



Кайюс Беккер

ЛЮДИ ОТРЯДА



Диверсионный корпус
немецких ВМФ
во Второй мировой войне

Кайюс Беккер
Люди отряда «К». Диверсионный корпус
немецких ВМФ во Второй мировой войне

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=608685
Люди из отряда "К". Диверсионный корпус немецких ВМФ во Второй мировой войне:
Центрполиграф; Москва; 2004
ISBN 5-9524-1408-7*

Аннотация

В книге подробно описано создание отряда «К» – военно-морского диверсионного корпуса, – который использовали в рискованных операциях на завершающих этапах войны. Моряки этой команды сражались на мини-субмаринах, водили в бой управляемые торпеды и управляли по радио начиненными взрывчаткой катерами.

Содержание

Предисловие	4
Введение	6
Глава 1	9
Глава 2	13
Глава 3	22
Глава 4	26
Конец ознакомительного фрагмента.	29

Кайюс Беккер

ЛЮДИ ИЗ ОТРЯДА «К»

Диверсионный корпус немецких ВМФ во Второй мировой войне

Предисловие

Это живое и энергичное повествование, написанное моим прежним коллегой по службе в военно-морском флоте – Кайюсом Д. Беккером, разбудило дремавшие во мне воспоминания об отряде «К»¹ и о многих замечательных людях, в нем служивших. Новые впечатления и иные возникшие передо мной проблемы, возможно, несколько приглушили в памяти картины тех боевых дней. Но теперь представленное Кайюсом Беккером красочное описание прошедших событий дало этим воспоминаниям новую жизнь. История отряда «К» разворачивается перед нашими глазами подобно напряженно смонтированной киноленте. Начиная с первых, еще скромных шагов книга рассказывает о назначении и необычной внутренней организации отряда, сплотившей его в мощную боевую силу.

В то время когда осведомленные люди уже осознали обреченность Германии в войне, я получил уникальную возможность участвовать в создании внутри структуры вооруженных сил совершенно нетрадиционной организации, в которой личные инициатива и ответственность ценились выше, нежели зависимость от вышестоящего начальства и подчинение. Воинские звания и отличия, не подкрепленные личными качествами, не имели среди нас особого значения.

Отряд «К» стремился воплотить идеал адмирала Нельсона, создав «команду братьев», что нелегко достигнуть на заключительном этапе войны, когда людей, подходящих на роль лидеров, становилось все меньше, а условия службы казались все более суровыми.

И все же я убежден, что эти необычные взаимоотношения среди личного состава, являвшие собой полнейший отход от всей предыдущей военной практики, внесли большой вклад в формирование высокого боевого духа отряда «К» и положительно повлияли на результаты проводимых ими операций. Более того, тот же дух, который сплачивал нас в дни войны, воодушевляет всех причастных к деятельности отряда «К» и теперь, повсюду в Германии, вне зависимости от возраста, служебного положения, профессии, вероисповедания или политических пристрастий. И эта книга послужит дальнейшему сплочению всех нас.

В качестве бывшего командира отряда «К» я бы хотел сказать несколько слов о предназначении и известной ограниченности действий отряда.

Вне зависимости от своих качеств, малые боевые средства не способны служить заменой обычных вооружений. Они могут только дополнять их. Однако при помощи таких особых средств небольшие вооруженные формирования способны разгромить или парализовать значительно превосходящие силы противника.

Если для японцев идея летчиков-камикадзе и оказалась приемлемой, то для представителей белой расы каждому отдельно взятому бойцу всегда должен быть предоставлен реальный шанс на выживание.

¹ Соединение «К» (Kleinkampfverband) в переводе «Соединение малого боя» диверсионно-штурмовое соединение ВМС Германии.

Решимость и самодисциплина более важны, нежели обыкновенная физическая сила. Интенсивная и разносторонняя тренировка в атмосфере состязательности увеличивает шансы на успех и способствует уменьшению потерь. В идеале каждый отдельный боец должен быть человеком, стремящимся к выполнению целей всей команды, опираясь при этом на собственную инициативу и не полагаясь только на полученные приказы.

И последнее. От имени личного состава отряда «К» и их семей я хочу поблагодарить автора книги, а также всех тех, кто предоставил информацию, давшую ему возможность создать это волнующее повествование. Пусть эта книга станет выражением признательности всем тем, кто бок о бок боролся в тех боях, и послужит данью памяти боевым товарищам, которых, увы, более нет с нами.

Гельмут Гейе, адмирал и командир отряда «К»

Введение

Стоял июль 1942 года. В управлении новой техники германского адмиралтейства в Берлине некий молодой человек по имени Альфред фон Вурциан только что закончил свою полную энтузиазма речь, обращенную к аудитории из нескольких штабных офицеров. Энтузиазм этот показался, однако, неубедительным. На председательствовавшего в собрании седоволосого капитана 1-го ранга его выступление явно не произвело должного впечатления. Он повернулся к присутствующим и произнес:

– Господа, не желает ли кто-нибудь из вас высказаться по поводу только что услышанного нами? – Не видя никакой реакции, он сам обратился к оратору: – Итак, вы всерьез утверждаете, что подводные пловцы способны проникать во вражеские гавани и атаковать тщательно охраняемые боевые корабли?

– Безусловно, так, господин капитан. И в доказательство этого я...

Но офицер не дал ему возможности далее развивать свои идеи.

– Друг мой, – сказал он, – я уважаю ваше мужество и энтузиазм, но вы, по-видимому, не отдаете себе отчета в том, что война на море ведется традиционными методами, причем даже в большей степени, нежели война сухопутная или воздушная. Я не думаю, что для ваших идей может найтись область применения.

Так что молодой человек в разочаровании покинул адмиралтейство. Он шел по улицам в умиротворяющей тени деревьев, в то время как пронзительный голос из репродуктора, взрывая спокойствие жаркого летнего дня, зачитывал, казалось, бесконечный список побед германских подводных лодок в Атлантике. «Конечно же, – размышлял он, – это и есть их традиционная война на море. Они явно не нуждаются ни в каких новых идеях!»

Однако же, молодой человек был отнюдь не единственным, кому на ум приходили оригинальные идеи. Уже не раз шла речь о новых способах ведения войны: это касалось и управляемых на расстоянии, начиненных взрывчаткой катеров, и одноместных управляемых торпед, сверхмалых подводных лодок. Все они направлялись в управление военной разведки, странным образом ставшее прибежищем всех новых идей, касающихся вооружения. Именно сюда и понес теперь фон Вурциан проект боевого использования подводных пловцов против кораблей противника.

Прошло еще более года, прежде чем мнение профессионалов из военно-морского ведомства изменилось – и все вследствие события, имевшего далеко идущие последствия. Утром 22 сентября 1943 года в Альтен-фьорде в северной Норвегии после попытки атаковать линкор «Тирпиц» были схвачены четыре моряка со сверхмалых британских подводных лодок. Сначала немцы решили, что эта невероятно рискованная атака была тщетной, но облегчение оказалось преждевременным, поскольку мины, с запущенными в ход часовыми взрывателями, уже были установлены под корпусом линейного корабля. Они взорвались; корабль был поврежден настолько серьезно, что для его ремонта потребовалось доставить в Норвегию добрую половину снаряжения большой судовой верфи. Прошло несколько месяцев, прежде чем линкор был снова готов к выходу в море.

Этот инцидент произвел революцию в немецкой военно-морской мысли. Еще в декабре 1941 года итальянцы надолго вывели из строя стоявшие в гавани Александрии британские линейные корабли «Велиант» и «Куин Элизабет», а теперь англичане добились того же результата с могучим «Тирпицем». Германские офицеры и матросы горели желанием повторить эти отважные акции, а в высших кругах флотского командования велась серьезная дискуссия о возможности использования таких методов. Стало известно, что в силу определенных затруднений в ведении кампании с применением подводных лодок командующий ВМФ Германии, гросс-адмирал Карл Дёниц склонялся к использованию нетради-

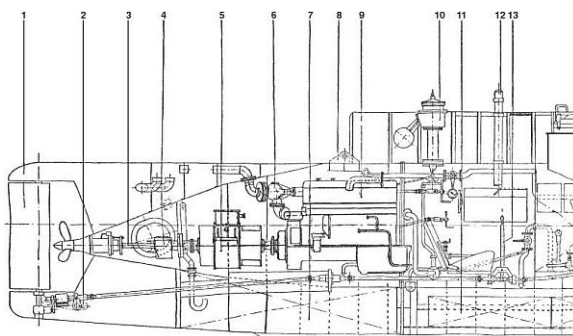
ционных средств, способных нанести урон противнику. Он хотел создать нечто подобное британскому «Объединенному командованию десантных операций» (Combined Operations Command), снабженному специально тренированным личным составом и новыми видами вооружений. Таким образом, можно сказать, что осуществленная британцами атака на линкор «Тирпиц» положила начало созданию отряда «К» – организации, ответственной за разработку и оперативное применение малых боевых средств германского военно-морского флота.

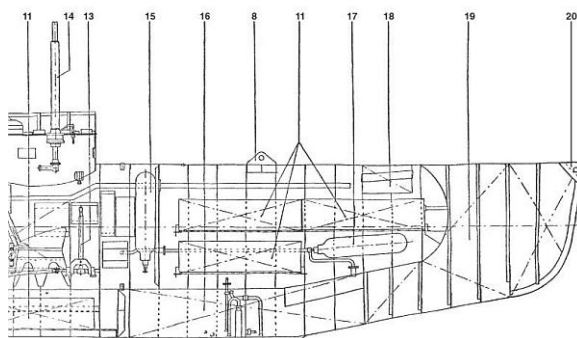
Когда мне предложили написать историю отряда «К», задача показалась мне весьма сложной, поскольку в послевоенной Германии не оказалось военно-морских архивов, на которые можно было бы опереться при создании книги. Единственное, что можно было бы предпринять, так это отыскать как можно большее число оставшихся в живых моряков из отряда «К», чтобы получить информацию от них самих или же из документов, которые, быть может, каким-то образом могли у них сохраниться. Так я и решил поступить. Но где же мне найти этих людей? Германская пресса упорно создавала тогда впечатление, что личный состав отряда «К» был бессмысленно принесен в жертву и что в живых из состава отряда остались лишь очень немногие.

Однако я быстро выяснил, насколько далеко расходилось это утверждение с истинным положением дел. Я обратился к адмиралу Гельмуту Гейе, создателю и бывшему командиру отряда «К», который в то время был депутатом германского бундестага от Вильгельмсхафена. Он снабдил меня большим количеством данных, а кроме того, вывел на след многих людей, на счету которых было множество отчаянных предприятий и чьи отважные подвиги до сих пор не были оценены должным образом. Таким образом я получил возможность встретиться с сотнями людей, служивших в отряде «К», начиная от адмирала и кончая зеленым новобранцем. Все они заслуживают моей признательности, потому что только благодаря их помощи я получил возможность написать эту книгу.

К. Д. Беккер

Двухместная подводная лодка-малютка типа «зеехунд»





1. Вертикальный руль
2. Горизонтальный руль
3. Гребной вал
4. Подшипник
5. Электромотор
6. Выхлопной клапан дизельного двигателя
7. Кормовая балластная цистерна
8. Рым для лебедки
9. Дизельный двигатель
10. Воздухозаборник
11. Аккумуляторная батарея
12. Компас-пеленгатор
13. Рычаги управления рулями
14. Перископ
15. Два баллона с кислородом
16. Топливный бак
17. Три баллона со сжатым воздухом
18. Дифференциальная цистерна
19. Носовая балластная цистерна
20. Буксирная проушина

Глава 1

Специальные военно-морские диверсанты

В то время как Великобритания, Италия и Япония начали применять специальные малые военно-морские боевые средства еще до войны или в самом ее начале, германский военно-морской флот занялся операциями такого рода относительно поздно. Все мероприятия, о которых я упоминаю на этих страницах, были выполнены на протяжении последних четырнадцати месяцев войны, когда Германия уже перешла к тотальной обороне. Отсюда очевидно, что фактор времени как в создании и усовершенствовании новых германских боевых средств, так и в подготовке команд для них играл существенную роль.

Самая первая диверсионная команда германского военно-морского флота была создана в начале января 1944 года, когда тридцать особым образом подобранных курсантов были собраны в местечке Хайлигенхафен на восточном берегу Кильской бухты Балтийского моря. Там они разместились в неприметных сараях, а их инструктор, капитан-лейтенант Обладен, растолковывал им начальные, еще смутно представляемые задачи будущей деятельности. Им предстоит стать бойцами автономных диверсионных подразделений, вооруженных новыми видами оружия. И выбирали их лишь на основании хороших послужных списков. Только время могло показать, оправдают ли они оказанное им высокое доверие. Каждый из них должен был осознавать, что становится добровольцем в прямом смысле этого слова. Им дадут несколько дней на обдумывание своего решения, и, если они предпочтут вернуться к своей предыдущей службе, это никоим образом не отразится на их дальнейшей карьере.

Новая организация была известна под официальным названием «Kleinkampfmittel-Verband», что буквально означало «Отряд малых боевых средств», что для сохранения тайны сокращалось до «отряда „К“». Предназначение отряда лучше всего описать словами его основателя, вице-адмирала Гельмута Гейе:

«Ситуация зимы 1943/44 года вынуждала нас перейти к обороне. Я уже тогда пришел к выводу, что наилучшие боевые перспективы имеет преимущественное применение маленьких судов и боевых средств, а отнюдь не крупных соединений. Более того, наметилось значительное расхождение во взглядах между германским адмиралтейством и мною в вопросах ведения войны на море. После потери линкора „Шарнхорст“, приказ на выход в море которого на Рождество 1943 года был отдан вопреки мнению главнокомандующего военно-морским флотом, я вполне мог ожидать своего смещения с поста начальника его штаба. Именно благодаря моим взглядам гросс-адмирал Дёниц поручил мне специальные задачи создания отряда совершенно новых малых боевых средств. Для выполнения поставленной задачи моим заместителем был назначен капитан 3-го ранга Фрауенгейм, в то время как я по-прежнему сохранял за собой должность начальника штаба флота. В помощники себе я выбрал капитан-лейтенанта запаса Обладена и капитана 3-го ранга Бартельса, которых посчитал наиболее подходящими для этого дела.

Едва ли покажется удивительным, что создание на пятом году войны абсолютно нового формирования и совершенно нового вида оружия представляло необычайные трудности. Поскольку быстрота в этом деле была критически необходима, полностью исключался метод продолжительных проб и испытаний. По моему предложению главнокомандующий предоставил мне значительные полномочия, которые позволяли избегать утомительных бюрократических процедур и иметь непосредственный контакт со всеми отделами военно-морского штаба, а также — что особенно важно — с промышленными концернами. Не имея я возможности в полной мере использовать данную мне власть, формирование и снабжение отряда „К“ едва ли стало возможным за отведенный для этого отрезок времени.

Среди промышленников я встретил большое понимание и поддержку, поскольку наиболее дальновидные из них понимали тщетность продолжения существовавшей программы строительства боевых кораблей. Сама идея создания совершенно новых малых боевых средств пробудила в них незримо присутствующий в любом человеке дух изобретательства. Инженеры и рабочие в равной мере выказывали интерес к этим проблемам и оказывали мне всемерную поддержку.

Мы сами не обладали ни малейшим практическим опытом в этой области ведения войны. В общих чертах мы знали, что итальянцы и англичане имеют в своем распоряжении несколько различных типов малых боевых средств, но не имели никаких сведений о боевом применении японцами сверхмалых подводных лодок. Наши собственные специальные операции, подобно аналогичным британским, планировались против метеорологических станций противника и всякий раз не доводились до завершения из-за отсутствия подходящей техники и исполнителей.

Нашим первым намерением была разработка и строительство карликовых подводных лодок по типу английских, для проникновения во вражеские гавани, а также для проведения иных операций. К тому же предполагалось подготовить штурмовые отряды, которые можно было бы послать на небольших судах и подводных лодках для нападения на важнейшие объекты противника, находящиеся на побережье, – такие, как радарные станции и позиции береговой артиллерии».

Рассмотрим теперь процесс подготовки первой группы курсантов. Почти все они предпочли добровольно обречь себя на трудности, которые неведомое будущее сулило на избранном ими пути. Ввиду абсолютной секретности проводимой операции они вынуждены были отказаться от отпусков и вообще от любых контактов с гражданским населением; более того, длительное время им было запрещено писать домой письма. Они решились принять на себя тяжелое бремя – всецело, душой и телом посвятить себя решению поставленной задачи, что, однако, не следует смешивать с самопожертвованием, связанным с самоубийством. Напряженные тренировки пехотными и саперными инструкторами сочетались с интенсивным обучением плаванию, гимнастике и борьбе джиу-джитсу с особым акцентом на бой без оружия и бесшумное нападение на часовых. Их обучали началам радиосвязи. Обучение иностранным языкам было направлено не столько на освоение тонкостей грамматики, сколько на фонетически правильное произношение ругательств, наиболее распространенных среди военных противника. Более всего курсанты интересовались переводами британских наставлений для командос и документами, касавшимися планирования и исполнения неудавшегося нападения англичан на африканскую штаб-квартиру Роммеля. Из них явствовало, что британские тренировки были не менее суровыми, чем те, которые теперь выпадали на их долю.

Тем временем в Хайлигенхафен прибывали новые курсанты, многие из которых, правда, вскорости были отправлены назад, поскольку командование отряда нашло их непригодными. В традиционных подразделениях военно-морского флота сохранялись высокие стандарты, и поначалу там не были склонны расставаться со своими лучшими офицерами и нижними чинами. Любой моряк с гордостью считал себя в первую очередь подводником, или членом команды торпедного катера, или специалистом с миноносца и только потом уже – служащим военно-морского флота в целом. Поэтому подчас требовалось довольно длительное время, чтобы преодолеть предрассудки, препятствовавшие его поступлению на новую, еще никому не ведомую службу. Среди высококвалифицированных нижних чинов, таких, как унтер-офицеры радисты или старшие механики, также существовало предубеждение против вхождения в подразделение, где им пришлось бы исполнять многое из того, что никак не связано с их собственной узкой специальностью. Но эти трудности были преодолены выработкой в отряде «К» могучего *esprit de corps* – корпоративного духа; первые члены

отряда были готовы добровольно отказаться от собственных знаков отличия ради обеспечения безукоризненного функционирования всей этой тайной организации.

Тренировки были весьма успешны в плане развития личной инициативы и независимости, что в дальнейшем было продемонстрировано инцидентом, произошедшим с одним из членов отряда в Италии. Одному офицеру из регулярной германской части он показался подозрительным, вследствие чего тот решил продержат моряка до утра под арестом. Но у матроса на этот счет были другие соображения. Используя заряд взрывчатки, с которым никогда не расставался, ночью он, подорвав стену камеры, вышел на свободу и явился в свою диверсионную часть. Люди из отряда «К» были не из тех, кого просто засадить за решетку. В действительности единственное дисциплинарное наказание, которого они боялись по-настоящему, было изгнание из отряда и возврат к рутине обыкновенной службы.

Вечером 17 января 1944 года гардемарины Петтке и Поттгаст – по прозвищу «два П» – получили приказ явиться в стоящий на берегу моря изолированный сарай. Там они были встречены своим начальником – капитан-лейтенантом Обладеном. На полу сарая лежали два сигарообразных стальных тела, по всей вероятности – карликовые подводные лодки.

– Ну что ж, – сказал Обладен, – готовы вы выйти в море на этих штуках?

«Два П» внимательно рассмотрели карликовые лодки и заметили, что их секции склепаны достаточно грубо в манере, чуждой высоким стандартам германской промышленности.

– Мы готовы попробовать, – ответил Петтке, а Поттгаст спросил о справочном руководстве к аппаратам.

– Его нам не предоставили, – сообщил Обладен. – На самом деле эти два экземпляра были только что через Норвегию импортированы из Англии, где мы их и подняли со дна, после атаки на «Тирпиц».

«Два П» были среди тех очень немногих из числа первых тридцати членов отряда «К», кто обладал хотя бы каким-то предшествующим опытом морского применения малых судов. Оба служили прежде в 3-й флотилии торпедных катеров на Средиземном море. Именно поэтому их и выбрали для проведения серии пробных испытаний трофейных британских лодок-малюток, проходивших под бдительным наблюдением германских технических специалистов, тщательно отбиравших для своих будущих нужд данные, касающиеся эксплуатационных характеристик и прочих технических деталей этих судов. Позволим адмиралу Гейе рассказать о дальнейшем развитии событий:

«Наша первая германская подводная лодка-малютка, под названием „хехт“ („щука“), была произведена очень малом тиражом. Она была спроектирована водоизмещением в семь тонн с одним только электрическим (питавшимся от аккумуляторных батарей) двигателем, который обеспечивал ей радиус действия в 90 миль. Лодка несла одну мину-„прилипалу“, которую после отделения от находящейся в погруженном состоянии лодки можно было прикрепить к корпусу неприятельского судна. Поскольку в наличии не оказалось подходящего компаса небольшого размера, для установки на лодке пришлось приспособить стандартный гирокомпас, в результате чего ее габариты пришлось увеличить на одну треть, а увеличившееся при этом водоизмещение, в свою очередь, еще больше сократило радиус действия.

Предполагалось буксировать „хехт“ за большой подводной лодкой до неприятельского побережья для выполнения одной конкретной операции. Однако еще на этапе постройки „хехтов“ у нас появились сомнения касательно их эффективности при условии вооружения лодки одной-единственной миной. Первым изменением было оснащение „хехтов“ обыкновенной торпедой, подвешиваемой под корпусом. Торпеду можно было выпустить, не покидая лодки. Позднее передний отсек, который первоначально предназначался для транспортировки мины, был приспособлен под добавочные аккумуляторы батареи. Другим изменением

было устройство в носовой части специальной кабины – воздушного шлюза, через который можно было выпускать в воду при действиях против неприятеля подводных пловцов.

Но первые трудности возникли еще при подборе и адаптации мины, и еще прежде, чем „хехты“ были построены, мы оставили идею об их боевом применении. Новым назначением этих лодок стала тренировка команд, а также испытание новых боевых средств, таких, например, как „зеехунд“ („тюлень“). Кроме того, для лодок-малюток был заказан гирокомпас небольшого размера, испытания которого, однако, к концу войны так и не были завершены».

Тем временем в Хайлигенхафене некоторые из курсантов первого состава отряда «К», включая обоих «П», были назначены пилотами новых подводных лодок-малюток. Было уже начало марта 1944 года, и, хотя этих людей информировали, что в случае нападения союзников целью их атак станет союзнический флот, они до сих пор не имели возможности даже одним глазом взглянуть на лодки-малютки, которым предстояло стать их оружием. К тому времени адмирал Гейе был полностью освобожден от службы на флоте, чтобы целиком посвятить себя исправлению должности начальника отряда «К», а набор добровольцев шел такими быстрыми темпами, что для их временного размещения были заняты большие казармы в Любеке. Штаб-квартира отряда помещалась в Тиммендорферштранде в заливе Любека, а новые казармы строились среди сосен в лесу под Любеком, на берегу реки Траве. Другие учебные центры возникли несколько позднее. Одновременно в Хайлигенхафене продолжались интенсивные тренировки. Как только люди были полностью подготовлены и обучены, по их поводу стало возможным говорить: воистину, страшатся они одного лишь Господа Бога на Небесах, но на всей земле – никого и ничего. Наконец-то было доставлено вооружение, и лишь тогда была сформирована самая первая из команд МЕК.² В числе первых были МЕК-60 под началом лейтенанта Принцгорна, МЕК-65 лейтенанта Рихарда и МЕК-71 лейтенанта Вальтерса. Каждая МЕК состояла из офицера и двадцати двух нижних чинов и располагала пятнадцатью автомобилями, включая три радиомшины, два грузовика-амфибии, один грузовик-столовую и несколько грузовиков для размещения личного состава, а также прицепами, оборудованием и боеприпасами. Таким образом, эти команды были полностью моторизованы и до мельчайших деталей соответствовали требованиям своего начальства. Они были снабжены продовольствием и боеприпасами в количестве, достаточном для того, чтобы действовать в полной изоляции в течение полутора месяцев. Вооруженные таким образом, команды МЕК проследовали по автомобильным дорогам на позиции ожидания в Данию и Францию. В дальнейшем мы подробнее узнаем об их деятельности там.

² МЕК сокращение от Marine-Einsatz-Kommando, иначе Особая военно-морская диверсионная команда. Это сокращение далее будет использовано повсюду. (Примеч. авт.)

Глава 2

«Негеры» – одноместные управляемые торпеды

Прочтя телеграмму из Берлина, лейтенант Ханно Криг пришел в сильнейшее возбуждение. Будучи молодым офицером-подводником, он побывал во множестве рискованных ситуаций, но теперь ему понадобилось все его самообладание, поскольку именно в день назначенной свадьбы главнокомандующий, адмирал Дёниц, приказывал ему прибыть без задержки в Берлин. Более двух лет Криг служил вахтенным офицером на подводной лодке «U-81», действовавшей на Средиземном море. Именно эта подводная лодка и потопила 13 ноября 1941 года британский авианосец «Арк Ройал», а также много раз участвовала в нападениях на вражеские конвои. Только недавно Криг получил повышение и стал командиром собственной подводной лодки. В начале марта 1944 года эта лодка стояла в гавани Пула и была серьезно повреждена в результате воздушного налета – неудача, которая, однако, заключала в себе и одно преимущество, поскольку давала Кригу возможность отправиться домой в отпуск для женитьбы. Теперь он находился дома в Людвигсбурге, маленьком городке в Вюртемберге, готовый отправиться в свое первое за эти исполосованные войной годы не связанное с боевыми действиями, но рискованное плавание. И вот на тебе, какой Лев – так подводники прозвали Дёница – преподнес ему «подарок». Как он сможет теперь убедить свою невесту, что только наиважнейшее дело могло заставить Дёница, который даже прислал ему поздравительную телеграмму, решиться на такой, на первый взгляд, бессердечный поступок? Ведь для девушки во всем мире не может быть ничего более важного, чем ее собственная свадьба...

В поезде Криг размышлял над причиной своего вызова в Берлин. Не могло быть такого, чтобы адмирал просто захотел получить доклад о ситуации в Средиземноморье. Возможно, он пожелает услышать о знаменитой итальянской 10-й флотилии МАС, с моряками которой Криг познакомился в Специи и чьи отчаянные предприятия, осуществленные под командой князя Валерио Боргезе, – в том числе вывод из строя британских линкоров «Велиант» и «Куин Элизабет» – вызывали восхищение среди их германских товарищей по оружию. Итальянцы в Специи, расспрашиваемые о технических деталях этой блестящей победы, сохраняли непроницаемое молчание, поскольку секретность даже перед союзниками не могла быть нарушена.

«Хорошенько посмотри на это, Ханно», – сказал адмирал, обращаясь к Кригу по имени и по-отечески на «ты», что по отношению со всеми подводниками было у него в обычае. Перейдя сразу к делу, Дёниц указал на технические чертежи, разложенные на большом столе. Криг моментально понял, что на них изображены две торпеды, соединенные друг с другом по носу и корме двумя зажимами и отстоящие друг от друга не более чем на несколько сантиметров. Одна торпеда размещалась непосредственно под другой. Нижняя торпеда была обычной – G 7E, с электроприводом, в то время как продольный разрез верхней показывал, что на месте привычной взрывчатой боеголовки у нее находится небольшой кокпит, едва лишь достаточный для того, чтобы вместить одного человека. В этом отделении находились три рычага управления: для включения и выключения электромотора, для управления торпедой и для отсоединения и автоматического пуска нижней, боевой торпеды, которая затем автономно должна была отправиться навстречу врагу.

Не может быть никакого сомнения относительно предназначения этой новой разработки, подумал Криг. Он тут же представил себя управляющим ведущей торпедой, представил, как незаметно подбирается к неприятельскому кораблю и выпускает торпеду – с такого малого расстояния, что попадание оказывается неизбежным! Эта картина заставила его

сильно вспотеть и в то же время сразу захватила его воображение. Дёниц слегка улыбнулся реакции командира подлодки, которого он избрал для испытания нового оружия только потому, что в настоящий момент его собственная подводная лодка выведенная из строя стояла в Поле. С точки зрения адмирала, командир любой действующей подводной лодки был слишком ценен, чтобы отвлекать его на дело, настолько далекое от целей подводной войны.

Теперь адмирал перешел к более широким проблемам. Есть очень много перспективных идей в области новых вооружений, говорил он, однако и конструкторы, и штаб военно-морского флота должны относиться к ним со здоровым скептицизмом, поскольку их разработка, как правило, требует затрат времени и ресурсов, которые просто невозможно отвлекать на их реализацию. Но эта конкретная идея требует всего лишь минимальных изменений в уже существующем оружии, которые с легкостью могут быть выполнены на экспериментальном торпедном заводе в Эккернфёрде. На самом деле эта идея именно там и возникла. Боевые возможности таких «одноместных торпед» кажутся очень заманчивыми, сказал Дёниц, к тому же проект удачно вписывается в разработанный им общий план расширения военно-морских операций всеми возможными средствами. Он уже возглавляет военно-морской флот больше года, за это время Германия на море, как и везде, была вынуждена перейти к обороне. Необходимо закрыть брешь, неизбежно возникшую в ведении подводной войны. Вражеские эскорты, сопровождающие транспортные конвои, стали действовать весьма эффективно. Во всех частях океана подводные лодки, обнаруженные при помощи радаров, вынуждены к погружению, и, даже если они переживают последующую бомбардировку с воздуха и атаку глубинными бомбами, их тихоходность в подводном положении, как правило, препятствует нанесению удара. Новые и быстроходные подлодки, которые смогли бы эффективно действовать против вражеских эскротов, еще какое-то время не смогут войти в строй. А пока что следует поощрять любую новую идею, использующую уже доказанную эффективность такого оружия, как торпеды.

Молодой офицер внимательно слушал то, что говорит главнокомандующий. Его собственный опыт на Средиземном море показывал, как трудно атаковать конвои, оснащенные радарными. Но в одноместной торпедой только голова и плечи водителя могут представлять хоть какую-то цель для устройств обнаружения, все прочее скрыто под водой. Радиус действия торпеды-носителя вынужденно очень мал, но может быть увеличен за счет снижения скорости, хотя, конечно, основным фактором здесь будет ограниченный энергетический ресурс аккумуляторных батарей. Дёниц пояснил, что новое оружие предназначено для действия исключительно в прибрежных водах, например – против флота вторжения. В это время он думал об Италии, где к югу от Рима проходил немецкий германский фронт. Большие участки итальянского берега внутри немецкой зоны не были защищены войсками, и потому десант союзнических сил, прорвав немецкие линии обороны, мог столкнуться лишь со слабым сопротивлением, а то и вообще с полным его отсутствием. Используя в полную силу громадные возможности своего флота, союзники смогут беспрепятственно посылать на свои плацдармы бесчисленные корабли с боеприпасами и снаряжением. Поэтому именно здесь, вблизи от возможных мест высадки противника, одноместные торпеды, отправляясь от занятых немцами берегов, смогут получить свой шанс.

Было 10 марта 1944 года. В любой день союзные войска могли высадиться в обход германского фронта, а одноместные торпеды пока еще существуют только на бумаге, не считая единственного прототипа, готового к испытаниям в Эккернфёрде. Новое оружие должно быть готово к действию в Италии уже через две недели!

– Возможно ли осуществить это за столь короткий срок? – спросил Криг.

– Нам необходимо четыре года, чтобы завершить строительство линейного корабля, – ответил Дёниц, – но всего лишь четыре дня, чтобы изготовить десять одноместных торпед.

Твоя задача состоит в том, чтобы провести первые испытания и запустить производство так быстро, как только возможно.

– Так точно, господин адмирал!

Адмирал пожал на прощание руку лейтенанту.

– И вот что еще, Ханно. В тот день, когда испытания завершатся, ты сможешь наконец жениться.

Пока Криг был еще в дверях, адмирал резко бросил ему вслед:

– Между прочим, тебе должно быть совершенно ясно, что я не могу выделить ни единого подводника для службы в отряде «К».

По прибытии в Эккернафёрде Криг нашел там все готовым для испытаний прототипа. Так что в точности через сорок восемь часов после приезда лейтенант смог телеграфировать в Берлин, что испытания прошли успешно и одноместная торпеда оправдала все ожидания. Но эта лаконичная телеграмма не открывала того факта, что на заводе на протяжении всех этих сорока восьми часов трудились не покладая рук, преодолевая всевозможные трудности. При первом испытании Криг, забравшийся в торпеду-носитель, пока она была подвешена краном над краем пирса, был спущен на воду. Он чувствовал себя как эскимос на каяке, но специалисты с берега заверили его, что перевернуться невозможно, так как остойчивость всей конструкции еще больше увеличится, когда будет подсоединена боевая торпеда. Но как он защитится от воздействия стихий? Ведь не могут же они просто запихнуть его в кокпит в качестве добавочного балласта?

Во время первого испытания он был закутан в фартук из прорезиненной парусины, который должен был препятствовать проникновению воды в кокпит. Поскольку торпеда имела только минимальную плавучесть, она могла затонуть, если бы внутрь проникла вода. Он повернул пусковую рукоять и, помахав рукой наблюдавшим за ним с берега, почувствовал, как торпеда, набрав скорость, выровнялась. Она была отрегулирована таким образом, что могла развивать скорость не выше 10 узлов. Это значительно увеличивало радиус действия, что было необходимо, чтобы, доставив торпеду до якорной стоянки противника, вернуться обратно. Криг двигался со скоростью не более 7 узлов, но даже при легком волнении моря, поскольку его голова находилась всего лишь в полуметре от поверхности воды, брызги нещадно секли по лицу. Была необходима дополнительная защита. Он вернулся к пирсу.

Специалисты решили приспособить водонепроницаемый плексигласовый колпак, однако сразу возникал вопрос о запасе воздуха, который давал бы водителю возможность дышать в маленьком ограниченном пространстве. Более того, необходимое дыхательное оборудование – поглотители углекислоты, баллоны со сжатым воздухом и кислородный аппарат – потребуют места, которое можно обеспечить только за счет сокращения емкости аккумуляторов. Несколько следующих пробных выходов было проведено без дыхательного оборудования, которое еще не успели подготовить. По оценкам получалось, что торпеда после новых переделок сможет находиться в движении всего не более семи часов при условии ограничения хода четырьмя узлами. И все же испытания оказались в достаточной степени обнадеживающими, чтобы оправдать немедленный набор определенного числа людей, избранных для подготовки к боевому применению торпеды.

В течение двух дней первая партия будущих торпед прибыла в Эккернафёрде. Весьма немногие из них имели до того хоть какой-нибудь опыт плавания по морю, но все были очень крепкими молодыми людьми, добровольно выбравшими службу в специальных подразделениях и уже прошедшими жесткую диверсионно-штурмовую подготовку под началом капитан-лейтенанта Обладена. Криг вскоре обнаружил, что это означает, он был вполне удовлетворен своими новобранцами, хотя и следовало признать, что они обладали лишь самыми зачаточными представлениями о мореплавании и навигации. После того как курсантам продемонстрировали несколько подготовленных для тренировок уже законченных

одноместных торпед, им было сообщено о целях операции, для осуществления которой они были выбраны. Курсантам объяснили, что шансы на выживание в этой операции расцениваются как пятьдесят на пятьдесят, и потому необходимы только настоящие добровольцы. Им было обещано, что всякий, кто пожелает, может вернуться к выполнению своих прежних обязанностей, никоим образом не повредив перспективам своей дальнейшей службы. В момент последовавшего за объявлением молчания некоторые улыбались, – подобные слова были привычны для бойцов отряда «К», и они не однажды слышали их за время своего предыдущего обучения. Потом начались интенсивные тренировки будущих «капитанов». Освоившись с управлением своими суденышками, курсанты приступили к ночным занятиям, поскольку темнота была наиболее благоприятной для них стихией. Наименование «одноместная управляемая торпеда» было чересчур уж тяжеловесным для обыденной речи, поэтому курсанты стали называть свои снаряды «негерами», и название это к ним пристало. В дальнейшем оно также послужило кодовым наименованием как всей их деятельности, так и их самих.

Водители «негеров» составляли объединенную авантюрным духом компанию. И инструктора, и их ученики начинали с одного уровня, не имея себе в руководство ни правил, ни прецедентов – ничего, кроме собственной инициативы. Тренировочные вылазки в залив дали им много нового по улучшению управления «негерами» и усовершенствованию их оборудования. Не обошелся период обучения и без человеческих жертв. На одном из тренировочных выходов против движущейся цели часть спускового механизма боевой торпеды не сработала: двигатель был запущен, но зажимы не отсоединились от торпеды-носителя, так что обе торпеды понеслись к мишени со скоростью 20 узлов, оставив водителю всего несколько секунд на попытки выбраться из своего кокпита. В те начальные дни защитный колпак закреплялся снаружи, и водитель не мог открыть его самостоятельно. Торпеда-носитель была утянута под поверхность воды нижней торпедой и, ударившись о днище судна-мишени, погубила человека. Сразу после инцидента конструкция колпака была изменена, давая возможность водителю открывать его изнутри. Много времени отняла разработка надежного дыхательного аппарата, а тем временем водители были вынуждены довольствоваться тем немногим количеством воздуха, который оставался внутри колпака. Произошло несколько случаев отравления углекислым газом и других подобных неприятностей. Иногда водитель вынужденно открывал колпак, тем самым впуская в кокпит воду; в результате аппарат уходил на дно, а человеку с трудом удавалось спастись. Как только были готовы воздухоочистители, начались учения в обстановке, имитирующей боевую.

Тут, однако, возникла новая проблема, потребовавшая решения. В то время как обычная подводная лодка, погрузившись под воду, делается невидимой, колпак «негера» остается на виду, так что любой внимательный наблюдатель мог ее обнаружить. Тогда почему бы не снабдить «негера» – который был отрегулирован на очень небольшую положительную плавучесть – маленькой балластной цистерной, заполнив которую водитель мог бы при необходимости нырнуть под воду? Но ведь это, в свою очередь, потребует установки баллона со сжатым воздухом для продувки балласта, когда понадобится всплыть на поверхность. Новые трудности! Испытания на погружение закончились неудачей, «негер» зарылся в донный ил. В результате идея была «положена на полку». К тому же приближался срок, к которому «негеры» должны быть готовы к действию. В конце марта – всего лишь через три недели после того, как Криг получил указания от Дёница, – им было неожиданно приказано передислоцироваться в Италию, где союзники по-прежнему удерживали свой плацдарм у Анцио и Неттуно. Немецкие войска плотно блокировали этот плацдарм, но, не имея достаточно сил для его уничтожения, были вынуждены бессильно наблюдать, как подкрепления союзников беспрепятственно поступают туда по морю, и все это всего в десяти милях от немецких позиций. Именно здесь «негерам» предоставлялась удобная возможность про-

явить себя. Но достаточно ли продвинулось обучение водителей, чтобы посылать их в бой, и был ли их короткий опыт с управляемыми торпедами настолько многообещающ, чтобы оправдать такое решение?

Вопрос был решен во время посещения Эккернафёрде командиром отряда «К» адмиралом Гейе. Увидев личный состав за работой и выслушав мнения на этот счет «негеров», он без колебаний решил, что они должны немедленно отправляться на далекий фронт. После всех своих напряженных тренировок люди буквально «грызли удила» в желании доказать, что все их труды были не напрасны.

Итак, первые тридцать «негеров» под командой своего командира Ханно Крига были готовы к длинному путешествию в Италию – в страну, которая, как думал сам Криг, предвосхитила использование их необычного боевого средства. Но все же тут была существенная разница: в то время как итальянцы на протяжении нескольких лет разрабатывали «свинью» – свою собственную версию подобного оружия, немцы затратили на создание и освоение «негера» всего-навсего три недели, пользуясь при этом услугами людей, не имевших прежде никакого дела ни с морем, ни с торпедами. Желание людей из отряда «К» приступить к делу было так велико, что у Крига возникли трудности, когда пришлось уговаривать нескольких наилучшим образом подготовленных курсантов остаться в Эккернафёрде в качестве инструкторов для группы нового набора.

Проблемы, возникшие при переброске подразделения в Италию, были весьма значительны. Пришлось изготавливать специальные прицепы для перевозки торпед. «Негеры» были целиком упрятаны от посторонних глаз под тяжелыми брезентами, поскольку сохранение полнейшей секретности на протяжении всего путешествия было просто необходимо. В последний момент одному из водителей торпед пришло в голову чрезвычайно важное соображение: разница в солёности воды Балтийского и Средиземного морей и, следовательно, ее различная плотность может сказаться на регулировке плавучести «негеров». Необходимо было срочно предпринять какие-то меры, поскольку на месте боевых действий произвести точную регулировку не представится возможным. Было решено поместить одну из торпед в большой бак, наполненный морской водой с плотностью, равной плотности воды в Тирренском море. Люди из отряда были немедленно посланы по различным магазинам городка, чтобы, не привлекая к себе внимания, закупить потребное количество пачек соли. Соль добавляли в бак до тех пор, пока вода не достигла необходимой плотности. Тогда плавучесть находившегося там «негера» откорректировали до необходимого уровня добавлением небольшого дополнительного балласта.

Многие другие мелочи, пусть сами по себе и незначительные, но жизненно важные для достижения общего успеха, также требовали к себе внимания, пока наконец МЕК-175 – каковым было официальное наименование подразделения – было отправлено на юг по железной дороге до Риньяно, находящегося на реке Арно вблизи Флоренции. Дальше железнодорожная линия была выведена из строя. После десятидневной задержки, вызванной необходимостью раздобыть специальные тяжелые грузовики и прицепы, конвой покрыл оставшиеся 200 километров по автомобильной дороге и прибыл в конце концов ночью 13 апреля в лес поблизости от местечка Пратика-ди-Маре, расположенного примерно в 25 километрах к югу от Рима. Здесь моряки могли оставаться невидимыми для самолетов противника, патрулировавших в небе над ними начиная с самого рассвета.

Не теряя времени, бойцы, чтобы найти подходящее место для спуска «негеров» на воду, осмотрели близлежащие берега. Задача оказалась трудноисполнимой. Нигде поблизости не нашлось ни маленькой бухточки, ни достаточно глубокого места у берега, куда можно было бы опустить «негеров» с помощью крана. Во многих местах человек, прежде чем достичь глубоководья, добрую сотню метров мог брести по дну. «Негеров» с присоединенными к ним боевыми торпедами и сидящими в кокпитах водителями предстояло затаскивать в море до

тех пор, пока глубина не становилась достаточной для того, чтобы, оказавшись на плаву, они не задевали бы дна. Наконец подходящее место было найдено вблизи селения Торре-Виа-ника, глубина здесь оказалась приемлемой на расстоянии 30 метров от берега. Этот пункт имел один существенный недостаток – «негеры», спущенные там на воду, должны были самостоятельно проплыть целых 18 миль до того, как достичь якорной стоянки союзников в Неттуно, в то время как ближайший занятый войсками пункт на побережье находился от этой цели всего на расстоянии 9 миль. С другой стороны, максимальное расстояние, которое «негеры» были способны пройти своим ходом, составляло всего лишь 30 миль, что позволяло им только добраться до цели и вернуться к ближайшему германскому посту, имея для атаки запас хода, вероятно, не более 2 миль. После операции водители должны были отправиться к этой точке, а потом самостоятельно выбираться на берег, предварительно затопив там свои торпеды-носители. Кроме того, они должны будут предварительно удостовериться в том, что встретят на берегу свои, немецкие части, потому что за время операции границы их плацдарма могут сузиться.

На окончательные приготовления оставалось всего несколько дней. Под покровом ночи «негеры» были перевезены из соснового леса к группе летних домиков, разбросанных среди дюн и теперь покинутых из-за близости боевых действий. Их владельцы, без сомнения, предпочли относительное спокойствие Рима «открытого города» опасностям войны – что полностью устраивало лейтенанта Крига и его людей, получивших в свое распоряжение просторные убежища для себя и своего вооружения. Тем временем было решено начать атаку ночью 20 апреля, в новолуние. Прогноз погоды был благоприятный, ночь ожидалась темная и звездная. Водителей, правда, снабдили наручными компасами, но они, как правило, были не слишком надежны. Поэтому личному составу отряда «К» был преподан начальный курс ориентации по ночному небу, и можно было надеяться, что звезды окажутся для водителей самыми надежными проводниками.

Для них были обеспечены еще два добавочных средства ориентировки. Во-первых, было условлено, что немецкая часть на прилегающем к морю фланге передовых позиций в полночь подожжет какой-нибудь сарай и будет поддерживать огонь в течение нескольких часов, чтобы он мог служить маяком для «негеров». Эта уловка оказалась для них очень полезной, поскольку точно указывала, в какой точке берега им безопасно выбираться на берег на обратном пути. Во-вторых, договорились с зенитной батареей о стрельбе осветительными снарядами в направлении залива Анцио с интервалом в двадцать минут. В действительности дальность стрельбы зениток была недостаточна, чтобы осветить саму якорную стоянку союзников, но свет от разрывов должен был помочь «негерам» в поиске пути к своим целям. К этому времени передвижение кораблей союзников уже некоторое время находилось под наблюдением с целью определения периодичности прибытия судов, что должно было помочь в выборе наиболее выгодного момента для нападения. Наблюдения показали, что ежедневно от четырех до восьми неприятельских судов стоят на якорях и что средняя продолжительность стоянки составляет четыре дня. Рано утром 20 апреля сообщили, что на подходе к гавани замечен караван судов, и это благоприятное известие окончательно решило вопрос о выборе времени атаки. Следовало действовать.

Сумерки едва сгустились, когда среди песчаных дюн, обыкновенно пустынных в этот час, закипела работа. Армия отрядила пятьсот солдат для тяжелой физической работы по спуску на воду «негеров». Поначалу лейтенант Криг был крайне удивлен прибытием такого количества людей, но очень скоро выяснилось, что работа нашлась бы и для вдвое большего их числа. «Негеры» были проверены в последний раз, и в 9 часов вечера тридцать плотно накормленных водителей прибыли на место – в прекрасном расположении духа, напряженные, но горящие желанием отправиться в дело. Они были готовы отдать жизнь, если будет необходимо, но при этом трезво оценивали возможности и ограниченность действия сво-

его оружия. Водители устроились в тесных кокпитах своих суденышек, привели в порядок спасательные пояса и дыхательное оборудование, закрыли и зафиксировали плексигласовые колпаки и были готовы к выходу. Настало время работы для пятисот солдат. Прицепы, с погруженными на них «негерами», следовало без промедления скатывать в воду и тянуть в сторону от берега, до тех пор пока глубина не позволит всплыть сдвоенным торпедам. Для каждого прицепа требовалось по тридцать человек, и, к тому моменту, когда «негеры» оказывались на плаву, эти люди находились уже по горло в воде. Для прицепов было приготовлено шесть спусковых дорожек из скрепленных веревками и проволокой кокосовых матов, уходивших от песчаного берега далеко в воду. Каждую такую дорожку следовало использовать по пять раз, прежде чем все «негеры» могли бы оказаться на плаву.

Однако дела продвигались не слишком гладко. Пока прицепы двигались по берегу, их можно было легко удерживать на спусковых дорожках, но, едва попав в воду, они норовили с них соскочить и моментально застревали на песчаном дне. При попытках вернуть прицеп на место покрытие из матов путалось. Для почти голых солдат вода была чересчур холодна, повсюду слышалась изощренная ругань по адресу руководства военного флота и головоломных изобретений. Едва ли от простых пехотинцев можно было ожидать понимания того, что их усилия по затаскиванию прицепов глубоко в воду могут послужить важному боевому успеху. Как солдаты, эти люди были хорошо обучены искусству прятаться на местности, и теперь многие из них стали использовать свое умение для того, чтобы уклониться от неприятного для них занятия, буквально растворившись в окружающем ландшафте. Достаточно скоро число работников сократилось до 250 человек. Увязшие в песчаном дне прицепы нарочно переворачивали, чтобы освободить их от «негеров», которые тут же застревали в песке, несмотря на все усилия вывести свои аппараты на глубину. Примерно через час удалось успешно спустить на воду семнадцать «негеров», и они, собравшись вместе, отправились в темноту по направлению к Анцио, но оставшиеся тринадцать не смогли к ним присоединиться по причине, описанной выше. Они остались лежать на виду недалеко от берега, и, когда стало светать, их пришлось уничтожить.

По предварительному плану предполагалось разделить «негеров» на три группы. Первая, под командой лейтенанта Коха, должна была обогнуть мыс у Анцио и пройти в залив Неттуно в поисках кораблей противника. Второй, более крупной группе во главе с лейтенантом Зайбике, следовало атаковать корабли, находившиеся на рейде Анцио. Остальные пять «негеров», подчинявшиеся гардемарину Поттгасту, вызвались проникнуть в бухту Анцио, чтобы выпустить свои торпеды по кораблям или береговым сооружениям, вызвав тем самым замешательство в порту.

Из семнадцати аппаратов, вышедших в море, десять принадлежали к первой группе, пять – ко второй и только два – к третьей. Они почти сразу же потеряли из виду берег и стали двигаться в направлении Анцио, ориентируясь в основном по звездам. Погодные условия были идеальными, со спокойным морем и слабым ветром.

Проследим же за тем, что происходило с гардемаринном Фойгтом, находившимся во второй группе. Между 11 часами и полуночью, двигаясь в южном направлении, он заметил слева по борту вспышки от орудийного огня и разрывы осветительных снарядов, пускаемых с различных направлений, которые, очевидно, не имели ничего общего с заранее оговоренными сигналами, а были просто обыкновенной стрельбой вдоль линии фронта. В соответствии с этим он изменил свой курс ближе к востоку, чтобы не быть пронесенным господствовавшим в этих водах течением мимо Анцио в залив Неттуно. Внимательно наблюдая за горизонтом, крайне ограниченным из-за своей близкой к поверхности воды посадки, он заметил в 1.25 пополудни небольшое судно, прошедшее мимо него на расстоянии примерно 300 метров в направлении к Анцио. В 1.45 он видел небольшой военный корабль, слишком незначительный, чтобы тратить на него торпеду. Около 2 часов ночи он находился уже доста-

точно близко к берегу, чтобы различить мол и маяк в Анцио, но не обнаружил ни одного крупного корабля. Поэтому Фойгт решил продолжить поиски, вернувшись в более глубокие воды, где было более вероятно встретить стоящие на якоре большие суда. Ничего не найдя и там, он вспомнил об ограниченной емкости аккумуляторов своей торпеды и пожалел, что не атаковал встреченное им ранее маленькое судно.

Примерно в 2.40 ночи он услышал грохот взрыва, но смог увидеть в темноте только разрыв осветительного снаряда, выпущенного с какого-то не слишком удаленного от него судна – возможно, того самого, уже встречавшегося ему, небольшого боевого корабля. Судно делало поворот в его направлении и должно было пройти недалеко. Дождавшись удобного момента, он нажал рычаг запуска боевой торпеды, когда цель находилась на расстоянии примерно 400 метров. Торпеда, нормально стартовав, вскоре поразила цель. От взрыва корабль, по-видимому, разломился пополам. Небо осветилось лучами двух расположенных на берегу прожекторов, однако он немедленно повернул на северо-запад, не видя больше ничего вокруг себя до тех пор, пока в конце концов не заметил пламени от горящего сарая – заранее оговоренного маяка, указывающего, что он движется в направлении немецких линий обороны. Но сможет ли он одолеть оставшееся расстояние? В соответствии с его подсчетами, принимая во внимание маневрирование в районе Анцио, емкости аккумуляторов должно было хватить еще примерно на два часа. И вот, наконец, в 5.20 утра, когда «маяк» горящего сарая уже потух и появились первые лучи солнца, он подошел достаточно близко к берегу. Тогда он запустил взрыватель небольшого заряда, предназначенного для затопления «негера». У него оставалось три минуты – достаточно для того, чтобы открыть колпак и выпростать ноги из кокпита. Все прошло, как и следовало, однако ему пришлось, подплывая к берегу, провести в воде еще пятнадцать минут. Его неожиданное появление из воды, да еще в обличье, делавшем его похожим на марсианина, вызвало большой переполох среди германских пехотинцев. Представившись, он с большим облегчением узнал, что оказался на берегу в двух километрах позади линии фронта.

Теперь же обратимся к гардемарину Поттгасту в момент, когда он, держась вблизи от береговой линии, повел свой аппарат в направлении гавани Анцио. Он надеялся идти вместе с другими «негерами», отряженными для нападения на гавань, однако это оказалось невыполнимым. Поведение их аппаратов слишком отличалось от поведения боевых кораблей, которые могут в точности соблюдать в походе положение друг относительно друга. Получалось, что, как только водитель «негера» отправился для выполнения задания, он уже не может более рассчитывать на поддержку своих товарищей. Поттгаст достиг Анцио, как и было запланировано, обогнул мол и на малой скорости пробрался в гавань. На оконечности мола стоял часовой, выделявшийся силуэтом на фоне звездного неба. «Негер» проскользнул мимо него на расстоянии не более 30 метров. К внутренней стороне мола был причален маленький каботажный пароходик, в остальном же гавань оказалась пуста. Поттгаст тщательно прицелился. Он должен был произвести выстрел с достаточно большого расстояния, поскольку взрыватель боевой торпеды, из соображений безопасности, после ее отделения от носителя приводился в рабочее положение с некоторой задержкой, и торпеда, пущенная с малого расстояния, могла при попадании просто не взорваться. Он выпустил торпеду и сразу же повернул в открытое море, не имея возможности проверить, что произошло в результате. Через тридцать пять секунд прогремел сильный взрыв, и береговая полоса оживилась винтовочными выстрелами и светом прожекторов, он же, оставшись незамеченным, привел своего «негера» в безопасные воды позади линии фронта. Его задание было выполнено.

«Негеры», направленные к Неттуно, успешно достигли залива, но не смогли обнаружить в нем ни одного судна. Это было большим разочарованием – забраться так далеко и ничего не найти, в особенности потому, что «негеров» нельзя было доставить на берег для новой попытки. Некоторые из водителей, не найдя никаких целей, просто выпустили

свои торпеды в направлении берега, хотя это и было совершенно бесполезно. Один решил направиться в море и вскоре обнаружил какое-то судно с недостаточной светомаскировкой, шедшее переменными курсами. В конце концов он смог выпустить свою торпеду, которая поразила цель. По-видимому, это был патрульный корабль, так как при вспышке взрыва он разглядел на его баке орудие.

Интересным в этой успешной атаке было то обстоятельство, что она была произведена по движущейся цели – действие, на которое «негеры» вовсе не были рассчитаны. Примитивность торпедного прицела и тот факт, что глаза водителя едва возвышались над поверхностью воды, препятствовали сколько-нибудь точной оценке дистанции и угла упреждения. По собственной инициативе водители заранее подготовили для таких ситуаций себе в помощь специальные таблицы. И эти таблицы помогли!

Нельзя ставить в вину водителям «негеров» то, что они не нашли больших транспортов или десантных судов, на которые стоило бы тратить торпеды. Успехи той ночи сводились к двум небольшим патрульным судам, потопленным или поврежденным в открытом море, и маленькому каботажному пароходу, атакованному в гавани, – все это без обнаружения противником нападавших «негеров». Совсем неплохой результат для первого боевого применения почти не испытанного еще оружия. Более того, недочеты, обнаружившиеся при спуске «негеров» на воду, могли быть исправлены, а в поведении самих торпед-носителей недостатков обнаружено не было. Из семнадцати начавших операцию водителей девять успешно добрались до назначенного района.

Хотя конечно же элемент внезапности, который был отличительной чертой всей операции, был отныне утерян, поскольку союзникам удалось выловить в море неповрежденного «негера» – с водителем, все еще сидящим под прозрачным колпаком, погибшим от отравления углекислым газом. Еще двое не вернулись после этой операции. Один «негер», наткнувшись на дно, похоронил себя в песке прежде, чем человек успел выбраться наружу. На следующий день он был найден немецкими солдатами, задохнувшийся под своим колпаком. Нескольким водителям, добравшимся до берега и затопившим свои торпеды, потребовалось несколько дней, чтобы присоединиться к своей части. Двое из них, включая Петтке, вообще высадились на берег у плацдарма союзников. Не обескураженные этим, они, затаившись, пролежали в укрытии весь следующий день и под покровом темноты пробрались через пехотные линии противника к германским позициям. Трое водителей пропали без вести. В общем и целом операция показала, что «негеры» способны выполнить стоящие перед ними задачи. Уже спустя несколько дней первая особая военно-морская диверсионная группа вернулась на свою базу в Балтийском море.

Глава 3

«Негеры» атакуют флот вторжения

Были подготовлены новые одноместные торпеды. Их можно было бы отправить в Италию для возобновления нападений всего через неделю после первой атаки, однако вместо этого было решено предоставить возможность тщательнее подготовиться к выполнению значительно более важной задачи, притом ожидавшей их куда ближе к дому, – к операциям против неумолимо приближавшегося вторжения союзнических сил на континент.

Уже теперь имелись многочисленные признаки подготовки союзников к высадке на берег пролива Ла-Манш или на атлантическом побережье. Германское адмиралтейство, сознававшее, что военно-морской флот не в состоянии оказать сколько-нибудь серьезного сопротивления морским силам вторжения, пока они будут находиться в море, уделяло основное внимание средствам нападения на корабли противника после того, как те приблизятся к оккупированному Германией берегу. Одним из таких средств и были «негеры», состоявшие на вооружении отряда «К». Без сомнения, вражеские миноносцы, корветы и другие небольшие суда смогут образовать перед ними куда более мощный защитный барьер, чем тот, что существовал вокруг Анцио. Но операция в Италии показала, чего можно достичь путем внезапного нападения. Было признано, что должно пройти несколько дней после первоначальной высадки десанта союзников, прежде чем будет возможно доставить «негеров» в нужное место и пустить в дело с учетом таких факторов, как погодные условия, фазы луны и высота прилива. К тому же было ясно, что их невозможно использовать в большом числе операций. В любом случае незначительное число водителей, готовых к действиям, воспрепятствовало бы этому. Подготовленных людей не хватило бы даже на то, чтобы укомплектовать команду одного миноносца, и все же – при благоприятных условиях – они могли бы достичь в этих контролируемых противником водах таких боевых результатов, на которые единственный миноносец не смел бы и надеяться.

По возвращении флотилии «негеров» из Италии оставалось всего семь недель, за которые «ветераны» Анцио должны были обучить новых курсантов. После 6 июня тренировки были усилены, и новичкам приходилось проводить в море по шесть часов кряду, чтобы привыкнуть к условиям реальной боевой службы. Наконец 13 июня – спустя неделю после высадки в Нормандии – сорок «негеров» со своими командами отправились по железной дороге в Париж. Далее они продолжили путешествие по автодорогам, для чего использовались специально оборудованные грузовики и прицепы. Их поездка в Италию могла показаться пикником в сравнении с тем, что пришлось испытать на этот раз. Диверсанты из отряда «К» на собственном опыте поняли невозможность продвижения по усеянному воронками от бомб дорогам Франции в светлое время суток. Все из-за непрекращавшихся нападений истребителей-бомбардировщиков, которым они подверглись. Во время одной из таких атак, 30 июня, был серьезно ранен руководитель флотилии Ханно Криг.

К счастью, с целью подготовки всего необходимого для встречи флотилии «К» на месте вперед был послан бывший командир эсминца капитан 1-го ранга Бёме. Он же должен был принять на себя общее руководство операциями. В качестве своей базы Бёме выбрал Виллер-сюр-Мер – небольшое курортное местечко в бухте Сены, в десяти километрах к юго-западу от Трувиля. В первую очередь он занялся совершенствованием системы спуска «негеров» на воду. С этой целью Бёме заручился помощью двух саперных рот, которые принялись за работу по устройству мест спуска. В первую очередь саперы проделали проходы в проводочных заграждениях и минных полях прибрежной полосы. Затем они расчистили дорогу к двум песчаным косам, которые освобождались от воды на некоторое расстояние от берега

во время отлива. На этих косах они устроили идущие на глубину деревянные сходни. Так появилась возможность без особых проблем спускать в воду во время прилива прицепы, нагруженные «негерами». Обнажающиеся во время отлива деревянные трапы укрывали в светлое время суток маскировочными сетями – эта мера предосторожности оказалась, по всей видимости, успешной, так как союзники ни разу не атаковали их с воздуха.

В первых числах июля высота прилива благоприятствовала операции. При условии хорошей погоды после наступления темноты можно было начать спуск «негеров» на воду. Тогда они могли достичь якорных стоянок флота вторжения приблизительно на пике отлива, используя его течение. Выпустив торпеды, «негеры» с помощью прилива могут попытаться до рассвета вернуться к удерживаемому немцами берегу. В течение каждого месяца выпадало лишь три-четыре дня, когда все эти условия совпадали.

Погода со шквальным ветром препятствовала началу операции вплоть до 5 июля. Вечером этого дня, в 23 часа, тридцать водителей «негеров» отправились в море, чтобы принять участие в том, что для большинства из них было первым боевым крещением. Было нецелесообразно использовать в первой вылазке все сорок аппаратов, поскольку они могли бы помешать друг другу при совершении атаки, да и спуск их на воду отнял бы слишком много времени. Предполагалось провести повторную операцию через два дня, используя десять оставшихся «негеров» и те из первых тридцати, которые смогут вернуться из атаки без повреждений. Так и получилось. Эти две летние ночи стали свидетелями единственных крупных угроз, созданных «негерами» для флота вторжения. Тогда высказывались сомнения в целесообразности повторного нападения, поскольку здесь будет отсутствовать элемент неожиданности и, соответственно, появится неоправданный риск. И действительно, предсказание сбылось, поскольку при втором нападении союзники, наученные горьким опытом, предприняли свои контрмеры.

После ранения лейтенанта Крига мичман Поттгаст, как следующий после него по опыту, принял на себя роль лидера в среде своих товарищей. Позволим теперь процитировать строчки из его доклада: «Поскольку орудия британских военных кораблей причиняют нашим войскам, обороняющимся по периметру вражеского плацдарма, большие затруднения, нашей целью должны были стать в первую очередь линейные корабли, авианосцы, эсминцы и вообще все суда, наносящие нам урон. Наши шансы на успех казались на этот раз более предпочтительными, чем они были в операции при Анцио, поскольку в объектах для атаки недостатка не предвиделось. Разместившись в своих „негерах“, мы были свезены по сходням в море. Капитан 1-го ранга Бёме присутствовал, чтобы проводить нас в путь. Вскоре я потерял из виду других водителей. Я планировал держаться ближе к берегу до тех пор, пока не окажусь напротив скопления кораблей, а затем взять курс прямо на них».

Однако удача не сопутствовала мичману Поттгасту. Он находился в пути уже около двух часов, когда в боевой торпедой, подвешенной под его аппаратом, открылась течь. Так как это грозило потоплением и торпеды-носителя, он был вынужден отсоединить ее. Но нижняя торпеда уже сообщила своей торпеды-носителю опасный килевой крен и, будучи выпущена, повредила ее до такой степени, что аппарат стал тонуть. У водителя не оставалось другого выхода, кроме как покинуть свое суденышко. Проплыв значительное расстояние, он выбрался на берег к западу от устья реки Орн и вскоре вернулся на базу. Было уже слишком поздно попытаться еще раз принять участие в событиях этой ночи, поэтому он принялся за разработку деталей следующей операции, ожидавшейся через два дня.

А тем временем, между двумя и четырьмя часами ночи, когда «негеры» уже должны были оказаться вблизи от своих целей, наблюдатели, выставленные капитаном 1-го ранга Бёме вдоль берега, отметили в море некоторое количество взрывов и оружейный огонь с судов. Несколько часов спустя через случайные промежутки времени в маленький нормандский замок, ставший их временным убежищем, начали возвращаться водители с «негеров».

На операцию отправилось тридцать человек, а возвратилось лишь четырнадцать. Это была печальная потеря, однако результаты их действий не давали повода для отчаяния. Один водитель рапортовал о попадании в боевой корабль – по всей вероятности, миноносец, а матрос 1-го класса Бергер, который уже потопил у Анцио патрульный корабль, сообщил об успешном нападении на большое десантное судно.

Две ночи спустя из того же пункта и в то же самое время была начата вторая атака с участием двадцати «негеров». Снова дадим слово Поттгасту:

«Я был спущен на воду одним из последних и помню, как члены „сухопутной команды“ подошли и похлопали по колпаку моего „негера“, чтобы пожелать мне удачи. Спуск на воду прошел безупречно. Скоро я уже держал курс в направлении вражеских кораблей. Примерно в три часа ночи я заметил первый ряд патрульных судов, которые миновал на расстоянии не более 300 метров, но у меня не было намерения расходовать на них свою торпеду. Спустя полчаса я услышал первые взрывы глубинных бомб и орудийный огонь. Возможно, кто-то из моих товарищей был обнаружен в лунном свете, поскольку британцы были начеку. Подводные взрывы раздавались слишком далеко, чтобы мне повредить, однако я на пятнадцать минут остановил двигатель, чтобы подождать дальнейшего развития событий. По левому борту у меня прошел караван торговых судов, но на слишком большом расстоянии для атаки; в любом случае я намеревался ударить по боевому кораблю.

Я отправился вперед и ближе к четырем часам утра заметил эсминец класса „Хант“, но на расстоянии 500 метров от меня он изменил курс. В море немного посвежелело. Я был доволен, что более пяти часов, проведенных мной в „негере“, не лишили меня сил. Вскоре я заметил несколько боевых кораблей, пересекающих мой курс. Как мне показалось, корабли шли строем уступа, и я пошел курсом для нападения на концевой из них, поскольку он казался крупнее других и к тому же явно сбавил ход, давая возможность своему сопровождению перестроиться. Я начал быстро сближаться со своей целью. Когда дистанция составила всего лишь 300 метров, я нажал спусковой рычаг, а потом круто повернул свой „негер“ на 180 градусов. Казалось, прошли века, прежде чем взрыв разорвал воздух. В этот момент моего „негера“ почти вышвырнуло из воды. Стена пламени взметнулась в небо с пораженного корабля. Почти сразу же меня накрыло непроницаемым дымом, и я потерял всякую ориентацию.

Когда дым рассеялся, я заметил, что корма боевого корабля разворочена взрывом. Прочие миноносцы двигались вокруг, сбрасывая где только можно глубинные бомбы. Ударные волны от разрывов буквально швыряли моего „негера“ как щепку. С эсминцев беспорядочно палили по воде во все стороны из легких орудий. Но меня они так и не заметили. Я ускользнул из-под огня, к тому же они скоро прекратили стрельбу и сосредоточились на спасении выживших после взрыва моряков.

Было по-прежнему темно, но я от возбуждения не мог разобрать на небе ни одной звезды и не знал, куда направляюсь. Спустя сорок минут позади меня появились первые слабые лучи рассвета – тогда я сделал поворот кругом и направился на восток, к свету, который должен был привести меня к берегу. Меня нагнали два фрегата, они прошли мимо, не заметив меня. Затем, в 5.30 утра, я неожиданно обнаружил догоняющий меня сзади торпедный катер. К тому времени совсем рассвело, и меня наверняка должны были обнаружить. Однако с катера меня не атаковали. Теперь мне приходилось бороться с усталостью, которая навалилась на меня после более чем шести часов пребывания в тесном пространстве кокпита. Должно быть, я дремал, когда меня привел в чувство резкий звук удара по металлу. Я повернул голову и увидел на расстоянии менее ста метров корвет. Я инстинктивно попробовал пригнуться, когда на моего „негера“ обрушился шквал пуль, которые вдребезги разбили колпак и заставили остановиться двигатель. По руке у меня заструилась кровь, и я потерял сознание».

Все же каким-то образом ему удалось выбраться из тонущей торпеды. Он слабо сознавал, что его зацепили отпорным крюком за комбинезон и подтащили к борту корабля. Под руки ему завели конец, втащили на палубу корвета и отправили в лазарет. Там ему дали чай с бисквитами. Британский врач, обрабатывая его раны, рассказал, что за эту ночь живым был подобран в воде водитель только еще одной торпеды.

Позднее его отправили по воздуху в Англию и положили в госпиталь, где за ним был хороший уход, хотя ему и ни на минуту не давали забывать, что место, в котором он находится, есть не что иное, как следственный центр британской разведывательной службы. Когда он достаточно окреп, его подвергли бесконечным допросам об отряде «К». Следователи показывали ему детальные схемы внутренней структуры флотилии «К» и старались убедить, что им уже известно большинство секретов этой организации; но все же, быть может, он согласится подтвердить то или это? Поттгаст, однако, отказывался подтверждать или отрицать что бы то ни было. Сообщил он хоть какую-нибудь информацию, союзники наверняка бы воспользовались ею для того, чтобы накрыть бомбовым ковром его несчастных товарищей. Не могут же они ожидать от него такого! Его нежелание говорить вызывало уважение даже у его следователей. После попыток, длившихся полтора месяца, они от него отступились, а потом неожиданно сообщили, что он лично отвечает за потопление крейсера «Дрэгон» водоизмещением в 5 тысяч тонн. Удержать его на плаву оказалось невозможным, и крейсер был выброшен на берег в гавани Малбери, чтобы служить дополнительным волноломом. На момент гибели его команда состояла из поляков, так как британцы передали его флоту свободной Польши. Эти сведения очень подбодрили заключенного, который почувствовал, что его напряженные тренировки, в конце концов, не пропали даром.

«Негеры» в небольшом числе были использованы против неприятельского десантного флота еще в двух случаях: один раз – в Италии, и еще раз – снова на прежнем месте – 16 и 17 августа во Франции. Но, за исключением вероятного потопления британского миноносца «Изида», результаты были незначительными, в то время как потери среди атакующих возрастали.

Процитируем адмирала Гейе:

«Наша задача состояла в том, чтобы при большом разнообразии моделей выпускать их небольшими партиями. Как только враг осваивал методы борьбы с одним из этих типов, нам следовало атаковать его новым оружием». Однако эта политика игнорировалась промышленниками, которые были заинтересованы ограничить производственную программу не более чем шестью типами, но строить каждый из них в большом количестве экземпляров. С боевой точки зрения продолжение использования такого оружия едва ли могло быть оправдано. Как следствие, только менее одной трети вооружения всех видов, построенного для отряда «К», было когда-либо применено против врага. «Негеры» также необходимо было снять с вооружения. А тем временем испытания модифицированных управляемых торпед, способных погружаться под воду, были успешно завершены. Новая торпеда получила наименование «мардер» («куница»). Из «мардеров» было сформировано несколько флотилий, разосланных на различные театры боевых действий, в основном – в Италию. Но к тому времени военное положение настолько ухудшилось, что новых благоприятных ситуаций для атак с их применением больше не представлялось, так что они никогда не воевали.

Глава 4

«Линзе» – взрывающиеся штурмовые катера

«Негеры» были не единственным специальным боевым средством, которое капитан 1-го ранга Бёме, начальник оперативного отдела отряда «К», мог применить против союзного флота вторжения в бухте Сены. Другое и совершенно не похожее на них оружие представляло собой так называемую «чечевицу» – маленький моторный катер, несущий заряд в 300 килограммов взрывчатки. В отличие от «негеров», которые действовали поодиночке, независимо друг от друга, эти суденышки, способные развивать скорость в 30 узлов, объединялись в звенья по три катера. Катер управления с командиром звена и двумя операторами двигался на небольшом расстоянии позади двух других, имевших на борту по одному человеку и несших взрывчатку. Когда катера с взрывчаткой приближались к целям на нужное расстояние, их рулевые выбрасывались за борт, а операторы с командного катера с помощью УКВ-передатчиков направляли лишившиеся управления плавучие бомбы навстречу вражеским кораблям. Когда адмирал Гейе впервые услышал о высадке десанта союзников на полуострове Котантен, перед ним встал вопрос, которое из его недавно созданных малых вооружений следует считать наиболее подходящим на ближайшее время. Командам «негеров» требовалось еще две недели для завершения тренировок, а дюжина или около того уже построенных одноместных подводных лодок-малюток, получивших название «бибор» («бобр»), тоже требовала подготовки новых команд. А что же насчет катеров «линзе»? Парадоксально, но это оружие, хотя и наиболее старое среди всего арсенала специальных боевых средств, было менее всего известно в военно-морском флоте, который лишь недавно принял тридцать таких катеров от полка «Бранденбург» – диверсионного подразделения абвера – германской военной разведки.

Гейе пришлось обратиться к Верховному командованию вооруженных сил, чтобы заручиться поддержкой своего мнения о том, что все морские операции должны проводиться исключительно силами военно-морского флота. Он отстоял свою позицию, и поэтому теперь, неожиданно для себя, его люди в заливе Любек испытывали нежданно обретенные катера «линзе». Первые испытания финансировались абвером на его собственной экспериментальной базе в Ларгенаргене на озере Констанс; затем в апреле 1944 года эти катера, все еще подведомственные военной разведке, совершили безрезультатное нападение на плацдарм в Анцио – Неттуно. Постигшая их неудача была едва ли удивительна, поскольку действия в открытом море сильно отличаются от тренировок на озере. В заливе Любек испытатели из отряда «К» обнаружили, что легкая, изящная конструкция не годится для работы на море; однако необходимость в решительных действиях была так велика, что первую флотилию «линзе» из десяти командных и двадцати штурмовых катеров решили отправить в Гавр, где командование над ними принял лейтенант Колбе. К 29 июня, после оснащения более вместительными топливными баками, катера были готовы к действиям против множества кораблей союзников. И все же, поскольку среднее расстояние до мест высадки противника составляло 25 миль, решили, что «линзе» пойдут туда на буксире у минных тральщиков.

Непосредственно перед тем, как штурмовые катера должны были пройти последние испытания в Гавре, в порту раздался ужасный взрыв, который потряс все суда, находившиеся в гавани, а также перевернул и потопил минный тральщик. Позднее на берегу были обнаружены обломки штурмового катера. В результате расследования выяснилось, что при испытании запального устройства член команды забыл предварительно извлечь взрыватель. Такое несчастливое начало не повлекло, тем не менее, задержки в исполнении всего мероприятия. Подобно уткам с утятами, тральщики вышли из гавани, ведя на буксире от трех до пяти кате-

ров «линзе». Предполагалось довести их до самого устья реки Орн, а там отдать буксиры. Далее катера должны были своим ходом отправиться к своим намеченным целям. Но вскоре после отплытия ветреная погода на море вызвала большие трудности в буксировке. Некоторые катера переворачивались, другие рвали буксирные концы или набирали через борт воду и тоже шли ко дну. В такой обстановке многие катера предпочли самостоятельно направиться к ближайшему берегу, и, когда тральщики достигли точки назначения, только два звена – шесть катеров из первоначальных двадцати четырех – были способны отправиться на поиски противника. Видимость была скверная, и единственное, что они смогли сделать, так это, несмотря ни на что, выйти в море. В итоге катерам удалось добраться до ближайших точек побережья, занятого немцами. На этом провалившаяся операция и закончилась. Ее единственный положительный результат заключался в демонстрации того, что происходит, когда морякам приходится иметь дело с катерами, спроектированными сухопутными «специалистами».

Тогда в технических подразделениях отряда «К» немедленно приступили к строительству своих собственных катеров того же, в общем, назначения, но со значительно улучшенными мореходными качествами. Экстренная программа потребовала для завершения четырех недель, и по мере готовности из новых «линзе» сразу формировали звенья для ночных тренировок, проходивших в устье реки Траве. Типичным упражнением была отработка подхода звена в сомкнутом строю, на скорости всего в 12 узлов, к предполагаемой вражеской якорной стоянке. При появлении силуэтов кораблей противника назначались индивидуальные цели и катера отправлялись вперед, все еще на малой скорости. Необходимость ограничения скорости до самого последнего момента атаки была вызвана слишком большим шумом, который моторы катеров, несмотря на специальные глушители, производили на полном ходу, а это могло заранее провалить всю операцию, дав возможность противнику предпринять упреждающие действия.

Крадучись, «линзе» подбирались к своим жертвам, с катером управления на очень близком расстоянии в кильватере двух штурмовых лодок. По сигналу в игру вступала вся мощь «Форда-V8» – бензинового двигателя в 95 лошадиных сил, и у рулевых, находившихся теперь всего в одной или двух сотнях метров от цели, оставалось только несколько секунд на то, чтобы окончательно выправить курс своих «снарядов», переключить их на радиоуправление и успеть выброситься за борт. Спасательные жилеты должны были удерживать рулевых на поверхности до тех пор, пока их не подберет катер управления, где на коленях у каждого оператора находился ящик с ручкой, позволявшей дистанционно выполнять следующие команды:

1. Право руля;
2. Лево руля;
3. Остановить мотор;
4. Запустить мотор;
5. Малый вперед;
6. Прибавить ход;
7. Подрыв заряда.

Команду 7 использовали только в том случае, если штурмовой катер проходил мимо цели. Аппаратура управления была примерно такая же, как на гусеничном армейском самоходном подрывном заряде «голиаф», который применялся для борьбы с приближающейся вражеской бронетехникой.

Теперь наступала завершающая стадия атаки. Оператор управления мог видеть объект нападения только как слабую тень, но в то же время ему было совершенно необходимо знать точное положение штурмового катера относительно объекта атаки. Для этого взрывающиеся катера были снабжены двумя ходовыми огнями, видимыми только с кормы: одним

– зеленым, высоко на носу, и другим, красным, расположенным низко на корме. Последним действием водителя, перед тем как выпрыгнуть за борт, и было – включить эти огни. Они позволяли оператору точно направлять «снаряд» к цели. Если оба огня виделись строго один над другим, то в продолжении прямой от оператора к этим огням должна была оказаться цель; если же этого не происходило, курс корректировали по радио.

Остается описать лишь запальный механизм боевого заряда. Вокруг носовой части штурмового катера была установлена особая металлическая рама, которую удерживали от соприкосновения с планширом спиральные пружины. При нажатии на эту раму с силой не менее 80 килограммов она подрывала носовую часть катера и запускала механизм взрывателя основного заряда, находившегося в кормовой его части. После задержки от двух до семи секунд, когда катер уже успевал лечь на дно около или непосредственно под днищем цели, основной заряд взрывался, причиняя судну максимально возможные повреждения.

Но одно дело – обучаться такому способу нападения, имея целью безвредные мишени в заливе Любека, и совершенно другое – иметь противником крошечной «линзе» врага, защищенного вездесущими патрульными катерами, которые по малейшему поводу могут залить ночь светом прожекторов, осветительных снарядов и орудийного огня. В этой ситуации водители штурмовых катеров могли использовать только высокую скорость, маневренность и, не в последнюю очередь, собственную решимость. Операторы радиоуправления должны были в пылу атаки не просто сохранять хладнокровие, но расчетливо наводить на цель своих «подопечных», потом возвращаться и подбирать из воды рулевых, варившихся там под огнем противника как в дьявольском котле, потом на полной скорости вести катера на базу и стараться вернуться туда до того, как станет светло, чтобы не привлекать внимания самолетов противника.

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.