ниже, береговые батареи противника не добились ни одного попадания ни по одному из кораблей артиллерийской поддержки, что говорит об эффективности применения дымовых завес, радиолокацион-

ного противодействия и самих бомбардировок.

Действия флота с 7 по 16 июня

Пока немецкое армейское командование на Западе пыталось добиться разрешения Гитлера использовать дополнительные бронетанковые дивизии для нанесения контрудара по союзным силам Нормандии, гросс-адмирал Дениц занимался претворением в жизнь своего плана перехвата надводными и подводными силами немецкого флота союзных конвоев, которые, как предугадывал Дениц, должны были потоком хлынуть через Ламанш, чтобы обеспечить вторжение. Военно-морская группа «Запад» разработала следующий план действий своих надводных сил:

1. 5-я и 9-я флотилии торпедных катеров, базирующиеся в Шербуре, должны осуществлять миннозаградительные операции, а также торпедные атаки в районе вторжения, особенно в той части, где действуют силы Соединенных Штатов.

2. 2-я и 4-я флотилии торпедных катеров, действуя из Булони, должны поставить минные заграждения в районе Уистреама и осуществить торпедные атаки в районе Восточного Оперативного соединения противника, используя при удобных обстоятельствах Гавр и Шербур в качестве баз.

3. 8-я флотилия торпедных катеров, оперируя из Остенде, должна патрулировать восточную часть Ламанша.

Позднее, 11 июня, в район вторжения была перебросена с Балтики 6-я флотилия торпедных катеров.

Претворение в жизнь этих планов не могло дать крупных результатов и из-за мощи союзной обороны и из-за недостатка торпед в Гавре, однако Дениц имел в запасе одно оружие, на которое возлагал большие надежды. Речь идет о «донных» и «гидродинамических» минах, которые Гитлер запретил Деницу ставить до начала вторжения из опасения, что их секрет может быть раскрыт и союзники поставят такие же мины на Балтике, где проходила вся учебно-боевая подготовка немецких подводных лодок. Существовало два типа таких мин, которые взрывались от изменения гидростатического давления при проходе над ними кораблей. Один из этих типов мин практически не поддавался тралению,

а другой мог тралиться только при благоприятных условиях погоды. Это было серьезное оружие, и не вызывает сомнения факт, что если бы эти мины были поставлены на подходах к портам, откуда союзные конвои должны были выходить в море, они явились бы совершенно новым фактором в планах вторжения и стали бы причиной серьезных потерь.

После своего появления в Ламанше, эти мины превратились в объект обширных контрмер, которые вынуждены были применить союзники. Среди донных мин были и такие, которые приводились в действие акустическими и/или магнитными взрывателями, мины со взрывателями замедленного действия, а также — с противотральными приспособлениями, уничтожающими тралы. Поэтому сразу после периода вторжения очень тяжелая нагрузка выпала на долю тральщиков в соединениях союзников. Особенно тяжелую службу несли маленькие тральщики прибрежных типов, не имеющие ни подходящих жилых помещений, ни камбузов, присущих большим тральщикам. Нет таких слов, чтобы описать все мужество и самоотверженность людей, составляющих команды этих маленьких кораблей.

Хотя новые мины и были неожиданностью для союзников, в течение первых десяти дней их применения в английском секторе только одиннадцать судов, включая госпитальные суда «Дайнерд» и «Сен-Джулен», а также тральщик «Рэтлснейк», подорвались на них, но не затонули. Погибло лишь одно судно «Элет», принадлежащее лоцмейстерской корпорации «Тринити Хауз». Однако в американском секторе потери от новых мин оказались более тяжёлыми. 8 июня Американские эскадренный миноносец «Гленнон» и эскортный миноносец «Рич» подорвались на новых минах и затонули. Не менее 30 мин взорвались на фарватерах, ведущих от транспортного района к участку «Юта». При этом погибло два тральщика, а 25 других судов были повреждены. Но почему-то участок «Омаха» был удостоен меньшего внимания со стороны минных заградителей противника.

К счастью, из-за ошибки какого-то вражеского самолета одна из донных мин была обнаружена среди развалин крестьянского дома в селении Ривабелла за участком «Суорд». Благодаря этой случайности секрет новых

мин был вскоре раскрыт. Было выяснено, что если скорость проходящего над миной корабля не будет превышать 4 узлов, мина не работает...

Первая ночь после вторжения прошла относительно спокойно. Противник вел себя весьма нерешительно. В 01:10 7 июня вооруженный траулер «Гренадер» был потоплен самолетом противника, а на рассвете штабной корабль «Булоло» получил попадание 250-фунтовой фосфорной бомбы. В результате этого на борту штабного корабля были убиты один офицер флота, и два офицера ВВС и один матрос, однако сам корабль не был поврежден настолько, чтобы потерять свою оперативную эффективность.

В 03:36 7 июня вражеские торпедные катера, вышедшие на постановку мин, были перехвачены в районе Гавра английскими катерами из состава 29-й и 55-й флотилий. В завязавшемся бою один из немецких катеров был поврежден. В районе участка «Омаха» близким разрывом авиабомбы был легко поврежден флагманский корабль адмирала Холла «Анкон». При этом один из вражеских самолетов был сбит. В 01:52 8 июня американский эсминец «Мередит», патрулирующий у островов Сен-Маркуф, получил попадание планирующей бомбы и вскоре затонул.

За пределами района вторжения враг действовал более энергично. Поскольку в любой момент в море одновременно находились около 16 конвоев, контакты с противником были более чем вероятны, а потери неизбежны. Однако, благодаря решительному сопротивлению, оказываемому врагу повсюду, потери конвоев были относительно легкими.

В ночь с 7 на 8 июня произошло семь боевых столкновений между немецкими торпедными катерами из состава 5-й и 9-й флотилий, базирующихся в Шербуре, и катерами сторожевого охранения союзников. Все стычки имели место у мыса Барфлер. Вражеские торпедные катера из состава 9-й флотилии прорвались к «Спаугу» и атаковали конвой, состоящий из малых танко-десантных и пехотно-десантных кораблей, который шел под эскортом торпедного катера МТ-903. Этот катер, поддержанный огнем орудий кораблей конвоя, оказывал решительное сопротивление превосходящему противнику. К сожалению, чем вражеские катера отошли,

два танко-десантных корабля были потоплены, а третий поврежден, но при возвращении в Шербур эти два немецких торпедных катера подорвались на минах и затонули.

На следующую ночь с 8 на 9 июня вражеские торпедные катера вновь прорвались в район «Спаут» и атаковали конвой ЕВС-3, состоящий из 17 судов, но были отогнаны огнем английского эсминца «Вачмен», эскортирующего этот конвой. Восточнее мыса Барфлер другая группа торпедных катеров противника атаковала конвой ЕСМ-1, состоящий из 15 транспортов для перевозки механических средств и 16 танко-десантных кораблей. При этом два танко-десантных корабля LST-314 и LST-376 были потоплены. Эскортирующий конвой английский эсминец «Бигл» поднял из воды 250 уцелевших с потопленных кораблей. Однако наиболее примечательным событием этой ночи было потопление двух немецких эсминцев, которые, как было сообщено, вышли с составе отряда из Жиронды в день «Д» и после атаки их английскими самолетами ушли на Брест.

Английским эскадренным миноносцам «Ориби», «Оффа», «Онслоу», «Скорпион» и «Скедж» было приказано в предвиденьи вражеской атаки патрулировать западное района «Спаут». В то же время севернее острова Ушант Командующий военно-морской базой Плимут развернул дозором 10-ю флотилию английских эскадренных миноносцев в составе эсминцев «Тартар» (вымпел командира флотилии капитана 2 ранга Б.Джонса), «Ашанти», «Хейда», «Гурон», «Эскимос», «Джевелин» и двух польских эсминцев «Блискавица» и «Перун». В этот день отряд из четырех немецких эсминцев («Эльбинг», Z-24, Z-32 и быв.голландский эсминец «Жерард Каллонбург») получил приказ выйти из Бреста для действий против союзного судоходства в проливе Ламанш. 9 июня в 01:20 немецкий отряд был обнаружен и втянут в бой английской 10-й флотилией. В результате «Жерард Каллонбург» был потоплен, а Z-32 выбросился на берег у Иль-де-Баса, разбившись о камни и превратившись в кучу металлолома. Тяжело поврежденным «Эльбингу» и Z-24 удалось уйти и вернуться в Брест. На следующий день корабли 14-й эскортной группы выловили из воды 141 уцелевшего с потопленных эсминцев противника.

В течение следующих нескольких дней вражеские торпедные катера продолжали свои атаки, при этом имело место несколько боёв с потерями и повреждениями для обеих сторон. В ночь с 9 на 10 июня четыре немецких торпедных катера из состава 2-й флотилии, базирующейся в Булони, после безуспешной атаки идущего на север конвоя утопили в районе «Спаут» английские каботажные пароходы «Дангрэнж» и «Брекенфильд», груженные боеприпасами. С этих пароходов на следующий день удалось подобрать только двух уцелевших. На следующую ночь попаданием торпеды был оторван нос у английского фрегата «Холстед» и потоплены американский буксир «Петридж» вместе с английским буксиром-спасателем во время буксировки составных частей плавучих пирсов «Уэйл».

В ночь с 11 на 12 июня английский эскадренный миноносец «Тэлибонт» повредил два торпедных катера противника, которые, однако, сумели торпедировать и утопить один бетонный кессон «Феникс», предназначенный для искусственного порта «Малбери-А». Ночь с 12 на 13 июня была последней, когда вражеские торпедные катера появились в значительном количестве в районе высадки. В эту ночь удача изменила им, немцам не удалось атаковать какую-либо цель и довершение всего они потеряли три торпедных катера, потопленные союзной авиацией при возвращении в Булонь. Кроме того, был потоплен один сторожевой катер, сопровождавший торпедные катера.

14 июня было сообщено о сосредоточении в Гавре торпедных катеров. Адмирал Рамсей потребовал их атаки бомбардировщиками английских ВВС. В тот же день, еще до наступления темноты, 335 бомбардировщиков «Ланкастер» в сопровождении 18 ночных истребителей «Москито» сбросили на военно-морскую базу Гавра 1026 тонн бомб, включая 22 шеститонных бомбы специального типа. В результате этого налетта были потоплены миноносцы «Фалькен», «Ягуар» и «М±ве», а также 10 торпедных катеров, 2 артиллерийских катера, 15 тральщиков, сторожевых катер, три десантных баржи, артиллерийская баржа и 5 буксиров. Четыре торпедных катера и четыре артиллерийских катера были тяжело повреждены, а миноносец Т-28 и восемь малых судов получили легкие повреждения. Боевой дневник адми-

рала Кранке сообщает: «Налет на Гавр является катастрофой. Мы понесли крайне тяжелые потери. Оставшиеся силами едва ли возможно выполнить запланированные операции... Обстановка на море в бухте Сены со вчерашнего дня полностью изменилась из-за удара по Гавру и увеличившимися трудностями в снабжении Шербурра как морем, так и сухопутными путями».

Адмирал Руге считает адмирала Кранке «значительным виновником» последствий удара по Гавру, поскольку немецкие зенитные батареи получили приказ не открывать огня, ожидая применения немецкими самолетами какого-то нового оружия.⁶⁰

На следующую ночь, с 15 на 16 июня, такой же налет и с такими же результатами был произведен на военно-морскую базу в Булони. С этого дня действия немецких торпедных катеров в Ламанше ограничивались только участием в минных постановках.

Каждую ночь, за исключением ночи с 26 на 27 июня, район вторжения становился объектом атак со стороны одиночных низко летящих самолетов противника, некоторые из которых сбрасывали бомбы, но большинство ставили донные мины. Немецкие самолеты выполняли до 50 самолето-вылетов каждую ночь. В ночь с 8 на 9 июня немецкими самолетами был потоплен английский фрегат «Лофорд», а в ночь с 9 на 10 июня — американский торговый транспорт «Чарльз Морган». На следующую ночь ударами с воздуха противник повредил еще пять кораблей, в том числе уже упоминаемый штабной корабль «Булоло». Однако все эти потери были несерьезными в сравнении с потерями, понесенными на минах.

Действия подводных лодок противника

Частью мероприятий, проводимых противником с целью отражения высадки союзников, было формирование группы из 36 подводных лодок, известной под названием «Ландвирте». В задачу этих лодок входило нанесение ударов по союзному судоходству, обеспечивающему вторжение. Только семь из этих лодок были оборудованы шноркелем. В день «Д» шесть «шноркельных» лодок вышли из Бреста, чтобы начать действовать

в районе, находящемся примерно на полпути между Нидлисом и мысом Ла-Хаг. Подобные действия противника были, однако, предусмотрены адмиралом Рамсе-ем, и он договорился с Береговым командованием ВВС создать над юго-западными подходами к району вторжения «непробиваемую стену воздушного патрулирования».

Организация противолодочного патрулирования была настолько эффективной, что в течение первых 48 часов было сообщено о 33 обнаружениях подводных лодок, 22 из которых закончились атакой подводного противника. Две лодки из группы «Ландвирте», U-955 и U-970, были потоплены, а семь других повреждено, что вынудило их вернуться на базу. Хотя шноркель давал лодке то преимущество, что она могла идти под дизелями, оставаясь в подводном положении, он ограничивал ее скорость, а долгое пребывание под водой не лучшим образом отражалось на состоянии экипажа этих лодок. С 8 по 14 июня было потоплено еще четыре лодки без шноркеля, после чего остальным было приказано вернуться в Брест с инструкциями, что они могут быть использованы только в случае высадки союзников в Бискайском заливе.

Условия для работы гидролокаторов в канале не были достаточно хороши, в результате чего противолодочные группы упустили много лодок в период непосредственно высадки, хотя их районы патрулирования были выбраны на основании разведанных о деятельности немецких подводных лодок.

Только 15 июня подводные лодки противника достигли первых успехов, когда в 45 милях к северу от острова Ушант был торпедирован и взорвался английский сторожевик «Маун» из 5-й эскортной группы. Вечером того же дня английский эскортный миноносец «Блэквуд» был также торпедирован в 20 милях на северо-восток от мыса Ла-Хаг и затонул во время его буксировки в Портленд. Тем не менее эффективность союзных противолодочных мероприятий подтверждается тем фактом, что в течение первых трех недель вражеских атак этого рода ни один торговый или десантный корабль не стал жертвой подводных лодок противника.

Конвойные операции

Адмирал Рамсей разработал детальную программу движения конвоев между английскими портами и районом вторжения на три первых дня после высадки, после чего ожидалось, что должен наладиться регулярный ритм движения конвоев. К сожалению, служба «Бьюко» не смогла полностью выполнить возложенную на нее задачу трансканального судоходства. Важнейшая задача наращивания сил на захваченных плацдармах однозначно была не просто вопросом бесперебойного судоходства, хотя этот вопрос, несомненно, являлся важнейшей частью этой задачи. Необходимо было также увязать с этим движением значительное количество судов, прибывающих с грузами для Нормандии в английские порты с другой стороны Атлантического океана. Адмирал Рамсей воздал должное работе, проделанной офицерами и матросами сотен больших и малых торговых судов, принявших участие в процессе наращивания сил на плацдармах побережья Нормандии.

«Торговые суда подвергались опасности не только в районе вторжения и на фарватерах «Спаут». — Писал в своем рапорте Рамсей. — Где бы они ни были, они подвергались опасности от подводных лодок, мин и авиации противника. Кроме того, проходя Дуврским проливом, они часто обстреливались дальнебойными батареями немцев. Эти батареи потопили два судна и повредили три других в течение месяца (июнь)».⁶¹

Восемь конвоев, состоящих из 98 судов, как и было предусмотрено графиком операции, прибыли в район вторжения в день «Д + 1», однако продолжающаяся неблагоприятная погода несколько замедлила темп их разгрузки. Тем не менее, по словам адмирала Рамсея этот этап вторжения выглядел «действительно выдающееся достижение»⁶². Фактически, тоннаж судов ежедневно направляемый во Францию, был примерно равен одной трети всех английских импортных возможностей импорта (см. Приложения VII и VIII). В течение первой недели среднее количество кораблей и судов, прибывающих в район вторжения составляло: 25 судов типа «Либерти», 38 каботажных судов, 40 больших танко-десантных кораблей, 75 малых танко-десантных кораблей, 9 войсковых транспортов и 20 больших пехотно-десан-

тных судов. Идентификация, разгрузка, сосредоточение и плавание такого большого количества судов представляло собой гигантскую проблему, которая еще к тому же осложнялась погодой.

Прибытие на плацдарм Верховного Главнокомандующего

Во второй половине дня 7 июня генерал Эйзенхауэр, сопровождаемый адмиралом Рамсеем, взшел на борт английского быстроходного минного заградителя «Аполлоу» в Портсмуте, чтобы, совершив поездку на захваченные плацдармы, лично убедиться в том, как идут дела.

При подходе к побережью «Аполлоу» прошел мимо большого количества десантных судов и барж дрейфующих в районе высадки, на что немедленно последовал приказ принять меры для их сбора в определенном месте. По прибытии Эйзенхауэр убедился, что десантные силы ощущают острый недостаток в бронетанковой технике из-за потери большого количества плавающих танков, о которой уже говорилось в предыдущей главе. Верховный Главнокомандующий был, кроме всего прочего, сильно озабочен брешью, которая все еще существовала между войсками, высадившимися на участках «Юта» и «Омаха». К счастью, немцы не смогли воспользоваться этим обстоятельством до того, как брешь была ликвидирована. Адмирал Рамсей обнаружил, что разгрузка судов на участке «Омаха» очень тормозится сильной зыбью. На других участках порядок разгрузочных работ постепенно улучшался, но предстояла еще гигантская работа по снятию с мели выбросившихся на берег десантных судов.

В тот же самый день генерал Монтгомери прибыл во Францию на борту английского эсминца «Фокнор» и развернул свою тактическую штаб-квартиру в Крели, в десяти милях западнее Кана. Генерал Омар Бредли также пересек канал и провел совещание с адмиралами Керком и Муном на борту американского крейсера «Огаста».

«Гузбери»

Было крайне важно, по возможности, скорее обеспечить прикрытие от моря маленьким судам, действующим у побережья. Поэтому прибытие в день «Д + 1» первого конвоя «Конкоб», состоящего из блокшивов было очень своевременным. В состав этого конвоя входил старый английский крейсер «Дурбен», на котором находился капитан 1 ранга Л.Б.Хилл, ответственный за затопление «гузбери», как назывались блокшивы, в нужных позициях. В число «гузбери», кроме того, входили бывшая радиоуправляемая цель, старый линкор «Центурион», французский линкор «Корбет», голландский крейсер «Суматра», а также 31 английское и 25 американских торговых судов — всего 60 различных кораблей.

«Гузбери» были разделены на пять групп. Одна из них должна была быть затопленной восточнее Сен-Мартен-де-Варревиля, четыре других — севернее Сен-Лорана, Арроманша, Курселя и Уистреама. Все «гузбери», за исключением «Корбета», которого вели на буксире, пересекли Ламанш своим ходом. Они были подготовлены к затоплению при помощи подрывных зарядов, содержащих 10 фунтов аматола, подвешенных на обоих бортах на три фута ниже ватерлинии. На военных кораблях подрывные заряды были более мощными.

Несмотря на артиллерийский огонь врага и тот факт, что многие береговые ориентиры были уничтожены, корабли были затоплены строго по плану. Работа была закончена ко дню «Д + 4». «Гузбери» у Сен-Лорана и Арроманша впоследствии соединились в портами «Малбери». Позиция «гузбери» у Уистреама была изменена по требованию адмирала Тэлбота с тем, чтобы дать якорной стоянке большую защиту с северо-запада, а не с северо-востока — решение, о котором позднее пришлось очень пожалеть.

«Гузбери» оправдали все возложенные на них надежды. Они оказались совершенно бесценными в качестве искусственных брекватеров, обеспечивающих нормальную работу малых судов и барж вблизи побережья. Но кроме того, они служили базами для производства эксплуатационных и ремонтных работ, а также жилыми помещениями для личного состава, выполняющего

эти работы. Прошло много времени, прежде чем немцы поняли их назначение. В боевом дневнике группы «Запад» в записи от 27 июня (день «Д + 21») об этих судах говорится как о судах, подорвавшихся на минах.

Проблемы разгрузки

На всех участках высадки возникли известные первоначальные трудности, связанные с выгрузкой большого количества машин, снаряжения, боеприпасов и прочих грузов, которые прибывали на плацдармы во все увеличивающемся количестве.

Приказы адмирала Рамсея содержали специальные инструкции танко-десантных кораблям, запрещая им без крайней необходимости оставаться на грунте в период отлива. Однако вскоре было обнаружено, что когда танко-десантные корабли вылезали на грунт носами в период полной воды, глубина воды на конце их аппарелей была слишком значительной, чтобы дать возможность безопасно выгрузить самоходную технику. Когда об этом было сообщено, приказ был пересмотрен и сделан вывод, что для танко-десантных кораблей и каботажных судов не представляет опасности находиться на грунте в период отлива.

На участке «Юта» большой диапазон прилива и плавный склон побережья создавали особенно благоприятную обстановку для подобной процедуры. Она применялась для больших и малых танко-десантных кораблей, каботажных судов и всевозможных барж, став стандартной, начиная со дня «Д + 3». В результате этого значительно возрос темп разгрузочных работ. Однако проволочки с разгрузкой каботажных судов существовали до дня «Д + 10», когда для решения этой проблемы пришлось созвать совместное армейско-флотское совещание.

На участке «Омаха», загроможденном останками подбитой техники и все еще находящимся под артиллерийско-минометным огнем противника, разгрузочные работы шли гораздо медленнее, чем было предусмотрено графиком, что вызывало сильное беспокойство адмирала Холла. Решению вопроса абсолютно не помогло предложение армии о выгрузке так называемых «при-

оритетных грузов», и когда, в результате этого ошибочного предложения, списки «приоритетных грузов» были направлены на английские участки выгрузки, ситуация совершенно зашла в тупик.

Проблема была решена после посещения плацдарма адмиралом Рамсеем 10 июня, который приказал разгружать корабли без обращения какого-либо внимания на «приоритет» грузов, а думать только о быстроте разгрузочных работ. Впоследствии генерал Бредли согласился с этой точкой зрения.

Оперативная группа 0.4 в составе 134 кораблей, которая должна была прибыть на участок «Омаха» в 18:30 дня «Д» и группа 0.5 из 80 кораблей, которая должна была прибыть в 07:00 дня «Д + 1» — обе опоздали на 12 часов из-за плохой погоды. А когда то же самое произошло с первым конвоем второго эшелона соединения «В», состоящим из 4 войсковых транспортов, проблема стала очень острой. В довершение всего один из транспортов конвоя американский пароход «Сузан В. Антони», подходя к якорной стоянке в 08:20 7 июня, подорвался на mine и через полчаса затонул, хотя все находящиеся на его борту были спасены. В дальнейшем под энергичным руководством американского капитана 1 ранга Лоренцо Себина удалось решить привести последующие операции в соответствие с графиком.

В английском районе вторжения в день «Д + 1» около ста танко-десантных кораблей ждали разгрузки, но после того, как сорока из них разрешили остаться на грунте после отлива, обстановка улучшилась и все работы удалось привести в соответствие с графиком ко дню «Д + 2». Однако разгрузка транспортов, перевозящих механизированные средства, серьезно задерживалась из-за нехватки малых танко-десантных кораблей (СТ), из которых четыре погибли при переходе через Ламанш, 24 были повреждены на противодесантных заграждениях и артиллерийским огнем, а 16 потерпели аварию при выходе к побережью. Таким образом, в строю осталось только 19 СТ. В день «Д + 1» прибыли 24 транспорта МТ и 20 каботажных судов, груженых самоходной техникой и еще 25 должны были прибыть на следующий день.

К счастью, удалось позаимствовать некоторое количество СТ в американском районе, доведя их число до 85,

но даже этого количества было недостаточно, чтобы справиться с разгрузкой ежедневно прибывающих 15 транспортов МТ. Тогда командующие Оперативными Соединениями дали разрешение взять 24 ЛСТ, занятых на челночных перевозках из Англии во Францию. После этого скопления на якорных стоянках транспортов были уменьшены до приемлемого количества ко дню «Д + 8».

В состав утренних конвоев, прибывших в день «Д + 1» в английский район вторжения, входило 60 каботажных судов. Прошло 24 часа, но ни один из них не был полностью разгружен. Частично это произошло из-за погоды и артобстрела противника, но, главным образом, из-за предложенной армией выборной разгрузки, похожей на ту, что имела место в американском районе. Отмечая это обстоятельство в своем рапорте, адмирал Рамсей пишет: «Опасная практика «выборной» разгрузки возникла и в английском и в американском районах высадки, когда, благодаря плохой погоде, возникла критическая ситуация из-за нехватки боеприпасов. Такая практика продолжалась долгое время, приводя к неизбежным задержкам разгрузочных работ».

В течение первых нескольких дней наращивания сил на захваченных плацдармах задержки кораблей из-за плохо организованных разгрузочных работ происходили не только во Франции. На переполненных якорных стоянках Саутгемптона и острова Уайт непрерывно шла погрузка кораблей, а постоянно прибывающие новые суда не позволяли точно придерживаться разработанного графика. То же самое происходило и в районе Портсмута, куда непрерывным потоком шли суда за различными грузами, боеприпасами, а также за горючим.

Тем не менее адмирал Рамсей мог доложить в своем рапорте: «Интенсивная и сложная программа движения конвоев в районе острова Уайт в течение первой недели операции была выполнена с одной единственной ошибкой заслуживающей упоминания».⁶³

Речь идет об ошибке, в результате которой американский транспорт «Нейралия», имеющий на борту части 7-й танковой дивизии, не вышел в море с конвоем в день «Д + 2», как было положено. Эта ошибка не была замечена до дня «Д + 5», однако 2-я армия, в состав которой входила 7-я дивизия, даже не была осведомлена об этом.

Но вернемся во Францию. Большую помощь в деле наращивания сил оказал захват небольших портов в районе вторжения. Пор-ан-Бессен, захваченный, как уже упоминалось, 47-ым отрядом «Командос» морской пехоты, обеспечил гораздо больший грузооборот, чем ожидалось ко дню «Д + 8»: порт уже принимал в среднем до 1000 тонн грузов ежедневно. На участке «Джюно» порт Курсель, хотя и был в запущенном состоянии, однако серьезно поврежден не был и использовался уже со дня «Д + 2», после того как песчаная банка, нанесенная илом на входе в гавань была скрыта во время отлива машинами для перемещения грунта. Грузооборот порта был также постепенно доведен до 1000 тонн в день. Кроме того, на участке «Джюно» ко дню «Д + 4» были установлены два понтона длиной по 700 футов, которые в течение двух часов малой воды были пригодны для выгрузки малых танко-десантных кораблей. Эти понтоны обеспечили выгрузку войск на берег сухим путем. К сожалению, из-за потерь на подходе через Ламанш, такие же понтонные подъездные пути не были оборудованы на участке «Голд» до дня «Д + 13».

Продолжающееся сопротивление врага на левом берегу реки Орн не давало возможности полностью использовать порт Уистреам. Кроме того, из-за взрыва разводного моста через шлюзы Канского канала превосходные набережные, находящиеся за ним, которые остались практически не поврежденными, также было невозможно использовать. Более того, армия считала необходимым строительство цельного моста на месте разводного, чтобы создать дополнительную линию снабжения 6-й воздушно-десантной дивизии и ударно-диверсионных подразделений, продолжающих отважно держаться к востоку от реки.

В американском районе велись работы по восстановлению портов Гранкан и Изиньи, которые, правда, начались только после 13 июня (день «Д + 7»), так как все усилия были направлены на монтаж искусственных портов «Малбери».

«Малбери»

Места, предназначенные для монтажа искусственных портов «Малбери» у Сен-Лорана на участке «Омаха» и

у Арроманша на участке «Голд», были выбраны с таким расчетом, чтобы не мешать высадке первого и второго эшелонов войск вторжения. В Главе 4 кратко говорилось, как зародилась идея создания «Малбери» и как она воплощалась в жизнь...

Контр-адмирал Тэннант осуществлял общее руководство этой операцией. Американский капитан 1 ранга А.Д.Кларк был ответственным за монтаж «Малбери-А» в районе участка «Омаха», а английский капитан 1 ранга С.Ч.Питри отвечал за монтаж «Малбери-Б» в районе участка «Голд», на котором он являлся также старшим начальником.

Первый конвой «Малбери» вышел из Англии в день «Д» в составе буксиров, кораблей управления и боновых судов. «Бомбардоны» буксировались первыми, а ближе к ночи вышли первые буксиры с «Фениксами». Швартовые бочки для «Бомбардонов» были выставлены в день «Д + 1», и первые из стальных плавучих брекватеров были поставлены на свои места на следующий день. Боновые суда затем начали ставить швартовые бочки для «гузбери», «малбери», плавмастерских, доков и других объектов, а также оказывали содействие в выполнении операции «Плюто» (подводный нефте- и бензопровод).

Как уже говорилось, затопление «гузбери» началось в день «Д + 1», а в 03:30 следующего дня буксиры доставили из Англии первый «Уэйл» (плавучие подъездные пути). Однако во время буксировки «Уэйлы» показали себя настолько немореходными и в таком количестве погибли на переходе, что их было запрещено буксировать без крайней необходимости и только при условии, что сила ветра не превышает 4 балла, и рекомендовано перевозить по-секционно на десантных кораблях-доках.

Хотя перед днем «Д» разведывательными партиями были проведены предварительные изыскания в районах предстоящего монтажа «Малбери», было необходимо проверить добытую разведчиками информацию. Ко дню «Д + 3» это было сделано в районе Арроманша, и работы по затоплению кессонов «Феникс» начались. У Сен-Лорана огонь неприятельских снайперов и подводные заграждения очень мешали работам, но ко дню «Д + 10» оба искусственных порта уже начали принимать конкрет-

ные очертания. К этому времени центральный пирс «Уэйл» «Малбери-А» был закончен монтажом и соединен с подъездными путями. В 16:30 того же дня порт начал действовать и скорость выгрузки машин сразу же повысилась до 78 в 38 минут, а время разгрузки большого танко-десантного корабля стало составлять немногим больше часа вместо 10-12 часов при использовании метода выхода носом на берег.

Одновременно в порту «Малбери-В» были закончены монтажом два плавучих пирса с подъездными путями и ежедневная выгрузка предметов боевого обеспечения возросла с 600 тонн в день («Д + 6») до 1500 тонн в день («Д + 10»). Оставшиеся пирсы и прочее оборудование обоих искусственных портов монтировалось быстро, хотя потери оборудования «Малбери» на переходе через Ламанш оказались гораздо большими, чем ожидалось. Два «Феникса» и пять «Уэйлов», буксируемых вместе, погибли после гибели их буксиров, торпедированных катерами противника. «Малбери» были обеспечены сильными средствами ПВО, а 60 траулеров, оборудованных приспособлениями для постановки дымовых завес, обеспечивали им дополнительную защиту от воздушных атак. Эти траулеры были сведены в группы по 15 судов в каждой, и одна из таких групп всегда находилась в распоряжении каждого искусственного порта.

Монтаж «Малбери» и подъездных путей к ним был весьма своевременным, поскольку непрерывное движение колесной и гусеничной техники привело в ужасное состояние все выездные пути с береговых отмелей на высадочные участки. На участке «Джюно» коммодор Оливер был вынужден даже разработать систему, временно ограничивающую для самоходной техники право пользования некоторыми подъездными путями на участке, чтобы дать возможность привести их в порядок.

Обстановка в районе высадки на 16 июня (день «Д + 9»)

Невзирая на растущее сопротивление противника, союзные армии успешно расширили и объединили захваченные плацдармы. В американском районе 10 июня

соединились части 5-го и 7-го армейских корпусов и через два дня был взят город Карантан, 11 июня части 7-го американского корпуса на своем левом фланге установили контакт с подразделениями 30-го английского корпуса и на следующий день был захвачен Комонт. За исключением района северо-восточнее Кан, где противник развернул большое количество танков, продвижение вперед шло по всему английскому фронту и уже в день «Д + 1» был взят город Байё.

К 15 июня противник в попытке остановить продвижение союзников сосредоточил в районе вторжения три танковых, воздушно-десантную и две пехотных дивизии. Но процесс наращивания сил на плацдармах шел так успешно, что уже 16 июня союзники перешли в общее наступление.

Военно-морская организация после преодоления первоначальных трудностей функционировала без всяких помех. График движения конвоев был восстановлен, а искусственные порты «Малбери» оправдали возложенные на них надежды. И хотя вражеский артобстрел еще мешал производству разгрузочных работ на участке «Суорд», а суда несли случайные потери от мин, к 15 июня во Франции были высажены пол-миллиона человек и 77000 боевых машин различного назначения.

Визит на участок «Джюно» короля Георга VI

16 июня король Георг VI в сопровождении адмирала Рамсея, Первого Морского Лорда адмирала флота Каннинггема, Начальника Штаба ВВС маршала авиации Портела и Начальника управления десантными операциями генерал-майора Лейкока совершил на борту английского крейсера «Аретуза», вышедшего из Портсмута, поездку в район вторжения. Сойдя на берег на участке «Джюно», король был встречен генералом Монгмери. В тот же вечер король вернулся в Портсмут.

Адмирал Рамсей отмечает по этому поводу в своем рапорте: «Визит короля с чувством большого удовлетворения и волнения был воспринят всем личным составом английского флота, находящимся в районе вторжения».

Своей жене адмирал Рамсей писал: «В течение всего дня я имел продолжительные беседы с королем. С

ним очень легко разговаривать, поскольку он держится очень непринужденно и обожает флот». ⁶⁴

ГЛАВА 7

ПОСЛЕДНЯЯ ФАЗА ОПЕРАЦИИ

Сильный шторм

После визита короля три дня все шло на редкость хорошо в районе вторжения. Машины, боеприпасы и прочие необходимые армии грузы быстро разгружались в нужном количестве (см. Приложение VII).

Зачем природа внезапно снова продемонстрировала свое непостоянство, и на короткое время исход операции «Нептун» повис на волоске. «В течение 18 июня произошло два, совершенно неожиданных события, — пишет профессор Стэгг, — холодный фронт, шедший накануне через Исландию, быстро переместился в юго-восточном направлении, прошел над Британскими островами, оставляя позади себя обширную зону высокого давления. Одновременно область низкого давления над Средиземным морем стала быстро перемещаться на север, охватывая обширные районы Франции. Таким образом, участки высадки оказались как бы в трубе между зонами низкого и высокого давления, что породило северо-восточный ветер, который два дня, 19 и 20 июня, дул с силой 6-7 баллов и с чуть меньшей силой в следующие два дня, 21 и 22 июня». ⁶⁵

Уже с первого дня вторжения погода была неважной, но такой в это время года ожидать не мог никто. Уже 16 июня сильный боковой ветер затруднял действия буксиров на монтаже «Малбери» и сильно мешал разгрузочным работам. Низкая облачность лишила армию непосредственной поддержки с воздуха в самое нужное время. В течение ночи с 17 на 18 июня установилось классическое затишье перед штормом, который неожиданно дал о себе знать сильным северо-восточным ветром, начавшим дуть в 03:30 19 июня. К 09:00 сила ветра достигла 6 баллов, а к 15:00 сила ветра по-

рывами дошла до 7 баллов, подняв волны, достигавшие на якорных стоянках высоты 6-8 фунтов.

В первой половине дня 19 июня все разгрузочные работы на английских участках высадки были прекращены — танко-десантные баржи и малые суда вынуждены были укрыться у бортов «гузбери», которые монтировались у Арроманша. 12 танко-десантных кораблей, прибывших на участок «Джюно» в первой половине дня, были направлены под прикрытие «гузбери» в районе Курселя. Однако там не оказалось достаточно места для всех, и в течение следующих двух дней семь СТ выбросило на берег, шесть из них при этом было разбито. Выход всех конвоев из Англии был закрыт. Шторм стал суровым испытанием для брекваторов «гузбери» и «феникс» в районе Арроманша. Многие блокшивы опрокинулись и море в полную воду полностью скрывало их, но они спасли от гибели большое количество десантных судов. Там, где «гузбери» стояли вплотную друг к другу или с небольшим пространством между собой, с их подветренной стороны можно было даже производить разгрузку.

В американском секторе у побережья Сен-Лорана, как писал один командир английского десантного судна, пытавшегося там укрыться, «пространство внутри «малбери» стало сценой ужасающего хаоса. Сотни десантных судов от небольших барж до танко-десантных кораблей выбрасывались на берег и разбивались друг о друга. Плавпирсы «Уэйл» были уничтожены. «Бомбардоны», порвав удерживающие их швартовы, как обезумевшие чудовища носились по якорной стоянке, тараня корабли, сталкиваясь друг с другом и разрушая бетонные кессоны «феникс». Даже блокшивы были разбиты и все море в районе Сен-Лорана было полно обломков».⁶⁶

Потери составили: пять больших танко-десантных кораблей, один пехотнодесантный корабль (LSJ (H), 13 больших пехотно-десантных барж (LCT), четыре десантных баржи ПВО и большое количество сторожевых катеров.

«Малбери-Б» у Арроманша пострадал значительно меньше, так как его частично защищали скалы Кальвадоса и выступающие в море к северу от Гавра мысы. Кроме того, воды, где были затоплены кессоны «Фе-

никс» были не столь глубоки, как у Сен-Лорана. Благодаря этому искусственный порт у Арроманша выстоял, потеряв четыре «феникса» и несколько «гузбери». Подъездные пути к плавпирсам получили только легкие повреждения, а сами пирсы остались практически неповрежденными.

Тем не менее повреждения кораблей и судов были тяжелыми. Один малый танко-десантный корабль перевернулся и затонул. Один большой танко-десантный корабль, три каботажных судна, траулер и небольшой танкер были выброшены на берег. Крейсер «Дайадем» столкнулся с самоходным паромом, а эскадренный миноносец «Фури», подорвавшись во время шторма на mine, выбросился на берег. «Бомбардоны» так же, как и в американском секторе, порвав швартовы, либо тонули, либо носились по якорным стоянкам, увеличивая и без того большую опасность для находящихся там судов. К положительным результатам шторма можно отнести то, что благодаря ему отработало большое количество «донных» мин.

17 июня в момент благоприятной погоды, непосредственно предшествующей этому шторму, из южных портов Англии были отбуксированы составные части подъездных пирсов «Уэйл», которые весили 22 тонны и были общей длиной в 2,5 мили. Они благополучно достигли района вторжения, только для того, чтобы погибнуть во время шторма!

Когда в ночь с 22 по 23 июня шторм стал постепенно утихать, Командующие соединениями оказались перед перспективой полного срыва графика наращивания сил. Более 800 кораблей и судов всех типов были выброшены на берег. Большинство из них при этом либо были повреждены, либо прочно засели на грунте. Из-за этого совершенно не хватало разгрузочных барж и паромов. Более того, обследования повреждений искусственного порта «Малбери» у Сен-Лорана показали, что они настолько серьезны, что не имеет смысла заниматься ремонтом. Поэтому было решено все уцелевшие части «Малбери-А» передать в распоряжение «Малбери-В» у Арроманша для усиления последнего в предвиденных надвигающихся зимних штормов. Итак, четырехдневный шторм нанес союзникам больше повреждений, чем враг за две недели.

По армейским оценкам, в результате шторма не были в нужное время доставлены войскам 20000 машин и 140000 тонн различных грузов. Независимо от того, насколько точны эти цифры, шторм безусловно оказал влияние на прибытие судов в район вторжения, которое было следующим: 19 июня — 239, 20 июня — 47, 21 июня — ноль, 22 июня — 81, 23 июня — 281 (см. Приложение VII). Самым серьезным последствием этого стала хроническая нехватка боеприпасов. Этот вопрос, вызывавший сильное беспокойство с первого дня высадки, стал настолько актуальным, что намеченное форсирование реки Одон было отложено.

Немедленно были предприняты энергичные меры для спасения как можно большего количества поврежденных судов. На берег были высажены ремонтно-спасательные партии с плавмастерских «Адвентер» и «Альбатросс», а также с десантного судна № 2 для производства экстренных ремонтных работ. Прежде всего работы начались на выброшенных на берег судах. В ремонтные партии были направлены 250 специалистов, откомандированных Командованием флота метрополии в район вторжения. Одновременно из Англии шло необходимое ремонтное оборудование, в том числе сварочные аппараты и строительные материалы. Ремонтно-спасательные партии, собранные в таком чрезвычайном порядке, работали круглосуточно. «Благодаря энергии и самоотверженности всех занятых на ремонтных работах, — указывал в своем рапорте адмирал Рамсей, — около 600 выброшенных на берег десантных судов и несколько каботажных пароходов, а также других малых судов были временно отремонтированы и спущены на воду к следующему сизигийному приливу 8 июля. Еще 100 судов были спущены на воду через две недели».⁶⁷

Повреждения, нанесенные штормом транспортно-десантным средствам, отразились и на английских судостроительных заводах, где все ремонтные мощности были уже задействованы для ремонта десантных судов, поврежденных во время вторжения, число которых оказалось гораздо большим, чем ожидалось. Новые поврежденные суда в таком количестве прибывшие на судоремонтные заводы вряд ли могли рассчитывать на быстрый ремонт, если бы не Ремонтная Группа при управлении

Десантных операций (СО EP), которая, полностью оправдав свое существование, сделала все возможное, чтобы использовать в полной мере ремонтную базу, имеющуюся в распоряжении заводов восточного, южного и юго-западного побережья Англии.

Как только позволила погода, вновь начался прерванный процесс наращивания сил. Особые усилия были предприняты, чтобы пополнить запас боеприпасов армии, который дошел до угрожающе низкого уровня. Из-за временного затишья в боевых действиях Ромель получил время перегруппировать свои войска, подтянуть резервы и восстановить оборону. Удача была на его стороне, когда его единственный резерв — 22-ая танковая дивизия — был распылен по всему фронту в ожидании неминуемого наступления союзников, которое действительно планировалось, но не было осуществлено из-за нехватки боеприпасов.

Соединение «Плут» (нефтепровод) во время шторма укрылось в Пор-ан-Бессене, так что его оборудование избежало серьезных повреждений и работа по прокладке нефтепровода «Томбола» возобновилась, как только позволила погода. Первая линия нефтепровода была проложена к 25 июня, вторая — через 19 дней. Еще две линии в районе Сен-Хонори́на были введены в эксплуатацию соответственно 2 и 3 июля. Их общая пропускная способность в хорошую погоду составляла 8000 тонн топлива в день. По требованию американцев, впоследствии три коротких нефтепровода были проложены в последующие дни на берегу в восточном конце участка «Омаха».

Миннозаградительные операции противника

В конце июня миннозаградительные операции немцев снова стали вызывать беспокойство. Поводом для беспокойства служили как новые мины, поставленные ночью самолетами и катерами, так и старые мины, чьи взрыватели замедленного действия наконец срабатывали.

Как мы уже видели, в течение первых двух недель после вторжения самые тяжелые потери от мин имели место в американском районе, где десять боевых кораблей и 24 транспортных судна погибли или были пов-

реждены. Однако в период между 22 и 24 июня единственной жертвой мин в американском районе оказался эсминец «Девис», в то время как в английском районе их жертвами стали 12 военных кораблей и семь транспортных судов. В число первых входили потопленные эскадренный миноносец «Свифт», траулер и два прибрежных тральщика. Из транспортных судов погибли три транспорта МТ и один штабной десантный корабль.

Флагманский крейсер адмирала Вайена «Сцилла» также подорвался на mine и был отправлен на ремонт в Англию, а Вайен в 03:30 24 июня перевел свой штаб на штабной корабль «Хилари». Крейсер «Сцилла» благополучно был отбуксирован в Спитхед.

Строго проводимый в жизнь приказ придерживаться самых малых ходов в районе вторжения заметно понизил количество жертв от донных мин. Тральщики также делали свое дело и к 3 июля вытралили почти 300 мин, в том числе и мины с неконтактными взрывателями (см. Приложение X). Хотя противник и продолжал ставить новые мины, теперь они уже не были сильной помехой процессу наращивания боевой мощи на плацдармах.

Закрытие участка «Суорд»

Продолжающееся присутствие противника на восточном берегу реки Орн и его способность держать участок «Суорд» под постоянным артиллерийско-минометным огнем своих мобильных батарей в большой степени мешало разгрузочным работам на этом участке. Более того, огонь врага с каждым днем становился точнее, несмотря на применение дымовых завес и на контрбатарейный огонь, который вели, действуя в непосредственной близости от побережья, десантно-артиллерийские корабли.

15 июня артиллерийским огнем противника были повреждены канадский корвет «Элберни» и шесть больших танко-десантных кораблей. После этого высадка личного состава на этом участке была прекращена.

На следующий день от артогня пострадал штабной корабль оперативной группы «S.1» «Лоукаст» и несколь-

ко грузовых барж, после чего было принято решение прекратить подход к берегу танко-десантных кораблей. Затем, после того как 23 июня получило попадание английское каботажное судно, груженое боеприпасами, пользование участком было разрешено только судам со взрывобезопасными грузами.

Через два дня вражеский огонь стал еще более точным, в результате чего было принято решение перевести оставшиеся транспорта и каботажные пароходы на якорные стоянки участков «Джюно» и «Голд». Затем туда же перешли грузовые баржи и понтоны, а участок «Суорд» был закрыт. Старший морской начальник участка был отозван в метрополию.

Хотя вражеские орудия, вынудившие пойти на этот шаг, были небольших калибров, этот инцидент, по словам адмирала Рамсея, показал, что фланговый участок не может являться идеальным местом для разгрузочных работ, если армия не способна отбросить противника на такое расстояние, откуда он уже не мог бы держать участок под артобстрелом, или если артиллерия не в состоянии подавить батареи врага. В данном случае, к сожалению, налицо были оба условия.

Действия флота с 17 июня по 5 июля

В результате воздушных ударов по военно-морским базам Гавра и Булони возможность вражеских контрмер была сильно понижена, и в итоге немцы были вынуждены перебросить катера из северных районов для возмещения потерь в районе вторжения. Что касается союзников, то их действия теперь были направлены на перехват немецких конвоев, направляющихся на острова Ламанша и на срыв эвакуации Шербурга, находящегося под угрозой захвата с суши. В ночь с 22 на 23 июня 65-ая флотилия английских торпедных катеров, действующая из Портсмута, перехватила неприятельский конвой, шедший из Шербурга на остров Ольдерней, в составе четырех артиллерийских барж с эскортом из трех сторожевых катеров. В завязавшемся бою союзники утопили одну баржу и все три катера. В ночь с 26 на 27 июня канадские эсминцы «Харон» и «Эскимос» утопили к югу от острова Джерси немецкий тральщик и сторожевик.

В последующие дни из-за постоянных туманов контакты с противником были редки...

Действия подводных лодок противника

Несмотря на неудачное начало в этом деле, немцы продолжали активизировать действия своих подводных лодок, видимо, считая, что это лучший способ сорвать операцию по наращиванию союзных сил в Нормандии. Поэтому адмирал Дениц приказал перебросить в район Ламанша подводные лодки из Норвегии и Германии.

Адмиралтейство подозревало, что факт переброски может произойти, и 17 июня дало директиву развернуть все имеющиеся в распоряжении оперативные группы противолодочной обороны в Ламанше и на подходах к нему. Эти группы были распределены таким образом, чтобы у Командующего военно-морской базой в Плимуте их было девять, а у Командующего в Портсмуте — одна, действующая во взаимодействии с эсминцами, переданными в ее распоряжение по приказу адмирала Рамсея.

Показателем прибытия к противнику новых лодок стало заметное увеличение активности работы вражеских радиопеленгаторов в районе острова Ушант и на западных подходах к Ламаншу в ночь с 23 на 24 июня. На следующее утро самолеты противолодочного патруля обнаружили несколько лодок, в результате чего была потоплена U-971 и сорок два немецких подводника взяты в плен. На рассвете 25 июня английский фрегат «Бикертон» утопил U-269 и так же подобрал из воды сорока двух уцелевших из ее экипажа. В свою очередь немецкими лодками был торпедирован фрегат «Гудзон», которому торпедой оторвало корму. В тот же вечер в 22:00 английские фрегаты «Эффлик» и «Бэлфо» обнаружили подводную лодку U-1191, долго преследовали ее и, в конце концов, утопили.

Неблагоприятная погода, стоявшая 25 и 26 июня, ограничила действия противолодочного воздушного патруля, в результате чего нескольким подводным лодкам противника удалось прорваться на фарватеры «Спаут», где они торпедировали английский корвет «Пинк», эскортирующий конвой, который шел на юг в 20 милях

северо-восточнее мыса Барфлер. Поврежденный корвет был благополучно отбуксирован в Портсмут.

28 июня в 21:30 американский войсковой транспорт «Мейд оф Орлеанс», возвращающийся в Портсмут в составе конвоя FXP.18, получил попадание торпеды и затонул в 35 милях южнее мыса Селсей-Билл.

На следующий день подводные лодки торпедировали четыре судна типа «Либерти», шедшие в конвое ESM.17 в пределах пяти миль от района потопления «Мейд оф Орлеанс». Три торпедированных судна отбуксированы обратно в Спитхед, а четвертое было способно было продолжить поход. Через три часа американский транспорт «Эмпайр Портия», шедший на север в составе конвоя FMT.22, получил попадание торпеды, но тоже был доведен до порта на буксире. Все эти печальные события явились результатом плохих условий для работы гидролокаторов в Ламанше. Однако вечером этого же дня подводная лодка U-988 была повреждена самолетом «Либерейтор» юго-западнее мыса Старт-Пойнт и добита на следующее утро английскими фрегатами «Эссингтон», «Дакворт», «Даннет» и «Кук» из состава 3-ей эскортной группы.

В конце июня немецкие подводные лодки достигли пика своих успехов. Хотя они продолжали действовать в проливе до конца войны, дальнейшие их успехи были сравнительно небольшими, а потери значительными. В июле было потоплено еще 9 лодок, а в августе — 21. В итоге адмирал Кранке был вынужден признаться в своей неспособности сорвать процесс наращивания союзных сил во Франции. После того как 25 июня адмиралу доложили о количестве солдат, машин и грузов, доставленных союзниками в Нормандию за предыдущие 48 часов (сведения, добытые немецкой службой радиоперехвата) в боевом дневнике военно-морской группы «Запад» появилась следующая запись: «Эти цифры во много раз превышают наши резервы людей и материалов и дают ясную картину преимущества вражеских морских коммуникационных линий».

Взятие Шербурга

Фактическая гибель искусственного порта «Малбери» у Сен-Лорана явилась достаточно весомым поводом

для быстрейшего захвата порта Шербур, что позволило бы не оставлять долее союзные армии на милость предательской погоды Ламанша.

В свое время французы хорошо укрепили Шербур, а немцы весьма усилили существовавшую до них оборону. Памятуя об уроках Сингапура, они обратили особенное внимание на оборону Шербура с суши. Единственную проблему составляла нехватка людей, чтобы снабдить достаточным личным составом все укрепленные пункты, но это уже являлось следствием категорического приказа Гитлера, желавшего, чтобы войска держали фронт поперек полуострова Котантен. На укрепление сухопутного фронта были брошены писаря, повара, телефонисты и моряки, несмотря на решительные протесты со стороны коменданта порта контр-адмирала Хеннеке. Оборона Шербура включала: три батареи 11-дюймовых (280-миллиметровых) орудий и около двадцати батарей 6-дюймовых (150-миллиметровых) орудий, пятнадцать из которых были казематными, где устанавливалось еще большое количество 3,5-дюймовых и 3-дюймовых орудий.

Командующий 7-ым американским армейским корпусом генерал Коллинз, чьи войска постепенно продвигались вверх по полуострову Котантен прямо на Шербур, ошибался, считая, что бомбардировка порта с моря не понадобится, настолько поспешным было отступление немцев на последней стадии наступления частей 7-го корпуса. Однако, когда 23 июня отступающие войска противника достигли заранее подготовленной оборонительной линии, идущей по периметру города, они окопались там, держа твердую оборону. Пришлось Коллинзу запрашивать артиллерийской поддержки с моря. К сожалению, это требование, идя по инстанциям через генерала Бредли к адмиралу Рамсею, было передано последнему в самый разгар бушевавшего шторма. Тогда как необходимо было собрать корабли, подходящие для выполнения этой задачи, составить план бомбардировки и снабдить корабли необходимыми боеприпасами прежде, чем они могли бы приступить к осуществлению своей миссии. Поэтому Коллинз был информирован, что самое раннее, когда его требование может быть удовлетворено, это 25 июня.

Корабли бомбардировочной эскадры для обстрела Шербура были сведены в 129-ое Оперативное Соединение (ОС) под командованием американского контр-ад-

мирала Мортон Л. Дейо. Состав соединения был следующим:

1-ая Группа

Американский тяжелый крейсер «Тускалуза» (флаг контр-адмирала Дейо).

Американский линейный корабль «Невада» и тяжелый крейсер «Куинси».

Английские легкие крейсера «Глазго» и «Энтерпрайз».

2-ая Группа

Американский линейный корабль «Техас» (флаг контр-адмирала Брайанта).

Американский линейный корабль «Арканзас».

Силы прикрытия: 5 американских эсминцев.

Поскольку корабли должны были действовать в непротраленных водах, каждой группе был придан дивизион тральщиков. 1-ой Группе 129-го ОС была придана 9-ая английская флотилия тральщиков, состоящая из 8 эскадренных тральщиков, 4 буеукладчиков и 4 моторных баркасов, а также 8 рейдовых тральщиков из 159-ой флотилия прибрежного действия. 2-ой Группе 129-го ОС — эскадра «А» из 8 американских тральщиков, одного буеукладчика и 4 моторных баркасов.

Указанные силы сосредоточились в Портленде, откуда вышли 25 июня в 04:30. План предусматривал начать бомбардировку с дальней дистанции, постепенно уменьшая расстояние и меняя состав групп в соответствии с обстановкой и заявками от армии. Однако при подходе к французскому побережью адмирал Дейо получил радиограмму генерала Коллинза, в которой последний просил отменить дальнюю бомбардировку, так как опасался, что от разброса снарядов, характерного для стрельбы орудий крупного калибра на большие расстояния, пострадают его собственные войска. Поэтому корабли артиллерийской поддержки заняли позиции в непосредственной близости от побережья.

Когда тральщики, приданные 1-ой Группе 129-го ОС, легли на курс параллельно берегу, чтобы протралить район севернее порта для маневрирования кораблей артиллерийской поддержки, они попали под сосредоточенный огонь противника. Эсминцы сопровождения поставили дымовую завесу, однако противник не только не уменьшил, но и значительно увеличил интенсивность огня

настолько, что удалось протралить лишь половину заданного района до того, как адмирал Дейо приказал тральщикам отойти на север. К счастью, ни один из тральщиков не получил попаданий, несмотря на то, что с заведенными тралами маневренность их была исключительно низкой. В протраленном районе мин не обнаружили, что с некоторой долей вероятности позволило считать, что их вообще нет в этом районе.

После отхода тральщиков разгорелся яростный бой между двумя английскими крейсерами и батареей 6-дюймовых орудий, расположенной севернее Шербура в Керкевиле. Во время артиллерийской дуэли крейсер «Глазго» получил попадание в левый ангар, а несколько минут спустя еще одно попадание — в кормовую надстройку. Только в 14:40, после того как крейсера выпустили 318 6-дюймовых снарядов, батарея была приведена к молчанию, но, как выяснилось, только временно. Корректировка с воздуха проводилась американскими самолетами «Кингфишер» и английскими «Спитфайер». Пока неприятельская батарея в Керкевиле отвлекала на себя внимание английских крейсеров, американские корабли, маневрируя самостоятельно, пытались выполнять заявки армии об артиллерийской поддержке, но все чаще и чаще вынуждены были переносить свой огонь на береговые батареи врага, чья стрельба становилась слишком точной, чтобы можно было их проигнорировать.

2-ая Группа 129-го ОС попала под тяжелый огонь противника, как только заняла позицию в районе артиллерийской поддержки. Из-за этого она не смогла соединиться с 1-ой Группой, как было намечено планом, а вместо этого оказалась втянутой в бой с немецкой батареей «Гамбург» из четырех 11-дюймовых орудий, расположенных чуть южнее мыса Леви. Эти орудия обслуживались моряками и были прекрасно защищены броневыми плитами и усиленными бетонными казематами. Кроме того, в районе этой батареи находилось шесть 3,5-дюймовых орудий и более дюжины зениток. 11-дюймовые орудия немцев имели дальность стрельбы 40000 ярдов, но сектор их обстрела был ограничен тридцатью пятью градусами на восток и на юг.

В ответ на запрос адмирала Дейо, переданный в 13:20 генералу Коллинзу, о продолжительности бомбардировки, последний ответил, что ее желательно вести

до 15:00. К этому времени все корабли артиллерийской поддержки получили либо прямые попадания с береговых батарей, либо были повреждены осколками от близких разрывов снарядов. Командир крейсера «Энтерпрайз» — канадский капитан 1-го ранга Х.Т.Грант одним из этих осколков был серьезно ранен в плечо, однако оставался на мостике до возвращения крейсера на базу. Из одиннадцати эсминцев три пострадали от прямых попаданий, а остальные от близких разрывов. Потери в людях по 129-ому Оперативному Соединению составили 14 убитых и 38 раненых.

За исключением крейсера «Энтерпрайз», направившегося в Портсмут, все корабли соединения вернулись в Портленд, где командир крейсера «Глазго» капитан 1-го ранга С.П.Кларк предложил адмиралу Дейо собрать совещание на борту своего корабля для разбора боя. Предложение было с радостью принято, а после совещания американцы отдали должное английскому грогу.

На следующий день, 26 июня, после полудня комендант крепости Шербур генерал-майор фон Шлибен и комендант порта контр-адмирал Хеннеке капитулировали. Однако в районе арсенала сопротивление противника продолжалось до утра 27 июня, а на фортах внешнего брекватера — до следующего дня. Отдельные очаги сопротивления на побережье полуострова удалось подавить только к 1 июля. Генерал Коллинз полностью оценил значение артиллерийской поддержки с моря. В письме адмиралу Дейо от 29 июня он писал: «Результаты оказались отличными и во многом способствовали отвлечению огня противника в период, когда наши войска штурмовали Шербур с тыла».⁶⁸

Хотя немцы настолько разрушили порт, что он не представлял уже большой ценности для союзников, падение Шербура потрясло немецкое высшее командование.

Не теряя ни минуты, аварийно-спасательные партии и команды минеров начали работы по очистке Шербура, чей порт был загроможден потопленными кораблями и густо усеян минами. Много мужества проявили союзные моряки, разминируя акваторию порта и поднимая затопленные корабли. В результате работы, блестяще проведенной морскими отрядами под руководством коммодора резерва ВМС США А.Салливэна и

Начальника аварийно-спасательной службы Штаба адмирала Рамсея коммодора резерва ВМС Англии Т.Мекензи, уже 16 июля в порт смог войти первый транспорт и выгрузить доставленные автомобили-амфибии. К концу июля в Шербуре могли одновременно разгружаться 12-14 транспортов и вскоре ежедневный грузооборот порта достиг 8500 тонн. В сентябре, когда порт был полностью очищен, его грузооборот удвоился, а затем превысил довоенный уровень.

Как только адмирал Рамсей был информирован о предоставившейся раньше планируемого срока возможности использования шербурского порта, он мог бы вывести из состава подчиненных ему сил некоторое количество кораблей артиллерийской поддержки и десантных судов, чего так долго требовали и Адмиралтейство, и Военно-морское министерство США. Однако адмирал Рамсей, имея опыт в подобных делах, подсказывающий, как опрометчиво выводить корабли из района до полного окончания операции, сопротивлялся оказываемому на него давлению, пока наконец не решил, что с введением в эксплуатацию Шербура отдать корабли можно без опасения.

Пересмотр структуры командования

Когда после критической ситуации, вызванной штормом, была восстановлена нормальная обстановка, настало время пересмотреть структуру командования.

В начале июля Командующие американским и английским Оперативными Соединениями спустили свои флаги, а контр-адмирал Д.У.Райветт-Канек был назначен старшим Морским Начальником английского района вторжения с береговой штаб-квартирой в Курселе. Американский контр-адмирал Джон Уилкс получил аналогичное назначение в американском районе вторжения с одновременным принятием на себя должности Командующего американскими военно-морскими базами во Франции. Контр-адмирал Фэлбот, а также коммодоры Дуглас-Пеннант и Оливер были отозваны в метрополию.

Конец операции «Нептун»

Все вышеуказанные изменения ознаменовали окончание операции «Нептун». Заканчивая свой рапорт на имя генерала Эйзенхауэра, адмирал Рамсей писал: «Я не могу закончить это послание, не выразив своего глубокого восхищения теми методами, которыми вы в качестве Верховного Главнокомандующего направляли и координировали действия многочисленных Командующих разных родов войск наших стран. Я считаю для себя большой честью, что мне пришлось командовать в этой великой операции Союзными военно-морскими силами, находясь под Вашим выдающимся руководством, которому мы в большей степени, чем чему-либо еще, обязаны достигнутым успехом».⁶⁹

ЭПИЛОГ

Адмирал Рамсей в качестве Командующего военно-морскими экспедиционными силами союзников продолжал руководить вверенными ему соединениями флота из своей штаб-квартиры в Саутвик-Хаузе до 8-го сентября, после чего перенес свой командный пункт во Францию. Перед отъездом он направил автору этой книги письмо (текст которого полностью приведен в Приложении XI), где благодарил за прекрасные условия работы, созданные ему на борту «его величества корабля «Драйэд». («Его величество корабль «Драйэд» — шифрованное и телеграфное наименование штаба адмирала Рамсея в Саутвик-Хаузе).

До окончательной капитуляции Германии в мае 1945 года произошло еще много боев и на море, и на суше, и в воздухе. После взятия Шербура и последующего прорыва американцами вражеского фронта у Сен-Ло огромный порт и военно-морская база Брест оказался отрезанным, и немцы начали эвакуацию из него соединений своего надводного и подводного флотов. Одновременно началась эвакуация сил немецкого флота из Лориана и Сен-Назера.

Тем не менее немцы предприняли шаги для усиления соединений своих торпедных катеров в Гавре, Дьеппе и Булони, доведя их мощности до 20 флотилий. Немцы также начали использовать для прорыва через линию «Траут» сверхмалые подводные лодки и человеко-торпеды, однако достигнутые ими результаты не оправдали затраченных усилий. Кроме того, немцы продолжали яростно атаковать старый французский линкор «Корбет», на мачте которого гордо развевался огромный трехцветный флаг с Лотарингским крестом. Они обстреливали линкор из орудий, бомбили с воздуха, торпедировали с катеров, однако ничем не могли понизить эффективности старого корабля в его последней роли блокшива.

15 августа началось ранее отложенное вторжение в южную Францию, встретившее сравнительно слабое сопротивление со стороны противника. Немцы сразу же начали эвакуацию своих сил из этого района, оставив несколько очагов сопротивления вроде того, что находился в устье Жиронды и капитулировал только после окончания войны.

18 сентября после двадцатичетырехдневной осады был захвачен порт Брест. В ходе осады порт неоднократно бомбардировался 15-дюймовыми орудиями линкора «Уорспайт». Как и Шербур, Брест был очень сильно разрушен

и минирован, впрочем к этому времени союзные армии уже подходили к границам Германии, так что Брест потерял для них большую часть своего предназначения.

Порт Гавр, вначале обойденный стремительно наступающей армией, после бомбардировок авиацией и обстрела линкором «Уорспайт» и монитором «Эребус», капитулировал 12 сентября. После захвата Дьепа, что произошло почти одновременно с капитуляцией Гавра, отпала необходимость выгружать снабжение, людей и боеприпасы на старые участки высадки в Нормандии и последний из этих участков — «Джюно» — был закрыт 7 сентября. Только несколько траулеров было оставлено приглядывать за некогда переполненными якорными стоянками, молчаливыми свидетелями величайшей десантной операции в истории. За период с 24 июня по 12 сентября только в английском районе вторжения было высажено 352570 человек, 152000 боевых машин и 1410600 тонн различных грузов.

Снабжение армии горючим, которое шло на склады Горюче-смазочных материалов «Плутто» в Порт-ан-Бессене и Шербурне, необходимо было теперь переместить ближе к стремительнодвигающейся на восток линии фронта. Поэтому через Ламанш, между Данджнессом и Дюнкерком, были проложены новые нефтепроводы, первый из которых был введен в эксплуатацию 26 октября.

Несмотря на то, что 4 сентября был захвачен Антверпен, немцы продолжали держаться на островах в устье Шельды, господствующими над подходами к порту. Противник укрепился так сильно, что понадобилось гораздо больше сил, чем ожидалось, чтобы выбить его с этих островов. 1 ноября начался штурм этих островов, для чего были выделены военноморские силы в составе 181 корабля под общим командованием английского капитана 1-го ранга А.Ф.Пагсли. Штурм осуществляли 41-ый, 47-ой и 48-ой отряды «Командос» морской пехоты и 4-ый отряд армейских «Командос» во взаимодействии с частями 2-ой и 3-ей канадских пехотных дивизий. Артиллерийскую поддержку обеспечивали линейный корабль «Уорспайт» совместно с мониторами «Эребус» и «Робертс». После двухдневных ожесточенных боев противник капитулировал. Наконец смогло начаться траление 80-мильного канала, ведущего к Антверпену, и 28 ноября порт, ведущий прямо к сердцу Европы, был открыт для судоходства.

По злой иронии судьбы, человек, сыгравший основную роль в планировании и осуществлении операции «Нептун»,

не дожидаясь до того момента, когда бы мог стать свидетелем кульминации великого предприятия, в которое вложил столько своего таланта и энергии. 2 января 1945 года адмирал Рамсей с четырьмя офицерами своего штаба вылетел на самолете «Гудзон» с аэродрома Тосс-ле-Нобль на совещание с фельдмаршалом Монтгомери в Брюссель, вскоре после взлета самолет разбился, и все находящиеся в нем люди погибли. Они были похоронены со всеми военно-морскими почестями на кладбище Сен-Жермен-ан-Ли в окрестностях Парижа, в земле, за освобождение которой они боролись.

7 августа 1946 года на открытии исторической настенной карты дня «Д», сохраненной в качестве мемориала в Саутвик-Хаузе, бывший Начальник Штаба адмирала Рамсея ныне покойный адмирал флота сэра Джордж Кризи сказал:

«Фундаментом, на котором строилась разработка и осуществление военно-морской части Операции Вторжения, явились интеллект, проницательность, организаторские и оперативные способности, а также хладнокровие нашего Командующего адмирала Рамсея. Все эти качества имели прочную основу благодаря его прекрасному пониманию природы комбинированных десантных операций и счастливому дару нахождения общего языка с нашими братьями по оружию — моряками флота Соединенных Штатов и других союзных нам флотов, а также с представителями других видов оружия великой армии Объединенных Наций».

Как сослуживец адмирала Кризи и человек, связанный с ним более чем полувековой дружбой, автор считает своим долгом воздать так же должное этому выдающемуся офицеру, который с самых ранних дней своей службы демонстрировал все качества прирожденного руководителя и исключительные способности, что позволило ему добиться всего, чего только можно было добиться в его профессии. Его труд по подготовке бесчисленных приказов по операции «Нептун» является примером полного посвящения себя службе.

Размах операции был настолько широким, что просто невозможно в рамках этой книги сказать обо всех многочисленных случаях мужества и героизма, проявленных участниками Вторжения. Для обеих сторон это было решающее сражение, решившее исход всей войны в Европе, при этом господство союзников на море и в воздухе явилось существенным моментом окончательной победы.

*Перевод с английского.
Ленинград, июль 1975 года.*

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Профессор Артур Мадер «Годы мощи».
2. «Методика проведения английских десантных операций в Семилетней и Американской войнах», *МАРИНЕС МИРРОР*, август 1972 года.
3. Честер Вилмот, «Борьба за Европу».
4. Б.Б.Шофилд, «Морская мощь Англии».
5. Джон Эрмен, «Большая стратегия», т.5.
6. Черчилль, «Вторая мировая война», т.6.
7. «Дневник Гальдера» (в английском переводе), т.4.
8. «Военно-морская конференция фюрера», 26 сентября 1940 года.
9. *Тот же самое.*
10. Дениц, «Мемуары».
11. Б.Х.Лиддел Гарт, «Другая сторона высоты».
12. Ганс Шпейдель, «Мы обороняли Нормандию».
13. Директива приведена полностью во «Вторжении 1944 года» Перси Шрама, который основывал свою работу на Военном дневнике немецкого высшего командования.
14. Фридрих Руге, «Война на море 1939-1945 гг».
15. Фридрих Руге, «Мероприятия Роммеля перед вторжением».
16. *Тот же самое.*
17. Б.Х.Лиддер Гарт, указ.соч.
18. Дениц, «Мемуары».
19. Шпейдель, указ.соч.
20. Шпейдель, указ.соч.
21. «Дьепп 1942», Документы Би-Би-Си 2125, от 22 августа 1972 года.
22. Л.Ф.Эллис, «Официальная история второй мировой войны».
23. У.С.Чалмерс, «Полный цикл».
24. *Тот же самое.*
25. Монтгомери, «От Нормандии до Балтики».
26. Черчилль, «Вторая мировая война», т.5.
27. С.Морисон, «История операции флота США во второй мировой войне», т.11.
28. Черчилль, указ.соч.
29. Д.Мастмен, «Система двойного креста».
30. *Тот же самое.*
31. «Бельгия 1939-1940», официальная публикация министерства Иностранных дел Бельгии.
32. Пол Каррелл, «Вторжение — они пришли!».
33. Д.Ходсон, «Английский торговый флот в войне».
34. Эйзенхауэр, «Крестовый поход в Европу».
35. Рапорт командующего военно-морскими экспедиционными силами по операции «Нептун», т.1.
36. С.Морисон, «История операции флота США во второй мировой войне», т.11.

37. Д.М.Стэгг, «Прогноз для Оверлорда».
38. Там же.
39. Там же.
40. Там же.
41. Рапорт Верховного Командующего.
42. Стэгг, указ.соч.
43. Там же.
44. Там же.
45. Ф.Руге, «Мероприятия Роммеля перед вторжением».
46. Там же.
47. Рапорт командующего Восточным Военно-морским Оперативным Соединением.
48. Фридрих Руге, «Мероприятия Роммеля перед вторжением 1944 г.».
49. У.П.Пагсли, «Святые, дьяволы и обычные моряки».
50. Цитируется по Честеру Уилмоту, «Борьба за Европу».
51. Рапорт командующего соединением «U».
52. С.Морисон, «История операций флота США во второй мировой войне». т.2.
53. Г.Холмен, «Вперед к побережью!»
54. Пол Каррел, «Вторжение — они идут».
55. К.Райен, «Самый длинный день».
56. Рапорт командующего союзными военно-морскими экспедиционными силами, т.1.
57. Там же.
58. Рапорт командующего союзными военно-морскими экспедиционными силами об операции «Нептун», т.1.
59. Б.Х.Лиддел-Гарт, «Другая сторона высоты».
60. Фридрих Руге, «Мероприятия Роммеля перед вторжением».
61. Рапорт командующего союзными военно-морскими экспедиционными силами об операции «Нептун», т.1.
62. Там же.
63. Там же.
64. У.С.Челмерс, «Полный цикл».
65. Д.М.Стэгг, «Прогноз для Оверлорда».
66. К.Эдвардс, «Операция Нептун».
67. Рапорт Рамсея, т.1.
68. С.Морисон, «История операции флота США во второй мировой войне», т.11.
69. Рапорт Рамсея, т.1.
69. Рапорт Рамсея, т.1.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Описание кораблей, судов и барж специального назначения, применяемых в ходе операции «Нептун»

| Классификационный индекс | Тип | Краткое описание |
|--------------------------|--|---|
| 1 | 2 | 3 |
| DUKW | 2,5 тонны, шести-колесный грузовик-амфибия, несущий 25 человек. | Максимальная нагрузка на суше 3,5 т. Скорость в воде 6,4 узла, скорость на суше 50 миль в час. |
| HDML | Сторожевой катер. | Длина 72 фута, скорость 12 узлов, оборудован гидролокатором. Дизельный двигатель. |
| LBE | Десантная баржа-мастерская для срочного ремонта десантно-высадочных средств. | Самоходная баржа, имеющая необходимое ремонтное оборудование. Скорость 4,5 узла. |
| LBF | Десантная баржа ПВО. | Бывшие речные баржи, применяемые на Темзе. Вооружена 40мм зенитными аппаратами. Экипаж 5 человек. Контролировались армией. |
| LBK | Десантная баржа-камбуз. | Переоборудована из LBV (2) и оснащена оборудованием для обслуживания горячей пищей экипажа малых судов. Пропускная способность 800 человек в день. Имела газовые плиты. |
| LBO | Десантная наливная баржа. | Оборудована 33г. топливным баком для дозаправки десантных средств и т.п. Самоходная, скорость 4,5 узла. |
| LBV(1) | Десантная баржа для автотранспортных средств типа 1. | Несамоходная баржа, оборудованная аппарелью. |

| 1 | 2 | 3 |
|---------|---|--|
| LBV(2) | Десантная баржа для автотранспортных средств типа 2 | Самоходная, скорость 4,5 узла., использовалась для выгрузки тяжелых грузов. |
| LBW | Десантная баржа для перевозки воды. | Переоборудованная LBV(2). Имела цистерну для перевозки 33т. воды. |
| LCA | Штурмовой десантный катер-баржа. | Самоходное средство, несло 25 солдат с полным снаряжением. Скорость 6 узлов. Доставлялось в район высадки на борту LSY. |
| LCA(HR) | Штурмовая десантная баржа «Хеджероу». | LCA , оборудованная установками для залпа 24-мя 60-футовыми минами для расчистки проходов через минные поля и проволочные заграждения. |
| LCA(OC) | Штурмовой десантный катер-баржа для расчистки противодесантных заграждений. | LCA, оборудованный горизонтальной ГЛС и несущий подразделения для уничтожения заграждений. |
| LSF | Десантный корабль ПВО. | Переоборудован из LCT(3) или (4). Вооружен зенитными орудиями для непосредственного прикрытия десантных подразделений от воздушных атак и нападения торпедных катеров. |
| LCG(L) | Артиллерийско-десантная баржа (большая) | Переоборудована из LCT (3) или (4). Вооружена двумя 4,7 дюймовыми орудиями, смонтированными на фальшдеке над трюмом. Обеспечивала непосредственную артиллерийскую поддержку десантным частям в момент высадки. |
| LCM(1) | Десантный катер для перевозки боевой техники, типа 1 | Применялся для перевозки с кораблей на берег танков, бронетранспортеров и грузовиков. Мог нести до 16т. грузов или 100 человек. Скорость 5,5 узлов. |

| 1 | 2 | 3 |
|-------------------|--|--|
| LCM(3) | Десантный катер для перевозки боевой техники. Тип 3. | Более крупный вариант LCM(1), способный перевозить грузы до 30т. Скорость 6 узлов. |
| LCH | Штабной десантный катер. | Переоборудованный LCJ(L). Использовался в качестве штабного судна старшего морского начальника определенного сектора высадки. |
| LCJ(L) | Пехотно-десантный катер, большой. | Нес 200 солдат с полным вооружением, которых высаживал по двум сходням за 5 минут. Скорость 12,5 узлов. |
| LCJ(S) | Пехотно-десантный катер, малый. | Нес 96 солдат с полным вооружением в трюме и 18 велосипедистов на верхней палубе. Оборудован 4-мя аппаратами. Скорость 11,5 узлов. |
| LCP(L) | Пехотно-десантный катер, большой. | Нес 22 солдата с полным вооружением. Аппараты не имел. Скорость 10 узлов. |
| LCP(L) (smoke) | Большой пехотно-десантный катер - постановщик дымовых завес. | LCP(L), оборудованный установками для постановки дымовых завес. |
| LCP(R) | Пехотно-десантный катер с аппарелью. | Нес 25 человек. Похож на LCP(L), но с аппарелью. Скорость 8 узлов. |
| LCP(S) | Пехотно-десантный катер, малый. | Нес 20 солдат с полным вооружением. Аппараты не имел. Некоторые были оборудованы для медицинской службы. Скорость 5,5 узлов. |
| LCP(Sy) | Гидрографический пехотно-десантный катер. | LCP(L), оборудованный для гидрографических работ. |

| 2 | 3 |
|--|---|
| <p>Большой десантный корабль огневой поддержки. Тип 2.</p> | <p>Вооружен легкой артиллерией для оказания непосредственной огневой поддержки десанту. Скорость 11,5 узлов.</p> |
| <p>Средний десантный корабль огневой поддержки.</p> | <p>Специально оборудован для оказания непосредственной огневой поддержки и постановки дымовых завес. Способен выходить носом на отмель. Скорость 7 узлов.</p> |
| <p>Малый десантный корабль огневой поддержки.</p> | <p>Использовался как корабль управления движением к берегу плавающих танков. Во время операции «Нептун» применялся только американцами.</p> |
| <p>Малый танко-десантный корабль (Тип III)</p> | <p>Нес 55 человек и 11 машин. Скорость 8 узлов.</p> |
| <p>Малый танко-десантный корабль (Тип IV)</p> | <p>Нагрузка та же, что и на LCT(3). Скорость 6 узлов.</p> |
| <p>Малый танко-десантный корабль (Тип V и VI)</p> | <p>Нагрузка сходная с LCT(3) и (4). Скорость 5,5 узлов. Длина LCT(5)-112 футов 4 дюйма. Дизельный двигатель.</p> |
| <p>Малый бронированный танко-десантный корабль.</p> | <p>Переоборудован из LCT(5), бронирован. Мог вынести 2 или 3 танка с 95мм орудиями. Применялся для непосредственной огневой поддержки десанта.</p> |
| <p>Десантный корабль для перевозки танков, уничтожающих бетонные укрепления.</p> | <p>Нес 2 или 3 танка с 80мм скорострельными орудиями для уничтожения бетонных укреплений.</p> |
| <p>Малый танко-десантный корабль (фугасный).</p> | <p>Как и LCT(A), но не бронирован.</p> |

| 1 | 2 | 3 |
|---------------|--|--|
| LCT(R) | Ракетно-минометный танко-десантный корабль. | LCT(3), оборудованный 5-ти дюймовыми установками для запуска реактивных снарядов. Использовался для удара по обороне противника перед высадкой. Длина 160 футов. Скорость 8 узлов. |
| LCVP | Десантный катер для пехоты и автотранспортных средств. | Штурмовой катер американского типа. Имел аппарель. Нес 30 человек или 8x50,8кг груза. Скорость 8,5 узлов. |
| LSD | Десантный корабль-док. | Небольшой мобильный плавучий док, способный нести нагруженные десантные баржи и катера в затопляемом трюме. Применялся для производства срочного ремонта поврежденных десантно-высадочных средств. |
| LSE | Десантный корабль-мастерская. | Переоборудован из LST(2). Приспособлен для производства срочного ремонта кораблей от эсминца и ниже в районе вторжения. |
| LSH US FGC | Штабной десантный корабль. | Бывшие торговые суда водоизмещением около 7000 тонн, переоборудованные чтобы служить командными пунктами для командующих соединениями. Скорость 15 узлов. |
| LSJ(L) | Большой пехотно-десантный корабль. | Торговые суда водоизмещением от 8000 до 1400 тонн, переоборудованные, чтобы нести 1100 солдат и 18-20 LCA. Скорость 16 узлов. |

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Распределение десантных кораблей и высадочных средств между Восточным и Западным Оперативными соединениями

| | Восточное ОС | Западное ОС |
|---|------------------|------------------------|
| Десантные штабные корабли | 3 | 1 |
| Пехотно-десантные корабли и воинские транспорты | 36 | 19 |
| Танко-десантные корабли | 130 ¹ | 106 |
| Десантные плавмастерские и транспорты-доки | 3 | 3 |
| Штурмовые десантные катера и десантные катера для перевозки пехоты и автотранспортных средств | 408 | 94 ² 189 |
| Штабные десантные катера | 11 | - |
| Десантные катера управления | - | 15 |
| Пехотно-десантные катера | 155 ³ | 93 |
| Малые танко-десантные корабли | 487 | 350 ⁴ |
| Десантные корабли ПВО | 18 | 11 |
| Артиллерийско-десантные корабли | 16 | 9 |
| Десантные корабли огневой поддержки | 83 | 38 |
| Ракетно-минометные танко-десантные корабли | 22 | 14 |
| Гидрографические десантные катера и постановщики дымовых завес | 100 | 54 |
| Итого: | 1472 | 996 |
| Всего: | 2468 | |

Кроме того, более 1636 десантных катеров, барж и траулеров, а также грузовых паромов «Рейно-ферри» находились в районе вторжения, высаживая солдат, выгружая грузы и снаряжение, а также оказывая помощь поврежденным кораблям.

¹ из которых 37 американских,

² из которых 54 американских

³ из которых 25 американских

⁴ из которых 230 американских

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Распределение боевых кораблей между Восточным и Западным Оперативными соединениями на первой (высадочной) фазе операции «Нептун»

| Тип | Восточное военно-морское Оперативное соединение | Западное военно-морское Оперативное соединение |
|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 |
| | (Контр-адмирал ВМС Англии сэр Ф.Вайен) | (Контр-адмирал ВМС США А.Керк) |
| Линейные корабли | 2 | 3 |
| Мониторы | 1 | 1 |
| Крейсеры | 13 (1 польский) | 10 (3 США, 2 французских) |
| Канонерские лодки | 2 (1 голландская) | 2 (1 голландская) |
| Эскадренные миноносцы | 30 (2 норвежских) | 30 (США) |
| Эсминцы типа «Хант» | 14 (2 польских, 1 норвежский, 1 французский) | 5 |
| Сторожевые корабли-шлюпы | 4 | - |
| Эскадренные тральщики | 42 | 56 (9 США) |
| Прочие тральщики и постановщи-ки тральных вех | 87 | 62 (16 США) |
| Фрегаты и эскортные миноносцы | 19 (2 французских) | 12 (6 США, 2 французских) |
| Корветы | 17 (2 греческих) | 4 (2 французских) |
| Сторожевики | - | 18 (США) |

| 1 | 2 | 3 |
|----------------------------|-------------|--------------|
| Траулеры ПЛО | 21 | 9 |
| Минные заградители | 2 | - |
| Сторожевые катера | 90 (30 США) | 113 (81 США) |
| Гидроавиа-транспорты | 1 | - |
| Сверхмалые подводные лодки | 2 | - |

В дополнение к перечисленным кораблям командование Флотом Метрополии выделило для дальнего обеспечения операции 20 эскадренных миноносцев (из которых 4 были американскими и 2- польскими), 6 эсминцев типа «Хант» 10 сторожевых шлюпов, 32 фрегата и эскортных миноносца, 50 корветов (из них 3 норвежских и 1 французский), 30 траулеров ПЛО, 2 минных заградителя, 292 сторожевых катера (из них 8 французских, 13 голландских и 3 норвежских) и 58 противолодочных групп.

Кроме того, адмирал Рамсей имел в резерве 1 линейный корабль и 40 тральщиков.

Таким образом, всего в операции участвовало 1213 боевых кораблей.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Корабли артиллерийской и непосредственной огневой поддержки

| Тип и название корабля | Вооружение | Вес снаряда в фунтах | Макси-мальная дальность стрель- бы в ярдах | Скорострельность в минуту | Запас снарядов на орудие |
|------------------------------|-------------------|-------------------------|--|------------------------------|-----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Линейные корабли | | | | | |
| «Родней» | 9-16- дюймовых | 2461 | 38400 | 1,5 | 116 |
| | 12-6- дюймовых | 112 | 25100 | 4,6 | 150 |
| «Уорспайт» | 8-15- дюймовых | 1938 | 32200 | 1,5 | 110 |
| | + 8-6- дюймовых | | 13600 | 4,6 | 150 |
| «Рэмиллис» | 8-15 дюймовых | 1938 | 25500 | 1,5 | 110 |
| | + 12-6 дюймовых | 112 | 13600 | 4,6 | 130 |
| «Невада» | 10-14 дюймовых | 1275 | 35000 | - | 90 |
| | 16-5 -дюймовых/38 | 54 | 18200 | 17 | 500 |
| «Техас» | 1—14 дюймовых | 1275 | 35000 | - | 140 |
| | 6-5- дюймовых/51 | 50 | 34500 | - | 230 |
| «Арканзас» | 12-12 - дюймовых | 740 | 24350 | - | - |
| | 6-5- дюймовых/51 | 50 | 34500 | - | 230 |
| Мониторы | | | | | |
| «Робертс» «Эребус» | 2-15 дюймовых | 1938 | 30000 | 1,5 | 110 |
| Крейсеры | | | | | |
| «Фробишер» | 5-7,5 дюймовых | 200 | 23000 | 3,0 | 150 |
| «Хокинс» | 7 ,5 дюймовых | 200 | 23000 | 3,0 | 150 |
| «Дрэгон» | 6 дюймовых | 100 | 19000 | 4,6 | 250 |
| «Даннаэ» | 5-6 дюймовых | 100 | 19000 | 4,6 | 250 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|--------------|-------------------|-----|-------|------|-----|
| «Эмералд» | 7-6 дюймовых | 100 | 19000 | 4,6 | 250 |
| «Энтерпрайз» | 6-6 дюймовых | 100 | 19000 | 4,6 | 250 |
| «Моришиес» | 12-6 дюймовых | 112 | 24800 | 4,6 | 200 |
| «Белфаст» | 12-6 дюймовых | 112 | 24800 | 4,6 | 200 |
| «Глазго» | 12-6 дюймовых | 112 | 24800 | 4,6 | 200 |
| «Орион» | 8-6 дюймовых | 112 | 24800 | 4,6 | 200 |
| «Аретуза» | 6-6 дюймовых | 112 | 24800 | 4,6 | 200 |
| «Сцилла» | 8-4,5 дюймовых | | | | |
| «Сириус» | 10-5,2 дюймовых | 85 | 234 | 4,8 | 360 |
| «Дайадем» | 8-5,2 дюймовых | 85 | 234 | 4,8 | 360 |
| «Беллона» | 8-5,2 дюймовых | 85 | 234 | 4,8 | 360 |
| «Блэк Принс» | 8-5,2 дюймовых | 85 | 234 | 4,8 | 360 |
| «Аргонот» | 10-5,2 дюймовых | 85 | 234 | 4,8 | 360 |
| «Огаста» | 9-8 дюймовых | 260 | 38000 | 3-10 | - |
| | 8-5 дюймовых/25АА | - | 14420 | - | - |
| «Тускалуза» | 9-8 дюймовых | 260 | 38000 | 3-10 | - |
| | 8-5 дюймовых/25АА | - | 14420 | - | - |
| «Куинси» | 9-8 дюймовых | 260 | 18200 | 3-10 | 500 |
| | 8-5 дюймовых/38 | 54 | | | |
| «Монкальм» | 9-6 дюймовых | | | | |
| «Жорж Лейг» | 9-6 дюймовых | | | | |

Эскадренные миноносцы

| | | | | | |
|----------------|-----------------|----|-------|------|-----|
| типа «Грайбел» | 8-4,7 | 50 | 17000 | 5-7 | 250 |
| типа «Флит» | 4-4,7 | 50 | 17000 | 5-7 | 250 |
| типа «Хант» | | | | | |
| Тип 1 | 4-4 дюймовых | 36 | 19000 | 5-10 | 250 |
| Тип 2 | 6-4 дюймовых | 35 | 19000 | 5-10 | 250 |
| типа «Гривс» | 4-5 дюймовых/38 | 54 | 18200 | 17 | 500 |
| и Бенсон (США) | | | | | |

Канонерские лодки

| | | | | | |
|----------|----------------|-----|-------|---|---|
| «Флорес» | 3-5,9 дюймовых | 120 | 18000 | - | - |
| «Сумба» | 3-5,9 дюймовых | 120 | 18000 | - | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|--|------------------------------|----|-------|-------|-------------------------|
| Средства непосредственной огневой поддержки | | | | | |
| LCG (L) | 2-4,7 дюймовых | 50 | 15000 | 4 | 140 ПБС+ 100 фуг. |
| LCT (R) | 800-1000 5 дюймовых ракет | 29 | 3500 | - | 2 бое- комп. |
| LCS (I) | | | | | |
| Тип 1 | 1-42 мм | 2 | 1500 | 10-12 | 1800 |
| | 2-0,5 дюймовых | - | 2000 | 700 | 2400 |
| | 1-4 дюймовых миномет | 10 | 500 | 6 | 120* |
| | 2 эрликона | - | 2000 | 470 | 2400 |
| LCS (M) | 2-0,5 дюймовых | - | 2000 | 700 | 2400 |
| | 1-4 4 дюймовых миномет | 10 | 500 | 6 | 120* |
| LCF | 8-42 мм | 2 | 2000 | 240 | 1800 |
| | 4 эрликона | - | 2000 | 470 | 2400 |
| или | 4-42 мм 8 эрликонов | | | | |
| LCA (HR) | 24 -127 мм мины | 60 | 380 | - | 2 бое- компл. |

+ В действии находились только две носовых башни

++ Комендоров хватало только для одновременного обслуживания двух башень

ПБС – полубронебойный снаряд

* 60 фугасных снарядов и 60 домовых

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

План предварительной бомбардировки береговой обороны противника

| Цель | Расположение цели | Корабль, ведущий огонь |
|-----------------------|----------------------|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 4-6 дюймовых орудия | Лонг | Крейсер «Айякс» |
| 4-4 дюймовых орудия | Во-сюр-Ор | Крейсер «Аргонот» |
| 4-4 дюймовых орудия | Арроманш | Крейсер «Эмералд» |
| 2-3 дюймовых орудия | Арроманш | Канлодка «Флорес» |
| Береговая оборона | Ле-Хамель | 3 эсминца типа «Флит» |
| Береговая оборона | Участок «Голд» | 2 эсминца типа «Флит» и 4 типа «Хант» ¹ |
| 4-5,9 дюймовых орудия | Вер-сюр-Мер | Крейсер «Белфаст» |
| 4-4,1 дюймовых орудия | Мон-Флери | Крейсер «Орион» |
| Береговая оборона | Западнее Ла-Ривьеры | 4 эсминца типа «Флит» |
| Береговая оборона | Западнее Курселя | 2 эсминца |
| 4-4,1 дюймовых орудия | Бени-сьр-Мер | Крейсер «Дайадем» |
| Береговая оборона | Участок «Джюно» | 2 эсминца типа «Хант» ² |
| Береговая оборона | Сен-Обен-сюр-Мер | 2 эсминца типа «Флит» |
| Береговая оборона | Лангран-сюр-Мер | 2 эсминца типа «Флит» |
| Береговая оборона | Пети Энфер | 1 эсминец типа «Флит» и 1 типа «Хант» |
| Береговая оборона | Лион -сюр-Мер | 3 эсминца |
| 4-4,1 дюймовых орудия | Кольвиль-сюр-Орн | Крейсер «Дрегон» |
| Береговая оборона | Восточнее Ле-Бреха | 1 эсминец |
| Береговая оборона | Уистреам | 2 эсминца |
| Береговая оборона | Участок «Суорд» | 2 эсминца |
| 4-6 дюймовых орудия | Уистреам | Крейсер «Даннаэ» |

^{1,2} Приблизившись к берегу для оказания непосредственной поддержки ки танко-десантным кораблям

| 1 | 2 | 3 |
|--|--|--|
| 6-6 дюймовых орудий Береговая оборона | Уистреам Устье реки Орн , Франсевиль, Кабур | Крейсер «Фробишер» 3 эсминца ¹ |
| 4- 6 дюймовых орудия | Саленнель | Крейсер «Аретуза» |
| 4- 6 дюймовых оружия | Ле-Мон | - ² |
| 4-6 дюймовых орудия | Жоневиль-сюр- Мер | - ³ |
| 6-6 дюймовых орудий | Ульгат | Монитор «Робертс» |
| 6-6 дюймовых орудий | Бенервиль | линкор «Рэмиллис» |
| 6-6 дюймовых орудий | Виллервиль | линкор «Уорспайт» |
| 3-6 дюймовых орудия | Гавр | - ⁴ |
| 3-15 дюймовых орудия | Ле-Гранд-Клю | - ⁵ |
| Западное оперативное соединения | | |
| 4-6,7 дюймовых орудия | мыс Бафлер | монитор «Эребус» |
| 4-6,1 дюймовых орудия | Ла-Пернель | - ⁶ |
| 6-6.1 дюймовых орудия | Марсалин | Крейсер «Блэк Принс» |
| 4-4,1 дюймовых орудия | Озвиль | Крейсер «Гускалуза» |
| 4-4,1 дюймовых орудия | Фонтене | Крейсер «Куинси» |
| 6-6,1 дюймовых орудий | Азвиль | Линкор «Невада» |
| 4-6,1 дюймовых орудий | Варревиль | Крейсер «Хокинс» |
| Береговая оборона | Участок «Юта» | Крейсер «Энтерпрайз», канлодка «Сумба» 8 эсминцев |
| 4-6,1 дюймовых орудия | Гранкан | - ⁷ |
| 6-6,1 дюймовых орудий | Пуант-дю-Ок | Линкор «Техас» |
| Береговая оборона | Участок «Омаха» | Линкор «Арканзас» Крейсер «Глазго», крейсер «Жорж Лейг» 12 эсминцев |
| Береговая оборона | Пор-ан-Бессен | Крейсер «Монкальм» |

Примечание: Некоторые из указанных выше батарей противника бомбардировались с воздуха до дня «Д».

¹ Два из них действуют под управлением береговых корректировщиков при 6-ой воздушно-десантной дивизии

² Альтернативная цель для крейсера «Аретуза»

³ Альтернативная цель для монитора «Робертс»

⁴ Альтернативная цель для линкора «Рэмиллис»

⁵ Альтернативная цель для линкора «Уорспайт»

⁶ Альтернативная цель для монитора «Эребус».

⁷ Альтернативная цель для крейсера «Хокинс»

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Описание некоторых видов специальных ударных средств немецкого флота, используемых против соединений Вторжения.

«Бибер» (Бобр).

Сверхмалая подводная лодка с экипажем из одного человека, способная передвигаться и в наводном и в подводном положении. Водоизмещение 6 тонн, длина 28,5 футов (8,75) м, автономность плавания в наводном положении 13 часов при скорости 7 узлов, в подводном — 1,5 часа при скорости 6 узлов.

«Дакель» (Такса).

Торпеда дальнего действия. Длина 33 фута (10м), скорость 9 узлов, дальность действия 35,5 миль (57км). Выпускаемая в Гавре, могла достичь корабля, стоящего на якоре в устье реки Орн. Имела способность маневрировать. Впервые применена в августе 1944 года.

«Линзе» (Чечевица).

Управляемый по радио катер. Обычно действовали соединениями по три катера, один из которых был катером управления, а два других - начинены взрывчаткой. Катера, несущие взрывчатку имели водителя, который доводил их до эффективного расстояния поражения цели, затем выбрасывался за борт и подбирался катером управления. Катер имел водоизмещение 1,5 тонны и автономность плавания два часа при скорости 31 узел. Они использовались в районе вторжения с июня 1944 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

**Прибытие грузовых транспортов и десантных
кораблей во Францию после вторжения сил
союзников с 7 по 30 июня 1944 года.**

| Дата | Суда типа «Ли- берти» | Каба- таж- ные паро- ходы | LST | LCT | Войс- ковые трансп- порты | LCJ (L) |
|--------------|--------------------------------|---------------------------------------|------------|-------------|------------------------------------|------------|
| ИЮНЬ | | | | | | |
| 7 | 17 | 17 | 4 | 51 | 9 | - |
| 8 | 29 | 29 | 6 | 110 | 11 | 31 |
| 9 | 35 | 37 | 15 | 50 | 10 | 18 |
| 10 | 29 | 44 | 31 | 81 | 10 | 28 |
| 11 | 30 | 25 | 39 | 80 | 9 | 16 |
| 12 | 17 | 68 | 55 | 57 | 11 | 19 |
| 13 | 19 | 30 | 56 | 73 | 8 | 30 |
| 14 | 30 | 25 | 53 | 95 | 9 | 29 |
| 15 | 34 | 44 | 52 | 76 | 8 | 17 |
| 16 | 25 | 52 | 62 | 48 | 8 | 18 |
| 17 | 27 | 29 | 42 | 79 | 7 | 17 |
| 18 | 30 | 26 | 48 | 89 | 11 | 29 |
| 19 | 39 | 37 | 48 | 75 | 8 | 32 |
| 20 | 20 | 22 | 3 | - | 2 | - |
| 21 | СИЛЬНЫЙ ШТОРМ | | | | | |
| 22 | - | 30 | 38 | - | 13 | - |
| 23 | - | 33 | 60 | 165 | 9 | 14 |
| 24 | 14 | 39 | 37 | 22 | 3 | 5 |
| 25 | 23 | 50 | 29 | 39 | 7 | 15 |
| 26 | 26 | 38 | 55 | 72 | 3 | 13 |
| 27 | 28 | 27 | 38 | 59 | 7 | 9 |
| 28 | 35 | 33 | 48 | - | 8 | - |
| 29 | 33 | 29 | 41 | - | 4 | 16 |
| 30 | 30 | 24 | 45 | 121 | 5 | 17 |
| Всего | 570 | 788 | 905 | 1442 | 180 | 372 |

Примечание: В таблицу не включены танкеры, госпитальные суда, спасатели и прочие вспомогательные корабли.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Таблица, демонстрирующая темп наращивания сил
в период между 11 июня и 4 июля 1944 г.

| Дата | Высажено людей | Выгружено самоходной техники | Доставлено грузов в тоннах |
|-----------|----------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| к 11 июня | 367142 | 50228 | 59961 |
| к 12 июня | 395798 | 56659 | 79485 |
| к 13 июня | 427214 | 62238 | 104975 |
| к 14 июня | 477047 | 68923 | 126724 |
| к 15 июня | 525205 | 77073 | 150924 |
| к 16 июня | 553494 | 83357 | 175496 |
| к 17 июня | 587673 | 89828 | 196464 |
| к 18 июня | 621986 | 95750 | 217624 |
| | СИЛЬНЫЙ ШТОРМ | | |
| к 30 июня | 861838 | 157633 | 501834 |
| к 1 июля | 880849 | 163343 | 529398 |
| к 2 июля | 905072 | 171339 | 564644 |
| к 3 июля | 929090 | 177885 | 604328 |
| к 4 июля | 958536 | 183540 | 649568 |

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

**Сводные данные о боевых кораблях, транспортах
и десантных судах, погибших и поврежденных
в период между днем «Д» и днем «Д + 30»**

| Тип | Повреждены | | | Погибли | | | Всего |
|---------------------------|------------|-----------|----------------------|------------|----------|----------------------|--------------|
| | По-года | Ава-рии | Действия против-ника | По-года | Ава-рии | Действия против-ника | |
| Боевые корабли | 12 | 26 | 46 | - | 1 | 25 | (110) |
| Транспорты | 26 | 10 | 16 | 2 | 4 | 18 | (76) |
| LST | 9 | 5 | 8 | - | - | 4 | (26) |
| LCT | 174 | 1 | 65 | 38 | 1 | 28 | (307) |
| LCA | 3 | 1 | 6 | 32 | - | 14 | (56) |
| LCJ | 21 | - | 10 | 9 | - | 14 | (54) |
| LCM | 12 | - | 14 | 1 | - | 2 | (29) |
| LCV(P) и LCP(L) | 15 | 1 | 3 | 1 | - | - | (20) |
| Разные десантные средства | 4 | - | - | 1 | - | 1 | (6) |
| LBV | 48 | - | - | 8 | - | - | (56) |
| LBO | 20 | - | - | 9 | - | - | (29) |
| LBW | 4 | - | - | - | - | - | (4) |
| LBE | 16 | - | - | 5 | - | - | (21) |
| Прочие баржи | 2 | - | 1 | - | - | - | (3) |
| «Фениксы» | | 2 | - | - | 3 | - | 2 (7) |
| «Рино» | 17 | - | - | 1 | - | - | (18) |
| Понтоны | 21 | - | - | 12 | - | - | (33) |
| Разные буксиры | 31 | - | - | 31 | - | - | (62) |
| Всего | 437 | 44 | 169 | 153 | 6 | 108 | (917) |

Примечание: В таблицу не включены большое количество поврежденных судов и кораблей, оставшихся в строю или вернувшихся в Англию собственным ходом.

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

**Количество уничтоженных мин и количество
кораблей, погибших и поврежденных
в результате подрыва на минах**

| Дата | Уничтоженные мины | | | | | Потери от мин | | |
|------------------|-------------------|-------------|----|-----------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|
| | Якорные мины | Донные мины | | Английские корабли | | Прочие корабли | | |
| | | М | А | Н | погиб- шие | повреж- денные | погиб- шие | повреж- денные |
| ИЮНЬ. | | | | | | | | |
| 6 | 52 | - | 1 | - | - | 1 | - | - |
| 7 | 26 | - | - | - | - | - | - | 2 |
| 8 | 4 | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 6 | 7 | 1 | - | - | - | - | - |
| 10 | 9 | 1 | 1 | - | - | - | 1 | - |
| 11 | - | - | 2 | 2 | 1 | - | - | - |
| 12 | 1 | - | 2 | 2 | - | - | - | - |
| 13 | - | 7 | - | 1 | - | 2 | - | 1 |
| 14 | 1 | - | 6 | 3 | - | 1 | - | - |
| 15 | - | - | - | 3 | - | 1 | - | - |
| 16 | - | - | - | 3 | - | - | 1 | - |
| 17 | - | - | 1 | 5 | - | - | - | - |
| 18 | - | 1 | - | 3 | - | 1 | - | - |
| 19 | - | - | - | 9 | - | - | - | - |
| 20 | - | - | - | 5 | - | - | - | - |
| 21 | - | - | 2 | 7 | - | 1 | - | - |
| 22 | - | - | 1 | 18 | - | 2 | - | - |
| 23 | - | 5 | 1 | 10 | - | 3 | - | - |
| 24 | - | - | 5 | 6 | 3 | 2 | 2 | - |
| 25 | - | 1 | - | 3 | 1 | 2 | - | - |
| 26 | - | - | - | 7 | - | - | - | - |
| 27 | - | 1 | - | 10 | 1 | 2 | - | - |
| 28 | - | - | - | 33 | - | - | 1 | - |
| 29 | - | 2 | 1 | - | - | - | - | - |
| 30 | - | 1 | - | 13 | - | - | - | - |
| Всего: 99 | | 26 | 24 | 14 | 6 | 18 | 5 | 3 |
| | | | | 3 | | | | |
| 292 мины | | | | | | | | |

Примечание: М - магнитная; А - акустическая; Н - неизвестного типа.

Таблица не включает в себя количество мин, сработавших в течение шторма.

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

Копия письма адмирала Рамсея автору настоящей книги.

Оригинал письма хранится в Саутвик-Хаузе среди прочих реликвий операции «Нептун».

Командующий
Союзными Военно-Морскими
Экспедиционными Силами.
Адмиралтейство, Лондон СУ.1.
7 сентября 1944 года.

Капитану 1 ранга Б.Б. Шофилду.
«Корабль Его Величества ДРАЙЭД».

Перенося свою штаб-квартиру во Францию, я хочу поблагодарить Вас и Ваших офицеров, а также весь подчиненный Вам личный состав за те прекрасные условия работы и превосходное содействие, которые я и весь мой штаб получали в течение 4,5 месяцев нашего пребывания на «борту Драйэда».

Освобождая помещения для нас, Вы покинули Ваши комфортабельные жилища и проделали громадную работу, обеспечивая все наши нужды. Готовность и энтузиазм, с которыми была проделана вся Ваша работа вызывает чувство искреннего восхищения. Все это позволило нам без всяких помех сосредоточиться на окончательном планировании и осуществлении вторжения на побережье Франции. Поэтому экипаж «Драйэда» внес реальный вклад в успех грандиозной операции, чем он может законно гордиться.

(Подписано) Б. Рамсей, адмирал.