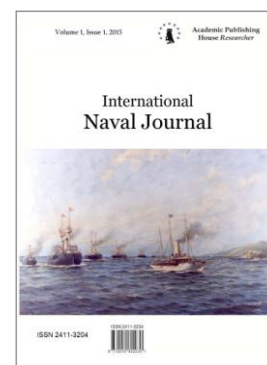


Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN: 2411-3204  
E-ISSN: 2413-7596  
Vol. 8, Is. 4, pp. 187-198, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.8.187  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 359.38

### Exception to the Rule

Yuri F. Katorin

International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation  
Doctor of Military Sciences, Professor

#### Abstract

In the article it is told about one of the episodes World War II (1939 – 1945) – the loss of aircraft carrier HMS "Glorious" in combat with the German battleships "Scharnhorst" and "Gneisenau", the picture of battle is restored, the effective forces and loss of sides are analyzed. There are investigated the reasons, which caused message in the sea of German squadron, and also the actions of English fleet for the evacuation of their troops from Norway. The version of the reasons for sinking English warship speaks out. There are analyzed the errors of the British Admiralty and commander of aircraft carrier HMS "Glorias".

**Keywords:** the battleship "Scharnhorst", the battleship "Gneisenau", Admiral Wilhelm Marschall, HMS "Glorious", World War II, English fleet, battle on sea, captain D'Oyly-Hughes.

#### Введение

История не раз доказывала справедливость изречения классика: "На войне побеждает тот, у кого лучше оружие ...". Однако на ее скрижалях имеются и примеры того, когда новейшее оружие не спасало от самого беспощадного разгрома от противника, такими средствами не обладающего. Иллюстрацией к одному из таких парадоксов и является этот небольшой рассказ. Откройте любой учебник по военно-морской истории и прочтите то, что там написано об авианосцах – сплошные восклицательные знаки (в общем-то, справедливые) и везде реквием по линкорам: "Флот линейный стал флотом авианосным", "Могильщики линкоров", "Оружие отправившее броненосцы на свалку" и т.д. Приводятся многочисленные примеры побед авиации над линкорами, и только люди, серьезно занимающиеся военно-морской историей знают, что была и обратная ситуация, когда линкорам в открытом бою удалось потопить английский тяжелый авианосец практически без потерь со своей стороны. Факт настолько не попадающий в общую канву, что в редких учебниках он даже упомянут [1].

Авианосцы, как корабли нового класса, впервые появились в конце Первой мировой войны. Возможности этого грозного оружия оценили не сразу. На первых порах их рассматривали лишь как полезное дополнение к линейным силам, как средство боевого обеспечения. В то время считалось, что самостоятельно авианосцы действовать не могут, поскольку не способны защитить себя. Опыт боевой подготовки флотов накануне Второй мировой войны в известной степени поколебал эти ошибочные представления. Благодаря совершенство-

ванию авиационной техники авианосцы уже в 30-е годы XX века доказали свою способность решать ответственные задачи.

Тем не менее, штабы всех крупных морских держав по-прежнему делали ставку на линейные силы флота и их тяжелую артиллерию, как основное средство достижения победы в войне на море. Коренное изменение взглядов на авианосцы произошло в первые годы Второй мировой войны, в результате ряда успешных ударов авианосной авиации по кораблям в базах и на море. Основной особенностью таких боев были невиданные ранее дистанции, достигавшие сотен миль. Корабли противников при этом не обменивались ни одним выстрелом. После сражения у атолла Мидуэй американский адмирал Ч. Нимитц (Chester William Nimitz; 1885—1966) отозвался о новом классе кораблей коротко, но весомо: "Его величество, король авианосец" [2].

На смену флоту линейному действительно пришел флот авианосный. Вторая мировая война все расставила на свои места: из 30 погибших в ходе нее линкоров 13 были потоплены самолетами. В свою очередь, крупные артиллерийские корабли смогли потопить только 2 авианосца [3].



Адмирал флота США Chester William Nimitz (слева) и адмирал Wilhelm Marschall (справа)

Даже если артиллерийским кораблям и удавалось сблизиться на дистанцию выстрела, авианосцы, как правило, могли постоять за себя. Наиболее яркий пример – бой у острова Самар 25 октября 1944 года. В ходе этого боя группа американских эскортных авианосцев, состоящая из 6 кораблей, прикрываемая тремя эскадренными и четырьмя эскортными миноносцами, сумела отбиться от японской эскадры, насчитывающей 22 вымпела, включая четыре линкора и 6 тяжелых крейсеров. Ведя два с половиной часа артиллерийский огонь, японское соединение смогло потопить только один авианосец и четыре корабля эскорта. Зато американские палубные самолеты сумели уничтожить 3 крейсера и заставили отступить всю армаду. И это, несмотря на то, что атака японцев была внезапной, а базирующиеся на эскортных авианосцах эскадрильи предназначались для оказания поддержки войскам на берегу, и многие из летчиков никогда не сталкивались до этого с боевыми кораблями [3].

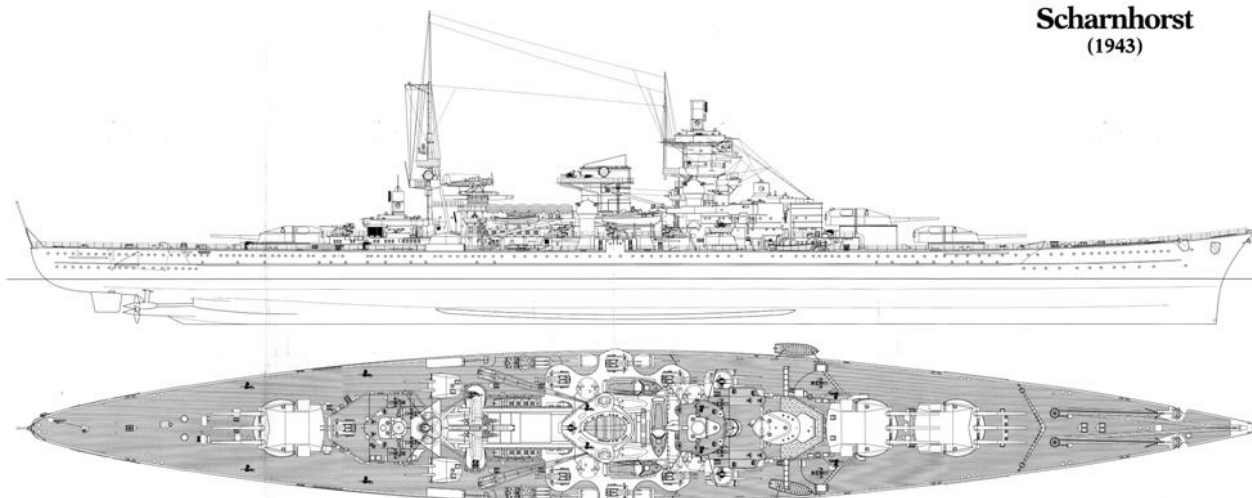
Так в упорном бою погиб один из двух авианосцев, потопленных надводными кораблями, затонул, нанеся весомый урон противнику. Зато гибель второго – английского "Глорие" (HMS "Glorious"), произошла по совсем другому сценарию.

Весна 1940 года, уже два месяца длится Норвежская операция немцев, задуманная как один бросок. Операция была дерзкой, она не укладывалась в обычные рамки военно-морской стратегии. Немцам пришлось высаживать десанты на удалении от своих баз до ты-

сячи миль, не обладая даже временным господством на море. Внезапность, от которой зависел успех всей кампании, удалась: уже 9 апреля 1940 года фашисты захватили морскими и воздушными десантами все намеченные города. Однако мужественное сопротивление небольшой норвежской армии и сильнопересеченная местность не позволили агрессору быстро завершить оккупацию [4].



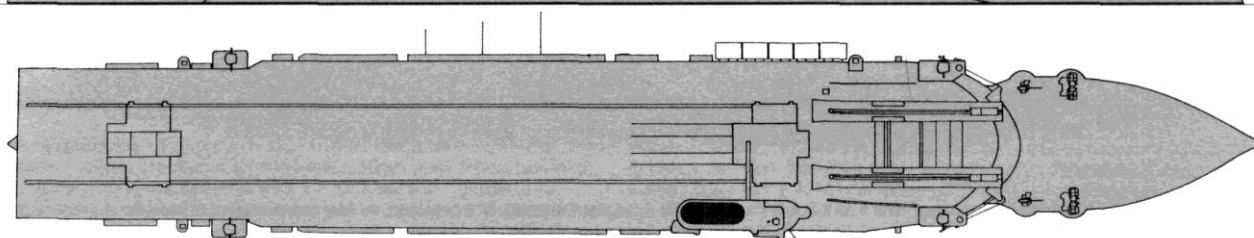
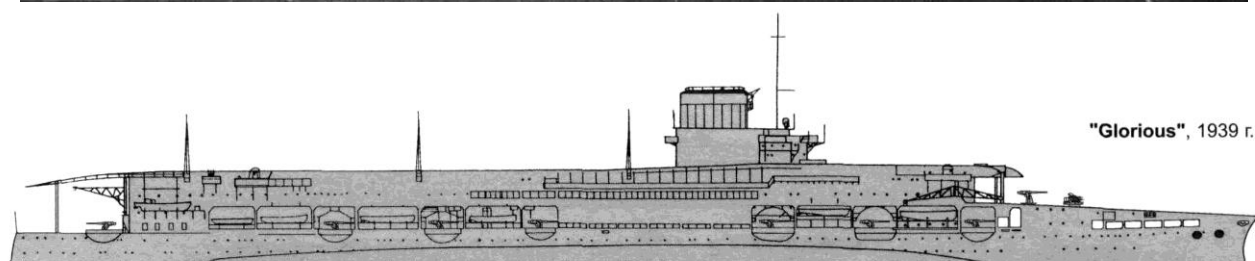
**Scharnhorst**  
(1943)



Линейный корабль "Шарнхорст"

Угроза английским морским коммуникациям в случае захвата страны заставила англо-французское командование направить на помощь Норвегии свои войска (до 4 дивизий) и силы флота, но запоздалые и нерешительные действия союзников окончились их поражением 20–25 апреля в районе Лилленхамера и Хамара. Дальнейшая борьба продолжалась лишь в Северной Норвегии, где события развивались не так благоприятно для немцев. Десантная группа генерала Э. Дитля (Eduard Dietl; 1890–1944), захватившая Нарвик, попала в отчаянное положение. Сухопутные войска союзников превосходили фашистов в восемь раз; при полном господстве на море английского флота, который в качестве опорного пункта выбрал Харстад, небольшой городок вблизи Нарвика. Горные егеря Дитля, которых потом немецкая пропаганда именовала не иначе, как "герои Крита и Нарвика", понесли значительные потери: болезни и трудности надломили людей, у них не хватало боеприпасов и

продовольствия. Возникла реальная угроза того, что немецким войскам придется уйти на территорию нейтральной Швеции и там интернироваться до конца войны [4].



Авианосец "Глориес"

В связи с создавшимся положением немецкое Верховное командование отдало приказ всем видам вооруженных сил принять самые решительные меры по оказанию помощи нарвикской группе. При этом военно-морской флот получил указание атаковать Харстад и уничтожить находящиеся там суда и временные сооружения англичан. Командовать этой, прямо скажем авантюрной, экспедицией назначили командующего надводным флотом генерал-адмирала Вильгельма Маршалля (Wilhelm Marschall; 1886–1976), а в состав соединения включили линкоры "Шарнхорст" ("Scharnhorst"), "Гнейзенау" ("Gneisenau"), тяжелый крейсер "Адмирал Хиппер" ("Admiral Hipper") и 4 эсминца. Все, что смог выставить нацист-

ский флот, сильно потрепанный англичанами в апрельских боях у берегов Норвегии. К слову сказать – тогда гитлеровцы потеряли треть своих крейсеров (3 из 9). Утром 4 июня эскадра покинула военно-морскую базу Киль и стала продвигаться на север с намерением нанести удар по Хорстаду в ночь на 9 июня [4].

Адмирал верил в свои корабли: еще в ноябре 1939 года, будучи тогда вице-адмиралом, он водил их в рейд к берегам Исландии. Рейд стоил английскому флоту вспомогательного крейсера "Роуэлпинди" (HMS "Rawalpindi"; вооруженный восьмью 152-мм орудиями бывший лайнер водоизмещением 17 000 т, в мирное время обслуживал пассажирскую линию Англия – Индия). Успех был, мягко говоря, скромным, но геббельсовская пропаганда раздула этот неравный поединок до масштабов крупной морской победы, а в серии "Библиотека немецкой молодежи" выпустили отдельную книжку под названием "Конец Роуэлпинди". Но мизерность победы не испортила мнение о самих кораблях: действительно, это были первоклассные боевые машины. Построенные перед самым началом войны, линкоры-близнецы водоизмещением в 32 тыс. тонн были вооружены девятью 283-мм, двенадцатью 152-мм и четырнадцатью 105-мм орудиями. Обладали мощной броней (пояс по ватерлинии 330 мм, палуба 152 мм, башни 305 мм, общий вес брони – 44 % от водоизмещения!), а, самое главное, великолепной для таких гигантов скоростью хода. При отсутствии волнения на море корабли свободно могли развивать скорость до 32 узлов при полной загрузке [5].

Немецкое командование не могло знать, что в виду тяжелого положения, сложившегося во Франции, союзники еще 24 мая приняли решение покинуть Норвегию. Для надежного прикрытия эвакуации с воздуха главнокомандующий экспедиционными силами союзников английский адмирал флота Уильям Бойл (William Henry Dudley Boyle, 12th Earl of Cork; 1873–1967) попросил выделить из состава флота метрополии авианосцы. Адмиралтейство пошло на встречу: и 2 июня к берегам Норвегии прибыли "Арк Ройал" (HMS "Ark Royal") и "Глориес" (HMS "Glorious") с отрядом из 15 войсковых транспортов. Кроме того, в распоряжении Корка находилось еще три крейсера и 10 эсминцев. Уже 6 июня, приняв 15000 солдат и офицеров, первые шесть транспортов вышли в море. 7 и 8 июня на другие семь кораблей погрузили еще 10000 человек. Авианосец "Арк Ройал" убыл со вторым отрядом. "Глориес" (кэптин Дж. Д'Ойли-Хьюз) задержался для приема последних истребителей берегового базирования. Всего он принял на свой борт 2 эскадрильи (10 "гладиаторов" из 263-й и 10 "харикейнов" из 46-й). Потеряв много времени, при выполнении этой сложной операции (поскольку сухопутные летчики никогда раньше не садились на палубу корабля), авианосец в сопровождении эсминцев "Ардент" (HMS "Ardent") и "Акаста" (HMS "Acasta"; 1352 т, 36 узлов, четыре 120-мм орудия и восемь 533-мм торпедных аппаратов) вышел 8 июня к родным берегам [6].

Отряд шел строго на юго-восток 17-узловым ходом, выполняя противолодочный зигзаг. Для экономии топлива у авианосца под парами находилось всего 12 из 18 котлов, что не позволяло в случае необходимости быстро развить максимальную скорость. Ни один из кораблей не имел радара, тем не менее, наблюдения с высоко расположенных "вороньих гнезд" не велось, а самолеты в воздух не поднимались, хотя помимо сухопутных истребителей на борту находились и самолеты собственной авиагруппы (6 торпедоносцев "Суордфиш" и 9 истребителей "Си Гладиатор"), но они не вели воздушной разведки. Как считал командир корабля – разве что-нибудь могло угрожать 240-метровому бронированному великану водоизмещением в 26500 тонн, способному дать ход в 31 узел и имеющему на вооружении 48 боевых самолетов, в районе, где господство английского флота считалось абсолютным [6, 7].

Так закончилась Норвежская кампания, на которую Лондон возлагал большие надежды. Однако, на всем ее протяжении английские сухопутные войска терпели неудачи и поражения, значительными были потери в воздухе и на море, но даже в страшном сне английскому командованию не представлялся ее финал, ибо оно даже не подозревало, что в этот район скрытно вышли немецкие линкоры "Шарнхорст" и "Гнейзенау" [4, 6].

Отпустив "Хиппер" и эсминцы для пополнения запасов топлива в Тронхейм, адмирал Маршалль решил продолжить рейд с одними линкорами. В 16 часов один из гардемарин "Шарнхорста", наблюдая за горизонтом по правому борту, замечает впереди небольшой дымок. Немцы пошли на сближение и через несколько минут в мощную оптику линкоров видно, что это авианосец "Глориес", эскортируемый двумя эсминцами. Теперь главная труд-



ность заключается в том, чтобы подойти к авианосцу с наветренной стороны и, не дав ему возможность выпустить самолеты, быстро сблизиться на дистанцию действенного огня [4].

Однако выполнить этот маневр было довольно сложно, поскольку, переделанный в 1930-е годы из легкого линейного крейсера, авианосец в скорости почти не уступал противнику; и если его артиллерия (16 114-мм универсальных орудий) не представляла опасности для бронированных линкоров, то бортовые самолеты могли принести большие неприятности. На первый взгляд неуклюжие торпедоносцы-бомбардировщики "Суордфиш", бипланы весом в 4 тонны, несущие торпеду или 600 килограмм бомб, неожиданно оказались очень серьезным противником для любого военного корабля, поэтому схватка с ними совсем не входила в планы немцев [8].

Адмирал В. Маршалль решает действовать с максимальной осторожностью: первые 15 минут германские корабли идут прежним курсом, медленно сближаясь с противником, и лишь когда давление пара в машинах стало достаточным для развития максимальной скорости, линкоры ложатся на курс перехвата. Только после этого англичане начинают понимать, что имеют дело с неприятелем. Авианосец пытается передать по радио донесение, немцы сбивают его ложными сигналами, якобы идущими от английского Адмиралтейства. Когда дистанция между кораблями сократилась до 27 километров, оба линкора вновь изменили направление движения и изготовились к бою на параллельных курсах, чтобы ввести в дело всю артиллерию главного калибра. "Глориес" был совершенно не готов защищать себя, из своих штатных ударных самолетов он имел всего 6 торпедоносцев-бомбардировщиков, поскольку операции у берегов Норвегии ослабили его эскадрильи (вместо штатных 48 машин осталось только 15). Кроме того, пилоты "Суордфишей" крайне устали, совершив за последние дни огромное количество вылетов. Да и погода была против британцев – в это время дули северные ветры, поэтому для взлета и посадки самолетов авианосцу пришлось бы ложиться на обратный курс [9].



"Шарнхорст" ведет огонь из орудий главного калибра

Англичане все же стали лихорадочно готовить к взлету торпедоносцы. К моменту встречи с линкорами на авианосце находились в готовности к вылету только один "Суорд-фиш" и звено истребителей "Си Гладиатор". В 16 часов 30 минут немцы открывают огонь из 283-мм орудий, и в очередной раз подтверждают славу прекрасных морских артиллеристов: почти сразу тяжелый снаряд попадает в ангар авианосца. Новая 283-мм пушка (немцы официально называли ее 28-см, и поэтому в литературе она часто значится как 280-мм) с длиной ствола в 54,5 калибра и углом возвышения в 40 градусов явилась безусловной удачей германских конструкторов. Видя это, в бой вступают эсминцы эскорта. "Акаста" (командер Ч. Гласферд) ставит дымовую завесу в надежде сбить прицел противника, а "Ардент" (лейтенант-командер Дж. Ф. Баркер) полным ходом устремляется в самоубийственную торпедную атаку [5, 10].

Оглушительно грохочет вспомогательный калибр немецких кораблей: вокруг стремительно несущегося эсминца встает настоящая стена из разрывов, однако, несмотря на полученные повреждения, "Ардент" успевает выйти на требуемую дистанцию и выпустить торпеды. Линкоры четко выполняют маневр уклонения, не прекращая бешеного огня, и вскоре отважный английский корабль заваливается на борт и исчезает в холодных водах Норвежского моря. Позже немцы жаловались, что в ходе боя с "Ардент" пришлось израсходовать большое количество 152-мм снарядов, поскольку он очень часто и умело менял курс и скорость движения, это чрезвычайно затрудняло пристрелку по направлению и только, когда линкоры перешли на беглый огонь из всех стволов, маневрирование эсминца стало неэффективным. Всего в ходе боя линкоры израсходовали 387 снарядов главного калибра ("Гнейзенау" – 175, "Шарнхорст" – 212) и 1448 – среднего [4].

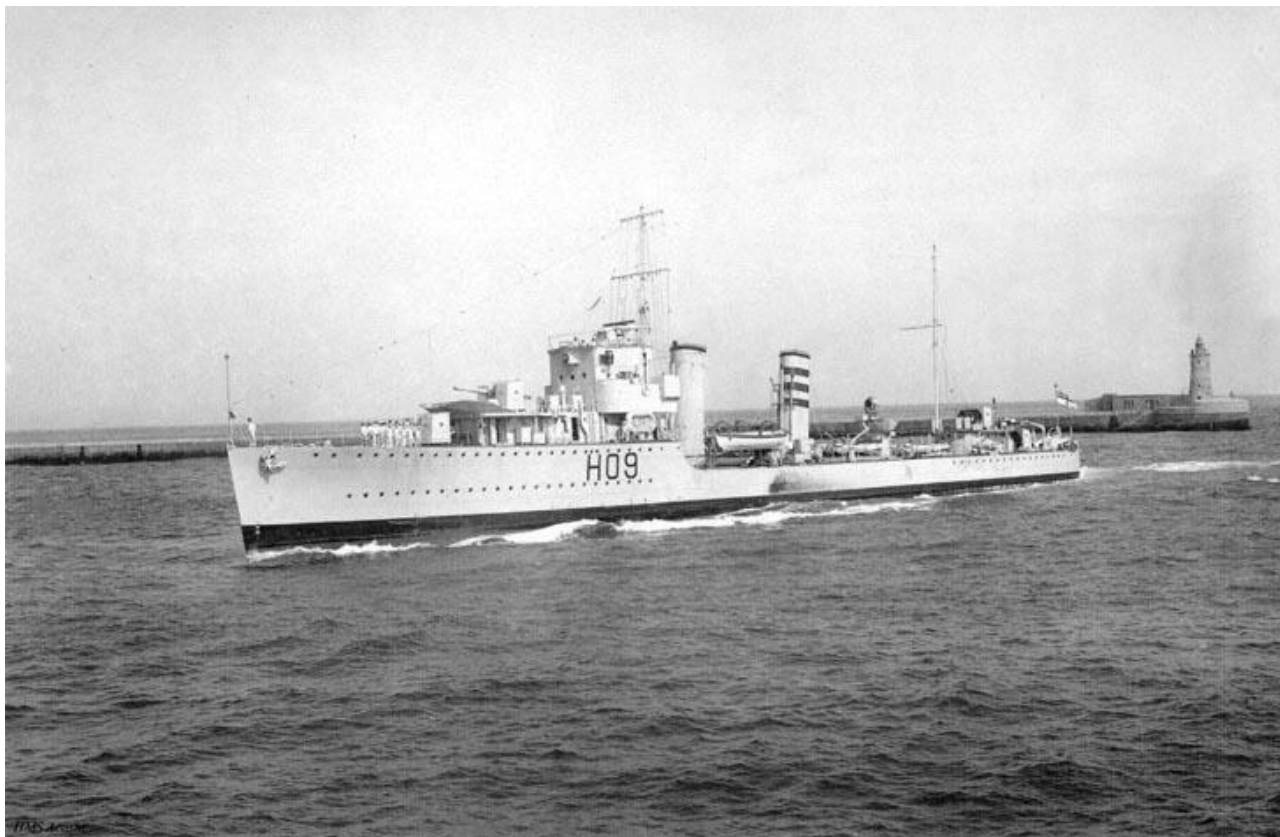


Эсминец "Ардент"

Дымовая завеса на некоторое время закрывает авианосец, но приборы управления огнем не теряют его. Рейдеры оснащены радиолокатором, который, хотя и не является специальным артиллерийским, может, тем не менее, выдавать дистанцию до цели. Получив несколько прямых попаданий, "Глорис" разворачивается по ветру и пытается выйти из боя. Ни один из 4 самолетов, подготовленных к вылету, так и не успевает подняться в воздух.

Теперь, на новом курсе, выпустить крылатые машины много сложнее: ветер из союзника превратился во врага. Уцелевший эсминец эскорта прикрывает отход дымовой завесой. Несмотря на дым, видно, как очередной снаряд разрушает среднюю часть взлетно-посадочной палубы. Затем следует еще несколько попаданий. В 17.16 в надстройку авианосца попал 283-мм снаряд, уничтоживший всех на мостике включая капитана. Замолкают 114-мм орудия авианосца, корабль кренится и заметно теряет ход. В 17.20 объятый пламенем "Глориес" окончательно останавливается, и подается команда покинуть судно [5, 11].

Теперь все внимание немцев переключилось с основного противника на уцелевший эсминец, который мужественно продолжал бой, пытаясь прикрыть гибнущий авианосец отчаянной торпедной атакой. На первом этапе боя он не получил никаких повреждений и мог легко уйти, но его командир решил биться до конца. С линкоров хорошо видно как от эсминца веером расходятся торпеды. Немцы проводят маневр уклонения, но на этот раз он не помогает: у борта "Шарнхорста" встает огромный столб воды. Линкор резко снижает скорость – выведено из строя машинное отделение правого борта. Смолкает кормовая башня – затоплен ее артиллерийский погреб. Погибло 48 человек из состава команды. Однако это уже ничего не меняет, авианосец почти совсем лег на бок. Людей на его палубе совершенно не осталось. "Шарнхорст" получает приказ добить "Глориес" своей артиллерией, а "Гнейзенау" – заняться обидчиком напарника. В 17.40 авианосец перевернулся и затонул, а в 18 часов жертвой артиллерии среднего калибра становится "Акаста", до самого конца пытавшийся отстоять эскортируемый им корабль. Он беспомощно качается на волнах, причем две трети эсминца охвачены пламенем; неизбежность его гибели не вызывает сомнений. По словам спасшегося матроса с этого корабля Картера: "Когда я уже находился в воде, то увидел командира, стоявшего на полуразрушенном мостике. Он не спеша достал из портсигара сигарету, закурил ее. Мы кричали, что бы он спускался, однако он только махнул рукой – "Прощайте и удачи вам!" Прекрасная смерть отважного человека" [12, 13].

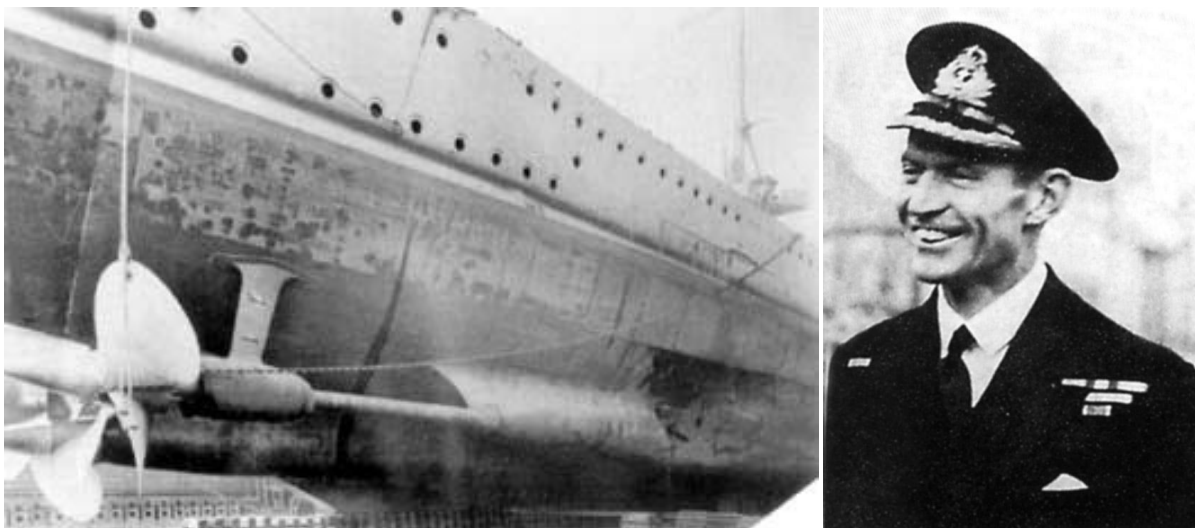


Эсминец "Акаста"

Вопреки всем морским традициям, спасти уцелевших английских моряков немцы даже не попытались – всего на борту авианосца было 1245 человек, на "Ардент" – 161 и на "Акасте"



– 160. Принявший почти 2500 тонн воды "Шарнхорст", эскортируемый "Гнейзенау", спешно направляется в Тронхейм. Пополнив запасы горючего и боеприпасов, флагманский линкор вместе с крейсером "Адмирал Хиппер" и 4 эсминцами снова выходит в море с целью перехватить последние транспорты, увозящие войска союзников из Норвегии. Выполнить эту задачу им не удалось: англичане успели принять все необходимые меры для надежного прикрытия своих конвоев. Услышав интенсивные переговоры по радио целой армады британских кораблей, Маршалл счел за благо немедленно свернуть операцию. В Германии результаты рейда трактовались весьма неоднозначно. Адмирал Маршалль не получил от командования никакой благодарности за потопление авианосца, двух эсминцев и двух крупных транспортных судов. Более того, руководство обрушило на него поток резкой критики. Его обвиняли в нарушении прямого приказа о набеге на Харстад и срыве операции. Из-за резких разногласий с главкомом ВМС Маршалл подал в отставку, и 15 июня на пост командующего надводным флотом был назначен адмирал Гюнтер Лютъенс (Günther Lütjens; 1889—1941). [14] В 1943 году его снова призвали на службу и назначили шефом особого штаба на Дунае, 19 апреля 1945 года Маршалл возглавил командование группы "Запад" и остался на этом посту до конца войны. В середине 1947 года союзники выпустили его из тюрьмы. Маршалл написал серию статей по морской истории и стратегии и умер в Мельбурне 20 марта 1976 года в возрасте 89 лет.



Повреждения линкора "Шарнхорст" от торпеды эсминца "Акаста" (слева), командир авианосца "Глориес" кэптин D'Ouly-Hughes (справа)

Плата за неосторожность и самоуверенность получилась слишком высокой. Англичане потеряли авианосец, которые были в это время, по словам известного историка С. Роскилла: "Крайне необходимы", и два эсминца [6]. Людские потери английского флота в описанном бою превысили потери на суше немцев за все время Норвежской операции. Отряд, возглавляемый "Глориес", потерял 1520 человек (1478 моряков и 42 летчика), а общие потери немцев в течение нескольких месяцев боев составили "лишь" 1317 человек убитыми. Только через двое с половиной суток после боя три офицера и 35 матросов с авианосца и один матрос с "Акаста" были подобраны норвежским судном и доставлены на Фарерские острова. Еще пять матросов с "Глориес" и два с "Ардент", подобранные немецким гидросамолетом, попали в плен, остальные погибли [15].

### **Заключение**

Почему же мощный боевой корабль английского флота погиб, не сумев нанести противнику никакого урона? Беспечностью можно объяснить тот факт, что немцы смогли так легко перехватить авианосец, но никак не его полную беспомощность в бою. Хорошо подготовленный экипаж способен выпустить палубные самолеты через несколько минут после получения приказа, ибо на борту всегда имеется полностью боеготовое дежурное звено.

Что собой представляют в бою "Суордфиши" очень скоро испытал на своей "шкуре" гораздо более мощный немецкий линкор "Бисмарк", который повредили торпедами именно палубные самолеты этого типа с "Арк Ройал". Маловероятно, что бы команда "Глориес" была слабо тренирована, поскольку авианосец почти год буквально не выходил из боев. И уж совсем несправедливо было бы подозревать англичан в растерянности или в недостатке мужества. Наоборот, действия эсминцев эскорта заслуживают самой высокой оценки: выйти в открытую торпедную атаку на готовый к этому современный линкор – подвиг, граничащий с броском на амбразуру.



"Глориес" тонет снимок с "Шарнхорста"

Более справедливы обвинения английского Адмиралтейства в слабости эскорта для столь ценного боевого корабля, но нужно помнить, что в это время почти все легкие силы флота Метрополии были заняты под Дюнкерком [6].

И все-таки эти факторы тоже не имеют решающего значения. Скорей всего авианосец погубили... собственные самолеты. Как известно, "Арк Ройал" и "Глориес", помимо прикрытия эвакуации, должны были перевести из Норвегии истребители сухопутного базирования. Эти крылатые машины невозможно было убрать в ангар, так как у них отсутствовали механизмы для складывания крыльев и хвостового оперения, как у специальной палубной авиации. Оставалось одно – разместить их на верхней палубе. Воздушная разведка на обратном пути и не велась, скорей всего, по причине невозможности быстрого и безопасного взлета с загроможденной палубы. Кроме того, из своих штатных самолетов авианосец имел лишь совсем небольшую группу торпедоносцев "Суордфиш", которые использовались у норвежского побережья для разведки, охранения корабля и для эскортирования самолетов, следующих с сухопутных аэродромов [16].

Почему же был сделан такой просчет, граничащий с откровенной глупостью? Надежда на прекрасные скоростные качества "Глориес", или полная уверенность в невозможности активных действий немецкого флота? Логического объяснения в этой ситуации, пожалуй, найти невозможно – это практически стопроцентный "ляп" [16]. Не обошлось и без "человеческого фактора", который этот ляп усилил. Командир "Глориеса" капитан 1 ранга Дж. Д'Ойли-Хьюз (Captain D'Oyly-Hughes; 1891–1940) прославился в годы Первой мировой войны, когда служил старшим помощником на подводной лодке E-11. Но как командир

авианосца он показал себя с наихудшей стороны, так как его корабль не находился в состоянии боевой готовности в районе боевых действий. Командир даже не считал нужным держать самолеты готовыми к немедленному взлету, хотя существовала вероятность встречи с кораблями противника. Грубейшей ошибкой был отказ от ведения воздушной разведки, несмотря на усталость пилотов. И окончательно погубила корабль глупая попытка экономить топливо, погасив несколько котлов в опасном районе. Англия потеряла 1520 обученных, закаленных в боях моряков и летчиков, 3 ценных корабля и 35 самолетов в качестве платы за глупость одного человека [17].

Только этими ошибками командования и командира корабля можно объяснить то, что бой закончился для англичан таким беспощадным разгромом, а историки записали на "скрижали" очередной парадокс. Результаты первого боя линкоров с авианосцем воодушевили адмиралов с консервативными взглядами на ведение морской войны, но, увы, ненадолго. Очень скоро стало ясно, что расстрел "Глориес" – всего лишь трагическое совпадение, исключение из правил... [18, 19].

### Примечания:

1. История военно-морского искусства. Военно-морское искусство периода Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): В 4 т. М.: "Воениздат", 1962. Т.4. 480 с.
2. *Нимиц Честер Уильям, Поттер Элмер Белмонт.* Война на море (1939–1945) Смоленск: Русич, 1999. 568 с.
3. Боевое использование авианосцев. Тематический сборник. М.: "Воениздат", 1973. 384 с.
4. Мировая война. 1939–1945 годы: сборник статей / пер. с нем. А.А. Высоковского и А.И. Дьяконова. М.: Изд-во иностр. лит., 1957. 538 с.
5. *Каторин Ю.Ф.* Броненосцы. СПб.: "Галлея Принт", 2008. 232 с.
6. *Роскилл Р.* Флот и война. Том 1. М.: "Воениздат", 1967. 618 с.
7. *Каторин Ю.Ф., Коршунов Ю.Л.* Парадоксы военной истории. СПб.: "Полигон", 2003. 520 с.
8. Палубные самолеты Второй Мировой войны 1939–1945. М.: Авиам, 1995. 420 с.
9. *Короткин И.М.* Авианосцы. М.: "Воениздат", 1964. 280 с.
10. *Каторин Ю.Ф.* Небываемое бывает. СПб.: "Галлея Принт", 2005. 132 с.
11. *Балакин С.А., Морозов М.Э.* Авианосцы мира 1939–1945 гг. М.: "Наваль коллекция", 2000. 128 с.
12. *Каторин Ю.Ф.* и др. Уникальная и парадоксальная военная техника. Кн. 1. СПб.: "Полигон", 2006. 590 с.
13. *Thetford Owen.* British Naval Aircraft since. London, 1962. 448 p.
14. *Руге Ф.* Война на море 1939–1945. М., АСТ, 1999. 624 с.
15. *Churchill W.* The Second World War. London, 1948. Vol. 1. 345 p.
16. *Норман Полмар.* Авианосцы, том 1. М.: АСТ, 1999. 560 с.
17. *Кетп Р.К.* Victory at Sea 1939–1945. London, 1958. 210 p.
18. *Подсобляев Е.Ф.* Создание теории господства на море // Военно-исторический журнал. 2006. №2. С. 59–62.
19. *Смит П.Ч.* Закат владыки морей. М.: АСТ; Транзиткнига, 2003. 540 с.

### References:

1. Note is the history of naval art. The naval art of the period of World War II (1941–1945): In 4 T. M.: "Voenizdat", 1962. T.4. 480 s.
2. *Nimits Chester William, Potter Elmer Belmont.* War at sea (1939-1945). Smolensk: "Rusich", 1999. 568 s.
3. Combat use of aircraft carriers. Subject collector. M.: "Voenizdat", 1973. 384 s.
4. World war. 1939-1945: the collection of the articles/of mountain pass. with the Ger. A.A. Vysokovskogo and A.I. Dyakonova. M.: Publishing house of foreign. lit., 1957. 538 s.
5. *Katorin YU.F.* Battleships. St. Petersburg: "Halley Print", 2008. 232 s.
6. *Roskill R.* Fleet and war. Tom 1. M.: "Voeizdat", 1967. 618 s.
7. *Katorin Yu.F., Korhunov Yu.L.* Paradoxes of military history. St. Petersburg: "Range", 2003. 520 s.

8. Carrier-based aircraft World War II 1939-1945. M.: To aviam, 1995. 420 s.
9. *Korotkin I.M.* Aircraft carriers. M.: "Voenizdat", 1964. 280 s.
10. *Katorin YU.F.* Nebyvaemoe occurs. St. Petersburg: "Halley Print", 2005. 132 s.
11. *Balakin S.A., Morozov M.E.* Aircraft carriers of peace 1939-1945 yr. M.: "Noval collection", 2000. 128 s.
12. *Katorin YU.F.* Unique and paradoxical military equipment. Book. 1. St. Petersburg: "Range", 2006. 590 s.
13. *Thetford Owen.* British Naval Aircraft since. London, 1962. 448 p.
14. *Ruge F.* War at sea 1939-1945. M., AST, 1999. 624 s.
15. *Churchill W.* The Second World War. London, 1948. Vol. 1. 345 p.
16. *Norman Polmar.* Aircraft carriers, volume 1. M.: AST, 1999. 560 s.
17. *Kemp P.K.* Victory at Sea 1939-1945. London, 1958. 210 p.
18. *Podsoblyayev E.F.* Creation of the theory of supremacy at sea. // Military history periodical. 2006. №2. S. 59-62.
19. *Smith P.CH.* Sunset of the ruler of seas. M.: ACTS; Tranzitkniga, 2003. 540 s.

УДК 359.38

### Исключение из правил

Юрий Федорович Каторин

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

Доктор военных наук, профессор

**Аннотация.** В статье рассказывается об одном из эпизодов Второй мировой войны (1939-1945) – гибели английского авианосца "Глориес" в бою с немецкими линкорами "Шарнхорст" и "Гнейзенау", восстановлена картина боя, анализируются силы, действия и потери сторон. Исследуются причины, вызвавшие посылку в море немецкой эскадры, а также действия английского флота по эвакуации своих войск из Норвегии. Высказывается версия причин потопления английского боевого корабля. Анализируются ошибки Британского Адмиралтейства и командира авианосца "Глориес".

**Ключевые слова:** линкоры "Шарнхорст" и "Гнейзенау", адмирал Вильгельм Маршалль, авианосец "Глориес", Вторая мировая война, Английский флот, морской бой, капитан 1 ранга Дж. Д'Ойли-Хьюз.