



Дональд Макинтайр
Немецкие субмарины под прицелом
английских эсминцев. Воспоминания капитана
Королевских военно-морских сил. 1941-1944

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=609855

*Немецкие субмарины под прицелом английских эсминцев. Воспоминания капитана Королевских военно-морских сил. 1941-1944: Центрполиграф; Москва; 2010
ISBN 978-5-9524-4626-7*

Аннотация

Капитан Королевского военно-морского флота Великобритании Дональд Макинтайр, обеспечивавший в годы войны безопасное прохождение конвоев, детально описывает судьбу людей и кораблей, участников Второй мировой войны. Яркие рассказы, затрагивающие проблемы тактики и стратегии морских сражений, правдиво передают атмосферу будней экипажа, за время войны потопившего семь подводных лодок и взявшего в плен аса немецкого флота.

Содержание

Предисловие	4
От автора	6
Глава 1	8
Глава 2	17
Глава 3	25
Конец ознакомительного фрагмента.	32

Дональд Макинтайр

Немецкие субмарины под прицелом английских эсминцев.

Воспоминания капитана Королевских военно-морских сил. 1941-1944

Предисловие

Эта книга – рассказ капитана Королевского военно-морского флота Великобритании Дональда Макинтайра об эсминцах и о людях, служивших на них. Честно, выразительно, но ничего не приукрашивая, автор повествует о том, как складывались судьбы людей и кораблей, бороздивших просторы Северной Атлантики. Мы имеем возможность наблюдать его глазами за ходом великого сражения на море, узнать, что чувствовал человек, оказавшийся на маленьком корабле во власти величественной, бушующей морской стихии. Это рассказ непосредственного участника событий, лишенный какого бы то ни было мелодраматизма. В заключение автор делает вывод о необходимости наличия мощного военно-морского флота и в наше время, когда появилось оружие массового уничтожения, поставившее под угрозу жизнь на земле.

Капитан Макинтайр затронул в своей книге чрезвычайно серьезные проблемы, но сделал это так, что она читается на одном дыхании.

Написанная капитаном Макинтайром история не потеряла актуальности и в наши дни. Угроза со стороны подводного флота других стран существует, и ее нельзя недооценивать. К сожалению, с началом производства оружия массового уничтожения на остальные виды вооружений стали обращать меньше внимания. Средства массовой информации часто кричат, что грядущая ядерная война будет очень быстрой. А последствия серии воздушных атомных ударов будут столь катастрофическими, что нет смысла думать о таких «мелочах», как военно-морской флот. Только сторонники этой теории упускают из виду ряд немаловажных факторов. Предположим, к примеру, что вовлеченная в военные действия страна отказывается сдаться даже перед лицом ядерной угрозы. Что же делать? Ведь продолжать борьбу невозможно, если нам недоступны морские торговые пути. Или, к примеру, допустим, что в результате различных дипломатических ухищрений достигнуто соглашение об ограничении ядерных вооружений. Тогда, если к тому же западные державы утратят свои позиции на море, их безопасность окажется под угрозой.

Море было и остается театром военных действий, и мы обязаны сохранить свое превосходство на море, так же как и быть готовыми в любой момент отразить нападение с воздуха.

На мой взгляд, эпилог является самой важной частью книги капитана Макинтайра. В нем просто и доступно доказывается жизненная необходимость для нашей страны сохранения своих позиций на море. Без этого не может быть гарантирована наша безопасность.

Система конвоев, детально описанная капитаном Макинтайром, безусловно важна, но, помимо нее, следует учитывать и ряд других факторов. После 1945 года многое изменилось. Появилась новая военная техника, не остались стоять на месте стратегия и тактика. Сегодня, я привожу здесь компетентное мнение экспертов ВМФ США, подводные лодки необходимо атаковать на их базах и в их собственных территориальных водах. Быть готовым отразить

атаку вражеской субмарины при ее приближении к конвою в наши дни уже недостаточно. Угроза со стороны подводных кораблей теперь значительно возросла, но, с другой стороны, появились новые виды вооружения и увеличилась угроза для самих подводных лодок. И мы должны обладать большей мощностью, чтобы противостоять более серьезной опасности.

Благодаря этой книге капитана Макинтайра теперь знают военные моряки во всем мире. Лично для меня его произведение явилось воистину живительной струей, которая на несколько часов вернула мне молодость, заставила еще раз пережить незабываемое время моей собственной службы на эсминце.

Адмирал Роберт Б. Карни

От автора

Когда мой близкий друг предложил мне написать книгу воспоминаний о сражении в Атлантике, я сначала наотрез отказался, решив, что документальное описание жизни командира группы кораблей сопровождения покажется читателям, привычным к захватывающим военным приключениям, описываемым в романах, весьма скучным и однообразным. Но когда я как следует подумал, а в особенности после того, как сам прочитал несколько изданных у нас бестселлеров о войне, являющихся совершенно немыслимой мешаниной из открытой чепухи, вымысла и случайных, разрозненных фактов, то решил попробовать. Быть может, абсолютно правдивая и ничем не приукрашенная книга, написанная непосредственным участником войны с немецкими подводными лодками в Северной Атлантике, и в самом деле окажется интересной.

В этой книге описаны наиболее волнующие моменты из моей, более чем трехлетней, службы на морских охотниках. Должен признать, что, несмотря на наличие некоторых ошибок с моей стороны, конечный счет в сражении с подводными лодками оказался в мою пользу. Также нельзя забывать, что, помимо захватывающих боевых эпизодов, в моей службе были долгие дни, недели и месяцы, в течение которых не происходило ничего достойного описания. В течение весьма продолжительных периодов мы совершали длительные, утомительные рейсы, причем самым страшным врагом, с которым приходилось бороться, была непогода. Но тем не менее мы всегда чувствовали удовлетворение, глядя на сухогрузы и танкеры, благополучно прибывшие под нашей охраной к месту назначения, доставив грузы, столь необходимые для дальнейшего ведения военных действий.

В конце я хотел бы заметить, что успех на море – это почти всегда результат слаженной работы всей команды, – при этом ошибка даже самого (на первый взгляд) незначительного ее члена может свести на нет общие усилия. Эта книга – моя дань уважения всем тем, кто плавал со мной, стойко перенося все тяготы и лишения службы, которых, поверьте, было немало. Вряд ли у кого-то повернется язык назвать легкой жизнь человека на маленьком корабле, совершающем трансатлантический рейс. Но люди никогда не жаловались. А когда приходилось вступать в бой с врагом, они всегда были на местах и с достоинством выполняли свой долг. Очень немногие из них впоследствии получили награды, и я очень надеюсь, что эта книга, в которой отражен их вклад в общее дело, послужит хотя бы частичной компенсацией за несправедливость.

Я бы хотел выразить признательность историческому отделу Адмиралтейства и лично мистеру Г. Х. Харворду, оказавшему мне неоценимую помощь.

Не могу не отметить командера Ф. Барли, сотрудника того же отдела, который поделился со мной своими богатыми знаниями об охране торгового судоходства в периоды двух мировых войн.

Большую помощь оказали мне сотрудники архива под руководством мистера Элмерса. Без их любезного содействия я никогда не сумел бы восстановить в памяти все необходимые детали.

Среди иллюстраций вы найдете два рисунка. Это работы капитана Дж. И. Брума, который таким образом старался хоть как-то оживить скучные страницы наших инструкций. Я искренне благодарен ему за разрешение воспроизвести эти рисунки в настоящей книге, а также матросу Клабу, который предоставил оригиналы рисунков в мое распоряжение.

Я очень признателен Теренсу Робертсону, автору «Золотой подковы», блестящего описания жизни немецкого аса – подводника Отто Кретчера, за то, что он воодушевил меня на написание собственной книги.

В заключение добавлю, что я очень ценю согласие моего друга, адмирала Р. Б. Карнея, написать предисловие к настоящей книге. Его высокая оценка моего скромного труда – для меня большая честь.

Глава 1

ПЕРВЫЕ МЕСЯЦЫ ВОЙНЫ

Весной 1939 года над Европой стужались тучи войны. Я только что вернулся домой после двухлетнего командования эминцем «Обороняющий» («Defender») и наслаждался отдыхом.

С тех пор как я стал младшим лейтенантом, прошло тринадцать лет. Все это время я служил на эскадренных миноносцах и в военно-морской авиации. В результате я получил отличную подготовку, которая и дала мне возможность решить задачи, поставленные передо мной в первые месяцы войны. Получив свое первое офицерское звание, я был назначен на эсминец, базирующийся в Средиземноморье, главном учебном полигоне наших военно-морских сил. Под руководством опытных капитанов, ветеранов Первой мировой войны, я получил навыки кораблевождения на высоких скоростях, научился выполнять сложнейшие маневры в строю, приобрел «морской глаз» и умение принимать решения в считанные доли секунды, то есть качества, без которых невозможно командовать быстроходным кораблем. Мы постоянно совершали ночные выходы в море, в результате чего я стал различать в кромешной тьме силуэты других кораблей, а по создаваемой ими волне мог определить их курс и скорость.

Все это не могло не сослужить мне хорошую службу впоследствии. Но в 1926 году, вскоре после того, как мне присвоили звание лейтенанта, у меня появилась возможность получить уникальный опыт. Я не мог ею не воспользоваться. Дело в том, что воздушные силы военно-морского флота с тех самых пор, как в 1918 году авиация ВМС Великобритании вошла в состав только что образованных Королевских ВВС, укомплектовывались только из числа летчиков. Но теперь морская авиация сделала шаг навстречу морякам. Половина пилотов и все наблюдатели должны были набираться из морских офицеров. Я выразил желание стать пилотом, и вскоре начались семь незабываемых лет моей службы в морской авиации.

Нашим обучением занимались инструкторы Королевских ВВС, поэтому следующий год я провел на летных тренировочных базах. Кроме имеющихся у нас званий офицеров ВМФ, мы получили и офицерские звания ВВС. Возникла странная аномалия. Получение очередного звания на флоте не сопровождалось автоматическим присвоением летных званий, и зачастую капитан-лейтенант, а иногда даже капитан второго ранга ВМФ в авиации оказывался под командованием молоденьких лейтенантов. Конечно, обычно удавалось найти компромиссное решение. Но и неловкие ситуации не были исключением.

Тренировки были довольно напряженными. Кульминационным моментом обучения для каждого считался день, когда новичку удавалось посадить самолет на палубу авианосца. Я до сих пор помню чувство горечи, с которым следил за неудачной посадкой одного из наших парней, который не попал на палубу «Яростного» («Furious») и оказался в море. Когда же настал мой день, все прошло отлично, и к вечеру я стал полноправным членом братства летчиков военно-морской авиации.

В последующие годы я служил на «Гермесе» («Hermes») в Китае, а потом уже дома на «Смелом» («Courageous»). За это время я приобрел бесценный опыт, который оказался чрезвычайно полезным для всей моей будущей деятельности. Важнейшая роль, отводимая морской авиации в военных действиях на море, придавала всем нашим действиям глубокий смысл. Мы упорно совершенствовали свое мастерство, чувствуя свою причастность к великому делу. Но в то же время нельзя не отметить, что всем нам была свойственна недооценка возможностей истребителя. Считалось, что артиллерия – царь и бог на море. Так повелось еще со времен пароходов. Артиллерийские офицеры всегда и везде были в числе лучших. И

только профессиональная гордость заставляла нас презрительно отрицать очевидный факт, что существующая в те дни ПВО не в состоянии отразить воздушную атаку. В результате деньги, которые могли быть использованы на развитие морской авиации, шли на строительство и дополнительное оснащение кораблей, некоторые из которых за всю войну так и не произвели ни одного выстрела.

В последующие годы в ВМФ ощущалась острая нехватка авианосцев. «Принц Уэльский» («Prince of Wales») и боевой крейсер «Отпор» («Repulse»), краса и гордость морской артиллерии, затонули при первом же столкновении с презренным бомбардировщиком-торпедоносцем.

В 1935 году я тяжело заболел и был вынужден на время прекратить полеты. Когда же я смог вернуться к выполнению своих служебных обязанностей, в моей судьбе произошли существенные перемены.

Мне дали корабль! В это время на верфи Фэйрфилд завершалось строительство первого из серии нового класса эсминцев «Королевский рыбак» («Kingfisher»). Я наблюдал за оснащением его необходимым оборудованием, принимал участие в ходовых испытаниях. И вот наконец настал мой великий день. Я отдал приказ поднять военно-морской флаг и вымпел и стал командиром своего первого военного корабля.

За семь лет я ни разу не поднимался на мостик и, разумеется, утратил некоторые судоводительские навыки, поэтому в свой первый рейс вышел не без тревоги. Мне предстояло привести корабль в порт приписки при штормовом ветре, дувшем с юго-запада. Мне пришлось мобилизовать все свои знания и умение, чтобы благополучно выполнить поставленную задачу. Позднее, когда я полностью восстановил утраченные навыки, а также приобрел новые, позволившие мне грамотно командовать вверенным мне кораблем, я часто с ужасом вспоминал свои совершенно непрофессиональные действия в том первом рейсе, в котором мне помогло только везение.

Командуя «Королевским рыбаком», я почувствовал интерес к охоте за подводными лодками. Мой корабль стал экспериментальным для противолодочной школы в Портленде. Он оснащался новейшими приборами, иногда даже еще находившимися в стадии разработки. Вместе с крестным отцом гидролокации профессором Джеком Андерсоном мы проводили дни напролет, испытывая самое современное оборудование. Я часто думаю, понимает ли военно-морской флот, чем обязан этому неутомимому человеку, который без устали трудился и сумел-таки сделать гидролокацию мощным инструментом, дающим его обладателю возможность выиграть войну на море. Его энтузиазм был воистину безграничен. Ужасно страдающий от морской болезни и поэтому не выпускающий из рук ведра Джек Андерсон неизменно лично присутствовал при всех испытаниях своих приборов.

Самые примитивные гидролокационные приборы впервые появились в конце Первой мировой войны. С тех пор их основные принципы не изменились, но сами приборы усовершенствовались, значительно возросла их эффективность, а также расширилась сфера применения. Теперь они предназначались для организации атаки на подводную лодку.

Конструктивно радиолокационные приборы состоят из передатчика – приемника, который посылает импульсы звуковой волны по любому выбранному пеленгу и принимает эти же импульсы, после того как они достигают объекта и отражаются им. Если подключить наушники или громкоговорители, можно услышать мелодичный звук, похожий на звон. Установив приемно-передающее устройство таким образом, чтобы оно могло поворачиваться как прожектор-искатель, можно определить направление, в котором послан сигнал (а следовательно, и направление, в котором располагается объект, этот сигнал отражающий), при помощи обычного компаса. Измерив время, прошедшее между передачей сигнала и возвращением его эха, можно установить расстояние до объекта.

Как видно, теория процесса довольно проста. Однако на практике всевозможные сопутствующие обстоятельства усложняют картину. Приемно-передающее устройство должно располагаться ниже уровня воды, то есть быть погруженным в нее. Находясь в воде и являясь по своей сути шумопеленгатором, оно принимает шумы, производимые кораблем при движении, которые зачастую заглушают специально посланные сигналы, конечно, если не принимаются соответствующие меры, чтобы этого избежать. Прибор помещают в специальный купол, закрепленный на днище корабля. Купол заполняется водой, поэтому, в то время как судно движется вперед, прибор остается погруженным в относительно спокойную морскую воду. Но даже при этом он может выполнять свои функции только при небольших скоростях движения. То есть, если на корабле задействуются гидролокационные приборы для поиска или атаки на подводную лодку, ему приходится снижать скорость.

Кроме того, посылаемый звуковой луч имеет конусообразную форму. Чем больше расстояние, которое проходит сигнал, тем большую площадь в ширину и глубину он охватывает. Таким образом, если объект находится, предположим, на глубине 500 футов и на расстоянии 1000 ярдов от передатчика в зоне действия луча, при уменьшении расстояния объект окажется под нижней границей конуса и не будет отражать сигналы. Этим свойством можно воспользоваться для приблизительного определения глубины, на которой располагается подводная лодка.

Однако в нем кроется и существенный недостаток: когда ведется атака глубинными бомбами, слишком велик интервал вне контакта с целью, до выхода на огневую позицию. Именно поэтому у нас возникали большие трудности, когда атакованные немецкие подводные лодки начинали погружаться на большие глубины. Чтобы решить эту задачу, нам пришлось разработать специальные приемы атаки.

Методика поиска с применением радиолокатора заключается в следующем: установленный специальным образом прибор описывает широкую дугу, переходя с одной стороны направления движения корабля на другую, останавливаясь через каждые несколько градусов, чтобы послать сигнал и принять отраженное эхо, затем он поворачивается еще на несколько градусов и повторяет те же самые действия. Таким образом поиск производится на достаточно обширном водном пространстве. Если же поиск ведут несколько судов, они выстраиваются в линию с промежутком в милю-полторы, так, чтобы пространство, проверенное радиолокаторами с одного судна, соприкасалось с пространством, проверенным локаторами с другого.

Если прибор фиксирует отраженное эхо, звуковой сигнал посылается в том же направлении, расстояние и пеленг фиксируются на карте. Получив несколько расстояний и пеленгов и нанеся их на карту, можно получить курс цели и ее скорость. Если цель движется, это вполне может быть немецкая подводная лодка, но киты и крупные косяки рыбы также отражают сигналы. Так что никакой определенности нет. Если же цель неподвижна, то маловероятно, что это подводная лодка, так как субмарине обычно требуется двигаться на малой скорости, чтобы ее двигатели могли удерживать лодку на нужной глубине. С другой стороны, на мелководье можно засечь неподвижную цель – легшую на дно субмарину.

Поэтому, несмотря на достаточно простой принцип действия радиолокатора, было создано множество всевозможных модификаций прибора. Для неопытного оператора все шумы одинаковы: подлодки, рыбы, морские волны, бьющая о скалы волна. Да и воображение часто может оказать плохую услугу. А у опытного слухача со временем вырабатывается своеобразное чутье, шестое чувство. Сигнал, отражаемый подводной лодкой, для него совершенно отличен от всех других шумов. Но от ошибок не застрахован никто, поэтому всякий раз, когда ведется поиск «асдиками», приходится решать: атаковать или нет. Обычно на принятие решения влияют самые разнообразные факторы: количество имеющихся глубинных бомб, желание сохранить их для более определенной ситуации, когда вероятность

ошибки будет минимальна. Кроме того, если вы покинете строй ведущих поиск кораблей для атаки, остальным придется выполнять дополнительные маневры, что не всегда желательно, тем более что атака вполне может оказаться безуспешной, а иногда и ошибочной. Все это следует взвесить, прежде чем принять соответствующее решение.

Если же решено начать атаку, необходимо направить корабль к цели и следовать к ней на умеренной скорости. К тому моменту, как расстояние сократится примерно до 1000 ярдов, на карте уже будет отражена информация о курсе и скорости цели. Затем курс корабля изменяют так, чтобы он «столкнулся» с целью. Корабль проходит над ней или же немного перед ней, принимая во внимание время, которое требуется глубинным бомбам для погружения, и сбрасывает бомбы. По специальным желобам они отправляются в воду через равные промежутки времени одновременно с правого и левого бортов. Если все сделано правильно, бомбы ложатся на дно таким образом, чтобы охватить территорию, имеющую форму сильно удлиненного бриллианта, внутри которого располагается цель. Но чтобы потопить подводную лодку, бомбы должны разорваться как рядом с ней, так и глубже. А поскольку глубину нахождения субмарины почти невозможно определить точно, бомбы устанавливают на взрывы на разных глубинах, чтобы увеличить вероятность успеха.

Таково вкратце было положение дел с гидролокационным поиском и атакой на подводные лодки с помощью глубинных бомб в первые дни битвы в Атлантике. Конечно, мы производили множество расчетов и всячески старались улучшить используемые методики.

Мы старались учесть влияние на надводный корабль ветра и погодных условий, тщательно выбирали направление, с которого следует атаковать, чтобы, в свою очередь, не явиться легкой мишенью для торпедной атаки с лодки, пускались на всевозможные хитрости, чтобы командир немецкой субмарины до последнего момента не узнал о нашем подходе и о начале атаки. Все это было жизненно необходимо для успешных действий морского охотника.

Мне очень везло на хороших специалистов-слухачей. Во время войны я командовал двумя кораблями, на которых служили разные люди, но ни разу ни один из слухачей меня не подвел. На «Уолкере» («Walker») радиолокационной службой командовал Бэкхауз, спокойный и уверенный человек, до мельчайших деталей знающий свое дело. После долгой ночи, полной безуспешных атак, он сохранял абсолютную невозмутимость и был способен различать и безошибочно классифицировать все шумы. Такое дается только долгой и тяжелой работой. Позднее на «Вечерней звезде» («Hesperus») у меня был офицер Костер, который мог слышать самое слабое эхо субмарины на максимальной дальности сигнала. А вместе с Биллом Ридли, моим старшим лейтенантом и великолепным специалистом по охоте на немецкие подлодки, они образовывали тандем – смертельный для любой вражеской субмарины, на свою беду попавшей в поле действия наших локаторов.

В 1937 году я получил назначение на мой первый эскадренный миноносец «Обороняющий» на китайской базе. 35 000 лошадиных сил и 32 узла этого корабля сильно отличались от моего маленького «Королевского рыбака», который не мог развить скорость больше 20 узлов. Я поблагодарил свою счастливую звезду за то, что мне удалось многому научиться в период службы на эсминцах на Средиземном море. Все это мне очень пригодилось, когда наша флотилия бороздила Китайское море, выполняя сложнейшие маневры на скорости 30 узлов. Но с началом войны между Японией и Китаем учения прекратились. Теперь наши корабли несли службу по охране иностранных общин на китайском побережье. «Дипломатия канонерок» теперь уже вышла из моды, а в те времена западные торговые суда спокойно заходили в порт, только если видели в гавани военный корабль с английским или американским флагом.

Мюнхенские события застали «Обороняющий» в роли ангела спокойствия. Мы знали, что в случае войны все суда должны незамедлительно вернуться домой. И нам следовало

отправиться на военно-морскую базу в Сингапуре. Но мне не пришлось повести «Обороняющий» в бой. Весной 1939 года я сдал командование своему преемнику и отплыл на родину.

Я надеялся, что получу назначение на один из новых эскадренных миноносцев, строящихся для нашего военно-морского флота. Поэтому меня не слишком обрадовало, когда командованием было принято решение об использовании резервного флота и я получил приказ отправляться в Розит и принять старый эскадренный миноносец, ветеран Первой мировой войны, «Ядовитый» («Venomous»). Но я сказал себе, что эсминец есть эсминец, и отправился выполнять приказ. Но плохое настроение снова вернулось ко мне, когда я прибыл в Розит, обозрел стоящие там непрезентабельные и очень старые корабли класса «V» и «W», среди которых я и обнаружил дряхлого ветерана, предназначенного для меня.

Я понял, что командовать «Ядовитым» – весьма сомнительная честь. Построенный в конце Первой мировой войны, он был оборудован экспериментальной машинной установкой. Что касается инженерной части, могу добавить, что «Ядовитый» был первым миноносцем, на котором была установлена замкнутая система подачи. Система была экспериментальной и обладала рядом существенных недостатков, которые были выявлены в процессе эксплуатации. Когда война закончилась, «Ядовитый» быстро оказался в резерве, причем не сомневаюсь, что обслуживавшие его инженеры вздохнули с облегчением.

К тому же оказалось, что, в отличие от других кораблей этой же серии, «Ядовитый» с тех пор ни разу не выводили из резерва. Инженеры, занимающиеся усовершенствованием тех или иных корабельных систем, старались обходить его стороной, поэтому он ни разу не модернизировался. А это, в свою очередь, означало, что «Ядовитый» даже не был оборудован радиолокаторами, единственным существовавшим в то время инструментом для обнаружения субмарин под водой. На нем были установлены только устаревшие четырехдюймовые орудия, не было никакого противолодочного вооружения. Да еще и весьма проблемная машинная установка! Как тут не вспомнить знаменитое высказывание герцога Веллингтонского! Рассказывая о войске, которым ему как-то пришлось командовать, он воскликнул: «Врага они, конечно, испугать не могут, но, боже мой, как они пугают меня!»

Тем не менее приказ есть приказ, и мы начали осваивать корабль. Экипаж состоял главным образом из опытных, хорошо знающих свое дело резервистов. И мало-помалу ветеран начал возвращаться к жизни. Из труб повалил дым, ожила машинная установка, сообщив кораблю легкую вибрацию, которая, как утверждают моряки, и есть его душа, и в установленное время мы смогли приступить к испытаниям и тренировкам.

Все прошло на удивление хорошо, очевидно, благодаря нашему инженеру, который грамотно и умело обращался с нашей странной машинной установкой. Вскоре мы стали полноправной частью флотилии, которой командовал капитан Том Хэлси на «Малколме» («Malkolm»). Наше первое задание было следующим: принять участие в королевском параде резервного флота в Веймут-Бей. Во время этого торжественного смотра его величеству должны были представить командование флотом, а также нескольких офицеров с каждого корабля. Когда подошла моя очередь, я обратил внимание на хмурое, угрюмое лицо адмирала Дарлана, командующего ВМФ Франции, которого пригласили принять участие в мероприятии. В то время я еще не знал, что он испытывает неукротимую ненависть к Королевскому ВМФ. Сейчас, оглядываясь назад, мне кажется, что он не трудился скрывать свои чувства даже в такой торжественный момент. Из Веймут-Бей флотилия отправилась на военно-морскую базу в Портсмуте. Там мы и услышали заявление Чемберлена о том, что мы находимся в состоянии войны с Германией.

Перед флотилией была поставлена задача сопровождать корабли, перевозящие наши войска во Францию. Дело оказалось хлопотным и очень неблагодарным. Ночью, около полуночи, два или три корабля нашей флотилии встречали на воротах бонового заграждения пакетботы, которые были приспособлены для перевозки войск. Убедившись, что они благо-

получно присоединились к главным силам, мы направлялись в Шербур или Гавр со скоростью 25 узлов. Туда мы прибывали уже при свете дня. Обычно нам приходилось ожидать час или два, после чего мы сопровождали корабли обратно.

Иногда нам удавалось даже сойти на берег и что-нибудь купить. Единственными покупками, которые я могу вспомнить, были духи для наших подружек и вино. Последнее, кстати, сделало нас весьма популярными. Вскоре все на берегу знали, что на «Ядовитом» всегда можно найти хорошее вино.

Мы старались относиться к нашим обязанностям серьезно, но это было довольно затруднительно, поскольку враг не предпринял ни одной попытки нам помешать. Гораздо сложнее было справиться с всеобщим лихорадочным возбуждением, царившим на берегу (кстати, в эти дни я познакомился с девушкой, на которой позднее женился), обеспечить порядок, вывести корабль в море в полной темноте и в любую погоду и не пропустить тусклые огни, указывающие выход за боновое заграждение. Принимая во внимание очень сильное поперечное течение на воротах, приходилось выполнять довольно сложные маневры, ожидая, пока пройдут корабли с людьми.

Случалось, что наш маленький конвой быстроходных кораблей попадал на главный маршрут, по которому двигались грузовые транспорты через пролив. Корабли шли без огней, радаров в те дни еще не было. Однажды мы на скорости 25 узлов проскочили сквозь большой караван. То, что обошлось без столкновений, иначе как чудом не назовешь. Как бы там ни было, мы получили хорошую практику судовождения в условиях войны.

Однажды утром, по-моему, это было в январе, я нашел в своей почте конверт с официальными штампами. Это было новое назначение. Открыв его, я узнал, что назначен командиром корабля его величества «Сердечный» («Hearty»), постройка которого завершается на верфи Торнейкрофтс в Вулстоне. Это недалеко от Саутгемптона. Название корабля мне ничего не говорило, больше всего оно было похоже на название буксира. Поэтому я был приятно удивлен, когда обнаружил, что это современный эскадренный миноносец класса «Н», хотя и немного модифицированный, чтобы удовлетворить требованиям бразильцев, для которых он строился.

Я с облегчением сдал «Ядовитый» Джону Макбету и поспешил в Торнейкрофтс. Там, впервые увидев свой новый корабль, я понял, что пропал. Это чувство очень сложно выразить. Поэтому так редко удается авторам любовных романов описать удивительную красоту своей главной героини. Я даже не буду пытаться. Скажу только, что это был классический эскадренный миноносец, построенный настоящими мастерами своего дела. Я считаю, что именно с верфи Торнейкрофтс сходили лучшие в мире миноносцы. Но даже самая идеальная возлюбленная всегда имеет какие-то изъяны. Вот и у моего красавца обнаружились мелкие недостатки. В основном они возникли из-за спешки. Адмиралтейство всеми силами стремилось побыстрее отправить корабли в море, где наблюдалась острая нехватка флота для охоты за немецкими подводными лодками и сопровождения караванов. Между тем все испытания, которые требовалось провести перед спуском корабля на воду, прошли успешно, и вскоре я смог подписать от имени Адмиралтейства акт приема «одного миноносца».

Я получил свое чадо. Теперь предстояло узнать, что будет, когда у него начнут резаться зубки.

Постройка завершалась в большой спешке, и очень скоро мы сумели оценить последствия этого. Выйдя в море, мы первым делом обнаружили, что на верфи не произвели уплотнение стыков между стальными пластинами верхней палубы, поэтому все, находящиеся под палубой, вынуждены были почти постоянно принимать холодный душ. Затем оказалось, что установленный на корабле гирокомпас – это не хорошо известный и проверенный Сперри, которыми чаще всего оснащаются военные корабли, а новый прибор, спроектированный для более медленного и плавного движения торговых судов. Поэтому быстроходность и высокая

маневренность миноносца заставляли его временами вести себя более чем странно. Систему управления вооружением вообще не успели закончить. Монокуляр буссоли не установили. А все приборы и прицелы были проградуированы не в градусах, как обычно, а в какой-то десятичной системе, мы так и не поняли, в какой именно. Поэтому единственным способом наведения орудия на цель было указать на нее пальцем, махнуть в нужную сторону шляпой или использовать любую комбинацию этих сверхточных методов.

Мы несли восемь торпед, созданных фирмой «Викерс». Моим специалистам, привыкшим к адмиралтейским торпедам, новинка не понравилась. Достаточно сказать, что на их боеголовках не были предусмотрены приборы безопасности, которые предохранят торпеду от взрыва, если в нее случайно попадет бомба или осколок. В дальнейшем мы получили возможность убедиться, насколько были правы, когда отнеслись к ним с недоверием. Во время норвежской кампании польский миноносец был уничтожен в результате взрыва своей торпеды, в которую угодил осколок бомбы.

Проблемы с недостаточным оборудованием корабля отнимали много времени и сил. Но, словно в качестве компенсации, у нас имелись новейшие «асдики», а также силовая установка, позволявшая лететь со скоростью 30 узлов, не ощущая при этом вибрации.

Через несколько дней после приемки корабля ему неожиданно сменили имя. Мое детище стало называться «Вечерняя звезда». По-моему, это намного красивее. У моряков считается, что перемена имени приносит несчастье, но, слава богу, это не коснулось «Вечерней звезды», тем более что для нее это было уже второе изменение: первоначально ее окрестили каким-то непроизносимым португальским прозвищем. Следует отметить, что корабль переименовали вовсе не из соображений благозвучия, а чтобы не путать с головным эсминцем этой серии – «Выносливым»¹ («Hardy»), которому предстояло приобрести известность в битве при Нарвике. Аналогичная проблема возникла еще у одного корабля из нашей флотилии – «Ловкого» («Nandy»). Если это название передавалось азбукой Морзе, то оно отличалось от «Выносливого» только одной точкой. «Ловкого» впоследствии переименовали в «Жнеца» («Harvester»). Этот корабль, так же как и «Вечерняя звезда», покрыл себя славой в битве в Атлантике.

Первыми из серии судов класса «Н», строящихся по заказу бразильцев, были готовы эсминцы «Вечерняя звезда» и «Авант» («Navant»). После приемки последнего нам было приказано следовать в залив Скапа-Флоу для осуществления противолодочного патрулирования и защиты флота на якорной стоянке. Но перед этим мы должны были выполнить совсем другую миссию. Нам следовало зайти в Торсхавн, столицу островов Фаро, и проинформировать местного губернатора, что в целях предотвращения продвижения немцев в этом направлении союзники намерены оккупировать его территорию и что крейсер «Суффолк» («Suffolk») с морскими пехотинцами на борту прибывает на следующий день. По прибытии в Торсхавн я взял с собой капитана «Аванта» Бернел-Ноджента, и мы отправились искать британское консульство.

На берегу нас встретила оживленная и приветливая толпа народа. Нам с трудом удалось избавиться от их навязчивого дружелюбия и добраться до консульства. Затем нас проводили к губернатору. Но не успел я перейти к делу, как на нас буквально обрушилась волна гостеприимства. Нам вручили стаканы с какими-то местными напитками, наперебой угощали чем-то весьма экзотическим, но не давали подойти к губернатору и сообщить о цели нашего визита. В конце концов нашему консулу удалось добраться до губернатора-датчанина и объяснить ситуацию. Новость моментально облетела всех присутствующих и в первый момент вызвала неприятное удивление, даже уныние. Но затем губернатор призвал аудиторию к

¹ «Hearty» – сердечный, «Hardy» – выносливый. (Примеч. пер.)

вниманию и произнес короткую речь. Он сказал, что оценивает ситуацию как формажорную и не видит смысла противиться.

Таким образом, задание было выполнено.

Бернел-Ноджент и я вернулись на свои корабли и начали противолодочное патрулирование в ожидании подхода «Суффолка». Нельзя не отметить, что нам была поручена весьма необычная миссия, можно сказать, в лучших традициях прошлого, когда еще не было ни телефона, ни телеграфа. Но мне это даже понравилось.

А тем временем началась норвежская кампания, и «Вечерняя звезда» стала частью конвоя линейного корабля «Решительный» («Resolution»), который направлялся в Нарвик, чтобы его 15-дюймовые орудия оказали с моря поддержку нашим войскам на берегу. Прибыв в район фьордов, мы выполняли задания по противолодочному патрулированию входов в фьорды, а также прибрежному патрулированию в районе города Нарвика, окруженного войсками союзников. Здесь наши орудийные расчеты впервые получили возможность испытать себя в деле, поскольку мы имели приказ открывать огонь по любому движущемуся военному транспортному средству или отряду противника, находящемуся в зоне видимости.

Любимым занятием всех кораблей, находящихся в районе Нарвика, была стрельба по железнодорожному туннелю, где немцы держали свои полевые орудия. Когда враги считали, что наше внимание отвлечено чем-то другим, они выкатывали орудие из туннеля и в спешке производили несколько выстрелов. Мы же в свою очередь держали наши орудия и расчеты в постоянной боевой готовности, чтобы можно было открыть огонь и поразить цель в любой момент. Все это очень напоминало поведение кошки перед мышинной норкой. Наша (собранная на скорую руку) система управления орудиями являлась серьезным препятствием на пути к достижению цели, поэтому существенными успехами похвастаться мы не могли.

Когда я думаю о тех днях, чаще всего мне вспоминаются непрекращающиеся сигналы воздушной тревоги. В это время года в тех широтах практически не бывает темноты, поэтому авиация навещала нас в любое время суток. Хорошо еще, в Нарвике мы были недостижимы для немецких пикирующих бомбардировщиков.

При появлении вражеских самолетов наши действия заключались в следующем: придерживаться скорости примерно 20 узлов, а когда самолет достигает точки начала бомбометания (ее мы не могли точно определить, разве что видели падающие бомбы), следовало резко изменить курс на 90 градусов. Если все проходило нормально, бомбы падали как раз в том месте, где мы должны были находиться, если бы не изменили курс.

Хуже, если нас атаковали одновременно два соединения. Я помню, как однажды один из моих офицеров, старший лейтенант Уайт, удивленно пробормотал: «Кажется, нас преследуют, сэр...» – и несколькими секундами позже в воду полетели бомбы. Они падали по линии нашего курса, но все-таки достаточно далеко, чтобы не причинить нам вреда.

Наши орудия вяло огрызались, посылая снаряды в направлении противника. Они не всегда имели возможность видеть цель. На этот случай у них бытовало выражение «целиться в солнце». И что самое удивительное, несколько раз им удавалось эффективно отразить вражеские атаки. Это добавило нам самоуважения.

Вскоре я приобрел репутацию квалифицированного судоводителя, способного найти выход из любой, даже самой сложной ситуации. И очень этим гордился. Правда, со временем выяснилось, что практически каждый капитан эсминца имеет на своем судне аналогичную репутацию. Но это отнюдь не испортило мне настроения.

Командуя «Вечерней звездой», я сделал еще одно открытие: когда вокруг падают бомбы, все боятся, но каждый думает, что страх испытывает только он один. Однажды, во время короткого отдыха, я зашел в офицерскую кают-компанию и в доверительном разговоре признался, что чувствую себя весьма неловко, когда они сохраняют невозмутимое спокойствие при бомбежках, в то время как я сам дрожу как осиновый лист. Последовало секунд-

ное молчание, а потом взрыв смеха. «Мы как раз только что говорили, – признался один из офицеров, – что завидуем вашему спокойствию под бомбами, а сами никак не можем избавиться от чувства страха». После этих взаимных откровений мы все стали относиться к происходящему немного легче.

По-моему, самым спокойным человеком в экипаже «Вечерней звезды» был мой слуга Абель Браун. Он всегда появлялся на мостике через доли секунды после звучания сигнала отбоя воздушной тревоги с большой кружкой дымящегося чая и сияющей улыбкой на лице. Причем ни разу не опоздал. Я никогда не забуду этого человека. В любую погоду, не обращая внимания на штормовые волны, как мячик швырявшие эсминец во все стороны, разве только не переворачивавшие его, он неизменно вовремя появлялся в моей каюте с горячей пищей, хотя я до сих пор не понимаю, каким чудом ему удавалось ее донести. Я точно знаю, что однажды он был сбит с ног волной и только благодаря счастливой случайности не оказался за бортом. А сколько аналогичных случаев остались мне неизвестными? Но ничто не могло поколебать энтузиазм этого человека. Капитан должен получать горячую пищу в любой ситуации. Абель Браун делал для этого все возможное и невозможное.

Не знаю, где этот человек сейчас, но надеюсь, он прочтет эти строки. Я бы хотел высказать ему свое уважение и признательность. Именно таких людей я считаю солью земли.

Бомбардировщики, атакующие наши корабли, летали на большой высоте. Удивительно, насколько редко им удавалось поразить цель, даже неподвижную. «Эффингем» («Effingham»), флагманский корабль адмирала лорда Корка и Орери, стоял на якоре у Харстэда, неподалеку от Нарвика. Его бомбили почти ежедневно, но тем не менее он не получил ни малейших повреждений. Когда я впервые прибыл в Харстэд и подыскивал место для постановки на якорь «Вечерней звезды», то очень быстро нашел сравнительно свободный участок воды. Однако старожилы посоветовали мне держаться от него подальше, поскольку немецкие бомбы, регулярно сбрасываемые на «Эффингем», обычно падают на несколько кабельтовых дальше по ветру и рвутся как раз на этом участке. Похоже, немецкие летчики не умели учитывать скорость ветра при определении траектории полета своих бомб.

Нам пришлось принять участие в операции по высадке войск у города Мо, который расположен к северу от Нарвика. Здесь мы впервые столкнулись с немецкими пикирующими бомбардировщиками и довольно быстро поняли, что это совсем другое дело. Наши главные орудия калибра 4,7 дюйма не могли подниматься достаточно высоко, чтобы поймать этих зловредных крылатых убийц в прицел. Поэтому нам приходилось использовать одну 0,5-дюймовую комплексную пулеметную установку, надо сказать весьма ненадежную, а также несколько ручных пулеметов Льюиса.

За все время мы не видели ни одного самолета союзников, хотя Би-би-си постоянно убеждала нас, что Королевские военно-воздушные силы ежедневно демонстрируют чудеса героизма, сражаясь над нашими головами. Мы все еще находились у Мо, когда прошел слух, что авианосец «Славный» («Glorious») уже на подходе и вскоре мы сможем рассчитывать на поддержку с воздуха. Мы ждали появления наших самолетов с минуты на минуту и едва не поплатились за это. Увидев звено самолетов, летящих с выпущенными шасси – в то время именно таков был опознавательный признак наших самолетов, – мы приняли их за используемые в военно-морской авиации «СКУА». И только когда они начали сбрасывать бомбы, мы поняли свою ошибку.

Мы сумели вовремя принять необходимые меры и избежали прямых попаданий. Но тем не менее две бомбы, разорвавшиеся в непосредственной близости от кормы, нанесли нам серьезные повреждения, ограничившие нашу скорость. Произвести ремонт можно было только в сухом доке. Поэтому мы вошли в состав конвоя, который двумя неделями позже вышел к родным берегам, и отправились в Данди на ремонт.

Глава 2

ТЕАТР ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ. АТЛАНТИКА

У меня было большое желание участвовать в противолодочной войне. Когда стало ясно, что основные военные действия будут происходить в Атлантике, я стал ожидать подходящего случая, чтобы присоединиться к нашим немногочисленным военно-морским силам, испытывающим ощутимые трудности в том регионе.

Почему мне хотелось стать специалистом именно в противолодочной войне? На то было несколько причин. Поиск подводной лодки, скрытное движение к ней и последующее ее уничтожение всегда казались мне демонстрацией высшего мастерства военного моряка. Вообще-то говоря, моряк использует такое количество всевозможных приборов и инструментов, что война на море постепенно становится делом точности математических расчетов. Чем точнее удастся нацелить орудие на едва видимую цель, находящуюся на расстоянии нескольких десятков миль, тем больше вероятность, что эта цель будет поражена.

В противодействии с подводной лодкой ты вступаешь в близкий контакт с врагом. И результат этой схватки в конечном итоге зависит от личных качеств военного моряка, от его опыта и профессионализма.

Будучи младшим командиром, я с ужасом думал, что так навсегда и застряну на эсминце, как маленький винтик в огромной военной машине, где шансы встретиться один на один с врагом весьма невелики. Я не желал затеряться среди множества себе подобных, не хотел постоянно быть на побегушках у больших братьев – линейных кораблей и авианосцев.

Зимой 1940 года мое желание обрести независимость сбылось. Оставаясь командиром «Вечерней звезды», я был переведен в Атлантику.

Первые несколько месяцев на новом месте не принесли ничего, кроме разочарования. Мы почти не сталкивались с противником. По моему глубокому убеждению, это происходило из-за ошибочной тактики, применяемой нашим командованием на берегу. Нас постоянно посылали на охоту за химерами. Когда мы прибывали на место, где было замечено погружение вражеской подводной лодки, всякий раз выяснялось, что она нас вовсе не ждет, а давно укрылась где-то на глубине.

Это была одна из самых тяжелых зим, которую могли припомнить старожилы Атлантики. Мы постоянно сражались с жестокими штормами и не имели возможности одержать ни одной военной победы. И при этом постоянно получали сообщения о нападениях немецких лодок на мирные торговые суда или о том, что самолет-разведчик снова заметил перископ.

Я хорошо помню одно из таких бездарных патрулирований. Непогода разыгралась не на шутку. «Вечерняя звезда» и «Ураган» («Hurricane»), эсминец той же серии, шли параллельными курсами, не имея определенной цели. Нас постоянно посылали в места, где недавно были замечены подводные лодки, но, разумеется, мы никуда не успевали. В это время барометр начал падать. Мы знали, что с юго-запада надвигается шторм, и были к этому готовы, но вскоре поняли, что нас ожидает нечто большее, чем обычная непогода.

Ветер усиливался, море «вскипало» прямо на глазах. И вскоре мы уже были вынуждены лечь в дрейф, машина работала, только чтобы обеспечить наименьшую скорость хода, при которой судно слушается руля. Все это было в общем-то нормально для суровых условий зимней Атлантики, но погода продолжала ухудшаться. Ветер, казалось, сошел с ума, волны, и без того немаленькие, с каждой минутой становились все выше и выше и приобрели вовсе уж устрашающие размеры. В их холодных, мощных объятиях эсминец казался хрупкой скорлупкой, которую ничего не стоило раздавить... уничтожить.

Поддерживать управляемость судна было большой проблемой. Тем более что любое движение вперед означало бы, что очередная гигантская волна ударит нас еще сильнее, нос корабля глубже уйдет в волну, а на палубу обрушатся тонны воды, сметая все на своем пути.

Передвигаться по верхней палубе было опасно для жизни, поэтому экипаж получил приказ оставаться на местах. Всякое передвижение людей между носовой и кормовой частями корабля было прекращено.

На мостике нас осталось двое: вахтенный офицер и я. Два дня и две ночи мы «держали оборону», сменяя друг друга. Ели что придется, спали урывками.

В результате ужасающей тряски вышел из строя гирокомпас. Стрелка магнитного компаса, судя по всему, взбесилась и отплясывала дикий танец, кидаясь из стороны в сторону.

Поскольку порывы сильного ветра били нас беспощадно, корабль, как детская игрушка, взлетал на гребни волн, после чего камнем падал обратно. Требовалось призвать на помощь все мастерство, чтобы удержать корабль на курсе. Внимание нельзя было ослабить ни на минуту.

В темное время суток, наверное, у каждого из нас возникло чувство страха. Вокруг нас виднелись только приближающиеся со всех сторон белые гребни волн. Казалось, что они поднимаются под невероятным углом и, безусловно, собираются с треском разбить нас, как яичную скорлупу. В довершение ко всему стали появляться слепящие вспышки молний, полил проливной дождь, а на топе мачты и нок-реяx, равно как и на каждом выступающем предмете, начали мерцать огни Святого Эльма. Временами они виднелись даже на кончиках наших пальцев и носов.

Вспоминаю, как в самый разгар этого ужасного шторма я стоял на капитанском мостике и с тоской вглядывался в темноту. Моя красавица «Вечерняя звезда» гордо встречала каждую волну, а я сжимал перила и молился. Не знаю, что в конечном итоге нам помогло, но только мы выжили.

Я хорошо помню, как я получил приказ продемонстрировать возможности эсминца на море в условиях шторма. Тогда я впервые взмолился: «О Господи, помоги мне! Море такое большое, а мой корабль так мал!»

То были изматывающие, бесполезные дни, когда корабли, охраняющие конвои, вели бесплодную охоту в штормовом море, не имея какой-либо надежды поразить врага до того, как он ускользнет глубоко в бескрайние просторы океана. Но поскольку эта долгая зима подходила к концу, для всех нас стало очевидно, что дни безделья сочтены. В феврале 1941 года в Адмиралтействе появился адмирал сэр Перси Нобль со своей блестящей командой, и мы сразу почувствовали его влияние. Он упростил организацию работы на берегу и на море, реорганизовал флот и внес свежую струю, новое мышление в стратегическое боевое планирование.

Ощущение причастности к реализации великой идеи витало в воздухе. Наши внезапные и стремительные атаки на противника в океане уже не были столь бесцельны, и всякий раз, когда мы возвращались в гавань, было очевидно, что руководство флотом становилось все более и более решительным.

Было множество предположений, но подтвердилось только одно из них – это свидетельство огромного интереса к будущему созданию эскортных групп, которые были бы одновременно и работоспособными и обученными и могли бы в любой ситуации оставаться как автономные единицы, снабженные всем необходимым.

В феврале сэр Перси Нобль принял решение выйти в Атлантику и лично увидеть, что еще можно сделать, чтобы усовершенствовать организацию. Ведомый предчувствием успеха, он выбрал эсминец под командованием Уолтера Кучмена, который в этом походе занимал должность старшего офицера эскорта.

В течение всего похода члены эскадронной группы страдали от постоянного вмешательства во все дела берегового персонала. Старший офицер не мог эффективно выполнять свои обязанности. Суда под его командованием были посланы в бессмысленное преследование объектов противника по приказу прямо с берега, пока в конечном счете корабль Кучмена с сэром Перси Ноблем на борту не остался один в эскадре. Конвой никто не атаковал, но сэр Перси поклялся положить конец этому бреду. Свое обещание он сдержал до конца и тем самым заложил основы победы.

По возвращении в Ливерпуль в марте 1941 года я был встречен новостью о смене командования. Вместо моей гладкой, сияющей «Звездочки» я был переведен на старый, обшарпанный ветеран Первой мировой войны «Уолкер». Это стало для меня настоящим шоком. Мы вместе с командой «Вечерней звезды» уже успели сродниться.

Непрерывные воздушные атаки в период Норвежской кампании и зима в Атлантике, непревзойденная по своей жестокости, сплотили нас так, что мы стали умелой, квалифицированной военной командой. Я вовсе не собирался покидать их и с огромной грустью в сердце упаковал свои чемоданы и попрощался с офицерами и солдатами.

Тогда я не мог предвидеть, что 18 месяцев спустя мне придется вернуться на «Вечернюю звезду», а затем испытать волнующее чувство радости от множества операций, проведенных против врага, для которого предвкушение победы сменилось поражением.

Между тем я принял командование старым «Уолкером» и незнакомым мне экипажем с дурными предчувствиями. Этот корабль получил серьезные повреждения при столкновении, и ему только что заменили носовую часть.

Такие «хирургические» операции далеко не всегда проводятся успешно, и я не был уверен в благополучном будущем этого корабля.

Однако, образно говоря, «горькая пилюля» вскоре покрылась толстым слоем сахара. Как раз в это время началось формирование новой эскадронной группы. Моя задача состояла в том, чтобы объединить корабли в слаженную действующую флотилию и возглавить ее для охраны атлантических конвоев. Это означало непосредственный контакт и проведение операций против врага, и когда я обнаружил, что «Уолкер» показал себя как благополучный и надежный корабль, то моя прежняя уверенность вернулась.

Офицер, у которого я принял командование, был моим старым другом и однокурсником. Его звали А. А. Тейт, и он был блестящим офицером и храбрым человеком. Впоследствии он стал знаменитым атлантическим капитаном и погиб в одном из сражений.

Поскольку требовалось спешное возвращение, стоянка в гавани была недолгой. Все секретные документы для служебного пользования должны были быть изучены и проверены, просчитаны все запасы. После того как все это было сделано, вместе с капитанами торговых судов нужно было изучить морские карты и инструкции по сопровождению конвоев.

Был ранний март, когда я вывел свой «Уолкер» из Глэдстон-Дока в качестве руководителя 5-й эскадронной группы. Мы шли вниз по течению Мерси и вышли в извилистый канал, где уже формировался конвой для отправки в Ирландское море.

Первые пять дней в конвое для командира эскадры были полны тревог и бурной деятельности. Требовалось полностью освидетельствовать, а затем отразить в отчете примерно от 30 до 40 судов. Кроме того, капитаны тихоходных судов, не способных развивать большую скорость, что всегда неизбежно, посылали жалобы на берег, где решали – поддержать их, приняв решение о снижении скорости конвоя, или же отправить обратно в ожидании менее быстроходных конвоев.

Постоянно один или два корабля получали более или менее сильные повреждения, и все время требовалось принимать решения, то ли оставлять их с собой и брать под свою защиту, то ли отправлять обратно в гавань на ремонт.

В первое время у командира эскорта иногда возникает искушение получить все сразу или же в один момент сжечь все мосты. Но часы шли за часами, день сменялся ночью, а командир эскорта и его старшина-сигнальщик продолжали решать на своих местах тысячу мелких проблем, возникающих во время передвижения конвоя.

Взаимоотношения коммодора конвоя и командира эскорта, возможно, требуют отдельного пояснения в нашей книге. Дело в том, что коммодоры океанских конвоев, как правило, назначаются из отставных адмиралов и старших военно-морских офицеров, которым присваиваются действующие звания коммодоров британского военно-морского флота. На судне, выбранном в качестве флагмана, коммодор обеспечивается небольшим штатом связистов на весь период похода. В их обязанности входит поддержание внутренней дисциплины в конвое и обеспечение безопасного судоходства. Также требовалось умение руководить конвоем как единым целым, чтобы безопасно пересечь водное пространство или же по приказу старшего офицера эскорта предпринять маневр во избежание нападения врага.

Теоретически командующий эскортом ответственен только за оборону конвоя от нападений, однако граница сфер ответственности в экстремальных условиях всегда как бы размыта. Например, согласно внутриконвойной дисциплине каждое судно должно быть соответствующим образом затемнено, и, если строго придерживаться правил, необходим приказ коммодора командиру эскорта направить корабль к нарушителю и на его борту составить специальный акт о нарушении правил. Но разумеется, в боевых условиях это практически невозможно, поэтому любому эскорту приходится устранять это нарушение на ходу, без обращения к коммодору.

Коммодоры во всем были вышестоящими по отношению к командирам эскортов. Они всегда вели себя с большим достоинством, настаивали на беспрекословном соблюдении буквы закона, что касается распределения обязанностей, – короче, отношения были напряженными. К счастью, коммодоры обладали большой учтивостью и сдержанностью и часто принимали как руководство к действию предложения командиров эскортов, которые, по их мнению, были лучше информированы относительно общей ситуации, нежели они сами по причине ограниченной радиосвязи.

В документах того времени также существовали нечеткие положения, которые фактически возлагали всю ответственность за сохранность конвоя на плечи командира эскорта, но только в исключительном случае, если я не был согласен с моим коммодором, я имел право воспользоваться этими положениями.

Такая ситуация однажды возникла и у меня, когда конвой, эскортируемый мной, приближался к родным водам в условиях плохой видимости. В это время я принял сигнал от другого конвоя, как раз уходящего в плавание, относительно его местоположения и курса, которым он следует. Так вот, в том случае, если бы наш конвой продолжал следовать прежним курсом, мы встретились бы со вторым конвоем лоб в лоб, что требовалось предотвратить любой ценой. Изложив коммодору свои соображения по этому поводу, я предложил ему изменить курс. Я точно знал наши координаты, поскольку штурман определил, где мы находимся, по звездам сегодня утром. Но мой коммодор предпочел довериться той примерной позиции, которую подсказал ему штурман флагманского корабля, и отклонил мое предложение. После этого между нами последовала серия более или менее язвительных взаимных выпадов. Короче говоря, этот коммодор любые мои действия воспринимал болезненно, считая их посягательством на его власть. Но в конце концов ему все-таки пришлось признать свое поражение.

Правда, это был единственный факт в моей жизни, когда я поскандальил с коммодором. Во всех остальных случаях мы работали командой и питали друг к другу взаимное уважение.

Страна многим обязана этим блестящим людям, большинство из которых уже в преклонных годах, хотя и в хорошей форме. Многие из них вернулись на военную службу

из отставки, чтобы отдать свой опыт и знания стране. Они, как никто другой, понимали, насколько важно поддерживать в конвоях безупречную организацию и обеспечивать слаженность действий, несмотря на постоянные попытки противника разрушить их.

Список убитых на войне коммодоров, отдавших свои жизни на этой ратной службе, долог и наполнен выдающимися именами.

До Ирландского моря конвой двигался двумя колоннами, затем суда необходимо было построить в походный ордер.

Перед выходом в рейс следовало исполнить множество формальностей, проверить световые и беспроволочные средства связи, боевую готовность оружия и многое другое.

Корабли эскорта сновали вокруг конвоя, как овчарки вокруг стада. Светосигнальные аппараты работали непрерывно. Мой весьма скромный штат связистов состоял из старшины-сигнальщика по фамилии Джеррард и двух связистов Мортимера и Дербишира, казалось не смыкающих глаз, поскольку от них очень многое зависело.

Слабая видимость и чернильно-черная, беспокойная ночь только затрудняли сортировку огромных скоплений судов и увеличивали бремя забот, которое нес командир эскорта. Радар не мог прийти на помощь, все суда полностью затемнили – использование навигационных огней было запрещено вследствие возможности нападения врага и по другим объективным причинам.

Земля оставалась за кормой, впереди лежал бескрайний океан. Сформированный конвой состоял из 11 или 12 колонн судов, которые занимали пространство около 6 миль в ширину и 2 мили в длину. Затем командир эскорта образовывал из имеющихся в его распоряжении кораблей кольцо, которое располагалось в 3–5 милях за пределами конвоя. Диаметр кольца составлял около 45 миль, и поэтому корабли эскорта находились на расстоянии 8 миль друг от друга.

Каждый корабль являлся как бы частью этого кольца патрулирования и в то же время, поскольку конвой следовал неизменным курсом, кораблям сопровождения приходилось перемещаться взад-вперед. Никогда не находиться на одном и том же курсе более двух минут и двигаться противолодочным зигзагом – это было золотым правилом для того, чтобы усложнить жизнь подводным лодкам противника, насколько это возможно.

В моей каюте под мостиком всегда было слышно, как бесконечно отдаются команды старшине-рулевому за штурвалом, а также все его ответные реплики. Все это создавало не прекращающийся ни ночью, ни днем шумовой фон, продолжающийся день за днем. Скоро я уже перестал воспринимать его и мог при нем спать достаточно крепко, а вот когда шум замолкал, я моментально просыпался.

Оттенок настойчивости или тревоги в голосе вахтенного – все это являлось для меня будильником, и очень часто я обнаруживал себя на полпути к капитанскому мостику, прежде чем до моего сознания доходила причина пробуждения.

Бывали случаи, когда меня внезапно охватывало необъяснимое чувство, что дела идут из рук вон плохо. Поднимаясь вверх к вахтенному, я ожидал услышать: «Извините, сэр, но мы немного сбились с курса» или примерно так: «Боюсь, сэр, что мы потеряли свой конвой. Я хотел сказать об этом».

Контроль за конвоем, занявшим слишком уж большую площадь, всегда становился проблемой. В те далекие дни радиотелефон, установленный на наших кораблях, работал на высокой частоте или на короткой волне, и он, в отличие от сверхвысокочастотных передатчиков, которые мы получили позднее, мог быть пойман противником на больших расстояниях. Поэтому он не мог быть использован для передачи сообщений открытым текстом, поскольку они могли содержать весьма ценную для противника информацию, конечно за исключением крайних ситуаций. Все сообщения необходимо было с большими трудностями шифровать, кодировать и раскодировать или отправлять их различными визуальными способами.

Где было возможно, распоряжения и тактические команды передавались между кораблями группы, а также коммодору конвоя посредством сигнального прожектора в течение светового дня. Час за часом мигали огни, передавая сообщения рядом находящемуся кораблю, а тот, в свою очередь, передавал их своему соседу. Маленький штат связистов продемонстрировал в те дни чудеса ловкости. Они обеспечивали связь в любых погодных условиях и при любой видимости. По закону подлости, как только наступала темнота, тут же возникала необходимость передать важные сообщения.

Если бы вы видели, как я мучился с этими передатчиками, которые так медленно работали. Только потом, уже во времена ленд-лиза,² американцами были изобретены и внедрены в практику сверхвысокочастотные приемники, более известные как TBS (переговорные устройства между судами), и тогда наши потребности были удовлетворены. TBS были непосредственно предназначены для работы в группе рассредоточенных судов, т. е. в конвое, и связь была прекрасной.

Вместо утомительной передачи сообщений световыми устройствами и трудоемкой шифровки распоряжений, а также более удобной, но далеко не безопасной связи по высокочастотному радио, каждое судно теперь могло немедленно связаться с другими.

Достаточно было просто произнести необходимое сообщение по телефону, и оно тут же поступало на репродуктор, установленный на капитанском мостике соседнего корабля.

После внедрения этих быстрых и, безусловно, надежных средств связи не только не надо было тратить драгоценное время на визуальную передачу информации, но можно было четко и согласованно передавать различные заранее подготовленные тактические сообщения. Эффективность работы судов как единой команды выросла неизмеримо.

Однако не обошлось и без отрицательных моментов. Уверенность в том, что эта связь станет повсеместной, привела к тому, что стали уделять меньшее внимание стандартным визуальным средствам связи. Имевшие место факты поломок TBS часто приводили к тому, что судно фактически теряло связь с другими. Это было очень опасно. Кроме того, все суда работали на одинаковой частоте, и выход из строя связи на одном из них неизбежно влиял на других. Ничто не могло быть более обидным, чем в случае необходимости выполнения сложного маневра не иметь возможности передать сообщение.

Правда, у этой проблемы существовали и комические стороны. Поскольку радисты на кораблях имели разные почерки, то возникало непонимание. Тогда они включали музыку, и на какое-то время радиорубка превращалась в подобие танцзала.

Но все это появилось значительно позже, а когда я командовал «Уолкером», визуальные средства связи были основными в нашей работе.

Учитывая то, что наш конвой представлял собой рассредоточенную систему отдельных объектов-судов, средства связи имели жизненно важное значение. Они позволяли нам работать как единая команда, и каждый офицер комсостава должен был знать, что от него требуется. Отсутствие таких условий постоянно приводило к неоправданным потерям в наших рядах от атак немецких подводных лодок.

Было бесполезно надеяться, что такая разбросанная группировка, как наша, может быть хорошо защищена от нападений немецких подлодок. Выполняя противолодочный зигзаг, эскорт смог бы охватить значительную территорию, но в условиях темной ночи любая хорошо вооруженная подлодка могла беспрепятственно проникнуть между кораблями. Кроме того, в темноте неизмеримо возрастал риск столкновения. Только при лунном свете мы могли ясно видеть корабли и в то же время концентрировать свое внимание на

² Ленд-лиз – система передачи США займы или в аренду военной техники, оружия, боеприпасов, снаряжения, стратегического сырья, продовольствия и т. п. странам – союзницам по антигитлеровской коалиции в годы Второй мировой войны. (Примеч. ред.)

определении местонахождения противника. По этой причине я стал почти что «поклонником луны», и по сей день каждый раз восход новой луны напоминает мне те зимние ночи в самом начале войны. Тогда, в штормовую погоду и при отсутствии лунного света, приходилось строго держаться конвоя, и это при видимости немногим более 200 ярдов. Оставалось только надеяться, что все корабли будут вместе с нами, когда наступит утро.

Как-то раз я потерял связь с конвоем, но постоянно видел рядом с собой одно и то же торговое судно. На рассвете мы обнаружили, что нас только двое в бескрайнем штормящем океане.

Немецким подлодкам было легче держать ситуацию под контролем. При погружении установленные на них гидрофоны (подводные звукоулавливатели) сообщали о наличии кораблей на значительном пространстве вокруг. После этого они могли всплыть на поверхность и осуществлять нападение, как говорится, не моргнув глазом.

К счастью, во время моего первого выхода в открытое море как командира эскорта таких нападений не было, и у меня было время изучить и проработать множество проблем, которые возникают при контакте с противником. Часто бывало так, что я часами находился на капитанском мостике или же просиживал в штурманской рубке, обсуждая со своими офицерами тактические замыслы. К тому моменту, как наш конвой рассредоточился на пространстве около 600 миль, а мы возвращались в центр Атлантики, где была назначена встреча с другим конвоем, чтобы вместе вернуться обратно, мы так и не сумели выработать приемлемую линию контратаки. Что ж, придется принимать решение в зависимости от обстоятельств.

Мне было приятно сознавать тот факт, что большинство офицеров моего «Уолкера» были опытными моряками-профессионалами, обученными действовать в ночных условиях. Сам я отлично видел в темноте. Каждый из нас втайне надеялся, что, прежде чем подлодка нападет на нас, мы сумеем опознать ее и принять меры.

Моим помощником и оператором гидролокатора был лейтенант Дж. К. Лэнгтон, прекрасный моряк и судоводитель. Лейтенанты Британского военно-морского флота Питер Старди и Руперт Брей, младший лейтенант Ронни Вестлэйк,³ канонир Р. Дж. Чаплин и корабельный гардемарин Р. Б. Манн – все они составляли команду отличных военных, и я очень быстро осознал, что могу быть полностью уверен в ее мобильности.

Моим инженером был Питер Г. Ф. Озборн, офицер, звание которому было присвоено королевским указом. Он обслуживал устаревшее оборудование «Уолкера» с самого начала войны и поддерживал его работоспособность при любой погоде. Причем все это выполнялось с поразительной четкостью, с большим мастерством, которое мы оценили только после того, как узнали, насколько слабо справлялись с этой работой корабли таких же типов. Вообще, работа инженера на таких старых посудилах, как наша, состояла в основном в том, чтобы на ходу чинить паровые соединения и добиваться, чтобы изношенные механизмы работали более или менее сносно. И в этих условиях от инженеров еще требовалось избегать поломок. «Шеф» Озборн, старший техник машинного отделения Гэйн и старший истопник Лаггер были безусловно высококвалифицированными специалистами и ни разу не оставляли «Уолкер» в беде.

Встреча конвоев в центре Атлантики стала событием, полным драматизма, и всякий раз при воспоминании о нем меня охватывает волнение, хотя я пережил все это множество раз.

Обычно в условиях пасмурной атлантической погоды судоходство сильно затруднено. Каждый из конвоев, либо сам по себе, либо оба, могут в течение множества дней находиться

³ Лэнгтон был убит позже во время Второй мировой войны; Брей и Старди в строю по сей день; Вестлэйк позже командовал подводной лодкой.

в условиях шторма, не видя солнца или звезд, по которым определяется правильное местоположение.

Обычная схема осуществления встречи в плохую погоду предполагает в первую очередь определение ориентировочной точки встречи. Затем флотилия рассредотачивается на большой площади по курсу приближающегося конвоя. В этой ситуации судоводители ни в коем случае не могут допустить ошибок. После того как тревожный этап пройден, все взгляды устремляются в темноту для того, чтобы обнаружить первые неясные очертания торгового судна. Как-то конвой запаздывал, и я тревожился, что конвой следует, не видя нас, и, таким образом, удаляется все дальше и дальше. Внезапно зазвонил радиотелефон, и поступило сообщение, что один из кораблей флотилии попал в зону видимости. Невероятное чувство облегчения охватило меня; я понял, что все суда флотилии в порядке и следуют к заранее подготовленным позициям в конвое.

При хорошей погоде таких трудностей не возникало. Тем не менее однажды встреча конвоев была даже более драматичной, чем описанная выше. Ранним утром 15 марта 1941 года я стоял на мостике. Я знал, что мы хорошо подготовились к встрече. Корабли тогда растянулись на 15 миль, но постепенно, по мере сокращения расстояния, стали видны все. Их было около 50. Большие торговые суда везли снабженческие грузы и военное снаряжение в осажденную Британию.

Моя эскортная группа состояла, помимо моего судна, из эсминцев «Вэнок» («Vanoc»), «Волонтер» («Volunteer»), «Сардоникс» («Sardonix») и «Скимитар» («Scimitar»), а также сторожевых кораблей «Блюбелл» («Bluebell») и «Гидранга» («Hydrangea»).

Мы с коммодором обменивались различными сигналами и рассказывали друг другу старые морские байки.

Номер 25 отстал 4 часа назад и теперь старался нагнать нас, но сумеет ли он сделать это до наступления ночи, или же его специально отослали подальше от конвоя, чтобы он не привел к судам немецкую подлодку? У номера 53 обнаружилась проблема с рулевым устройством, и двигавшейся за ним колонне пришлось дать ему больше пространства для маневра. Один из членов экипажа номера 37 был серьезно болен, и его пришлось транспортировать на судно, где находился врач. На другом судне человек страдал от небольшого недуга, и нам пришлось двигаться борт о борт с ним, поскольку наш врач мог подсказать капитану этого судна по громкоговорителю, какое лечение требуется больному. Подобные переговоры выглядели довольно забавно.

Эти хлопоты отнимали у нас большую часть дня во время патрулирования моей группой позиций с целью отражения возможных атак противника в течение светового дня. А между тем конвой шел к родным берегам, одновременно приближаясь к району опасного сосредоточения немецких подлодок.

Кодовое название нашего конвоя было НХ112, мы следовали в восточном направлении, и я невесело размышлял, знают ли охраняемые нами торговые суда, насколько в действительности плохо вооружен наш эскорт, чтобы отразить массированные атаки врага. Они могли в любой момент подвергнуться торпедной атаке и, таким образом, погибнуть практически у себя дома. В условиях замерзшего зимнего океана переполненные спасательные шлюпки – это самое большее, что могло помочь терпящему бедствие судну. Я поклялся, что если не смогу защитить конвой от нападения противника, то сделаю все возможное, чтобы отомстить за жертвы.

С наступлением ночи мы получили много предупреждений, указывающих на то, что мы были опознаны противником, который следует за нами по пятам. Я отдал приказ своим кораблям подготовиться к отражению атаки после наступления темноты, и атмосфера тревожного ожидания охватила наш конвой.

Нам не пришлось долго ждать.

Глава 3

СУДЬБА ТРЕХ АСОВ

В течение лета 1940 года и на протяжении зимы наши конвои несли потери в Северной Атлантике. Эскорты, будучи незначительны по количеству и не имея подготовленных команд, казалось, не были способны ни предотвратить потери, ни отомстить за них.

В Германии в те годы прославились три знаменитых командира подлодок, благодаря которым мы и несли эти потери. Немцы в данном отношении прославились больше, чем британцы; эти три «аса» стали гордостью всей Германии и получили самые высокие государственные ордена. По возвращении домой каждого из них приветствовал главнокомандующий, оркестры играли триумфальные марши. Экипажи этих подлодок получали поощрения в виде отпусков, люди ездили в лагеря отдыха или же на горнолыжные курорты за счет государства.

Этими тремя героями были Гюнтер Прин, командовавший подлодкой «U-47», Иоахим Шепке, командир «U-100», и Отто Кретчмер, командир «U-99». Прин впервые прославился, совершив блестящий прорыв обороны Скапа-Флоу и потопив при этом английский линкор «Ройял Оак» («Royal Oak»). Безупречный моряк, отчаянный боец и истовый нацист, переполненный собственным тщеславием, он был блестящим профессионалом. Только в течение одного марта 1941 года он участвовал в потоплении судов союзников с грузом общим тоннажем 245 000 тонн.

Шепке, потопивший груз общим тоннажем 230 000 тонн, имел противоречивый характер. Жизнерадостный, беспечный, немного актер, он был более всего подготовлен, чтобы играть роль героя, нося фуражку по-щегоольски и обладая чувством беспредельной самоуверенности.

Третий и наиболее удачливый из тройки – Отто Кретчмер – был наиболее опасным для нас врагом. Совершенно бесстрашный, абсолютно уверенный в себе моряк и боец, он железной рукой командовал подлодкой и добился от своего экипажа высочайшей работоспособности. Хвастливые речи, театральные приемы, пренебрежительная самоуверенность по отношению к противнику – все это было не для него. Коллеги характеризовали его как замкнутого человека, дав ему прозвище Молчаливый Отто. Всеобщее преклонение и слава, окутавшая его имя, были одинаково неприятны ему. В сравнении с вышеописанными людьми, полными жизни, он казался мрачной, зловещей фигурой. В водах Северной Атлантики сам Отто и его подлодка наводили ужас. Не менее чем 282 000 тонн груза было потоплено им.

Каждый из этих трех асов потопил более чем 200 000 тонн груза, и они заключили соглашение, по которому первый, кто достигнет 300 000 тонн, получит вино и угощение за счет двух других. В первые дни марта 1941 года они снялись с якоря и направились на обычные маршруты конвоев. В первое время все трое были в море вместе.

Как только появилась «U-99», мелодия «Марша Кретчмера», сочиненного в его честь армейским капельмейстером, могла быть слышна над водами гавани.

Но даже великие смертны, и легенда о непобедимости, которой были овеяны эти моряки, была близка к опровержению.

Отвратительная погода сопровождала эскорты и конвои на всем пути из Северного пролива в Исландию. Огромные волны разбивались о палубы. Люди с красными, слезящимися глазами изо всех сил всматривались в даль сквозь пелену моросящего дождя и видели над собой только темные, водянистые облака, которым не было конца.

Выхода у нас не было. Приходилось терпеть и концентрировать свое внимание сильнее, чем когда-либо, чтобы затаившийся противник не смог подкрасться незамеченным и уничтожить беспомощный, неуклюжий конвой.

Однако немецкие подлодки не выглядели столь обеспокоенными. Когда напряжение достигало предела, они миролюбиво погружались в воду, прекрасно зная, что наши гидролокаторы ненадежны в плохую погоду и что наши измотанные операторы спят на ходу. А нам оставалось лишь впустую рассекать водное пространство, не видя ни малейшего намека на улучшение погоды.

Прин встал поперек маршрута конвоя, возвращавшегося домой, примерно в 200 милях южнее Исландии и стал ждать своего часа. Он подошел задолго до наступления темноты 10-го числа, воды океана отражали изящный силуэт «U-47». Но по какой-то необъяснимой причине сперва хлынул короткий ливень, а после этого все кругом прояснилось, и наступила хорошая погода с приличной видимостью. К своему ужасу, Прин оказался на виду у эсминца.

Случившееся привело в шок обоих – и охотника и жертву. Затем «U-47» внезапно резко развернулась, Прин решил попытаться уйти от противника. Эсминец – корабль Британского военно-морского флота «Росомаха» («Wolverine») под командованием моего старого друга Джима Роуланда – развил максимально возможную при такой погоде скорость и начал преследование.

Здесь Прин допустил ошибку. Он начал погружение и тем самым потерял скорость и способность маневрировать. «Росомаха» догнала погружающийся объект и выпустила несколько глубинных бомб на небольшую глубину. Погружаясь все ниже и ниже, подлодка кренилась, что было проявлением шока, охватившего весь экипаж лодки. Ведущие гребные винты лодки издавали зловеший грохот. В результате взрывов глубинных бомб винты лодки были выведены из нормального режима функционирования, и возникла опасность, что двигатели могут «накрыться» в любой момент. Для подлодки, надевавшейся остаться целой и невредимой, это было катастрофой; ей необходимо было двигаться вперед, поддерживая постоянную глубину.

Прин решил использовать другую возможность – всплыть на поверхность незамеченным, полагаясь на темноту, и таким образом скрыть свое исчезновение. Однако это был не лучший выход в ситуации, когда подводят двигатели. Он всплыл примерно в миле от носа «Росомахи» со стороны правого борта и был невидим по причине ограниченной видимости. Однако грохот гребных винтов был отчетливо слышен на «Росомахе».

Джим Роулэнд решил продолжить преследование, и Прину снова пришлось удирать. В это время с эсминца была сброшена серия глубинных бомб, поразивших корпус подлодки со всех сторон. Страшный взрыв под водой, сопровождаемый яркой вспышкой, свидетельствовал о том, что «Росомаха» победила, а через несколько минут обломки подлодки, всплывшие на поверхность воды, подтвердили это.

Первый из трех асов был выведен из строя. Таким образом, Кретчмеру и Шепке оставалось выставить только две бутылки шампанского – если им суждено будет вернуться в Лориент.

К 12 ночи погода успокоилась, хотя кратковременные ливни были частыми и казалось, этот пронизывающий восточный ветер никогда не прекратится. Кретчмер на «U-99» и Шепке на «U-100» напали и потопили несколько отставших от конвоя кораблей. Они были только частью массированной группировки немецких подлодок, осуществлявших нападение на конвой,двигающийся к дому.

Они потеряли связь друг с другом, но судьба распорядилась так, что им пришлось встретиться возле конвоя HX112, в то время как мы шли на восток по направлению к опасной зоне, где суда чаще всего подвергались нападениям.

Шепке настиг нас первым. Незадолго до наступления полуночи 15 марта он подошел со стороны правого борта конвоя. Он буквально подкрался к нам примерно в миле на траверзе и выпустил «веером» 4 торпеды. Двумя минутами позже «Эродона» («Erodona») – танкер грузоподъемностью 10 000 тонн, перевозивший бензин, – вспыхнул ярким пламенем. Взметнувшийся над морем факел показался мне ослепительным. Затем послышался приглушенный взрыв. До этого я никогда в своей жизни не видел таких ужасных ночных катастроф. На капитанском мостике «Уолкера» мы в ужасе онемели. Было ясно, что у экипажа танкера нет ни одного шанса выжить.

Тут же с корабля зазвучали сигналы тревоги, и к месту катастрофы были направлены люди. В свете объятых пламенем танкера мы с отчаянием обозревали в бинокль последствия катастрофы, высматривали ответственную за нее подводную лодку. При этом мы двигались противолодочным зигзагом, стараясь охватить как можно большее пространство.

Ничего не было видно, и сигнал, посланный гидролокатором, не принес ответное эхо, которое позволило бы определить, в каком конкретно месте под водой находится лодка. Отсутствие сообщений от других кораблей эскорта свидетельствовало о том, что их попытки отыскать подлодку были столь же безуспешными. Сторожевому кораблю «Блюбелл» было приказано приблизиться к тонущему танкеру и проверить, остался ли кто в живых. Вскоре от «Блюбелл» пришло сообщение, что все топливо вылилось и ни одного живого человека не осталось.

Мы не могли выяснить, откуда была послана торпеда. Подлодка могла выстрелить с любой позиции, даже затесаться между судами конвоя. Корабли сопровождения расположились таким образом, чтобы прикрыть конвой со всех возможных направлений атаки.

Однако той ночью больше не было атак, и рассвет принес нам временное успокоение.

Тем не менее я с волнением ожидал наступления следующей ночи. Моя команда была полна решимости принять бой. Неужели мой первый рапорт в качестве командира эскортной группы будет содержать только грустную историю о потоплении судна и ничего о нанесении ответного удара и уничтожении подлодки?

Мы ожидали противника в течение всего светового дня в полной боевой готовности и напряжении, нам казалось, что над конвоем уже нависла тень неминуемой гибели.

Незадолго до наступления сумерек со «Скимитара», находившегося по правому борту от конвоя, был послан сигнал: «„Уолкеру“ от „Скимитара“». Субмарина просматривается в 6 милях впереди».

Предвкушение битвы охватило меня. Наконец-то мы получили возможность схватиться с врагом. Я отдал команду «Полный вперед» и, послав соответствующие сигналы с капитанского мостика, объединился с «Вэноком» и «Скимитаром».

Пока мы двигались к подлодке, она успела погрузиться, находясь в 3 милях впереди нас. Я выстроил свои немногочисленные силы в линию на расстоянии 1,5 мили друг от друга, для того чтобы подлодку могли достать наши «асдики», в каком бы направлении она ни пошла. Казалось, были все причины надеяться на успех, поэтому мы начали свою охоту с большим оживлением. Но, увы, наши поиски оказались тщетными. До самого наступления темноты мы так и не сумели установить контакт. Теперь нам следовало вернуться к конвою. Оставив «Вэнок» и «Скимитар» продолжать охоту по договоренности еще на два часа, я снова повернул «Уолкер» обратно.

Мы не позволяли нашему противнику подняться на поверхность воды, и сейчас радикальное изменение курса следования всего конвоя оставило бы его далеко позади. Ему бы пришлось потратить большую часть ночи, чтобы снова вернуться на атакующие позиции. Я даже не надеялся, что атаковавшая нас лодка появилась возле конвоя в гордом одиночестве, и предполагал, что этой ночью нас не оставят в покое. Но тогда я еще не понимал, насколько

слабо мы, разрозненная кучка старых кораблей, выглядели на фоне элитных частей немецкого подводного флота и знаменитых асов Германии, с которыми нам предстояло сразиться.

Оставив «Вэнок» и «Скимитар» продолжать преследование нашего неуловимого противника, я повернул назад к конвою и вернулся на прежние позиции в 10 вечера. Шесть минут спустя мои опасения подтвердились яркой вспышкой и громким взрывом.

Наши тактические уловки провалились: завязалось сражение.

В течение следующего часа были торпедированы 5 судов. Я был близок к отчаянию и мучительно пытался найти хоть какой-нибудь выход, чтобы прекратить бойню. Пока наш конвой оставался единым соединением, корабли эскорта нервно рыскали вокруг, стараясь обнаружить практически невидимого врага. У нас была только одна надежда: засечь белую волну (след, оставляемый подлодкой), заставить противника погрузиться и, таким образом, дать возможность нашим гидролокаторам засечь подлодку и затем забросать глубинными бомбами. Все было подчинено решению этой задачи. Идя слегка извилистым курсом, я пытался обследовать каждую показавшуюся мне подозрительной точку окружающего пространства. Все приборы работали.

Нос «Уолкера» медленно покачивался. Внезапно я заметил тонкую струйку белой воды. Ее могло оставить только проходящее судно. Но никого из наших в той стороне не было. Ни у кого из нас не осталось сомнений: это должна быть подлодка! Я отдал приказ увеличить скорость до 30 узлов и изменить курс по направлению к цели. Внезапно подлодка обнаружила нас и резко погрузилась.

В фосфоресцирующий водоворот, оставшийся после нырнувшей подлодки, мы послали серию из 10 разрушительных глубинных бомб. Мы чуть было не опоздали: подлодка была так быстроходна, что нам едва удалось задеть ее верхнюю часть. Глубинные бомбы взорвались оглушительными хлопками, и гигантский столб воды взметнулся на высоту топ-мачты со стороны кормы. Спустя 2,5 минуты последовал другой взрыв, и оранжевая вспышка моментально появилась над поверхностью воды. Каждый из нас надеялся, что это было первое «убийство» подлодки.

Однако позже мы поняли, что это не так. Наши бомбы взорвались слишком глубоко, чтобы нанести подлодке смертельные повреждения, хотя мы были почти уверены в ее гибели, когда наш гидролокатор не обнаружил никакой связи с ней. Вскоре подошел присоединившийся к конвою «Вэнок» и предложил помощь. Я отказался, убежденный в том, что мы сами сможем безопасно покинуть арену сражения с соответствующей записью в вахтенном журнале, и приказал вернуться назад на прежние позиции.

Однако официально подлодка как полностью выведенная из строя в документах не значилась из-за отсутствия реальных тому доказательств. Я решил продолжить поиски гидролокатором до момента, пока обломки крушения не появятся на поверхности воды.

Ну что же, пусть будет так. Полчаса спустя мы добились контакта с реальной подлодкой. Оказывается, наша жертва вовсе не «убита», а совсем наоборот, подкрадывается к конвою, чтобы снова устремиться в атаку.

Вызвав «Вэнок» на помощь, мы выпустили в нашу цель серию глубинных бомб.

Глубинные бомбы тонули, поочередно одна за одной, взрывы следовали почти беспрерывно. Но лодка оказалась достойным и коварным противником. Она увертывалась и уходила от нас на глубину. Таким образом ей удалось избежать полного уничтожения, несмотря на значительные повреждения.

Вскоре вода уже кипела от взрывов, каждый из которых присылал эхо на наши гидролокаторы. И мы не могли опознать в хаосе звуков, где же находится наша цель. Нами овладело ощущение только лишь временного затишья перед бурей.

Некоторое время спустя я заметил на небольшом расстоянии покачивающиеся огни со спасательных шлюпок одного из затонувших кораблей. Поскольку мне необходимо было

обнаружить и уничтожить врага, я ничем не мог помочь им сейчас. Мне было тяжело осознавать это, и я только надеялся, что, может быть, мне удастся потом оказать помощь в спасении экипажей.

Мне пришло в голову, что не так уж плохо на время покинуть место боевых действий. В этом случае командир вражеской подлодки мог бы подумать, что избавился от нас, и его бдительность бы притупилась. Поскольку «Вэнок» продолжал защищать нас, мы смогли остановиться и взять к себе на борт капитана и тридцать семь членов экипажа парохода «Дж. Б. Уайт».

Все говорило о том, что наступило время тихо и незаметно отправиться обратно на последнее предполагаемое месторасположение подлодки и при возможности уничтожить ее. Мы надеялись застать лодку на поверхности, «зализывающей раны».

Мы едва легли на курс, когда я заметил, что «Вэнок» быстро рванул вперед, и подумал при этом, что он, возможно, неправильно понял команду строго поддерживать постоянную скорость. Когда я отдал команду, которую должен был принять «Вэнок», старшина-сигналист заявил: «Сэр, он сигнализировал нам, но я не разобрал, что это за сигналы, поскольку они мерцали слишком слабо». Я понял, что «Вэнок» развил максимальную скорость и ушел далеко вперед. Но поскольку «Вэнок» был таким же «ветераном», как и «Уолкер», на его капитанском мостике неизбежно должна была начаться сильнейшая тряска.

Руперт Брей, стоявший на мостике рядом со мной, сказал: «Он, должно быть, обнаружил подводную лодку». Сразу же после этого по радиотелефону откликнулся «Вэнок», прислав лаконичный сигнал: «Протаранил и потопил подлодку».

То было блаженное мгновение для нас, счастливая кульминация затянувшейся битвы. Наконец-то мы добились хоть какого-то реванша за свои поражения.

Беспредельная радость царила на борту «Уолкера», и не в последнюю очередь радовались моряки с «Дж. Б. Уайта», у которых был свой личный счет к врагу. «Вэнок» взял на борт нескольких выживших членов экипажа подлодки, обследовал собственный корпус на предмет повреждений. А «Уолкер» в это время выполнял функции прикрытия.

Мы воспользовались образовавшейся передышкой, чтобы пополнить запас глубинных бомб. Команда, возглавляемая первым матросом Праутом, старалась изо всех сил поднять как можно больше громоздких, тяжелых снарядов со склада боеприпасов наверх. Возмущенные воды Атлантики швыряли корабль то вверх, то вниз, и частенько матросы оказывались по пояс в воде. Очень скоро, когда мы кружили вокруг «Вэнока», меня как будто ударило током. Я услышал голос оператора гидролокатора А. Б. Бэкхауза, который возбужденно сообщал, что вышел на контакт с подлодкой. Но я с трудом мог поверить в это, хотя бы потому, что на бескрайних просторах Атлантики внезапное появление другой подлодки на том же самом месте, где предыдущая только что пошла ко дну, практически нереально.

Но я отчетливо увидел в непосредственной близости от нас и «Вэнока» возмущенное водное пространство, которое, кажется, и не собиралось успокаиваться. Эхо, вернувшееся после сигнала гидролокатора, было не слишком отчетливое, и я поделился своими сомнениями с Джоном Лэнгтоном. Однако Бэкхауз не впал в уныние от этого факта и выглядел невозмутимым. «Мы определенно вышли на контакт с субмариной», – сообщил он, и затем я услышал отчетливое эхо. Не оставалось никаких сомнений в близости еще одной подлодки.

Предупредив людей на корме подготовиться к началу атаки теми бомбами, которые они успели поднять, мы вступили в сражение.

Этот бой был огромным испытанием для Джона Лэнгтона, человека предельно аккуратного, иногда раздражавшего других своей неизменной точностью. Но сейчас ему приходилось действовать самыми примитивными способами. По приказу открыть огонь было сброшено 6 глубинных бомб, то есть максимум того, что может быть выпущено одновременно. Как только они взорвались, «Уолкер» пошел на разворот для дальнейшего продолже-

ния атаки. Но как только мы развернулись, с борта «Вэнока» поступил тревожный сигнал: «Подлодка всплыла на поверхность воды позади меня».

Свет прожектора «Вэнока» пронзил темноту ночи, освещая субмарину «U-99», чьи очертания были четко видны на фоне неба. Орудийные расчеты на обоих кораблях быстро открыли огонь. Слепящие вспышки из четырехдюймовых орудий и трассирующие снаряды из мелкокалиберного оружия выглядели довольно театральными. На самом деле их точность, прямо скажем, не была идеальной.

Особенное рвение в обращении с палубным вооружением проявляли наши гости с «Дж. Б. Уайта». Боеприпасы никто не экономил. Гильзы от снарядов летели на палубу в таких количествах, что она оказалась просто завалена ими. Но к счастью, очень скоро мы уже смогли прекратить стрельбу, поскольку с подлодки пришел сигнал, означающий, что она тонет. Таким образом, стало понятно, что операция завершена. Убедившись, что лодка больше не представляет для нас опасности, мы подготовили к спуску на воду шлюпку на тот случай, если будет возможность захватить ее. Но как раз в это время команда покинула корабль, и субмарина быстро погрузилась на дно.

Я выполнил маневр таким образом, чтобы обойти плывущих немцев. Дрейфуя к ним, мы подняли матросов на борт корабля. Некоторые из них были к тому моменту совершенно окоченевшими после пребывания в ледяных северных водах. Большинству из них наверняка никогда не удалось бы спастись, если бы не мы. Один из немцев уже не подавал признаков жизни, и было решено похоронить его в море, когда кто-то предложил попытаться поместить его в камбуз, где было тепло, – и благодаря этому тот скоро вернулся к жизни. Этот старшина, назвавшийся Касселем, впоследствии оказался неоценим как переводчик и посредник. Ему довелось испытать все приключения, выпадающие на долю военнопленного.

Последним, кого мы подняли на борт, был, очевидно, капитан, если судить по фуражке, плотно сидевшей на его голове и указывавшей на его принадлежность к высшему офицерскому составу. Скоро мы обнаружили, что захватили в плен действительно солидную фигуру. Этим капитаном оказался Отто Кретчмер, ведущий ас подводного флота, обладатель Рыцарского креста с дубовыми листьями и лидер по объему потопленного тоннажа.

Когда он поднялся на нашу палубу, произошел занятный случай. К своему удивлению, Кретчмер обнаружил, что цейссовский бинокль, сделанный по специальному заказу Дёница⁴ в качестве презента немецким военным асам, все еще висит на его шее. Кретчмер всегда клялся, что ни один враг никогда не поднимется на борт его корабля и ни один враг никогда не завладеет этим биноклем. Это было главное, за что он поручился, и сейчас пытался выкинуть бинокль за борт. Но было уже слишком поздно. Питер Старди быстро выхватил бинокль из рук Кретчмера, и он очень скоро оказался на капитанском мостике, где я заявил свои права на него как на военный трофей. Вплоть до конца войны этот бинокль был моим неоценимым помощником и сыграл свою роль в уничтожении некоторых преемников Кретчмера.

Тем временем конвой, наконец-то свободный от преследователей, гордо двигался вперед, и настало время разделиться. В тот момент, когда мы ложились на курс и гадали, будет ли противник атаковать еще, наблюдатель внезапно крикнул: «Вспышки, азимут Грин 10». Однако даже беглый взгляд показал, что это луна на ущербе поднимается над поверхностью моря восточнее нас, и напряжение, овладевшее каждым из нас, сменилось взрывами хохота. День святого Патрика, который начался так жестко для нас, в конце концов принес нам победу, подсластившую то чувство горечи, которое мы испытывали в начале дня.

⁴ Дёниц Карл (1891–1980) – один из главных нацистских военных преступников, немецко-фашистский гросс-адмирал (1943). В 1936–1943 гг. командовал подводным флотом, в 1943–1945 гг. – главнокомандующий ВМС фашистской Германии. В начале мая 1945 г. – рейхсканцлер и верховный главнокомандующий. Международным военным трибуналом на Нюрнберском процессе приговорен к 10 годам тюрьмы. С 1956 г. в ФРГ вел активную профашистскую пропаганду. (Примеч. пер.)

Ко мне на капитанский мостик время от времени поступали новости, как ведут себя наши пленные, оправились ли они от шока и чувства опасности. Сам Кретчмер был помещен ко мне в каюту, находившуюся в кормовой части судна. Там он очень скоро погрузился в глубокий сон истощенного человека. Из остальных только помощник командира, фон Кнебель-Добериц, вел себя весьма высокомерно. Мы знали, что можно ожидать от отъявленного наци, и вынуждены были бдительно охранять его.

Бумаги, обнаруженные при некоторых пленниках, были вырезками из немецких журналов, они расхваливали подвиги экипажей подлодок, называя их всех «морскими волками». Другим документом, представляющим большой интерес, был рисунок, показывающий движущийся конвой и в середине подлодку, торпедирующую суда прямой наводкой. Это говорило о том, что тактические действия Кретчмера представляли собой нечто в этом роде. Подтверждение тому пришло вскоре от капитана «Дж. Б. Уайта», который отчетливо видел «U-99» между колоннами конвоя, и в тот момент, когда он разворачивал свое судно, чтобы попытаться ее протаранить, ему был нанесен удар двумя торпедами, после чего он полностью остановился.

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.