



Бен Брайант
Командир субмарины. Британские
подводные лодки во Второй мировой войне

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=608755

Командир субмарины. Британские подводные лодки во Второй мировой войне: Центрполиграф;

Москва; 2004

ISBN 5-9524-0984-9

Аннотация

Контр-адмирал Бен Брайант, под командованием которого прославленные британские субмарины «Силайон» и «Сафари» в первые годы Второй мировой войны успешно противостояли противнику, подробно и живо рассказывает о боевых действиях в Норвежской кампании и в Средиземноморье, о походах и патрулированиях, победах и поражениях, о суровых буднях и нечастых минутах отдыха.

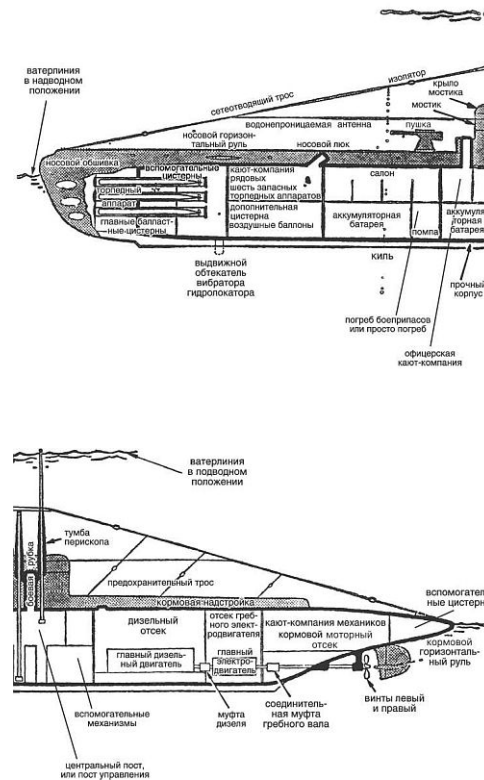
Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	6
Глава 1	7
Глава 2	16
Глава 3	22
Глава 4	31
Глава 5	45
Конец ознакомительного фрагмента.	49

Бен Брайант

Командир субмарины.

Британские подводные лодки во Второй мировой войне



**Схема подводной лодки типа «S»
Королевских ВМС Великобритании «Силайон»**



Командир субмарины Бен Брайант

ПРЕДИСЛОВИЕ

Со мной на флоте служило так много людей, что перечисление их всех потребует очень продолжительного времени. В моей книге будут упоминаться только те, без упоминания кого обойтись просто нельзя. При написании своего труда я пытался не перегрузить его именами, чтобы не превратить книгу в каталог названий судов и людей.

Если мою книгу прочитают те, кто служил со мной, то они непременно найдут в ней и упоминание о себе. Судьба подводной лодки зависит от каждого члена экипажа, и поэтому все те, кто служил со мной на лодке «Силайон» или «Сафари», конечно же заслуживают того, чтобы их упомянули.

То, что я буду рассказывать о своей службе на подводных лодках, будет интересно и тем читателям, которые интересуются службой на современных субмаринах, ведь с тех времен мало что изменилось. Наши подводные лодки в период Второй мировой войны имели крайне мало электронного оборудования. Командир субмарины мог узнать, что происходит наверху, над водой, только при помощи перископа и докладов гидроакустика, с помощью которых мог восстановить истинную картину по тем отрывочным данным, которые получал. У него не было времени, чтобы посоветоваться, все зависело только от его решения. Но один он, конечно, сделать ничего не мог, и от того, насколько быстро и точно умела выполнять его приказы команда, зависела судьба лодки. Развитие электронного оборудования и усовершенствование торпедных аппаратов изменили современную подводную войну.

Я хочу поблагодарить адмиралтейство за то, что оно позволило мне использовать архивные документы времен Второй мировой войны, а также воспоминания тех подводников, с которыми мне пришлось вместе делить тяготы войны.

Глава 1

МОРСКАЯ ПРАКТИКА

Знакомый скрип подвески моего старого автомобиля не предвещал ничего хорошего. Вот и еще одна задняя покрышка лопнула. Теперь, когда обе запаски были использованы, не оставалось ничего иного, как остановиться где-нибудь на обочине и заняться ремонтом. А если принять в расчет, что пошел дождь и подступили сумерки, перспектива вырисовывалась нерадужная. К тому же всю прошедшую ночь мы с любимой девушкой протанцевали.

Это было осенью 1927-го. Мы с Марджори направились в Бельгию, чтобы провести отпуск с родными. Из Дорсета в Дувр выехали за три недели до этой аварии. Проезжали в среднем по 40 миль в час, но на протяжении последнего часа пришлось ехать на такой скорости, на которой я никогда раньше не ездил по английским дорогам. Покрышки моего автомобиля уже давно имели изношенный протектор, а зарплата младшего лейтенанта не позволяла мне их обновить. После последнего рывка к Дувру пригодными к эксплуатации остались только два передних колеса. Стало очевидно, что нам придется пересмотреть наши планы.

Не помню, считали ли мы себя в то время обрученными или нет, но точно знаю, что ее родители об этом не догадывались. Я рассчитывал отвезти Марджори из Дувра домой в Нью-Форест, а затем вернуться на «Дельфин» – базу подводных лодок, стоявшую у форта Блокхауз в Госпорте, чтобы начать свою подводную практику. Я мог доехать на машине только до Госпорта. Вероятность того, что мои покрышки выдержат еще восьмидесятимильный пробег, казалась очень малой. Выбор лежал между возможностью навлечь на себя родительскую немилость и риском не попасть на свой новый корабль.

У военных личные дела всегда должны стоять на втором месте. С трудом добравшись до Фархема, мы сразу же двинулись к первой попавшейся гостинице. Долго убеждали подозрительную хозяйку, что с нами все в порядке, и после колебаний она дала нам ключ от комнаты. Уладив дело, я оставил Марджори, которая должна была вернуться домой одна и все объяснить родителям, тогда как мне предстояло направиться в Блокхауз. Следующий день должен был стать для меня первым днем подводной службы, а для Марджори – прелюдией к жизни жены подводника.

Я пересек старый разводной мост в форт Блокхауз, которого сейчас уже нет, и проехал через ворота крепостной стены. У меня и в мыслях не было, что двадцать один год спустя буду пролетать над этими стенами уже командующим эскадрой подводных лодок. В те же далекие времена я был всего лишь лейтенантом, которого беспокоил только один вопрос: куда мы отправимся?

В кают-компании только что закончились танцы. Слава танцоров Блокхауза гремела по всему флоту. Подводники получали шесть шиллингов в день в качестве дополнительной платы, что в 1925 году составляло почти половину зарплаты лейтенанта других родов войск, поэтому их можно было считать сравнительно богатыми молодыми людьми, которые могли позволить себе развлечения. Я вышел из тени и увидел стоящих в кают-компании офицеров в форме. Конечно, в тот момент там находились и женщины, но взгляд мой не мог оторваться от мужчин, для которых форт Блокхауз был домом. Я заметил, что некоторые из них в обход правил ношения униформы вдели в петлицы цветы, и это меня не удивило, поскольку я знал, что подводники отличались от остальных военных, имея свои уставы и правила. Многие старшие лейтенанты и капитан-лейтенанты уже имели медали. Они служили на субмаринах во время Первой мировой войны 1914–1918 годов, и в двадцать или тридцать лет виски их

серебрила седина. Все они выглядели очень уверенными в себе, и в тот момент я был очень горд, что выбрал профессию подводника.

В то же время я чувствовал себя неуверенно и меня мучил вопрос, к кому же мне обратиться. Проблему вскоре разрешил швейцар, который увидел меня в дверях. Швейцары имелись во всех старых морских школах, и Блокхауз не был исключением. Они, и мистер Кавт, секретарь кают-компаний, выглядели молодожаво. Даже много лет спустя, послужив вдали от родины и вернувшись обратно, всегда можно было увидеть знакомые лица старых моряков. Швейцар имел список новичков, и, когда я назвал ему свое имя, он сообщил номер моей каюты и пошел показать, где она расположена.

Практиканты в те дни жили на старом, прогнившем судне «Дельфин». Оно не пропускало воду из днища, но она просачивалась через верхнюю палубу. Попав на судно, я понял, что мне оказали большую честь, выделив отдельную каюту, тогда как практиканты обычно жили по несколько человек в каюте на одной из старых палуб судна. Насколько я могу припомнить, в то время никто, кроме практикантов, на «Дельфине» не жил. Все остальные жили на берегу.

Судно «Дельфин» в разное время носило разные имена. Будучи первоначально торговым судном, стало плавучей базой подводных лодок под именем «Пандора» и в преклонном возрасте была приведена в гавань Блокхауза и поставлена у причала. Ей требовался капитальный ремонт. Из-за того что во время отлива судно садилось на мель, большинство кают были признаны непригодными для проживания офицеров, однако вполне подходящими для проживания младших лейтенантов. Я привык к жизни в переполненной мичманской каюте линейного корабля «Ройал Соверен», и теперь самая маленькая и пропахшая сыростью каюта показалась мне роскошной. В дальнейшем «Дельфин», отремонтированный и залатанный, стоял в гавани Блокхауза до 1939 года. Когда в начале войны все суда были мобилизованы, «Дельфин» отбуксировали подальше, чтобы использовать как плавучую базу в Байте. Но вскоре старый, постоянно протекавший корабль приказано было затопить у Восточного побережья. Судьба «Дельфина» была типичной для базы подводных лодок, этих золушек Королевского флота, которые, так или иначе, умудрялись оставаться в строю, поддерживая у моряков безграничную веру в себя и высокий боевой дух. Однако к тому времени началась новая эра плавучих баз для подводных лодок, которые стали специально строить для этих целей. Там имелись даже специальные каюты для подводников.

На следующее утро в 9.00 практиканты в парадной форме и при кортиках в соответствии с традицией знакомства с новым кораблем были представлены командиру. Затем мы отправились в классную комнату, где офицер, отвечающий за наше обучение, начал читать первую лекцию. Когда его перевели к другому месту службы, нами занялся главный корабельный старшина Блейк – комендор подводной лодки с большим опытом службы. Блейк и старшина-минер на протяжении многих лет отвечали за инструктаж офицеров-практикантов. Он преподавал нам фактически все, кроме механики и радиосвязи. Устройство машинного отделения преподавал инженер-лейтенант Хаусего, подобно большинству подводных инженеров той эпохи прошедший трудный служебный путь. Не вынимая изо рта трубки, он читал лекции о работе тех или иных механизмов субмарины.

В это время надежность двигателей подводных лодок была низка – частые поломки требовали постоянных ремонтов. Конструктивные недостатки ранних дизелей усугублял тот факт, что они должны были функционировать, будучи укрепленными на гнущейся амортизационной конструкции. В те первые дни становления подводного флота у моряков была популярна частушка о «скачущем двигателе». В результате этого болты, которые крепили головку цилиндра, разбалтывались и ломались с такой регулярностью, что их замена считалась обычной процедурой. Когда цилиндр по тем или иным причинам отказывался работать, усилиями людей, вооруженных ломиками, его отсоединяли и закрепляли так, чтобы он не

двигался, – для этой операции существовало даже специальное приспособление. Затем двигатель работал на оставшихся цилиндрах. И так продолжалось до тех пор, пока не ломались все цилиндры. Старые подводные инженеры соперничали друг с другом в рассказах про то, как мало поршней работало в ту пору, когда их лодки приходили домой. Поэтому логично, что практикантов обучали работе в машинном отделении не только в штатной ситуации, но и при поломках, которые часто происходят во время похода.

Несмотря на с каждым годом усложнявшиеся программы обучения и появление новых инструкторов, те, кто занимался с Блейком и Хаусего, получали огромные знания и неоценимый опыт. На курсах, кроме изучения имеющейся в наличии специальной литературы, мы черпали знания из лекций наших инструкторов, которые обладали большим запасом практического опыта, которого мы не могли найти в книгах. Оборудование в те дни было довольно простым, и офицер-подводник, как предполагалось, должен был знать работу всех механизмов. Разделения между использованием определенного оборудования в те дни еще не было.

Блейк был не только очень знающим и способным, но и весьма терпеливым человеком, что очень редко встречалось среди людей, обучающих неугомонных младших лейтенантов. По утрам нам читали лекции, а днем мы применяли свои знания на практике. По пятницам обычно на целый день выходили в море на одной из учебных подводных лодок. К концу четырехмесячного обучения мы были способны выполнять любую работу на субмарине самостоятельно.

В нашем отряде было тринадцать практикантов, и в соответствии с традициями Блокхауза некоторые из нас – я в их число не попал – должны были участвовать в соревнованиях по регби. К сожалению, эти матчи постепенно начинали терять популярность на Королевском флоте, хотя каждую субботу в Портсмуте собиралось для игр пять команд. Вскоре интерес к ним и вовсе исчез, поскольку автомобиль перестал быть роскошью даже для бедных младших офицеров, и на уикэнды они выезжали на своих авто за город, желая развеяться в поездке.

В офицерском гараже имелись разные машины, которые, несмотря на различия, обладали некоторыми схожими чертами. Автомобили в большинстве случаев запоминались не внешним видом, а ходовыми качествами, потому что внешний их блеск был давно утерян стараниями прежних владельцев. Там можно было увидеть и ранний эдвардский «мерседес» с цепным приводом и громадной выхлопной трубой, и 4,5-литровый «бентли», который недавно начал сходить с конвейера.

С началом войны в офицерской кают-компании произошли изменения. Обед, на который приходили в свежих белых накрахмаленных рубашках и где полагалось выпивать бокал порто или мадеры во славу короля, теперь перенесли на ночные часы. А вскоре экономические трудности и вовсе убили традицию выпивать на ночь бокал портвейна, которая раньше служила верным способом оживить разговор. Я бы не сказал, что традиционное табу на разговоры на профессиональные темы во время обеда строго соблюдалось в Блокхаузе, хотя ограничения в беседе существовали. Так, после королевского тоста не принято было говорить о женщинах. Беседы подводников можно было бы считать профессиональным заболеванием, поскольку посторонним людям сложно было понять, как они могли столько времени обсуждать подводные лодки, их недостатки и достоинства. Но для молодого младшего лейтенанта эти беседы были неоценимы, поскольку бывалые офицеры часто рассказывали истории, которые потом могли помочь в службе. И благодаря одной из таких историй про немецкую подводную лодку мне удалось однажды спасти себе и экипажу жизнь.

Другим изменением в распорядке дня офицера стало исчезновение послеобеденной игры в бридж. Если в начале моей службы после обеда обычно игралось несколько партий в бридж, то через пять лет, с введением контрактной службы, бридж перестал быть игрой, в которую играла вся команда. Были популярны и другие игры. Я уже не помню правил

игры в покер, хотя он был очень популярен среди младших офицеров. Перед ленчем или обедом, а также и в другое свободное время они обычно играли в кости на выпивку, а иногда и на деньги. Я считаю, что азартная игра – не очень похвальное занятие, но дело в том, что в то время это было практически единственным развлечением команды во время похода. К тому же я считаю, что покер, скажем, очень полезен для будущего командира, потому что помогает выработать твердый характер и умение следить за действиями противника. А кроме того, карточные игры в любом случае в большей степени тренируют ум, нежели телепередачи или бильярд. Любой двадцатилетний офицер в Блокхаузе, который начинал играть в азартную игру с опытным подводником, получал неоценимый опыт, даже если ему при этом приходилось платить за проигрыш.

Дни нашей практики проходили очень весело, и в те времена нам не приходилось переносить тягот. В то время с нами вместе обучали и призывников, которые через три года должны были возвратиться на обычную службу. На практике же получалось, что большинство призывников оставались служить в подводном флоте. Мы имели много свободного времени, и я до мельчайших подробностей выучил дорогу до Нью-Фореста. В то время мои будущие родственники со стороны жены, как и все родители беспокоясь за судьбу своих детей, догадываясь о нашем желании пожениться, запретили мне приходить в их дом, а дочери запретили видеться со мной. Бедный младший лейтенант был не самым подходящим претендентом на ее руку. И мне каждый раз приходилось придумывать что-то необычное, чтобы встретиться со своей любимой. Но прошло время, и ее родители смирились с неизбежным, после чего я встречал в доме ее родителей такой добрый прием, которого до меня никто не удостоивался.

Когда наша практика подошла к концу, пришло время сдавать экзамены. Помню, что наш класс горячо поздравили с теми результатами, которые мы показали на сдаче экзамена по радиodelу. И это было неудивительно, поскольку перед экзаменом мы получили такие наставления инструктора, после которых не сдать его было просто невозможно. Наш наставник сказал нам следующее: «Конечно, я не знаю, какие вопросы вам зададут, но могу вам сказать, какого они будут плана. Советую вам записать. Вопрос первый: „Охарактеризуйте дугу Полсона“» – и так далее от вопроса номер один до восьмого.

По странному совпадению, мало того что вопросы на экзамене попались такие же, какие нам продиктовали, но они даже располагались в том же порядке.

Но главная часть нашего экзамена состояла в практике и устном ответе проверяемого на вопросы опытных морских офицеров. Мы сделали все, что ждали от нас командиры.

Закончив практику, мы стали офицерами-подводниками, и у нас появился повод это отметить. Как практиканты, мы входили в офицерскую кают-компанию только во время ужина. В остальных случаях нас туда не пускали, и питались мы в морской школе, там, где сейчас находится вестибюль, на одной стене которого теперь висит портрет нашего погибшего товарища Тибби Линтона. За прошедшее время много изменений претерпел старый форт. С 1927 года построено множество великолепных зданий, но я надеюсь, что выпускной обед остается одним из самых запоминающихся моментов в жизни новоявленных офицеров.

Теоретически назначения на службу должны были проходить в соответствии с желаниями молодых офицеров и их оценками. Однако на практике все было иначе. Регбисты обычно распределялись среди блокхаузской флотилии, за что их прозвали Блокхаузскими Лодырями. Остальных распределяли по другим местам. Меня назначили во вторую флотилию, базировавшуюся в Давенпорте и преданную флоту Метрополии.

Из-за задержки в дороге я достиг Давенпорта довольно поздно и познакомился с Гарри, с которым позже очень часто общался. «Люсия», наша плавучая база, стояла в Корнуольской гавани, и последний катер, который отвозил туда моряков с берега, уходил намного

раньше, чем это было удобно молодым офицерам. Гарри был владельцем гребной шлюпки в бухте Муттона и постоянно по ночам развозил людей с побережья по кораблям.

На «Люсию» я также попал в разгар танцев. Когда-то это было немецкое торговое судно, но в 1914 году его захватили и переоборудовали в плавучую базу подводных лодок. Она тогда только принимала на себя обязанности старой базы «Мэйдстоун», пропавшей сельдью, но, в отличие от «Люсии», специально построенной в качестве плавучей базы. К тому же судно имело очень малую остойчивость. Танцы происходили на обоих судах, расположенных друг напротив друга. Так как большинство оборудования с «Мэйдстоуна» было перемещено, оно стало более легким и менее остойчивым, чем обычно. Пока шли танцы, кочегары вынуждены были постоянно перебрасывать уголь от одного борта к другому, чтобы не дать судну перевернуться. На следующий день ее отбуксировали на слом.

Моей лодкой стала «L.52», одна из шести лодок типа «L» серии III, составлявших вторую флотилию. Они были созданы в конце войны 1914–1918 годов и, как ни странно это звучит, просуществовали до окончания войны 1939–1945 годов благодаря тому, что их артиллерийскому вооружению придавалось большое значение.¹

«L.52» и «L.53» все еще имели две 4-дюймовые пушки, с которыми были спроектированы, но другие лодки после заключения мира лишились своего надводного оружия, поскольку его сочли не очень эффективным и заменили гидроакустическим оборудованием. Лодки также имели шесть торпедных аппаратов, так что их можно было причислить к хорошо вооруженным судам, но среди субмарин они были наиболее неудачными. Вследствие ошибки проектировщика нижняя часть кормы ограничивала воздействие воды на винты – на скорости свыше 12 узлов винты как бы находились в вакууме и крутились вхолостую, поэтому дополнительное увеличение частоты их вращения приводило лишь к дополнительной вибрации и шуму, но не к росту скорости. Большая осторожность требовалась при всплытии и во время сигнала тревоги. Однако, учитывая артиллерийское вооружение «L.50» на корпусе, в 1939–1945 годах я мог причинить гораздо большие повреждения врагу, чем любая другая субмарина, которой мы располагали в течение этой войны.

Благодаря счастливому назначению на «L.52» я был способен оценить преимущество обоих пушек и огромных потенциальных возможностей субмарины, вооруженной пушкой. Хорошо помню, что в конце Второй мировой войны на корме американских субмарин имела вторая 5-дюймовая пушка.

Другое преимущество, которое давало нам второе орудие, состояло в том, что на нашей субмарине служил еще один дополнительный офицер. Состав экипажа в те дни на Королевском флоте зависел от артиллерийского вооружения, и, так как у нас была дополнительная пушка, мы имели право на еще одного офицера. На лодках типа «L» в мирное время служило три офицера: командир, первый помощник командира, командир минно-торпедной боевой части (младший лейтенант) и около сорока членов экипажа. Если субмарина находилась рядом с плавучей базой, то командир часто высаживался на берег и прибывал на лодку только по приказу командования или с утра, проверяя готовность экипажа и корабля. Первый помощник отвечал за снабжение лодки с суши, а также за готовность лодки, за исключением машинного отделения, которое было в ведении старшего механика. Но на некоторых маленьких субмаринах последнего не имелось, и за двигатели также отвечал первый помощник командира. Также он отвечал за электрооборудование и аккумуляторные батареи и поэтому являлся обычно командиром минно-торпедной боевой части. Командир минно-торпедной боевой части отвечал за стрельбу, навигацию, корреспонденцию, сигналы и секретные бумаги, а также за то, что считал нужным делегировать ему первый помощник. Старший механик, кроме своих прямых обязанностей в машинном отделении, был техническим

¹ Все подводные лодки типа «L» в 1940 г. выведены из боевого состава флота и использовались в учебных целях.

консультантом, наставником и советчиком для всех остальных. В то время старшие механики были мичманами и почти все имели огромный подводный опыт, пройдя долгий служебный путь. В то время механики получали повышение очень редко, многие из них долгие годы ждали своего часа, и это при том, что обладали огромным неоценимым опытом.

От механиков на корабле зависело многое. Однако прошло много лет, прежде чем их ценность была признана, и они были поставлены на одну ступень с остальными офицерами. Но несмотря на это, добиться признания этим людям было очень тяжело, и только один из них был отмечен высоким званием контр-адмирала, это был сэр Сидни Фрю, чей портрет не случайно висит в одном ряду с портретами прославленных подводников в Блокхаузе.

К счастью, во время моей службы в качестве помощника командира эра письменных отчетов еще не наступила, хотя уже была не за горами, и каждый выполнял свою работу, будучи избавлен от обязанности писать о ней. Но даже в этом случае существовала корреспонденция, которую младший лейтенант получал от начальника штаба флотилии подводных лодок, после чего должен был эти бумаги регистрировать и докладывать своему командиру, а тот должен был их завизировать. В случае если командир делал какие-либо пометки на документе, они передавались другим командирам подводных лодок. Хотя вторая подводная флотилия находилась под общим командованием, фактически ею руководил командующий подводными силами ВМФ Великобритании.

На субмарине для молодого офицера хорошо то, что на его плечи сразу же ложится ответственность. С момента начала службы он сразу же готовится стать будущим командиром лодки, и ответственность помогает ему в этом. То же самое касается и команды, потому что на субмарине роль каждого члена экипажа намного важнее, чем на большом корабле.

На каждой плавучей базе располагается одна или более запасных команд, чтобы в случае необходимости заменить выбывшего из строя подводника другим соответствующего звания и должности.

Мне повезло, что я попал на «L.52», потому что моя вахта проходила вместе со штурманом, резервным младшим лейтенантом, который прибыл на субмарину в начале войны. Большое преимущество наличия штурмана состояло в том, что на лодке становились три вахтенных офицера, и командир мог в таком случае не нести вахту, хотя постоянно работал во время учений и был бессменно занят во время похода. Если резервного офицера не присылали, то первый лейтенант и второй помощник стояли друг за другом вахты по четыре часа каждая, и так днем и ночью, не считая другой работы. Наши морские предшественники всегда несли службу в две вахты, но система была слишком трудной и от нее чуть позже отказались.

Хотя на «L.52» появился штурман, или мой третий помощник, работы от этого у меня меньше не стало. Первый помощник командира возложил на меня заботу о торпедах. Моя работа в качестве командира минно-торпедной боевой части «L.52» чуть не погубила мою карьеру подводника. Нашу лодку инспектировал командующий подводными силами ВМС. От результата проверки зависело повышение по службе нашего командира. Среди других военных операций, оценки за которые нам предстояло получить, была атака торпедами с холостым зарядом. Торпеда должна была пройти под целью, и по тому следу, который она оставит, предстояло судить, попала она или нет. У субмарины есть особенность всплывать на поверхность после выпуска торпеды, потому что из-за потери почти двух тонн веса требуется некоторое время, пока вода будет закачена в цистерны, чтобы восполнить потерянный вес.

Серия выстрелов несколькими торпедами, следующих один за другим, компенсируется на современных подводных лодках автоматически. На лодках более раннего производства, прежде чем открыть огонь, приходилось заранее заполнять торпедо-замещающую цистерну водой, чтобы не всплыть на поверхность после стрельбы торпедами и таким образом не

дать себя обнаружить. Сами торпеды требовали очень тщательной подготовки, и любое даже незначительное упущение могло позволить этим ненадежным тварям повести себя неподобающим образом или, что еще хуже, затонуть. От запуска торпед во многом зависела репутация подводной лодки, и потеря даже одной из них могла повлечь за собой судебное расследование и привести к недовольству лордов адмиралтейства.

Когда началась война, на наших подводных лодках не хватало опытных и квалифицированных подводников, поэтому торпеды очень часто шли мимо цели и противник в большинстве случаев выживал не благодаря своему мастерству, а из-за наших промахов.

В довоенные дни военная инспекция прежде всего проверяла торпедный залп. На «L.52» в то время только начали практиковаться в торпедной атаке. Наш командир Литес по прозвищу Змей был мастером атаки и почти всегда попадал в цель.

Во время торпедного залпа внезапно раздался грохот. Мне показалось, что взорвался воздушный баллон в торпедном аппарате, возле которого я стоял. Носовой отсек заполнился дымом.

Это была «горячая прогонка» в торпедном аппарате.

В первый момент, когда торпеда покидает лодку, выбрасываемая потоком сжатого воздуха, она отбрасывает рычаг, который приводит в действие двигатель торпеды. Дальше торпеда движется от работы собственного двигателя, в котором сжигается топливо и кислород, поступающий из огромного стального резервуара, который занимает большую часть торпеды. Двигатель охлаждается водой. Если двигатель начинает работать до того, как торпеда покинет подлодку, то ему не хватает охлаждения и винт торпеды крутится вхолостую.

Я знал, что может случиться в таком случае. Из-за ошибки внешняя крышка торпедного аппарата, которая должна была открыться перед тем, как произойдет пуск торпеды, не открылась. Я немедленно поспешил вниз, чтобы устранить поломку. В торпедном отсеке я обнаружил неисправный торпедный аппарат и поставил задвижку на место. Теперь кораблю ничего не грозило. Нам повезло, что торпеда не ударилась о внешнюю крышку аппарата только потому, что благодаря удачному стечению обстоятельств зацепилась стабилизаторами и в итоге встала на исходную позицию. Проблема была решена, и я поспешил в центральный пост, где находился командир, доложить, что все исправлено. Уже достиг верхней точки трапа в боевую рубку, но, не удержавшись, рухнул обратно в отсек.

Проснулся я на следующее утро и сообразил, что лежу в своей койке на «Люсии». Оказалось, что я отравился угарным газом и если бы подышал им чуть дольше, то, несомненно, умер.

Два судебных расследования не смогли установить причину аварии. Оглядываясь сегодня назад, я не понимаю, почему комиссия не нашла этой причины, но в то время был даже рад, что все так закончилось, потому что мы избежали ответственности.

От нашего командира я очень многому научился. Вскоре он погиб, командуя подлодкой «M.2». Он мог спать в любое время и в любом месте, когда выдавалась свободная минутка, — наверное, самое ценное качество для подводника. Он был высоким и худым, любил пить джин. Я спросил однажды, почему он не занимается спортом. Командир сказал мне, что, когда служил младшим офицером на подлодках в Первую мировую войну, отметил для себя, что те, кто возвращался из боевых походов, в течение которых занимались физическими упражнениями, очень часто заболели. Он приучил себя обходиться без физических упражнений и, насколько я знаю, ни разу не изменил привычке. Я запомнил это и, когда десять лет спустя на горизонте сгустились тучи войны, научился обходиться без спортивных упражнений. В течение трех с половиной лет боевой службы я ни разу не заболел и имел отличное здоровье, что я приписываю следованию рецепту, который дал мне мой первый командир.

В то время я очень много полезного узнал от тех подводников, которые служили в Первую мировую войну. Когда тебе двадцать два, события, произошедшие два десятилетия

назад, кажутся тебе древней историей, но у тех, кому за тридцать, те далекие события были свежи в памяти. Из того времени мне особенно запомнилась одна вещь. Однажды я читал о немецкой подводной лодке, которая добралась домой, будучи тяжело пораженной артиллерийским огнем судна-ловушки. Один из наших офицеров на «Люсии», старый подводник, рассказал мне, как обстреливали одну немецкую подводную лодку, которая после заключения мира вместе с германским флотом попала к нам в руки. Она оказалась необычно стойкой к нашему артиллерийскому обстрелу. И это было неудивительно, поскольку наиболее важные части субмарины заключены в очень прочном корпусе, разработанном с таким расчетом, чтобы сопротивляться давлению воды на глубине, а на поверхности на подводную лодку действует только малая часть омывающей корпус корабля воды. Между двумя мировыми войнами бытовала одна теория, которую одобряли все штабные офицеры. Они считали, что субмарины очень уязвимы на поверхности, поэтому все испытания в надводном положении прекратились. И когда началась Вторая мировая война, мою готовность сражаться на поверхности многие посчитали безрассудством. С моей же точки зрения необходимо было использовать все преимущества субмарины. В конечном счете наши подводные лодки приняли участие в многочисленных артиллерийских дуэлях, часто даже против превосходящего в вооружении противника. Субмарины не могли пострадать от этих действий, и в случае поражения винить следовало только тактику командира подлодки.²

В кают-компаниях плавучей базы подводных лодок существовало строгое разделение на касты, куда более четкое, чем в обычных военных частях. Высшим классом были командиры подводных лодок, за ними следовали первые помощники, затем шли вторые и третьи помощники. Технический и офицерский состав плавучей базы считались низшим звеном.

Вообще все подводники составляли спаянный коллектив, но командиры подводных лодок играли в нем самую главную роль, поэтому стояли особняком. Командиры подводных лодок, первые, вторые и третьи помощники могли находиться в одном звании, поэтому их и сажали за стол в кают-компаниях вместе. В том, что первый помощник порой был старше своего командира, не находили ничего необычного, если последний прибыл служить на лодку позже.

Лодки второй флотилии каждое утро выходили на учение в море и обычно возвращались к плавучей базе в Давенпорте под вечер. Служба требовала от нас работать по семь дней в неделю, поэтому в то время на флоте ходила такая поговорка: «Шесть дней ты работаешь, трудишься и делаешь все то, что должен делать, а на седьмой день работаешь еще больше и переделываешь то, что уже сделал». В воскресенье проходил военный смотр, на котором все подводники должны были быть одеты в форму номер 1. Смотр проводили командиры на своих лодках днем. Утром же вся команда готовилась к нему, надраивая палубу и тщательно полируя все металлические части корабля.

Офицерский смотр на подводных лодках проводился в субботу днем и был во многом более либеральным, чем на флоте. Даже если мы не выходили в море, команда была постоянно занята ремонтом и проверкой действия различных механизмов, оружия и оборудования, потому что на флоте существовало незыблемое правило: корабль должен быть готов к выходу в море в любую минуту. Все это занимало очень много времени, иногда приходилось работать без передышки. Но когда все шло хорошо, по традиции работа заканчивалась к полудню.

В таких случаях мой старый автомобиль ехал на восток к Нью-Форесту, который находился на расстоянии 140 миль, поэтому, когда Гарри доставлял меня на корабль, обычно не было и шести утра. Самые приятные воспоминания остались о ночных поездках назад

² Сомнительное утверждение. Прочный корпус подводной лодки не бронирован. Он выдержит давление воды, но не удар артиллерийского снаряда. (Примеч. ред.)

на базу, когда на своем автомобиле я проносился под звездным небом, ветер раздувал мои волосы, впереди сверкали огни, вокруг только спящие деревни и ни души, а вся мощь стального коня управлялась одним лишь нажатием педали.

Частые задания должны были в конечном счете разлучить меня с любимым старым автомобилем. Я обвенчался, а к финансам в семье следовало относиться серьезно даже при том, что горючее стоило только шиллинг за галлон, и, прежде чем оставить Давенпорт, я продал автомобиль.

Младшим лейтенантом я прослужил всего год, и в декабре 1928-го был назначен первым помощником командира на подводную лодку «R.4», базирующуюся в Портленде.

Глава 2

ПЕРВЫЙ ПОМОЩНИК КОМАНДИРА

Подводные лодки типа «R» были блестящие по замыслу, но опередили свое время. Проектируя их в конце войны 1914 года как противолодочные, при постройке пожертвовали всем ради их боевых задач. Как предполагалось, они должны были двигаться под водой со скоростью 15 узлов. Хотя после некоторых доработок корпуса они потеряли в скорости, понадобилось четверть века, пока по скорости их догнали немецкие субмарины серии XXI. Основные конструктивные особенности их используются при проектировании подводных лодок и по сей день.

Их корпус был разработан специально для подводного плавания, а не надводного движения. Этим же целям служил и единственный винт, расположенный в конусообразной корме с горизонтальным рулем и обычным вертикальным рулем впереди него. В те далекие дни на них размещалась мощная аккумуляторная батарея, в то время как дизель имел мощность 240 лошадиных сил, а электродвигатели – 1200 лошадиных сил.

Спустя десять лет после окончания военных действий отправили на слом все лодки этого типа, кроме «R.4», имевшей репутацию лодки, с которой постоянно что-то случалось. Проблема этих лодок заключалась в том, что ими было чрезвычайно трудно управлять в подводном положении. Огромный единственный винт, укрепленный в задней части, был чрезвычайно уязвим при движении рядом с пирсом и причалом. Они имели небольшую надводную скорость, для зарядки их аккумуляторных батарей требовалось двадцать часов. Зато их было трудно обнаружить благодаря превосходной конструкции. Поэтому «R.4» не любили на подводной базе кораблей, для которой мы работали в качестве цели.

В Портленде, где размещалась шестая подводная флотилия, находилась плавучая база «Вулкан». В прошлом столетии она была предназначена для перевозки шести небольших паровых торпедных катеров, которые должны были при приближении вражеского линейного флота атаковать его торпедами. Эта концепция мало чем отличалась от применения самолетов-камикадзе, используемых японцами в конце Второй мировой войны на Тихом океане. Торпедные катера уже давно не использовали, и «Вулкан» превратился в плавучую базу подводных лодок, для чего к нему были сделаны дополнительные деревянные пристройки. Со временем они сгнили, и моя каюта имела мало общего с той, в которой я жил на «Дельфине». «Вулкан» заменил устаревший «Титан», бывшее торговое судно, которое уже очень давно служило в качестве базы подводных лодок.

Шестая флотилия была очень эффективной и действенной. В ее состав помимо «R.4» входили небольшие подводные лодки типа «H».

На них служили всего два офицера – командир и первый помощник, но время от времени, например во время учений, мог добавляться и еще один офицер. Кроме офицеров, на подводной лодке служило больше двадцати членов команды. Для многих командиров и первых помощников назначения на эти лодки были первыми в их карьере. Старший механик отвечал за машинное отделение. Большинство членов экипажа были молодыми людьми, и многие из них еще не знали своих обязанностей. Каждый должен был доверять и помогать друг другу, и если мы допускали просчеты, то совместная работа только объединяла нас.

На подводной лодке «R.4» я служил под началом трех командиров. Первый имел очень сильный характер и даже получил за это прозвище Ночной Ястреб. Однако он поздно ложился спать и по утрам подолгу не поднимался с кровати, поэтому мне приходилось будить его по утрам, когда мы выходили в море. Он мог научить молодого офицера очень многому и доверял мне намного больше, чем полагалось по моему рангу. Он всегда задер-

живался до одиннадцати часов вечера, когда я стоял вахту. Несомненно, это лучшая практика для молодого офицера, лучший путь для его обучения, но требующий много сил и нервной энергии со стороны командира.

Хотя друзья предупреждали меня о постоянных авариях и неполадках на «R.4», я прослужил на этой подводной лодке без единой поломки. Мы очень привязались к своему «гадкому утенку» среди флотилии, и, даже когда последними приходили на базу после учений, нас всегда переполняла гордость от того, что мы служим на этой лодке. Двигатель имел две скорости – полный вперед и полный назад. В последнем случае механики выжимали из небольшого двигателя столько, сколько не могли себе вообразить разработчики. Однако благодаря тому, что лодка имела небольшую рубку, корабль постоянно заливали волны, и морская вода постоянно была на мостике. Чтобы простоять вахту в суровую зимнюю погоду, требовалось иметь очень крепкое здоровье.

Есть удачливые люди, которые никогда не болеют, но я считаю, что лишь немногие из тех, кто служил на небольших субмаринах при штормовой погоде, могут, не покривив душой, сказать, что им ни разу не становилось дурно. Лично я не всегда мог, подобно некоторым морским волкам, спокойно переносить ужасную морскую качку. В штормовую погоду на небольших подлодках многие члены экипажа страдали морской болезнью. Под водой лодку качало намного меньше. Всюду всегда стоял запах сырости, затхлой воды. Всегда приходилось ходить в мокрой одежде, которая никогда не просыхала, и пребывать в постоянном напряжении, как бы во сне не сбросило с койки, что было обычным делом для любого судна и корабля в штормовую погоду, и чем меньше было это судно, тем тяжелее приходилось экипажу.

Субмарины – великолепные корабли, но, несмотря на это, очень сырые, и «R.4» была самой сырой из всех лодок, на которых мне пришлось служить. Если вы не спешите на задание, то всегда можете медленно погрузиться на своей подлодке и спокойно наслаждаться морскими глубинами. Но в ненастную погоду надо с осторожностью производить погружение. Когда балластные цистерны наполняются водой, лодка теряет плавучесть и, если утратить над ней управление, может затонуть. Точно так же осторожно следует поступать при всплытии в штормовую погоду, так как лодка имеет плохую остойчивость при всплытии и может перевернуться. Ее ходовые качества в подводном положении ограничены емкостью аккумуляторных батарей, поэтому слишком далеко вы не проплывете.

Есть люди, которые никогда не могут побороть морскую болезнь, но это скорее исключение. Большинство же имеют некоторую защитную реакцию и испытывают после качки только усталость, которая проходит после нескольких часов отдыха. Я навсегда запомнил инцидент, произошедший во время моей практики, когда мы вышли в море на учения. Тогда я впервые в жизни нес вахту в рубке один. Мы находились недалеко от Нормандских островов, когда начался шторм. Я стоял вахту с четырех до восьми часов утра и чувствовал себя довольно скверно, когда на мостик пришел седовласый моторист с противно дымящейся маленькой черной трубкой в зубах. Он вынул трубку изо рта, перегнулся за борт, его вывернуло, после чего он сунул трубку обратно в рот и продолжил курить. Это окончательно меня добило. Санитарные условия на «R.4» оставляли желать лучшего, и было общепринято опорожнять желудок за борт.

После восемнадцатимесячного пребывания на «R.4», в течение которых я и Марджори успели сыграть свадьбу, пришло время послужить вне подводной лодки. Подводники рассматривали это как наказание, но, надо признать, адмиралтейство поступало мудро, таким образом расширяя наши знания. Год я прослужил гардемаринном на корабле «Ройал Оук», в Средиземноморье.

Хотя временное лишение заработка подводника ударило по кошельку, но я, младший лейтенант с небольшим окладом, смог привезти на Мальту английскую няню, нанять мест-

ную домработницу и снять дом, на который я и рассчитывать не мог двадцать лет спустя. В то время, к сожалению, не существовало никаких пособий для молодоженов или их семей, но это не помешало мне отправить семью домой в жаркое время года.

Год спустя я снова вернулся в Блокхауз и был назначен первым помощником на подводную лодку. Едва мы заехали с женой в дом, я получил приказ в десятидневный срок быть готовым отправиться в Китай. Пособия для жен моряков не существовало, никого не волновали наши семейные проблемы, поэтому каждому приходилось разрешать их самостоятельно. В поездку я собрался быстро. Вещи мы отвезли к родителям жены, а ребенка с няней отправили к моим родителям. Для Марджори я купил билет второго класса на судно компании «Р и О». Мне же на это судно адмиралтейство купило билет первого класса. На судне мы использовали преимущество обоих классов, и пятидневное путешествие до Гонконга прошло очень приятно.

Мы прибыли в Гонконг январским утром. Не буду упоминать о лете в Гонконге – конечно, оно ужасно, но зима, по моему мнению, в этой стране прекрасна. Небо постоянно безоблачно, климат мягкий – не слишком холодно и не слишком тепло. Мы не знали, где лучше остановиться, но попутчики посоветовали нам несколько отелей в Коулуне. Мы наняли рикшу и доехали до одной из названных частных гостиниц. Большинство семейств военных жило в этих гостиницах. Приблизительно они платили по 20 фунтов в месяц, получая за эти деньги спальную комнату, ванную и гостиную, с питанием в столовой гостиницы. Во дворе гостиницы находился небольшой источник, возле которого постоянно сновали прачки, держащие наготове раскаленные утюги. Услуги прачки стоили приблизительно фунт в месяц, за эти деньги она постоянно стирала вам одежду, которую приходилось менять из-за жаркой погоды по несколько раз за день. Жизнь в Гонконге была беспечной и веселой, и очень часто, ближе к вечеру, можно было слышать женский возглас: «Прачка!» – после чего та принималась за проглаживание вечернего платья. Прачки знали всех обитательниц гостиницы, поэтому вскоре разносили хорошо выглаженные платья своим клиенткам. Заработная плата чернорабочего в Китае в то время составляла приблизительно 10 центов в день. Вы могли проехать на рикше очень большое расстояние всего за 10 центов. Никто и никогда не брал с собой денег больше чем требовалось, чтобы нанять рикшу, доехать до порта и дать чаевые. Все покупалось посредством записок. Любая гостиница, любой магазин принимали ваши записки. Единственно, за что вы должны были платить наличными, – просмотр фильма. В конце месяца приходилось оплачивать счета. Это говорит о том, что репутация колониальных британских войск была очень высокой, и любой торговец мог принять записку от человека, которого никогда прежде не видел и ничего о нем не знал.

Плавучей базой китайской флотилии было судно «Мидуэй» – новое, большое, с великолепно оборудованными мастерскими и жилыми помещениями. Она обслуживала флотилию первых созданных после Первой мировой войны субмарин. Это были большие подводные лодки, оснащенные кондиционером, который, правда, работал крайне плохо, на которых имелось очень много всевозможных новшеств, и при этом они очень плохо плавали. Так, например, слабой стороной лодки типа «О» была сложная система электрооборудования.

К моей досаде, еще более глубокой из-за того, что я все еще платил арендную плату за дом в Англии, по прибытии для меня не нашлось места ни на одной из подводных лодок, и я должен был в качестве первого лейтенанта находиться в запасе, дожидаясь, пока какой-нибудь из офицеров не заболеет или не получит отставку.

Китайская флотилия зимой базировалась в Гонконге, а летом в Вэйхае на севере Китая. Британский арендный договор на Вэйхай должен был вскоре истечь, к сожалению местных китайцев, которые были чрезвычайно лояльными и восхитительными людьми и предпочитали находиться под мягким английским правлением, а не во власти соперничающих между собой криминальных кланов.

Я все еще ждал назначения на лодку, когда пришло время отправляться на север, и был назначен на буксирное судно. Капитан буксира оказался хорошим малым, но, так как он не имел морской лицензии, судном пришлось управлять мне. Я был назначен командовать чужим судном, и было неясно, кто же настоящий капитан, поэтому покинуть Гонконг оказалось не таким уж легким делом. Для того чтобы успокоиться, наш капитан постоянно выпивал по паре стаканчиков виски. Я никогда не управлял буксиром, да он к тому же занимал в доке слишком неудобную позицию, чтобы его можно было вывести оттуда без проблем.

В конце концов капитан все же сумел восстановить навыки судовождения, прекрасно справился с управлением и вывел буксир из гавани, а в море передал управление мне. Это был мой первый опыт командования. За исключением капитана и помощника, экипаж состоял из китайцев, и по мере того, как мы шли на север, они заполнили своими вещами помещения корабля. Запасная каюта была занята, поэтому мне пришлось спать в штурманской рубке. Однотипный буксир был потерян в Бискайском заливе незадолго до нашего рейса, поэтому нам были даны инструкции в случае шторма идти в укрытие, но, на наше счастье, путешествие прошло без приключений и помех, если не считать густого тумана, который окутал море, когда мы подошли к островам около Шанхая. Капитан был несказанно этому рад, поскольку рассчитывал на то, что какое-нибудь судно непременно сядет на мель, мы вытащим его и получим за это вознаграждение. Возможность того, что мы сами можем сесть на мель, очень беспокоила меня, и я настоял, чтобы мы вышли в открытое море. В течение следующих дней я чувствовал себя очень неуютно, и отсутствие сигналов бедствия приободрило меня. Я бы никогда не простил себе, если бы нам не удалось спасти какой-нибудь корабль.

Севернее мы столкнулись с перелетными птицами, которых я видел в море в первый и последний раз. Встречные ветры, очевидно, сбили их с курса, и они сели на судно отдохнуть, совсем не боясь присутствия людей. Палуба сплошь была заполнена птицами. Они сидели повсюду. Однажды три ласточки уселись на мою фуражку. Были среди птиц и цапли, которые изо всех сил пытались держаться выше волн, но от истощения силы иногда их покидали, и они падали в море. Мы выловили некоторых. Хотя китайцы были католиками, не думаю, что хотя бы одна из птиц попала им в котел. Вероятно, это произошло потому, что у всех моряков развито чувство сострадания к тем, кто попал в беду. Птиц подкормили, и, когда на следующий день ветер утих, они улетели.

Достигнув Вэйхая, судно остановилось. Я не совсем понял, что произошло, но вскоре к нашему борту причалила небольшая джонка, с которой кто-то громко кричал. Наше судно быстро разгрузили. Очевидно, впереди нас поджидали таможенники. Оказалось, что я, сам того не ведая, управлял контрабандным судном, поэтому я решил сделать вид, что ничего не заметил, потому что это была китайская, а не наша таможня.

Когда мы подходили к пристани, буксир сильно раскачивало. Наконец мы пришвартовались к пристани Вэйхая, я сошел на берег, и мне стало не по себе: идти по неподвижной поверхности оказалось очень трудно, ноги, привыкшие постоянно нащупывать уходящую палубу, плохо слушались, меня сильно шатало на ходу.

Вскоре в полном порядке вернулась «Мидуэй», ее подводные лодки и остальная часть флота. Гавань представляла собой небольшой защищенный канал между полуостровом Вэйхай и материком; из-за постоянного волнения на море субмарины, пришвартованные к плавающей базе, сталкивались, поэтому большую часть времени они стояли отдельно на якоре, имея на борту младших офицеров и треть команды. Несмотря на недостатки, жить на них было достаточно удобно. К тому же за проживание на лодке платили дополнительные деньги, что было очень кстати. Вскоре меня назначили на лодку «Песьюс», на которой я прослужил в течение приблизительно двадцати следующих месяцев.

Вэйхай был восхитительным местом. На берегу было много полей для игры в гольф, и нигде больше нельзя было встретить таких веселых кедди, как там. Эти мальчишки часто заключали между собой пари на игру или на точность удара, поэтому очень часто можно было слышать, как после удара поле наполнялось криком «Тинг хо!» или «Бо хо!». Почти все играли в гольф. Существовали и теннисные корты, но в теннис частенько играли прямо на палубах судов. На материке мы выезжали охотиться на уток.

На острове имелось несколько бунгало, которые арендовали высокопоставленные офицеры, но большинство женатых моряков жили в гостиницах. Длинная терраса, разделенная на секции циновкой, служила жилым помещением. Каждая семья занимала такую секцию, позади которой располагалась спальная комната, а за ней – ванная и туалет. Ваннами служили или большие глиняные сосуды, в которых раньше, скорее всего, хранили чай, или бетонные бочонки. Водопроводной системой служил кули, несший на плечах две 4-галлонные керосиновые канистры; воду из этих канистр могли использовать для принятия ванны или для туалета, согласно вашей надобности.

Имелся также и клуб для холостяков и одиноких мужей, которые ежедневно ходили туда одни, за исключением пятниц. В клубе, как, впрочем, и на всем побережье Китая, был очень популярен кегельбан. Пятницы завсегдатаи клуба называли «черными», поскольку в клуб допускались женщины легкого поведения и были танцы. Живя взаимы, здешние завсегдатаи постоянно нервничали. Женщины, не столь привычные к общинному существованию, как мужчины, почти не общались между собой, и поэтому эта ситуация очень напоминала рассказы Киплинга. Большинство китайских мальчиков, прислуживавших в клубе, были выходцами из Северного Китая, особенно из Вэйхая. Когда мы отправлялись на север, они покидали нас и уходили к своим семьям. Экономика семейств Китая зависела от работы их детей. Бытовала история о том, как один мальчик потребовал от капитана в Вэйхае отпуск, потому что его жена забеременела.

– Я не понимаю, А Чоу, – удивился капитан. – Все прошлое лето мы были в Гонконге, и ты не ездил к своей семье.

А Чоу озадачил этот вопрос, но через несколько секунд он ответил:

– Мой брат очень хороший человек и обо всем позаботился за меня.

На следующий год летом мы пришли в Гонконг на ремонт. Офицерский состав имел специальную униформу для этого времени года: белый мундир и брюки, тропический шлем от солнца и красно-желтый китайский бумажный зонтик. Дождь шел на протяжении многих дней, а то и недель, ночная жара была такой же, как и днем. Субмарина, стоящая в сухом доке, была похожа на духовку, и с нас рекой лился пот. В настоящее время к очень жаркой погоде относятся серьезно, но в тридцатые годы она принималось как нечто само собой разумеющееся. Моряки обычно работали раздетыми до пояса, отчего их спины покрывались корками от постоянных расчесов, то же самое было и у офицеров под рубашками. Я считаю, что ничего хуже, чем китель, в жаркую погоду придумать было нельзя, даже несмотря на то, что он был сшит из белого тика. Воротник накрепко стягивал шею, не давая воздуху поступать к телу. Рубашка с открытым воротом в неофициальной обстановке заменила китель, была намного более удобна.

Когда мой командир заболел, я по неопытности и незнанию поменял меню питания. Несмотря на жаркую погоду, моряки всегда питались горячей пищей, их примерное меню было таково: ростбиф и йоркширский пудинг, груды обжаренного картофеля и большая рюмка рома. Я решил, что днем им следует есть легкую пищу, а более плотный обед и ром перенести на вечер, когда зайдет солнце, что было, по моему мнению, очень полезно для здоровья. Старшина лодки предупредил, что команда этого не одобрит. Я был молод, глуп и настоял на своем. Вскоре возвратился командир, ощутил возросшее недовольство и вос-

становил традиционный обед – как раз вовремя, потому что еще немного – и поднялся бы бунт. Я получил ценный урок: британцы консервативны в отношении к еде и глупо пробовать менять их пристрастия к ней одним росчерком пера.

После того как прошло несколько счастливых лет в Китае, я должен был вернуться домой, чтобы принять командование над одной из подводных лодок. Это был еще один шаг в моем послужном списке подводника. Марджори уехала раньше меня, а я должен был сесть на судно компании «Р и О» только после того, как меня заменят, а пока мне приказано было ждать на базе. Но случилось то, что иногда бывает, когда наше правительство решает экономить средства. Оно приказало мне ждать крейсер, следующий домой через несколько недель, чтобы не платить за билет. Это означало, что положенного отпуска я не получу, поэтому я решил купить билет домой на собственные средства, за что получил от адмиралтейства щедрое одобрение. Таким образом, мне удалось сэкономить время, чтобы съездить в отпуск за границу перед новым назначением.

Мы с еще одним офицером купили билеты второго класса на немецкое судно по огромной цене 42 фунта – по одному фунту за день в течение шестинедельного плавания. Немецкие суда были единственными судами на Дальнем Востоке, которые постоянно получали средства на военную подготовку, поэтому уже в 1934 году экипаж «Кобленца» был готов принять участие в боевых действиях.

Глава 3

Я КОМАНДИР ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

Для того чтобы стать командиром подводной лодки, следовало пройти кратковременные курсы, на которых отрабатывалось управление подводной лодкой во время атаки. Как и раньше, приборы и оборудование были слишком простыми, поэтому успех атаки почти полностью зависел от умений и навыков командира. Он один мог видеть, что происходит, а так как его зрительное восприятие было ограничено одновременно одним сектором, то он должен был уметь мысленно воссоздавать всю картину происходящего, точно перед ним открывался весь горизонт. Некоторые офицеры никогда не могли овладеть этим навыком, поэтому, даже несмотря на другие свои качества, были не способны сдать экзамен.

Большинство тренировок по атакам проходило на специальном тренажере. Будущий командир подлодки занимал место в помещении, которое представляло собой копию рубки подводной лодки и перемещалось со скоростью, с которой, как предполагалось, шла субмарина. Перископ смотрел на своего рода железнодорожную линию, по которой двигалась модель судна. Все это было сделано, чтобы максимально приблизить учебную ситуацию к действительности. Атакой руководили другие практиканты, которые использовали большую изобретательность в управлении своим кораблем. Если они преуспевали в маневрировании и таранили подлодку, то непременно сообщали об этом своим товарищам на подлодке ударами ботинок в стену их помещения.

Испытаниями руководили опытные подводники, и от них зависело, получите вы похвалу или выговор. Каждую атаку анализировали, и сдать экзамен было не так уж просто. Экзамена подводники не боялись и не очень-то беспокоились, если его не сдавали. Настоящее беспокойство появлялось, когда следовало проводить подводную атаку в море. Командиры должны были позволять практикантам исправлять сделанные ошибки и только в последнюю минуту, когда кораблю угрожала опасность, могли брать управление на себя и включать сирену, звук которой означал погружение. Главная проблема в атаке заключалась не в том, как подойти к намеченной цели и торпедировать ее, а в том, как бы быстрее эту атаку прервать и опуститься на глубину.

После того как практиканты оканчивали подводные командирские курсы, они сдавали экзамен и получали назначение на свои первые лодки, которыми им предстояло командовать. Для молодого офицера это, наверное, было самым замечательным периодом в карьере.

Мне едва исполнилось двадцать восемь, когда я стал командиром подводной лодки «Н.49», что было очень рано для подводника в мирное время. Для военного времени этот возраст считался достаточно солидным, поскольку тогда командирами становились уже в двадцать два года. Но я считаю самым лучшим возрастом для командира двадцать пять – тридцать лет, когда человек не слишком стар, но уже имеет опыт и личное мнение, но достаточно молод для того, чтобы размышлять о посторонних вещах. К тридцати пяти годам большинство мужчин становятся слишком осторожными.

Фактически я командовал лодкой до тридцати восьми лет, но служил на флоте без прерыва. Но были и такие подводники, которые уже ушли со службы, и, когда в свои тридцать с небольшим вернулись вновь, им приходилось очень трудно. Я считаю, что был потенциально намного лучшим командиром в двадцать восемь, чем в тридцать семь лет, несмотря на то что с возрастом приобрел мудрость и опыт.

«Н.49» была одной из последних представительниц подводных лодок типа «Н». Это были прекрасные небольшие лодки водоизмещением около 450 тонн, созданные в последние годы Первой мировой войны – в основном по американским проектам. Я снова присо-

единился к портлендской флотилии, хотя моя старая любовь, к «R.4», была пересмотрена. Портлендская флотилия, помимо старых лодок типа «Н», имела две лодки нового типа «S», на представительницах которых я должен был воевать в течение войны. Тип «S» был возвращением к здравому смыслу после полета фантазии, который привел к появлению огромных неуклюжих лодок типов «О» и «Р» и длинных, быстрых, но имевших слабый корпус лодок «речного» класса. Для дальних океанских походов необходима большая лодка. Огромные американские субмарины отлично воевали против японского флота во время Второй мировой войны. Наши небольшие лодки типа «Т» тоже проявили себя хорошо. Но лодки, которые могли с одинаковой эффективностью использоваться как в прибрежном районе, так и в океанских глубинах, по моему мнению, ничем не уступали им и были бесспорно лучшими субмаринами Второй мировой войны после немецких 500-тонных субмарин серии VIIC. Но это – личное мнение, и, подобно экономистам, два разных подводника всегда дадут разный ответ.

Первое командование подводной лодкой всегда является вехой в жизни подводника. Из первого моего командования я запомнил тот момент, когда я впервые приказал команде закрыть люк и погружаться. До того момента моя роль заключалась в наблюдении и обучении, теперь же я мог на практике реализовать свои навыки и идеи. Легко критиковать других и воображать, что ты непременно сделал бы все лучше, когда ни за что не отвечаешь. Когда же становишься главным, ты понимаешь, какая ответственность ложится на тебя. Позже я командовал сотнями людей, что намного превышало количественный состав команды субмарины, но не знаю другой такой должности, как командир подводной лодки, на которой от человека требуется столько напряжения и ответственности и где от него так много зависит. Работа командира-подводника очень похожа на работу летчика, но, в отличие от пилота самолета, управляющего в одиночку, лодкой управляет вся команда, но слушает указания одного человека, который один знает всю ситуацию и отдает приказы. Во время атаки нет времени объяснять или раздумывать, поэтому приказ командира всегда должен выполняться мгновенно. И все же какое-то время на его выполнение нужно. Опоздай повернуть лодку на пять секунд, и через пять минут ты поймешь, что тебе не хватило как раз пять секунд, чтобы выполнить намеченное.

Конечно, командиру подчиняются беспрекословно, и он является настоящим диктатором, но, с другой стороны, каждый член экипажа, как и сам командир, полагается не только на себя, но и на любого своего товарища. Хороший подводный расчет – гораздо больше, чем просто экипаж; они настолько сильно спаяны, что действуют под руководством командира как единое целое. Если читателю покажется, что я слишком часто использую местоимение «я», то надо учесть: это «я» относится не только ко мне, но и к людям, которых я описываю как единое целое с собой.

Так как лодка полностью зависела от своего командира, командующий флотилией всегда рассчитывал не на названия лодок, а на тех командиров, которые ими управляли. С течением войны, когда вследствие потерь командиры становились все моложе и моложе, выработалась доктрина, по которой все меньшая роль отводилась индивидуальности, но, по сути, командиры субмарин остались индивидуальностями. Когда в конце войны я был назначен на оперативную работу и инспектировал субмарины, уже по тому, как командир отдавал приказы, мог определить, у кого из моих товарищей он в свое время был помощником.

На «Н.49» я постоянно держал в голове маршрут, потому что, кроме меня, офицером был только мой помощник, и мне приходилось самому быть штурманом. Конечно же проложить маршрут можно намного лучше, работая с параллельной линейкой и циркулем, но мы должны были как птицы выработать в себе инстинкт безошибочно угадывать, где мы находимся и куда нужно следовать, чтобы не зависеть от двигателей, которые имели свойство часто ломаться. В наше механизированное время мы редко используем органы чувств,

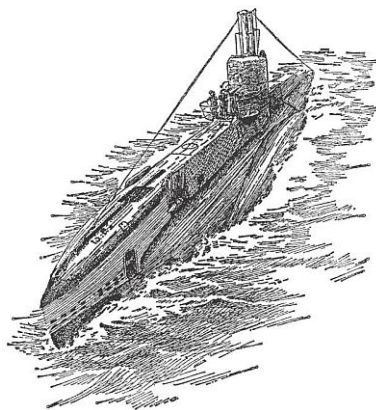
но без них вряд ли можно обойтись. Чувство позиции и направления, которым располагали рыбаки и моряки на поверхности, было развито у нас ничуть не хуже, если нам требовалось его использовать.

Помню, однажды во время войны я пытался подойти к берегу в условиях плохой видимости. И вдруг внезапно почувствовал впереди опасность и дал полный назад. Когда туман рассеялся, мы увидели, что впереди в море врезались отвесные утесы, и, если бы я не повернул, мы бы обязательно погибли. Возможно, я отвернул случайно, но знаю одно: если долго концентрироваться на чем-то, то можно предугадать ситуацию и принять верное решение.

Когда я служил на «Н.49», разгорелся абиссинский кризис, и почти все наши лодки, даже старые типа «Н», были направлены в Средиземноморье на случай войны с Италией. К моей досаде, «Н.49» предстояло остаться в базе – здесь должны были проходить тренировки будущих командиров подводных лодок. Значит, мне предстояло оставить Портленд, который я очень любил, и направиться в Блокхауз.

В те дни еще не было пособий, и офицерам приходилось тратить много денег. Нужно признать, что мы не слишком бедствовали, поскольку я, тогда еще лейтенант, имел няню и повара, но постоянные переезды были неприятны. Открытые автомобили очень помогали в этом случае, и, когда мы ехали на своей «лагонде», она была настолько тяжело нагружена, что приходилось очень осторожно управлять ею, дабы не потерять вещи. Однажды нашу собаку, проявившую интерес к мелькнувшему у дороги кролику, снесло с багажа. Марджори к тому же не могла выйти из машины, пока часть вещей не была разгружена, поэтому иногда приходилось искать людей, чтобы они помогли справиться с тяжелым багажом.

Я оставался в Англии на протяжении двух лет, пока учился на командирских курсах и служил на «Н.49». Все остальные годы до войны постоянно находился за границей. Следующие два года я провел на австралийском корабле «Австралия», но это уже другая, совсем не подводная история. В 1938 году вернулся в Средиземноморье командовать подводной лодкой «Силайон».



Подводная лодка «Силайон»

Пребывание в Средиземноморье было чрезвычайно удачным для меня, но иногда очень хотелось вернуться домой. Первой подводной флотилией в Средиземноморье командовал Филипп Рук-Кин, или Рукерс (позже вице-адмирал), по моему мнению, самый дальновидный подводник предвоенных лет. Он не только сделал из нас отличных подводников, но сумел сломать стереотип некоторых мелких и незначительных наставлений подводников во время учений.

Эти правила были обязательны, но, возможно, покажется невероятным, что между 1927-м и 1938 годами я ни разу не погружал субмарину ночью, не принял участие в учениях флота в темное время суток, без сигнально-отличительных огней. Для каждого разумного подводника было очевидно, что ночная атака на поверхности будет играть главную роль в предстоящей войне, но нам не разрешали практиковаться в ней из боязни столкновения, которое случилось бы, если бы наша атака или контратаки условного противника оказались эффективными. Так как Великобритания потеряла в подводной войне большое количество транспортных судов и потопила больше чем кто-либо вражеских подводных лодок, существовала традиция преувеличивать превосходство наших противолодочных сил, которые, по общему признанию, были лучшими в мире. Все учебные занятия, которые мы выполняли, назначались в соответствии с этой непродуманной доктриной.

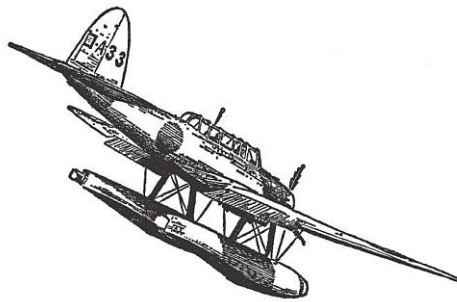
Например, субмарины могут одинаково хорошо действовать как в вертикальной, так и в горизонтальной плоскости. Но наши упражнения были рассчитаны только на горизонтальную плоскость, потому мы не имели оборудования, позволяющего оценивать глубину погружения субмарины и глубину, на которой следовало ожидать взрыва глубинных бомб кораблей противника.

Напрасно мы оспаривали результаты флотских учений, и обычно нас считали потопленными, не принимая в расчет глубину, на которой мы находились. Только несколько месяцев спустя мы начали учиться иметь дело с субмариной; много наших судов было потеряно, а много немецких – спаслось, потому что в адмиралтействе не слушали своих подводников.

На объединенных учениях флота весной 1939 года Рук-Кин разрешил лодкам действовать ночью без сигнально-отличительных огней. Бикфорд на «Салмон» и я на «Силайон» провели значительную часть ночи посреди «вражеского» флота, оставаясь для него невидимыми. Бикфорд «торпедировал» судно «Коурегиос», и оно было вынуждено снизить скорость до двух узлов. Спустя несколько месяцев «Коурегиос» был потоплен немецкой подводной лодкой. Капитан крейсера, торпедированного «Силайон», не признал повреждений. Когда несколько дней спустя в Гибралтаре я спросил его, почему он так поступил, он ответил, что субмарина не имела никакого права находиться в надводном положении посреди флота ночью, без огней. А несколько месяцев спустя в Атлантике началась битва с всплывающими на поверхность среди ночи немецкими подводными лодками.

Мы также практиковали тактику «волчьей стаи», и, хотя впоследствии ее в основном использовали немцы, не было причин ею не заниматься.

Я думаю, что даже командиры подводных лодок неосознанно находились под влиянием тех учений, которые проводились перед войной. Самолетов очень боялись, несмотря на их примитивное оборудование и вооружение. Поэтому нам постоянно рекомендовали сразу же идти на глубину, где они не могли нас обнаружить. Стэнли по прозвищу Фон Крешмер, один из моих командиров подводных лодок во время моего командования в 1945 году Тихоокеанской флотилией, придумал способ борьбы с японскими противолодочными гидросамолетами «Джейк», который назвали Тетушка Салли. При этом он не стал самым лучшим мастером этого приема. «Джейк» был небольшим самолетом и мог нести только две глубинные бомбы. Сбросив их, он переставал создавать опасность и не мог нам больше угрожать. Методика приема заключалась в том, чтобы при приближении «Джейка» всплыть на поверхность. Как только он начнет атаку, следовало резко погружаться и уходить подальше от того места, куда сбрасывались бомбы. Если субмарина начинала погружаться слишком быстро, японцы бомбы не сбрасывали, если слишком медленно, обычно она погибала. Поэтому применение этого приема требовало точного расчета.



Гидросамолет «Джейк»

Война закончилась быстрее, чем Тетушка Салли преуспела в борьбе с самолетами, и, я думаю, его мало кто применял, кроме Стэнли. Но это был один из тех примеров, который разрушил неоправданные довоенные представления о борьбе с неприятелем.

Имея упрямую натуру и считая нужным анализировать некоторые результаты учений, я постоянно упражнялся в анализе. И в то время как штабное командование разбирало противолодочные успехи этих учений, я больше внимания уделял неудачам. Когда я был вынужден признать, что на этот раз, возможно, «был потоплен», я искал, где сделал ошибку, и выявлял не одну, а еще и множество других ошибок, которые до этого были скрыты от меня. Безотносительно всех «за» и «против» этих исследований, они должны были наделить меня уверенностью в моих знаниях и опыте. Если бы я бездумно следовал всем указаниям штаба, то непременно был бы уничтожен прежде, чем ввязался в бой.

1939 год был наполнен ожиданиями и постоянными передвижениями. День и ночь первая подводная флотилия не прекращала учения. Поэтому книга паролей, которую я создал, в это время осталась для меня неизменной на три с половиной года войны.

Несмотря на тревоги лета 1939 года, остров Мальта остался в памяти веселым местечком. Большая часть флота и в конечном счете наша плавучая база была направлена в Александрию. Те субмарины, которые остались, были расположены в старом форте на острове Манюэль, в Марса-Мусетто, второй гавани Ла-Валетта. Много лет там не жил никто, кроме песчаных мух, но в любом случае многие из нас, когда не выходили в море, спали на берегу в форте Манюэль. Лазаретто, другое древнее селение на небольшом острове, стал штабом знаменитой десятой флотилии до конца всей войны.

В клубе устраивали танцы, ночи напролет длились вечеринки, мы круглые сутки купались и устраивали пикники, скандалили и сплетничали, участвовали в гонках и играли в различные игры. Тень наступающей войны не вселяла в нас отчаяния и страха. Так что Мальта в перерыве между войнами веселилась и веселилась до того момента, пока не наступил конец затянувшемуся мирному времени.

Много военных книг написано теми, кто не служил в те годы, или теми, кто видел в них одни лишь потрясения и несчастья. Для меня же, профессионального моряка, еще достаточно молодого, чтобы участвовать в войне, казалось, наступил кульминационный момент всей жизни.

Марджори уехала домой, забрав с собой ребенка, а Билл Сладен (теперь капитан-лейтенант Сладен, кавалер ордена «За боевые заслуги»), Бикфорд и я остались в гавани Лазаретто. Красивый, талантливый Бики несколько месяцев спустя стал очень известным со своей подводной лодкой «Салмон». Припоминаю, что, пока мы бесконечно обсуждали тактику, которой будем придерживаться, Бики взбирался на крутые утесы южной оконечности Мальты. И когда позже, в ходе войны, мы часто подходили к берегу возле этих утесов, мне казалось,

что я вижу фигуру веселого Бики, девиз которого всегда был: «Живей! Живей! Отдохнуть вы всегда успеете». Вот он и успел отдохнуть, погибнув совсем молодым летом 1940 года.

Время от времени «Силайон» направлялась в Александрию, чтобы принять участие в учениях флота по противолодочной обороне. Александрия – восхитительное место, и, когда командиры подводных лодок выходили в ее гавань, у них было много времени для отдыха. Некоторые из них участвовали в гонках, играли в гольф в спортивном клубе, катались на серфинге в Сиди-Бише, стреляли на озере Мазорин, а я имел обыкновение нанимать лодку и ловить рыбу. По вечерам на рынках Александрии начиналась торговля, главными продавцами конечно же были левантийские купцы, потомки знаменитых купцов древности. Если вам удавалось сторговаться с ними, это вызывало у них бурю эмоций. Ближе к полуночи мы обычно ходили по кабаре, которыми так славилась Александрия.

Меня часто спрашивали, заболевают ли люди клаустрофобией³ при плавании на субмаринах, но я мог лишь ответить, что почувствовал симптомы этой болезни единственный раз, когда начал ходить по ночным клубам Александрии. В городе было очень много девушек, занятых «обработкой» иностранцев, в основном венгерки, ухоженные до известной степени, красиво одетые и очень дорогие. Танец был только началом – после этого они требовали шампанского, букеты роз и разные безделушки. Несомненно, они продавались новичкам, и те уезжали с пустыми карманами.

Иногда мы дурачились и развлекали друг друга. Так, однажды Хьюго Ньютон, первый помощник на «Силайон», надел феску, белый халат и, прикинувшись продавцом арахиса, стал рассказывать среди ничего не подозревающих моряков. Разоблачен он был только спустя час.

В это время я часто выигрывал в бридж и после игры обычно заходил в «Эклисиор», чтобы спустить выигрыш. Как частый посетитель, я получал от одной венгерской девушки скидку или бутылку шампанского по низкой цене. Взамен я однажды пригласил ее на нашу плавучую базу «Мэйдстоун», выпить и посмотреть мою подводную лодку.

Она была той девушкой, которую невозможно было не заметить, уж не говоря о том, что на нее нельзя было не обратить внимания в военном порту. Поэтому, когда шел с ней на свою лодку, я знал, что на нас, перегнувшись через борта своих кораблей, смотрят наши моряки. Вначале все было хорошо, мы спустились по трапу в торпедный отсек. И вдруг она схватилась за горло, сказала, что задыхается, и попыталась подняться по трапу. Однако у нее ничего не получилось, и она стала кричать. Я не знал в то время о клаустрофобии, но прекрасно понимал, что если она сейчас поднимется вверх с криками, то моя команда истолкует ситуацию по-своему, и я никогда не избавлюсь от пятна на репутации. Момент был неприятный, и на рассуждения времени не было.

Я обхватил ее вокруг талии, дотащил до офицерской кают-компания и дал двойную порцию виски. Это сработало, и потом я давал виски всем, кто боялся клаустрофобии. Но тот опыт оказался для меня неприятным.

Обычно люди думают, что нахождение в подлодке во время глубинной атаки сильно действует на команду. Шум вражеских винтов и ожидание скорого взрыва. Сброшены ли бомбы в нужный момент? Установлены ли они на нужную глубину? Ты знаешь, что выхода нет, и тебе не остается ничего иного, как ждать. Затем раздается грохот, гаснет свет, и лодка выходит из-под управления. А потом тишина и слабый, еле различимый звук воды от потекших сальников.

Самое опасное на подводной лодке – попадание воды. Некоторые члены экипажа заняты ремонтом или восстановлением управляемости подводной лодки, в то время как большая часть команды обычно ждет следующей атаки и не может ничего предпринять.

³ Клаустрофобия – болезнь замкнутого пространства.

Осознание, что спасения не будет, известно подводникам всех национальностей. Нормальная реакция людей в этот момент сводится к тому, что они хотят куда-нибудь убежать с субмарины. Лица становятся бледными, а в ногах появляется такая сила, о которой они раньше не подозревали. Против желания убежать нужно бороться, сознательно или подсознательно. Подводник не должен паниковать, он знает, что погибнет или спасется только вместе с подводной лодкой, и поэтому не может выжить один и должен бороться за живучесть корабля вместе со всеми. Он вместе со своими товарищами часть лодки и поэтому в первую очередь должен заботиться о ее существовании. Конечно, команда подводной лодки состоит из самых храбрых моряков, которые попали туда по разным причинам, но тем не менее, поверьте мне, хотя мое описание не вполне адекватно происходящему и картина может показаться ужасной, все не так уж плохо. Хотя, конечно, вряд ли кто-то получает от этого удовлетворение.

Но все эти подробности были нам еще неизвестны. Можно было об этом думать, но не обсуждать. Война началась для нас на Маноеле, когда по радио мы услышали выступление нашего премьер-министра.

Впервые я видел, как проходят назначения на боевое патрулирование. И это меня расстраивало. Вместо того чтобы выходить в свободное плавание и изучать маршруты тральщиков и патрулей, вычислять вероятные области постановки минных заграждений, действуя самостоятельно, нам приказывали не самовольничать, а выполнять конкретные приказы в определенных районах действия.

В мирное время во время учений лодка занимает определенную позицию, так как действия противника заранее известны. В военное время подводная лодка не должна быть ограничена какими-либо рамками. Время суток, ветер, солнце и луна, небо и море, глубина или мелководье – все влияет на ее тактику.

Флажок на карте – это одно дело, а субмарина, которую этот значок обозначает, – совсем другое. Выпустите ее в море, и она сама найдет место, где ее действие эффективно. Но в то время нам необходимы были такие «карточные» маневры – нам всем не доставало знаний для настоящей борьбы.

Беспокойные недели прошли; мы завидовали нашим друзьям, служащим на флотилиях Северного моря, которые наблюдали за боевыми действиями или даже в них участвовали, хотя в тот период войны такая вероятность была крайне мала. Я постоянно волновался, что война закончится прежде, чем мы примем в ней участие.

Все перемещения кораблей были окутаны тайной. Узнавать о том, где находятся товарищи, нам часто приходилось от их жен или санитарок военных госпиталей. Время от времени нас предупреждали, что мы скоро вернемся домой. Сине-фиолетовая окраска наших субмарин для Средиземноморья была поспешно заменена серой специально для Северного моря. Торговцы, узнавшие о нашей отправке, закрыли кредит. Но когда опасность перебазирования исчезла и наши лодки снова сменили окраску на синюю, кредиты снова стали для нас возможны.

В середине октября 1939 года нам наконец сообщили, что мы отправляемся на север. В конце войны подводные лодки будут совершать переходы поодиночке и в безопасности, но тогда наш второй дивизион, в котором я был старшим офицером, должен был идти домой в полном составе и надводном положении. «Силайон», «Салмон» (Бикфорд), «Шарк» (Бакли) и «Снаппер» (Кинг) должны были действовать вместе, так как знали друг друга и тактику поведения при различных обстоятельствах. К тому же, насколько позволило время, мы были практически готовы к войне. И все же субмарина «Силайон» единственная из этих четырех лодок умерла естественной смертью. Прежде чем наступила следующая осень, «Салмон» и «Шарк» нашли свой постоянный причал на дне Северного моря. Несколько месяцев спустя «Снаппер» исчезла неподалеку от Ушанта.

Мы думали не об опасностях, а только о том, что наконец-то отправляемся на войну и если поспешим, то можем успеть до того, как она закончится. На самом же деле прошло долгих шесть лет до того момента, когда закончилась война. В тот момент я служил на Тихоокеанском флоте, и у меня появилось чувство, что все позади, но при этом я ощутил такое опустошение, какого не испытывал в 1939 году, когда закончился мир. На войне я научился сражаться, я управлял подводной лодкой, о чем мечтал всю жизнь. Что еще мог желать военный моряк?

Мы очень весело провели вечер в Гибралтаре, где остановились, чтобы заправиться топливом и получить разведывательную информацию. Я помню, что в тот день мне выпал огромный выигрыш от однорукого бандита⁴ в «Рок-отеле». Нам оставалось сделать последний рывок. Проходя мимо портов испанского и португальского Атлантического побережья, мы изучали особенности потенциальной блокады, полагая, что в будущем такой случай нам представится. Два с половиной года спустя, когда мы направились на юг, чтобы участвовать в средиземноморской кампании, оказалось, что те же самые суда по-прежнему стояли в портах.

Одна спокойная ночь сменялась другой. Наши подводные лодки шли друг за другом на север вдоль португальского побережья. Вскоре мы заметили суда, идущие в темноте на запад. Я решил, что нам следует обойти их так, чтобы на фоне молодой луны рассмотреть получше и определить тип и принадлежность. И в случае если они окажутся вражескими, атаковать всем вместе или, как это называли немцы, «волчьей стаей», что в мирное время мы часто отрабатывали на учениях. Но Бики не захотел ждать и, думая, что мы не видим эти корабли, покинул строй и пошел в атаку. Я приказал ему вернуться сигнальными огнями. Луна осветила нос и трубы, которые могли принадлежать только французскому эскадренному миноносцу. «Салмон», поняв, что это французский корабль, дала сигнал о своей принадлежности и замедлила ход. Очевидно, его сигнал не поняли. Когда мы возвратились, в адмиралтействе меня спросили, видели ли нас немецкие подводные лодки, которые атаковали французский конвой.

Немецкая подводная лодка была замечена в Бискайском заливе, и нам дали приказ выйти в море и найти ее. Полагали, что она должна быть на поверхности и мы увидим ее первыми. Это была безрассудная тактика. Если вы хотите охотиться на субмарину, то необходимо погрузиться под воду, иначе из охотника вы превратитесь в жертву.

У «Снаппер» барахлил двигатель, и наше продвижение с каждым днем замедлялось, но не произошло ни одного инцидента до прибытия в Портленд. Мы столкнулись с одним из вспомогательных противолодочных кораблей, опознанным как наш собственный. Мы запустили опознавательные ракеты, но экипаж корабля состоял, вероятно, из малоопытных моряков, к тому же жаждавших крови. Не обращая внимания на сигнальные огни, они двинулись на нас. Я отдал приказ «полный вперед», с тревогой наблюдая, сможет ли «Снаппер» спастись. Миновало несколько томительных минут ожидания, и я увидел, как «Снаппер» набрала скорость и через некоторое время исчезла под водой.

Когда мы вернулись на базу, я спросил Билла Кинга, как им удалось набрать скорость и почему он постоянно задерживал нас, ссылаясь на неисправности двигателя. Он сказал, что вызвал механика на мостик и показывал, что произойдет, если тот, вернувшись в машинное отделение, не увеличит обороты. Главный механик, как оказалось, не ударил в грязь лицом.

Субмарин боялись все, и нередко им больше угрожали свои собственные корабли и самолеты, а не силы противника. Примерно в одно время с теми событиями, о которых я рассказываю, наша лодка, возвращавшаяся в базу из Северного моря, послала сигнал: «Расчетное время прибытия 9.00, если наши самолеты прекратят нас бомбить».

⁴ Речь идет об игровом автомате.

Подводная лодка – враг для всех, и не только наземные службы и самолеты ошибались в определении ее принадлежности. Трагедия свершилась из-за грубой ошибки, когда одна из наших субмарин, не опознав свою же подлодку, торпедировала ее и пустила на дно со всем экипажем.⁵ Классический случай имел место в Первую мировую войну, когда итальянцы были нашими союзниками. Патрульный корабль в Средиземноморье сообщил на Мальту о потоплении немецкой подводной лодки. Вскоре с этого же корабля поступило донесение: «С сожалением сообщаем, что оставшиеся в живых говорят по-итальянски».

⁵ Эта трагедия произошла 10.09.1939 г. «Окслей» была торпедирована лодкой «Тритон».

Глава 4

ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

Я попытаюсь избежать технических подробностей и расскажу читателям то, что поможет им понять наши действия, приведу лишь краткую техническую информацию о подводной лодке, которая поможет лучше понять то, о чем написано на страницах этой книги.

Роль подводных лодок в военных операциях 1939–1945 годов

Субмарина – настоящая боевая машина, способная действовать под водой, оставаясь невидимой для противника. Но в общем, субмарины во Второй мировой войне более эффективно действовали на поверхности, чем под водой. Погружение было защитной мерой. Однако противолодочные средства становились все более совершенными, особенно после появления радара, и субмарина должна была все больше и больше действовать под водой, потеряв при этом свое наступательное качество. К концу войны из-за скорости передвижения под водой немцы вернулись к практике действий подводных лодок как в Первую мировую, надстраивая к своим подлодкам шнорхель, через который поступал воздух, необходимый для работы дизель-генератора, и выводился отработанный газ, так что не требовалось всплытия на поверхность.

Атомная подводная лодка была создана в ответ на усовершенствования противолодочной техники. Вооружение на лодках после этого изменилось: на смену достаточно дешевому оружию, которого было на корабле очень много, пришло единичное, но дорогое, в результате чего и стоимость самих субмарин значительно возросла. Однако, несмотря на мощность субмарины, она не может находиться в разных районах океана, и поэтому для защиты территории всегда была важна их численность.

Подводная лодка Второй мировой войны была «ныряющей», так как большую часть времени она находилась на поверхности океана. Ее успех оценивался количеством тоннажа вражеских потерь. Это было самое выгодное оружие с обеих сторон. Кроме того, лодка не только действовала против вражеских кораблей и судов, но и была активным участником противолодочной обороны. Ванклин однажды потопил два вражеских судна, на которых погибло столько людей, сколько не было на всех кораблях, потопленных нашими подводными лодками, вместе взятыми, в течение средиземноморской кампании.

Однажды во время осады на Мальте, когда появилась свободная минута, я подсчитал, что на каждый 16-фунтовый снаряд 3-дюймовой пушки нашей «Сафари» приходится 10 потопленных вражеских тонн. Противник же, в отличие от нас, израсходовал гораздо больше глубинных бомб, мин и снарядов, не принеся нам никакого урона. Мои подсчеты также показали, что неприятелю требовалось в пять раз больше, чем нам, боеприпасов, чтобы поразить цель. Количество топлива, которое им пришлось израсходовать, охотясь на нас, по сравнению со скромным потреблением наших дизелей, исчислялось астрономическими цифрами.

Подводные лодки, особенно в период Второй мировой войны, были универсальным оружием. Субмарины использовались как торпедные катера, канонерские лодки, минные заградители, транспортно-десантные корабли, плавучие базы, танкеры, навигационные маяки, проводники надводных кораблей, спасательные станции для самолетов, разведывательные суда, конвои эскортных кораблей, противолодочные корабли, электростанции, чтобы поставлять электрический ток.

Но главная их задача заключалась в уменьшении вражеских поставок по морю, что достигалось потоплением судов. На мой взгляд, благодаря тому, что торпедная атака была

самым эффективным способом потопить суда и корабли неприятеля, субмарина во Вторую мировую войну была исключительно подводной лодкой. Немцы и американцы топили большинство плавсредств противника с поверхности в ночное время в открытом море, охотясь на большие конвои и полагаясь на то, что небольшой силуэт субмарины был практически невидим в темноте. Британцы, действовавшие в хорошо охраняемых водах европейского континента и Северной Африки, очень редко использовали артиллерию и в основном атаковали из подводного положения.

Большое преимущество подводной лодки заключается в том, что она может долгое время действовать против противника, не заходя на свою базу и не завися от нее. Единственное, что было плохо на субмарине, так это то, что она, в отличие от самолетов, которые в известной степени играли одинаковую с ней роль, не могла быстро уйти с места атаки. Ей всегда приходилось получать свою порцию от ответной вражеской атаки.

Охота на субмарины

Уход от преследования в большей степени зависел от применения вашего опыта и умения. Вы могли собрать некоторую информацию относительно местонахождения врага и его действий, прослушивая работу его винтов с помощью гидроакустической станции, в режиме шумопеленгации или эхолокации. Когда неприятель засекал вашу лодку, вы знали, что он обнаружил вас и очень скоро последует атака глубинными бомбами. Но главным образом противник полагался на чрезвычайно чувствительные гидрофоны, которые легко улавливали шум ваших винтов или малейший шум вспомогательных механизмов. Для того чтобы избежать обнаружения, следовало соблюдать общее правило, состоящее в том, чтобы идти на самой маленькой скорости, при которой шум электромотора и вращения винтов становился почти не засекаемым гидролокатором.

После того как вас обнаружат, следует резко менять скорость хода, сбивая противника со следа, а также изменить курс и глубину погружения. Не следовало этого делать, пока не начиналась атака и особенно если вас преследовало несколько кораблей противника, которые по шуму легко определяют ваше местонахождение. Вам следует подождать, пока противник выпустит свои заряды, и только потом увеличивать скорость и менять курс, чтобы уйти из-под огня. Этот маневр требует расчета, особенно если вы находитесь в мелководном районе моря. Чтобы ускользнуть от преследователей, следует использовать плотность морской воды и изменения температуры и солености воды, которые могут помочь заглушить радиолокацию. Можно также использовать морской прибор или шум потопленных вами кораблей, но лучше всего уходить под шум падающих на вас глубинных бомб.

У командира лодки во время преследования нет времени испугаться. Для команды, как мне казалось, эта ситуация выглядит страшнее, хотя большинство из них в это время постоянно заняты управлением лодкой, поскольку командир постоянно отдает приказы о поворотах, ускорении и приостановке движения. Тем не менее они не теряли бодрости духа и нередко высказывали критические замечания в адрес тех ребят, которые сверху бросали на них бомбы. Их выражения были не всегда парламентскими, и главная их суть заключалась в желании прекратить затянувшуюся бомбежку.

Я не думаю, что кому-нибудь могла понравиться атака глубинными бомбами, но к ней в конце концов привыкали. Когда слышится всплеск направленной на вашу лодку бомбы, на несколько секунд все закрывают глаза и на субмарине наступает тишина, в течение которой команда ожидает, попадет ли она в их лодку или разорвется где-то вдалеке.

Если взрыв не достиг цели, команда ликует. Если же бомба разорвалась настолько близко к лодке, что неминуемо должна причинить ущерб, каждый почтет своим долгом сделать критический анализ вражеской техники.

Погружение

Субмарина не может погрузиться или всплыть на поверхность, стабилизировать глубину или изменить ее без большой осторожности и умелого управления. Все корабли как женщины, и субмарина среди них – очень своевольная леди, которая всегда должна находиться в хорошем расположении духа.

Для того чтобы сделать ее действительно управляемой, вы должны постоянно за ней ухаживать. Судьба субмарины зависит от прочности ее корпуса. Это – очень прочная стальная труба в форме сигары, заключающая в себе все необходимые механизмы, жилые помещения, а также торпеды. Некоторые лодки имели торпедные аппараты, расположенные вне прочного корпуса, но управляемые изнутри, так же как и внутренние торпедные аппараты. «Силайон» и «Сафари» имели по шесть торпедных аппаратов, расположенных в носовом отсеке, по три с каждой стороны; кроме того, было еще шесть запасных торпед, что доводило общее число торпед до двенадцати. Вне прочного корпуса располагались: боевая рубка, артиллерийское орудие, горизонтальные и вертикальные рули, винты и перископы.

Даже когда лодка шла в надводном положении, совсем небольшая часть прочного корпуса поднималась над волнами. Эта была стальная обшивка прочного корпуса, называемая легким корпусом. В ней много отверстий, которые позволяют легко опускаться под воду. До некоторой степени субмарина была бы более эффективна без надстроек; чем меньше надстроек, тем легче управлять лодкой под водой.⁶ Но когда приходится действовать на поверхности, нужно иметь какую-то надстройку над основным корпусом, чтобы наблюдать за морем и не быть смытым. Боевая рубка соединялась с прочным корпусом посредством непроницаемого люка. И поэтому даже если боевая рубка затоплялась, что могло случиться при попадании артиллерийского снаряда, повреждении глубинной бомбой или столкновении, вы могли рассчитывать на то, что прочный корпус лодки останется водонепроницаемым. Орудийная рубка была похожа на боевую рубку, но уступала последней по размеру.

Вне прочного корпуса находились главные балластные цистерны, установленные с обеих сторон. Все они, за исключением цистерны номер 1, были булевыми,⁷ сделанными из легкого металла и приваренными к прочному корпусу.

Они были заполнены водой, когда подводная лодка находилось под водой, и полны воздуха, когда лодка выплывала на поверхность. Погружаясь, вы открывали клапаны главных балластных цистерн. Эти клапаны назывались воздушными, поскольку через них выходил воздух и закачивалась вода. Главный балласт содержал достаточно воды, чтобы уйти на дно с большей или меньшей скоростью. Чтобы всплыть на поверхность, продували воздухом главный балласт, воздушные клапаны закрывались, воздух, подаваемый под высоким давлением, вытеснял воду из цистерн, позволяя вашей лодке всплыть.

Чем большую плавучесть имела ваша подлодка, тем дольше наполнялись цистерны и больше времени уходило на погружение. В любом случае не следовало до конца освобождать балластные цистерны, и по сравнению с надводными кораблями субмарины имели очень небольшую плавучесть. Лодка типа «S» при благоприятных обстоятельствах погружалась под воду приблизительно за пятьдесят секунд. Если погода была штормовая, дул сильный ветер на нос, то времени для погружения требовалось больше, поскольку цистерны заполнялись не так быстро. Находясь во вражеских водах, можно было не полностью заполнить цистерны главного балласта, чтобы держать на поверхности только одну боевую рубку,

⁶ Рубка является своеобразным поплавком, позволяя лодке находиться в определенном положении, а иначе лодка перевернется.

⁷ Були – легкий корпус субмарины, закрывающий только часть прочного корпуса по ее бортам.

то есть идти в крейсерном положении. В подводной войне все зависит от сбалансированности действий экипажа. Если вы правильно балансируете, вам нечего опасаться.

Как я уже сказал выше, от вашего погружения зависит судьба и безопасность лодки. Очень часто нужно было погружаться спешно, поэтому главная задача, которая стояла перед вами, заключалась в умении правильно производить дифферентовку лодки.

Каждый день, даже каждый час, водоизмещение субмарины изменяется. Ваша лодка могла быть наполнена торпедами, топливом и запасами пресной воды. Вы могли при последнем погружении израсходовать часть своих запасов. Кроме того, ваши трюмы могли бы быть сухими или иметь воду, которая просочилась через сальники крепления руля, корпуса.

Для того чтобы компенсировать расход топлива и удифферентировать лодку, морскую воду подавали в топливные танки, таким образом топливо поднималось и попадало в двигатель. Будучи более тяжелой, чем топливо, морская вода оставалась у основания топливного резервуара и смешивалась с ним очень редко даже в штормовую погоду.

Для большей остойчивости и управляемости при погружении внутри лодки имелись вспомогательные балластные цистерны. Первый помощник подсчитывал, сколько воды требуется поместить в них, чтобы правильно распределить балласт и гарантировать погружение лодки в нужный момент. В дополнение к этому он должен был сбалансировать лодку так, чтобы она не была перегружена на носу и слишком легкой в корме. Вес должен был быть строго сбалансирован.

Если первый помощник ошибется в расчетах и балласта не хватит, вы не сможете уйти от вражеского эскадренного миноносца, идущего на вас на скорости 30 узлов, или самолета, вылетевшего из-под облаков. Если же балласт окажется слишком большим, то вы успеете погрузиться, но будете неспособны остановить погружение, даже начав продувать балласт. В этом случае возможен удар о дно, это очень плохо. При контакте с крутым и скалистым дном лодка может получить повреждение или пробоину, в песчаном и ровном дне может застрять и никогда не выбраться. Чем больше будет глубина, тем опаснее окажется для вас погружение. При погружении на каждые два фута глубины давление увеличивается почти на один фунт на квадратный дюйм. Так как корпус подводной лодки очень большой, то вскоре при погружении давление может стать критическим.

Для каждой лодки рассчитана определенная глубина погружения. Для «Силайон» она составляла 200 футов, для «Сафари» – 350 футов. На «Силайон» во время одной атаки глубинными бомбами я опустил на глубину 300 футов, отчего корпус лодки начал тревожно трещать и скрипеть. На «Сафари» во время атаки я регулярно погружался на глубину 450 футов, но корпус выдерживал давление. Я видел лодку типа «S», «Струборн», которая, потеряв управление, опустилась на глубину 500 футов. Ее обшивка стала трещать по швам, и, хотя выдержала, шпангоуты лодки выступали как ребра у скаковой лошади. Ей понадобился капитальный ремонт. Корпуса «Силайон» и «Сафари» были клепанные и, когда лодки погружались на опасную глубину, начинали скрипеть, что говорило нам о необходимости всплытия. Сварной корпус более поздних лодок хотя и выдерживал большее давление, но не мог предупредить вас об опасности. Он мог лопнуть внезапно, но, само собой разумеется, не могу говорить об этом, не имея опыта.

С одной стороны, заклепки более уязвимы во время глубинной атаки, но с другой, благодаря им можно было уйти на глубину, где бомба будет меньше воздействовать на корпус. Но во всяком случае вы погружаетесь в глубину, чтобы использовать в своих интересах скачок плотности воды, увеличить расстояние между вами и вражескими кораблями. Это было обычное хорошее вычисление риска. Чтобы погрузиться, следовало «утяжелить» лодку. Но из-за действовавшего на нее давления она становилась меньше, следовательно, вытесняла меньше воды, и для компенсации приходилось выкачивать ее из вспомогательных балластных цистерн.

Из всего вышесказанного следует, что никто не требовал от первого помощника абсолютно точных расчетов балласта. Всегда лучше было взять больше, потому что на войне лучше перебрать, чем недобрать, иначе вас потопят прежде, чем вы начнете погружаться. Достаточно было сделать приблизительные расчеты, и лодка уходила под воду, и при этом вы могли задействовать передние и задние горизонтальные рули для того, чтобы управлять погружением. Конечно, при расчете вы могли допустить серьезную ошибку, и лодка начала погружаться слишком быстро, но, когда на вас охотятся, необходимо как можно быстрее опуститься под воду. Поэтому для управления лодкой первый помощник использовал различные методы: то подпускал воду в цистерны, то откачивал излишек, постепенно снижая скорость погружения до наименее возможной. Для того чтобы лодка правильно погружалась, нужно было задействовать все рули погружения (горизонтальные) лодки.

В подводном положении главный рулевой управлял кормовыми горизонтальными рулями, а второй рулевой горизонтальными рулями носовой части лодки. Чтобы удержать субмарину на глубине, особенно при нахождении в море, и совершать при этом маневры, от рулевых требовались немалая сноровка и умение. Опытный рулевой в тихую погоду может сбалансировать лодку так, что она способна полностью остановиться и зависнуть. Поднимая перископ, вы вытесняете несколько галлонов воды, и это может привести к тому, что вы всплывете. Опустите его, и вы начнете погружаться. Поэтому любые маневры всегда требуют очень точной дифферентовки.

На субмарине все происходит слишком медленно, и, чтобы разогнать или остановить почти тысячетонную лодку типа «S», требуется много времени. Если вы намерены сохранить над ней полный контроль, вам надо все заранее предвидеть и начинать принимать меры, чтобы удержать своевольную дамочку до того момента, когда она начнет капризничать.

Перископы

На наших подлодках было по два перископа: перископ большой светосилы (Н.Р.) и командирский, или маленький, перископ. Оба длиной приблизительно по 34 фута.

Н.Р.-перископ был бифокален и давал нам шестикратное или полуторакратное увеличение дальности обзора. Вследствие потери части изображения в многочисленных призмах и линзах, полуторакратное увеличение давало нам ту же картину, которую мы могли увидеть с помощью обычного зрения. Для определения расстояния до объекта следовало иметь большой опыт.

Можно было увеличить дальность обзора перископа с помощью специального рычага; однако следовало приложить соответствующую силу, так как стоило немножко переусердствовать, как происходила ошибка в определении расстояния до цели, что могло привести к столкновению.

Шестикратное увеличение давало намного более детальную картину при хорошей видимости, но зато и намного более узкую. Вы могли наблюдать одновременно только за чем-то одним. Сквозь линзы меньшего увеличения можно было наблюдать более широкую картину.



Перископ

С помощью Н.Р.-перископа вы могли, развернув окуляр, наблюдать за небом. Когда перископ находился в наклонном состоянии или располагался против ветра, его линзы покрывались каплями воды, что очень ухудшало видимость. К тому же в наклонном положении линзы могли отражать солнечные лучи, и блики были бы замечены на вражеском судне или корабле.

Я никогда максимально не выпускал перископ и всегда считал, что, если неподалеку находился самолет, ни в коем случае нельзя использовать перископ. Мой большой перископ на «Сафари» имел специальную линзу для наблюдения за небом. Она не так сильно запотевала и бликовала на солнце, поэтому перископ не был слишком заметен. Всем хочется наблюдать над собой небо, но я считаю, что пережил многих моих товарищей, потому что научился обходиться без наблюдения за небом.

Большинство Н.Р.-перископов имели диаметр 91½ дюйма, но последние четыре их фута сужались до 4 дюймов. Каждый командир выкрашивал перископ по своему усмотрению, но я всегда считал, что лучше, когда он грязный. Остальная часть перископа сияла бронзой, поскольку обычно не выступала за пределы корпуса.

Командирский перископ имел диаметр 71½ дюйма и намного меньшее верхнее окно. Он сужался приблизительно до 2 дюймов и был почти незаметен над водой. При этом с его помощью было труднее наблюдать за противником, поэтому его применяли тогда, когда подходили к неприятелю для атаки. Практически вы использовали большой перископ на таком расстоянии, на котором осмеливались, считая, что вас не заметят. Я же использовал большой перископ на таком расстоянии, на котором никто другой делать этого не осмеливался, а именно около 4000 ярдов в спокойную погоду. Очень хочется наблюдать все очень четко. Я же всегда сопротивлялся этой точке зрения, поэтому, когда подходил к противнику, не поднимал небольшой перископ выше волн. По моему мнению, искусство использования перископа заключалось в умении за короткий период разглядеть обстановку и сделать точные выводы. Мое правило состояло в следующем: находясь вблизи противолодочного корабля, соблюдай осторожность и лучше лишись возможности наблюдать, чем выдай себя перископом. От этого во многом зависела судьба лодки и экипажа.

Обычно перископы находились в опущенном состоянии, их «глазки» в нижнем положении располагались почти у киля. Поднимали их гидравлически до тех пор, пока «верхнее окно» не оказывалось над водой. Для этого следовало находиться на глубине не мень-

шей, чем высота перископа, то есть 34 фута. Если вы находились ниже, это называлось ниже «перископной глубины».

Тумбы перископа и сетеотводящий трос

Наши перископы были бронзовыми, что давало им некоторые преимущества, но они не обладали той прочностью, какую имели бы, будучи сделаны из стали. И когда они находились в подводном положении, их следовало поддерживать, чтобы не сломались. Британские лодки поэтому имели перископные опоры или тумбы, от мостика не доходящие приблизительно на 10 футов до перископной глубины. Тумбы также служили опорой сетеотводящему тросу. Он представлял собой тяжелый зазубренный стальной трос, натянутый от носа к корме, необходимый для того, чтобы противолодочные сети не зацепили оружие, мостик или другие части лодки.

Подводная атака

Все склонны приносить в свою профессию ауру суеверия, я тоже не безгрешен. В 1914–1918 годах подводная атака, ввиду не слишком высокого уровня техники и оборудования, была очень осложнена. Недостаток денег для развития наших подводных лодок привел к тому, что их торпедная атака мало чем отличалась от таковой их предков времен Первой мировой. Различие состояло в том, что теперь приходилось иметь дело с усовершенствованными кораблями противника, которые, к счастью, тоже имели недостатки. В подтверждение моих слов могу привести тот факт, что горстка немецких подводников в Первой мировой войне нанесла противникам такой огромный урон, который мы не могли нанести всей нашей коалицией. Немцы изобрели специальные расчетные машины и специальные торпеды, которые сами выбирали курс, освобождая от расчетов командиров субмарин. Американцы пошли дальше и разработали действительно замечательный компьютер и дополнили его радиолокационной системой. Атаку же, которую часто использовали в Первой мировой войне, значительно развили, добившись значительных успехов во Второй мировой войне, британцы.

Природа, возможно, наделила британцев особым морским зрением, способностью при помощи его делать выводы на основе незначительной информации, которая предстает перед их глазами, причем способны делать это в далеких от комфорта условиях.

В те дни, когда о деяниях лодок «Силайон» и «Сафари» кричали во всех газетных заголовках, мои атаки называли «стремительными». Вряд ли можно было найти более неподходящее название для атаки, выполненной с лодки, идущей на скорости трех узлов или того меньше.

Я имел честь после войны быть командующим подводными силами, когда Черчилль открыл подводный мемориал в Вестминстерском аббатстве. Помню, что он, говоря о нас, упоминал о нашем «хладнокровии в минуты опасности». Я, возможно, в полной мере не обладал этим качеством, но считаю, что оно необходимо для командира подводной лодки, поэтому стремительность в действиях была характерна для тех, кто не слишком заботился о своей судьбе.

Для того чтобы избежать обнаружения, в течение атаки наша скорость была ограничена. Нацеливание торпед требует приблизительно четыре минуты на каждые 90 градусов ваших поворотов, но могло потребоваться и больше времени, если суда противника шли не в строю или ломаной линией.

На расстоянии 2000 ярдов ваша цель пересекает перекрестье прицела гораздо быстрее, чем можно повернуть лодку, поэтому часто приходилось производить атаку на встречных курсах, потому что во многих случаях догнать противника было очень сложно.

Идеальная позиция для атаки находилась на траверзе в пределах 600 ярдов, хотя расстояние от 500 до 1500 ярдов также было очень опасным для противника. Вне этого диапазона вы должны были полностью полагаться на ваш расчет движения противника и его скорости, а также на ваши торпеды, которые имели диапазон поражения вдвое больший, чем у американцев или немцев, и настигали цель, удаленную до 10 000 ярдов. В лучшем случае торпеда идет почти не отклоняясь от нужного курса, в худшем вы вполне можете поразить себя, а не врага. С расстояния 2000 ярдов в вашей атаке появлялся элемент удачи, и чем более это расстояние увеличивалось, тем больше уменьшались ваши шансы. Выстрелы с большого расстояния иногда могли принести успех, но их в большинстве случаев производили не по отдельной цели, а по скоплению судов.

Вражеский курс определялся на глаз, и это не было таким уж трудным делом. Для расчета вам необходимо было видеть контуры мачт, труб и борта вражеского судна. Опытный командир мог рассчитать курс в пределах 5 градусов, находясь по отношению к противнику в 45 градусах. Если этот угол увеличивался, то расчеты усложнялись. Курс некоторых судов рассчитать было сложнее – либо мешала маскировочная окраска, либо судно шло в полной темноте.

Оценить скорость противника было крайне трудно. Прежде всего следовало выяснить тип судна, чтобы знать, с какой скоростью оно могло идти.

Носовые корабельные волны вводили в заблуждение, они зависели от ветра, волнения моря и формы корпуса. Кормовые корабельные волны, если вы могли их видеть, были способны вам помочь. Корабль, идущий на большой скорости, оставляет после себя небольшие волны. Волна от эскадренного миноносца будет выше его квартердека. Но в любом случае эти примерные показания не дадут вам сделать точного расчета.

Существовала возможность вычислить скорость противника по работе его двигателей. Гидролокатор способен определить частоту вращения винтов. Узнав эту частоту, командиру следовало вычислить, судно какого типа могло развивать такую скорость. Сложность заключалась в том, что существовало много типов двигателей. Кроме того, все ваши расчеты зависели от точности показаний гидролокатора.

Самый точный метод состоял в том, чтобы проложить курс противника заранее и определить скорость, с которой он идет. Для этого требовалось знать определенные параметры. Перископ имел устройство, посредством которого вы могли наблюдать сразу два изображения цели и отделять одно от другого. Когда вы совместите два этих образа, чтобы ватерлиния первого проходила по верхним мачтам второго, сможете рассчитать координаты выстрела.

Если ваша цель шла вдоль берега, то вы могли определить скорость, измерив участки, которые прошел неприятель за определенное время.

Наконец, вы могли прикинуть координаты противника на глаз. Перед тем как выйти на поверхность и атаковать, подводник всегда измерял через перископ расстояние, затем прикидывал, куда переместится противник, когда лодка всплывет. Для опытного офицера это не составляло труда.

Получив курс и скорость вражеского корабля, командир передавал эти данные подчиненным – штурмовой группе, чтобы та очистила расчеты от возможных ошибок. После этого командир выставлял координаты на перископе и атаковал. Враг редко менял курс, но иногда это случалось. И самое обидное, что вы при этом ничего не могли поделать. Зигзагообразное движение – признанный и весьма эффективный, а потому регулярно применяемый во время войны метод запутывания подводной атаки. Вы никогда не могли убедиться в точности ваших вычислений, пока не выстрелили.

Эти вычисления были только незначительной частью всей атаки, хотя они очень много значили и должны всегда находиться у вас под рукой. Главная сложность заключалась в занятии правильной позиции для атаки – в нужное время и под правильным углом. Вы должны были все это сделать на небольших скоростях, так как, если бы увеличили скорость, вас могли запеленговать вражеские суда. Кроме того, перископ можно было использовать лишь ограниченно. Не следовало в этот момент постоянно давать указания первому помощнику и рулевому, которым и так было нелегко управлять лодкой. Заняв позицию, необходимо также суметь ее удержать, если море неспокойно.

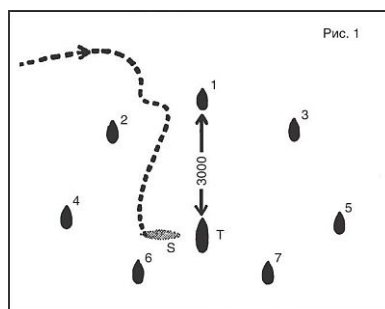
Ваша цель всегда движется намного быстрее вас, и ваше движение в значительной степени зависит от ее пути. Если лодка находилась вдалеке от вас, все, что вы могли сделать, – преследовать ее на максимальной скорости и выстрелить по ней с самой короткой дистанции, на которую могли подойти. Затем вы должны были ждать, когда станет ясно, насколько верно вы определили вражеский курс и скорость и найдут ли торпеды свою цель. Стрелять приходилось издалека, а в этом случае эскорт мог заметить след от вашей торпеды и вашу цель могли предупредить, после чего она чаще всего меняла курс.

Большой ловкости и умения для атаки не требовалось, и если вы попадали, то, конечно, были рады, но не испытывали при этом гордости за свое мастерство, поскольку успех в полной мере зависел от удачи. Как ни странно, атака была наиболее опасной. Она напоминала охоту на большого зверя. В ней, как и вашей атаке, редко выживал тот, кто стрелял не намеренно. Чтобы атаковать при этих условиях, требовались выдержка для преследования цели на протяжении многих миль и мужество, чтобы пройти через гидролокаторы противника. Но если вы это сделали, то оказываетесь в безопасности и стреляете по цели оттуда, откуда вас противник не ждет. К тому же шум вашего выстрела сливается с шумом вражеских винтов. Ваша атака, скорее всего, увенчается успехом, и вы без проблем сможете уйти от преследования.

Приближение к противнику

Воздушные патрули находились вне вашей компетенции, поэтому, чтобы избежать обнаружения, вам следовало идти под водой как можно глубже, то есть на расстоянии около 50 футов ниже перископной глубины, и не увеличивать скорость, пока не станете полностью незаметным для противника. Если же до цели было значительное расстояние, то вам большую часть пути приходилось идти вслепую. Враг тем временем мог свободно изменить курс и таким образом сорвать ваши планы. При некоторых обстоятельствах лучше было начать атаку с большого расстояния, чем в течение долгого времени преследовать неприятеля и идти вслепую.

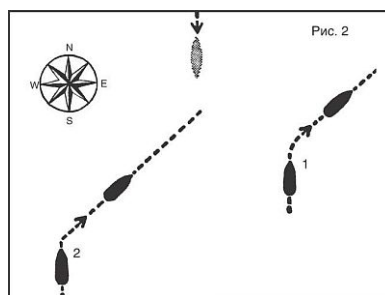
Воздушное сопровождение объекта вашего преследования не представляло для лодки большой опасности. Самое главное в преследовании противника – не выдать себя. В очень многих случаях успех атаки зависел от удачи. Заметить лодку можно было только во время атаки, когда она находилась на перископной глубине и торпеды после пуска оставляли на поверхности след из пузырьков воздуха. Именно так я дважды был обнаружен вражескими самолетами: в первый раз на «Силайон», когда нас почти не потопили, и во второй на «Сафари», когда нас хорошенько тряхнуло. Но с этим ничего не поделаешь, надо смириться.



Эскорт мог сопровождать вашу цель от начала до конца пути, что очень осложняло задачу. Почти всегда вас обнаруживали из-за ваших же ошибок, но обычно у вас не было оперативного пространства, чтобы избежать обнаружения.

Эскортные корабли идут приблизительно в 1500–3000 ярдах от сопровождаемого судна. Если суда шли на расстоянии 3000 ярдов, атаковать противника было для вас не так уж сложно. У вас в этом случае, чтобы выйти на позицию для выстрела, в запасе было около девяти минут, учитывая, что атакуемое судно идет со скоростью 10 узлов. Если же эскорт шел на расстоянии 1500 ярдов, дела осложнялись и часто приходилось довольствоваться огнем из-за пределов кораблей охранения. В этом случае эскортные корабли могли предупредить друг друга об опасности и изменить курс. При расстоянии 3000 ярдов вам всегда хватит времени скрыться от противника, уйдя на дно, а потом снова подняться и выстрелить. Как показано на рис. 1, где приведена типичная схема сопровождения из семи судов и курс подхода лодки для атаки цели, эскортные корабли 1–5 не представляют для субмарины особой опасности. Настоящую опасность представляет корабль 6. Он обычно находится в тысяче ярдов от той позиции, с которой лодка выпускала торпеды, и у вас поэтому будет не больше минуты, чтобы выстрелить и скрыться. Не очень-то приятно в этом случае понимать, что едва ты произвел выстрел, как противник взял тебя на мушку. Поэтому к выбору позиции следовало подходить очень внимательно.

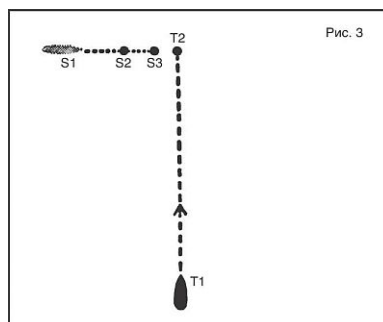
Когда ваша лодка медленно проходит через вражеский эскорт, ее корма и нос представляют для него слишком маленькую цель, чтобы ее заметили, особенно после того, как она покинет расположение эскорта.



К сожалению, очень часто эскортные корабли меняли свой курс. На рис. 2 показано затруднительное положение, в которое попадает подводная лодка, если суда меняют курс, пока субмарина собирается пройти через конвой эскорта. Пока они идут на север, подводная лодка свободно может пройти между судами 1 и 2. После того как они пройдут, ей нужно повернуть и атаковать, что не составляет особой сложности. Но суда вдруг меняют свой курс на северо-восточный. Судно 2 в таком случае заметит лодку, если пройдет над ней или если та увеличит скорость. В таком случае ей придется погрузиться на дно. При этом у подводной лодки не так уж много времени, чтобы выполнить маневр, так как если она увеличит

скорость, то, вероятнее всего, будет замечена. Если же эскортный корабль расположен как показано на рис. 1 под номером 4, то он также будет представлять опасность для подлодки и препятствовать ее маневрам, когда та попытается повернуть налево и увеличить скорость. Цель в таком случае также повернет вправо и пройдет намного дальше от того курса, на который вы рассчитывали. В таком случае подводная лодка должна очень быстро совершать маневр, если намерена занять удобную огневую позицию.

Даже если ваша цель идет с постоянной и малой скоростью, не так уж легко ее поразить, находясь на расстоянии от нее в 600 ярдов. При расстоянии 400 ярдов изменить направление торпед практически невозможно, поэтому они могут свободно пройти под вашей целью, даже не задев ее. Эта ситуация проиллюстрирована на рис. 3. Мы предположим, что в рассматриваемый день субмарина идет со скоростью 3 узла, приблизительно 100 ярдов в минуту, на глубине, при легком волнении моря.



Наша подводная лодка рассчитывает, что цель из точки T1 идет на скорости 12 узлов и до пересечения с ней около 2000 ярдов. При скорости 12 узлов (она проходит 400 ярдов в минуту) ей понадобится пять минут, чтобы достичь точки T2. За это время подводная лодка пройдет 500 ярдов и достигнет точки S2, заняв позицию, при которой до цели останется 600 ярдов.

Но все эти вычисления базируются на ваших личных оценках, а они могут быть и не верны. На них могла повлиять плохая видимость и неправильная оценка размеров цели. Ваша цель, возможно, делает только 9 узлов, и расстояние до нее 2400 ярдов, поэтому за минуту она проходит 300 ярдов, в результате чего ей необходимо восемь минут, чтобы достигнуть точки T2, что на три минуты больше, чем вы рассчитали. За эти три лишних минуты субмарина дополнительно пройдет 300 ярдов и окажется в точке S3, которая находится в 300 ярдах от цели, что слишком близко для атаки торпедами.

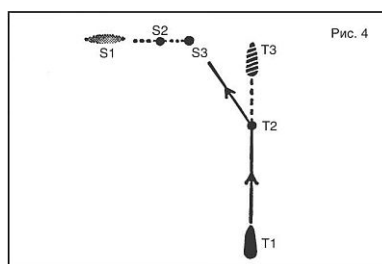
И последнее. Командир подлодки может допустить просчет в определении вражеского курса. В таком случае цель пройдет левее, чем следует из ваших вычислений. И прежде чем подводники поймут, что произошло, им будет угрожать столкновение, и придется отменить атаку и уходить на глубину.

Следует иметь в виду, что дела не всегда идут так, как было запланировано, поэтому следует предпринимать постоянную корректировку. Но к сожалению, это не всегда так уж легко сделать, поэтому ваша лодка может в итоге оказаться в очень тяжелом положении. Если же вашу цель сопровождает, кроме кораблей, еще и авиация, то ваши дела могут осложниться. В таком случае вам следует отказаться от проникновения через вражеское охранение и стрелять с расстояния 2000 ярдов. Враг может не заметить ваших торпед, и в любом случае через минуту с четвертью вы узнаете результат вашего выстрела.

Проблема в этой атаке состоит в том, что ошибка в ваших расчетах в три узла приведет к тому, что торпеда пройдет в 400 футах от цели, если вы стреляете с расстояния 2000 ярдов.

Если же вы будете стрелять с расстояния 600 ярдов, то ваш просчет составит 120 футов. При этом всегда нужно знать, что корабль водоизмещением 7000 тонн имеет длину 400 футов.

Если цель совершает поворот или меняет курс, вам постоянно приходится делать новые расчеты. Когда цель постоянно поворачивает, а вы на протяжении долгого времени наблюдаете за ее маневрами, можете предсказать ее следующие движения. Однако полагаться на врага на войне не следует, поскольку ваши прогнозы могут быть ошибочными. Лучше всего атаковать противника в промежутках между его поворотами. Иногда можно даже предвосхитить действия противника, особенно когда он идет через узкий канал, покрытый минными полями. В этом случае, наблюдая за работой минных тралщиков, можно легко угадать курс вражеской цели.

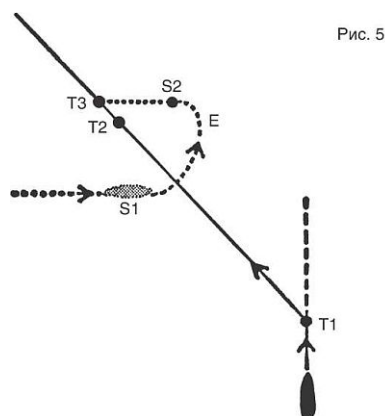


Атаковать можно множеством способов. Пример худшей атаки показан на рис. 4. На нем изображена одна из атак «Силайон», о которой будет рассказано ниже. К счастью, в том случае она потопила другую цель, расположенную более благоприятно, потому что эскорт защитил основную ее цель. К несчастью, «Силайон» не смогла успешно атаковать основную цель, но это совсем другая история.

На рис. 4 наша субмарина в положении S1 расположена очень удобно, чтобы атаковать цель в точке T1. Когда цель доберется до точки T3, субмарина будет находиться в S3, готовая для хорошего выстрела. К сожалению, наша субмарина, когда цель достигла точки T2, изменила курс и повернула налево, что должно было привести к тому, что в точке S3 мы должны были столкнуться друг с другом.

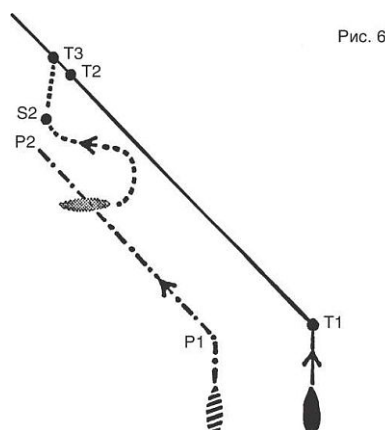
Следовало немедленно что-то предпринять. Если бы мы могли идти задним ходом, все значительно упростилось бы. Субмарина способна к погружению при движении задним ходом, но управление лодкой в этом случае очень затруднено и недостаточно хорошо, чтобы рисковать в боевых действиях. И в этом случае конечно же пуск торпед почти сводится к нулю.

Лучшим выходом из этой ситуации было бы для нашей субмарины начать погружение, набрать скорость, пройти мимо вражеского судна, развернуться и атаковать его с правого борта. Если бы цель шла на малой скорости, наша подводная лодка смогла бы это сделать, но тогда ей придется стрелять в правый борт в район кормы, что очень осложняет точность выстрела. Это показано на рис. 5.



Субмарина, находящаяся в точке S1, чтобы атаковать цель, находящуюся в точке T1, должна изменить курс и повернуть налево. Чтобы сделать это, ей следует набрать скорость, пересечь вражеский курс и занять позицию в точке S2, чтобы атаковать свою цель, когда та будет в точке T2. Торпеда пройдет вдоль линии S2 к T3, где встретит цель. «Силайон» не могла этого сделать, потому что через точку E проходил вражеский эскорт, что не позволяло ему быстро набрать скорость и не быть замеченным.

Выход из подобной ситуации показан на рис. 6. Необходимо развернуться к цели и уйти немного влево, затем повернуть вправо, чтобы выстрелить по корме цели, когда она будет в точке Т2, торпеда пойдет, когда неприятельское судно будет находиться в точке Т3. Фактически весьма проблематично выполнить этот маневр. Ваша цель могла очень быстро от вас уйти. В случае, произошедшем с «Силайон», нам повезло, потому что имелась альтернативная цель, шедшая курсом Р1 – Р2, и именно это судно мы и атаковали. В результате у нас конечно же не было шансов развернуться и атаковать основную цель.



Если же не удалось вообще ничего предпринять, то можно уйти на глубину, чтобы избежать столкновения с целью, и выстрелить, используя показания гидролокатора. В таком случае у вас, конечно, остаются шансы на успех, но они очень призрачны.

Аккумуляторная батарея

Еще об одном устройстве командир подводной лодки должен был думать в течение подводной атаки – об аккумуляторной батарее. Она имела ограниченное действие и приводила в движение электродвигатели, когда лодка погружалась. Чтобы зарядить ее, следовало подняться на поверхность и запустить дизели на зарядку.

На полной скорости в подводном положении вы могли идти только в течение часа, одолев за это время чуть больше 8 миль. На малой скорости, скажем два узла, вы могли идти под водой около полутора суток.

Аккумуляторная батарея подлодки – весьма громоздкая штука. На лодке типа «S» она располагалась в двух отсеках, и каждая ее часть весила около 50 тонн. Когда батарея разряжалась, дизели должны были работать на полную мощность, чтобы зарядить ее.

Без аккумуляторной батареи вы беспомощны. Постоянное беспокойство командира состояло в том, чтобы экономить ресурс, выбирая соответствующую скорость. Всегда необходимо было иметь запас ампер, чтобы в нужный момент использовать его для спасения.

Двигаясь ночью, постоянно приходилось советоваться с механиками, чтобы выяснить, с какой скоростью следует идти и какое время следует заряжать батарею. Для нормального патрулирования требовалось около шести часов в день тратить на зарядку аккумуляторной батареи.

Аккумуляторная батарея постоянно упоминалась в оперативных расчетах, потому что вся жизнь подводной лодки зависела от нее.

Дизель-генераторы и гребные электродвигатели

Движущая сила субмарины – два дизеля, приводящие в движение гребные валы; электрические гребные электродвигатели были установлены на тех же самых валах позади главных дизелей, соединенных муфтой, известной как муфта Бомага. Позади каждого гребного электродвигателя располагалась соединительная муфта гребного вала.

С помощью вращения муфты электрический мотор приводил в движение дизели. Если соединительная муфта гребного вала вращалась, то вращался и винт. Обычно именно так выплывали на поверхность, когда главный электромотор отсоединяли и он свободно вращался на валу, подобно маховику.

Главные электродвигатели могли одинаково хорошо использоваться как генераторы постоянного тока. В этом случае их подключали к аккумуляторным батареям, и главные дизели приводили в движение генератор постоянного тока, заряжавший батареи. Если требовалось зарядить их быстро, следовало освободить соединительную муфту дизеля. Двигатели не располагали такой мощностью, чтобы одновременно приводить в движение винты и быстро заряжать аккумуляторную батарею. Однако, располагая достаточным временем, вы могли медленно заряжать батарею и двигаться.

Для того чтобы при погружении привести в действие главные электродвигатели, следовало отсоединить муфту дизеля, оставив для работы соединительную муфту гребного вала, и тогда ваши винты будут работать, используя мощность батарей.

«Сафари» могла идти в надводном положении на скорости приблизительно 15 узлов, ее двигатели имели мощность около 2500 лошадиных сил. При 12½ узлах, что являлось обычной крейсерской скоростью, можно также заряжать аккумуляторную батарею.

Глава 5

СТРАННАЯ ВОЙНА

Скоро мы вышли из Портсмута, оставив «Снаппер» в ремонте, и начали практически вслепую пробираться вдоль темного южного побережья Англии и дальше на север вдоль меловых холмов, чтобы заступить в боевое патрулирование у берегов Дании. Хорошо известная военно-морская молитва – мы просим защиты «от опасностей моря и ярости врага», которую еще Елизавета I приказала ежедневно читать на всех своих кораблях, – в то время регулярно звучала на воскресных службах. Ее автор справедливо оценил, какое из двух зол требует большей защиты со стороны высших сил, и как истинный моряк, я тоже всегда ставлю опасности морской стихии на первое место, оставляя на втором вражескую силу.

В начале войны, проходя зимними ночами в водах близ южного и восточного побережья Англии, нельзя было проявлять легкомыслие, принимая во внимание напряженность движения кораблей в обе стороны, а также то, что все навигационные огни пришлось выключать. Но перед тем как потери от столкновений и от попаданий на мель перевесили безопасность, полученную ценой отказа от предательских навигационных приборов, вновь были введены маяки и бакены. Подводная лодка, относительно незаметная в темноте, как правило, обладала некоторыми преимуществами, поскольку, почти наверняка никем не замеченная, она имела все возможности избегать встреч. Но в узких проливах это преимущество исчезало само собой, и столкновение неизбежно приводило к гибели подлодки из-за ее плохой плавучести.

Так мы потеряли на восточном побережье две лодки. Шел октябрь 1939 года, ночь выдалась ветреной, дождливой, с плохой видимостью, и я чувствовал себя очень скверно, в частности потому, что абсолютно не понимал, где мы находимся, и должен был держать под контролем не только свой корабль, но и «Салмон», и «Шарк». Разумеется, я упустил их из виду, пока мы пробирались темными извилистыми путями вдоль меловых холмов. Каким-то образом нам все-таки удалось невредимыми протиснуться сквозь минные поля и выйти в Северное море, где в сером предрассветном тумане все мы и встретились. Никто из нас не мог сказать наверняка, каким путем он шел, но тем не менее мы вместе продолжили наш путь к боевым позициям. В подводной службе этот патруль окрестили Тонкой красной линией. Сохранялась опасность вторжения на побережье Англии, поэтому все имевшиеся субмарины выстроились в Северном море в линию, протянувшуюся с севера на юг. Это послужило прелюдией к реальностям войны, в воображении казавшейся столь романтической, но для большинства ее участников превратившейся в непомерно затянувшееся и утомительное ожидание врага, который так и не появился.

Субмарины оставались ограничены в своих действиях военными правилами, принятыми Гаагской конвенцией. Казалось, эти правила придуманы британцами для самих британцев. С нашей распростертой на необъятном пространстве империей, полностью зависящей от морского сообщения даже в том, что касалось хлеба насущного, мы гораздо больше теряли от подводной войны, чем приобретали. Свободное ведение подводной войны было запрещено. Встретившись с вражеским торговым судном, субмарина должна была сначала дать команде возможность эвакуироваться. И лишь после этого она имела право отправить судно ко дну. Поэтому стало обычным «правилом войны» для торговых судов идти не под своим, а под чужим, нейтральным флагом, таким способом спасаясь от преследования противника. На субмаринах шлюпка не предусмотрена вовсе, и команда вынуждена полагаться на сознательность капитана вражеского судна, который должен спустить шлюпку

для инспекционной группы. Конечно, судно можно заставить сделать это. Но тогда подводная лодка, покачивающаяся на волнах в чужих водах в ожидании инспекционной группы, вряд ли может надеяться на какие-либо радужные перспективы. Поэтому на практике подобные правила означали, что, исключая северные моря, далекие от патрулирования, подлодка может атаковать только военные корабли. Это вполне устраивало Британию, и мы подчинялись правилам, надеясь таким образом установить должный порядок, а кроме того, заручиться доброй волей американцев. Ведь Америка придерживалась позиции «моя хата с краю» и лишь через два года, после нападения японцев на Пёрл-Харбор, вступила в войну на нашей стороне.

Нечего и говорить, что немцы оказывались в выигрыше и не теряли ровным счетом ничего, кроме симпатий мирового сообщества, не подчиняясь правилам, которые считали абсолютно нелогичными. Авиация могла бомбить и корабли, и города; армии могли превращать в руины деревни и убивать мирных жителей; но субмарины должны были воевать в лайковых перчатках. Война безжалостна; соглашения и договоры становятся ненужными бумагами в тот самый момент, когда военным угодно их нарушить. Ни один здравомыслящий человек ни минуты не верил, что Германия будет соблюдать правила, но потребовалось целых шесть месяцев, прежде чем наши собственные субмарины получили право неограниченной подводной войны.

Все это вовсе не означало, однако, что первые боевые походы наших субмарин прошли без энтузиазма; не означало это и отсутствие успеха. В одиночном патруле «Салмон», например, сумела нанести повреждения двум крейсерам и потопить эскортный корабль и подлодку. Но большей частью, конечно, дело превратилось в бесконечное пустое и беспечное бодрствование в зимнем Северном море. Ночь за ночью проходили в полной темноте, без единой звезды на небе, по которой можно было бы определить координаты, и если днем солнце хоть на несколько минут пробивалось сквозь серые облака, давая возможность подняться и быстро оглядеться, то можно было считать дежурство удачным. Большой же частью мы передвигались исключительно по приборам – по показаниям эхолота. Морское дно имеет определенный рельеф – низменности и возвышенности, которые позволяют команде ориентироваться в подробно картографированных районах. Северное море картографировано великолепно, но в военных условиях субмарина вынуждена с осторожностью заходить в подобные воды. Враг, специализирующийся на подводной войне и знающий, как ориентируются субмарины и насколько они привязаны к особенностям донного рельефа, по логике вещей должен первым делом заминировать все банки и впадины. Именно поэтому я никогда не поддавался искушению и всегда старательно обходил эти точки. Северное море неглубокое, но даже в нем наш эхолот не отличался ни особой точностью, ни надежностью. Наша тактика заключалась в следующем: мы аккуратно опускали лодку на дно, считывали показания глубины, снимались с места, немного продвигались вперед и повторяли ту же процедуру. И так до тех пор, пока не получали линию показаний эхолота, которые можно было попытаться идентифицировать с линиями на карте морского дна.

Одной из существенных наших забот стало изобретение способов тепловой защиты в холодные зимние ночи в ледяных водах Северного моря. Именно во время этого первого патрулирования, за компанию со многими своими товарищами, я начал отращивать бороду в качестве первого шага к защите лица от холода. Сравнивать свои успехи в этом важном деле с успехами товарищей оказалось чрезвычайно забавно. Выяснилось, что бороды не растут строем: они своевольно вылезают в тех местах, где ты их не особенно приветствуешь, и в то же время проявляют явное нежелание появляться на других, более подходящих, на взгляд хозяина, местах. Некоторым не удастся представить публике ничего, кроме бугристой, покрытой кочками волос поверхности. Однако со временем большинству людей все-таки удастся вырастить нечто, представляющее достаточно широкие возможности для

дизайна. В перерывах между патрулями, базируясь в Гарвиче, я ездил в Лондон, где на первом этаже отеля «Ритц» жил парикмахер – мастер своего дела, достаточно поживший на свете, чтобы помнить те времена, когда бороды были еще в моде. После долгих дней запущенности и воздержания в походе казалось высшим блаженством расслабиться и позволить себя мыть, стричь, брить и умачивать благовониями, в то время как многострадальная маникюрша пыталась что-то сотворить с твоими руками и ногтями, в которые въелась грязь.

Во время патрулирования никто тщательно не брился; пресной воды не хватало, а горячая вода к тому же служила дополнительным источником пара, усиливавшего концентрацию влаги на корабле. Все носили несколько слоев одежды; северной зимой на подлодке холодно, и подводники получали специальный набор теплых вещей; кроме того, в то время добрые дамы увлекались вязанием и присылали нам массу теплых шапочек, теплых перчаток и теплых носков. Как командир, обязанный пребывать в постоянной готовности, я не раздевался неделями, и, хотя пахли все мы примерно одинаково, никто этого не замечал. Но стоило нам вырваться на волю, все первым делом срывали с себя слои ненавистной одежды и бросались в ванну, чтобы провести в этой роскоши продолжительное время. Сорвав с себя последний слой одежды, ты обнаруживал свое тело покрытым белой пудрой, словно перхотью: на самом же деле это была кожа, которую мы в обычных условиях меняем день за днем, вовсе не замечая этого.

У нас на «Силайон» нашелся лишь один человек, отказывавшийся приспособливать прелести гигиены к требованиям патрульной жизни. Поскольку он оказался в одиночестве, ограниченная конденсация позволяла другим терпеть его слабости. Он ежедневно раздевался и мылся, за что и был должным образом вознагражден появлением чесотки. Многое можно сказать в защиту удобной теории, согласно которой, не раздеваясь, ты имел возможность защититься от подобных радостей.

На подлодке не приходится мечтать об уединении, и на «Силайон» мы жили вместе в течение года лишь с небольшими перерывами. Но зато у нас появилась возможность узнать друг друга еще ближе. Командиру субмарины позволялось поддерживать компанию со своими подчиненными, несмотря на то что его офицерам предстояло «утекать»: командир минно-торпедной части и штурман становились старшими лейтенантами, а старшие лейтенанты переходили в ранг старших офицеров. Это приводило к созданию команды выдающейся квалификации, но в роде войск, где потери были наивысшими, по сравнению со всеми остальными, это оказывалось неприемлемым. Каждый раз теряя лодку, вы теряли целую команду прекрасно обученных военных, способных сформировать ядро нескольких кораблей. Я служил на лодке «Силайон» больше трех лет – и в мирное, и в военное время, – и несколько человек прошли весь этот путь вместе со мной. Вместе мы вступали в неизвестность; и хотя оказалось, что благодаря просвещенному руководству Рукерса теории наши по большей части оправдывались, их еще необходимо было доказать.

Мне особенно повезло на лодке «Силайон», поскольку я оказался на этой субмарине в течение именно того конкретного года, и мы своими руками сумели сделать ее подходящей для военных действий, в то время как письма, которые мы писали, валялись где-то в корзинах для входящей корреспонденции. Мы знали, что немцы используют гидрофоны; знали также и то, что некоторые из наших приборов слишком громко работают; поэтому мы изобрели средства, позволяющие нам работать бесшумно, хотя и ценой некоторой потери характеристик. Начальство не могло считать наши решения приемлемыми с точки зрения технических основ, но, однако, оно не представило альтернативы до тех пор, пока печальный опыт военных действий не ускорила процесс.

Тем временем «Силайон» проявляла себя весьма успешно, хотя техническое оснащение лодки не выдерживало никакой критики. Мы просили обеспечить нас биноклями ночного видения для ночных наблюдений. Несмотря на тот факт, что жизнь субмарины зави-

села именно от ее наблюдателей, а цена приборов казалась ничтожной по сравнению с ценой лодки и ее команды, штабные ученые мужи не считали необходимым обеспечить ими всех вахтенных. Моей же честолюбивой целью стало выжить. И поскольку мне подобная страховая политика показалась достойной, я купил несколько биноклей за свой счет – по странной иронии они оказались немецкими. Вскоре после начала войны в стране началась погоня за подобными биноклями – причем приборы с подводных лодок ценились особенно высоко. У нас оказался также самодельный ночной сканер; идею я почерпнул в немецких аппаратах времен Первой мировой войны, которые казались действенными, и смастерил подобное хитроумное устройство на орудии для ночной стрельбы.

Само же орудие измучило меня; я никак не мог сделать достаточно надежной его казенную часть. Изначально это была армейская пушка, и я получил инструкции у артиллеристов на Мальте. Нашел пожилого мичмана, который сказал, что помнит орудие, и договорился с ним о консультации. Однако когда он увидел само орудие, сказал, что единственное, что с ним можно сделать, так это выбросить, как это не раз делали военные в прежние времена. На самом же деле, если не принимать во внимание тот факт, что казенную часть заедало в самые неподходящие моменты, что ее металл был слишком легким для нашего дела и что она вообще не была предназначена выдерживать тяготы подводной жизни, пушечка оказалась замечательной. Большую часть ее болезней оказалось возможным вылечить при помощи сильного молодца со свинцовым молотком в руках, хотя некоторые и предпочитали способ пинков тяжелым морским ботинком.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.