

Чарльз Уоррен  
Джеймс Бенсон



# ВОЛНЫ НАД НАМИ

АНТИФСКИЕ МИНИ-СУБМАРИНЫ  
И ЧЕЛОВЕКОУПРАВЛЯЕМЫЕ ТОРПЕДЫ  
1939 - 1945 ГГ.

Чарльз Уоррен  
Джеймс Бенсон  
**Волны над нами. Английские мини-субмарины  
и человекоуправляемые торпеды. 1939-1945**

*Издательский текст*  
[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=610725](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=610725)  
*Волны над нами. Английские мини-субмарины и человекоуправляемые торпеды. 1939-1945:*  
Центрполиграф; М.; 2004  
ISBN 5-9524-1242-4

**Аннотация**

Эта книга об участии подводных мини-лодок и человекоуправляемых торпед в военных операциях в годы Второй мировой войны. Их боевые экипажи внесли весомый вклад в победу союзных войск. Книга основана на документальном материале.

## Содержание

Предисловие	4
Часть первая	5
Глава 1	5
Глава 2	10
Глава 3	15
Глава 4	19
Глава 5	29
Глава 6	32
Глава 7	37
Глава 8	43
Конец ознакомительного фрагмента.	47

# Чарльз Уоррен, Джеймс Бенсон

## Волны над нами. Английские мини-субмарины и человекоуправляемые торпеды. 1939–1945

*Памяти тридцати девяти офицеров и матросов, отдавших свою жизнь на Х-лодках и чариотах, с глубоким уважением посвящается эта книга*

*И мы увидим над собой Среди ревуших волн Тот потолок из янтаря И тот жемчужный пол.*

*Мэтью Арнольд.*

*Покинутый моряк*

### Предисловие

Мне выпала великая честь командовать группой подводных лодок Королевского флота с сентября 1944-го по октябрь 1946 года.

Под моим командованием находились доблестные офицеры и рядовые экипажей наших карликовых подводных лодок и чариотов<sup>1</sup>.

Эта книга повествует об их истории. Читатель узнает, насколько различалась работа тех, кто служил «внутри» карликовых субмарин, и тех, кто «сидел верхом» на чариотах. Но я уверен, что он оценит родство человеческих качеств, проявленных как теми, так и другими экипажами, от которых в равной степени требовались отчаянная храбрость, хладнокровие и решимость, а также физическая выносливость самого высокого уровня. Читатель (или читательница) смогут судить по этим страницам, насколько они были востребованы, для чего и описаны их приключения.

Мне посчастливилось посетить 12-ю флотилию подводных лодок в порту Баннатайн в тот момент, когда «Х-24» возвратилась из своего успешного похода, предназначенного для уничтожения плавучего дока в Бергене, описанного в главе 19. Я поздравил лейтенанта Х.П. Уэстмакотта, командовавшего ею, принял от него рапорт и выслушал его рассказ. Он сделал большое дело, которое на словах выглядело прозаическим и рутинным мероприятием. Я не думаю, что смог тогда хотя бы частично скрыть дрожь восторга от этого подвига или мое восхищение смелой командой, его совершившей.

Это чувство я вновь ощутил, читая корректуру данной книги. Я надеюсь, что эту книгу, от которой трудно оторваться, множество читателей прочитают от начала до конца и отложат ее в сторону, только полностью ознакомившись с нею.

*Джордж Кризи,*

адмирал, командующий флотом метрополии – кавалер Большого креста ордена Бани, командор ордена Британской империи, кавалер ордена «За выдающиеся заслуги», член ордена Королевы Виктории.

---

<sup>1</sup> Чариот – общепринятое в военно-морской литературе обозначение английского варианта человекоуправляемой торпеды, подводного аппарата, предназначенного для уничтожения или выведения из строя вражеских кораблей. Соответственно, управляющих ими подводников называли чариотерами. (Примеч. пер.)

## Часть первая ВОДЫ МЕТРОПОЛИИ

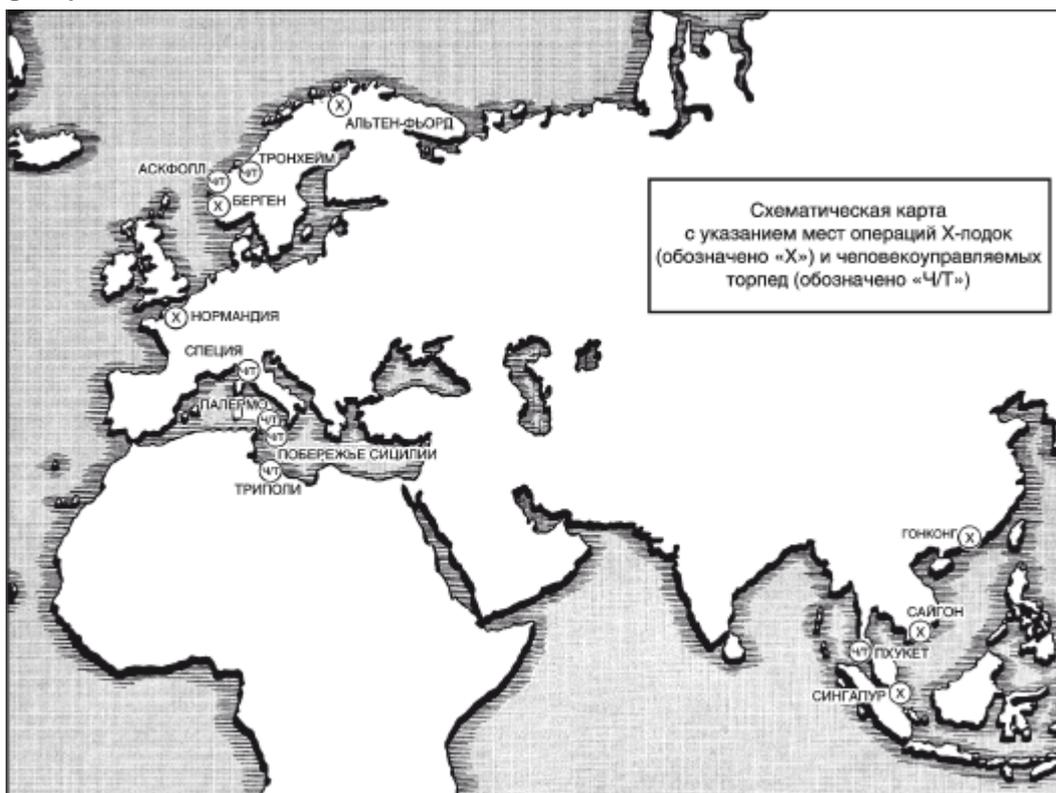
### Глава 1 В БЕЗОПАСНОСТИ ГАВАНИ

Премьер-министр – генералу Айсми для руководителя Комитета штабов, 18 января 1942 г.:

«Прошу Вас сообщить, как обстоят дела с повторением действий итальянцев в гавани Александрии и разработкой сходных методов.

В начале войны полковник Джеффрис<sup>2</sup> высказывал несколько блестящих идей подобного рода, которые получили очень слабое одобрение. Имеются ли какие-либо причины, по которым мы неспособны на такие же высокоэффективные наступательные действия, которые были применены итальянцами? Следует подумать, не смогли бы мы лидировать в этом плане?

Прошу Вас точно описать мне положение дел»<sup>3</sup>.



Мистер Черчилль понимал, что примененные противником человекоуправляемые торпеды были тем методом боевых действий, который стал особенно необходимым и подходящим для Британии в трудные дни 1942 г. Основные тяжелые единицы немецкого и итальянского флотов создали серьезную угрозу линиям наших коммуникаций и вынудили

<sup>2</sup> См. приложение I.

<sup>3</sup> Из книги сэра Уинстона Черчилля «Вторая мировая война», том 4 («Поворот судьбы»).

осуществить крупномасштабное стратегическое перебазирование наших главных боевых кораблей, проводившееся в течение нескольких месяцев подряд, с единственной целью обеспечения их сохранности, на охраняемые якорные стоянки.

Британский военно-морской флот не мог не понимать этой ситуации и уже готовил карликовые подводные лодки серии «Х», с командой в три-четыре человека<sup>4</sup>. Развертывание этого вида оружия оказалось долгим делом, так что, когда меморандум премьер-министра с опозданием дошел до сэра Макса Хортона<sup>5</sup>, в то время командующего подводными лодками, необходимость немедленного создания ударной группы подводных лодок стала очевидной. Британские человекоуправляемые торпеды, планировавшиеся как временное оружие, стали, соответственно, долгожданной заменой ожидаемых карликовых подводных лодок.

Эти два вида оружия были совершенно различными, хотя и задуманы были для поражения сходных целей. Х-лодка была действительно подводной лодкой в миниатюре, с внутренним обитаемым пространством для своей маленькой команды; человекоуправляемая торпеда, или чариот (как она стала называться на британском флоте), управлялась экипажем из двух человек, сидевших на ней «верхом», одетых в индивидуальные подводные костюмы. Короче, одни были «внутри», а другие – «снаружи».

Для эффективного использования человекоуправляемой торпеды было необходимо сочетание двух объектов – машины и человека. Получение первой оказалось более простым делом. Водолазами была поднята аналогичная итальянская машина после ее неудачной атаки в Гибралтаре. Ее взяли за основу, дополнили деталями многочисленных британских довоенных проектов<sup>6</sup>, и вскоре уже началась постройка первой британской человекоуправляемой торпеды. Она была примерно такого же размера, как и обычная торпеда, но двигалась при помощи электрических батарей, имела ручное управление обычным и горизонтальным рулями, была снабжена насосом для подачи сжатого воздуха и заполнения и продувки цистерн.

«Номер первый» находившейся на ней команды из двух человек отвечал за движение и управление машиной, сидя на переднем сиденье. Его партнер помогал ему преодолевать сети и обеспечивал отделение боевой части торпеды под корпусом намеченной цели.

Призыв добровольцев для экипажей человекоуправляемых торпед – или, что в данном случае то же самое, для карликовых субмарин – сразу получил такой массовый отклик у тех, кто был готов эффективно противодействовать врагу, что адмиралтейство даже обеспокоилось. Многие из добровольцев могли оказаться потенциальными самоубийцами, исповедовавшими идеи типа «смерть или слава». А это было как раз нежелательно. «Билет в один конец» ни в коей мере не был частью плана, хотя, по общему признанию, в проекте подразумевался большой риск оказаться в плену.

Вербовка добровольцев стала в некотором роде трудным делом, и требуется не так уж много воображения, чтобы понять ту огромную ответственность, которая ложилась на тех двух офицеров, которые были назначены в состав отборочной комиссии. Это были подводники Королевского флота – командер<sup>7</sup> Г.М. Слейден<sup>8</sup>, кавалер ордена и креста «За выдающиеся заслуги» и командер В.Р. Фелл, кавалер креста «За выдающиеся заслуги»<sup>9</sup>.

---

<sup>4</sup> См. приложение I.

<sup>5</sup> Адмирал сэр Макс К. Хортой, кавалер ордена «За выдающиеся заслуги» и Большого креста ордена Бани.

<sup>6</sup> См. приложение I.

<sup>7</sup> О званиях и чинах, принятых в системе Британского военно-морского флота, см. приложение IV. (*Примеч. пер.*)

<sup>8</sup> Позже – кэптен.

<sup>9</sup> Позже – кэптен Королевского флота, командор ордена Британской империи (в отставке).

Более разных характеров нельзя было вообразить. Оба они воспитывались в традициях подводного флота и оба хорошо представляли себе, когда и где они могут встретить врага. Но на этом их сходство заканчивалось.

Тайни Фелл был старше. Оправдывая свое прозвище<sup>10</sup>, он был худым и не очень высоким. Это был очень приятный человек, внимательный в своей оценке других, гордящийся как своим новозеландским происхождением, так и длинным послужным списком подводника. Вообще говоря, никого не удивляло его дарование сокращать неизбежный психологический разрыв между старшим офицером и рядовым.

В начале войны он командовал флотилией подводных лодок в Портленде. На плавбазе «Алекто» он считался отцом дружной семьи моряков. Но вскоре после этого он добился перехода к более активным действиям, став участником операции «плаща и кинжала» у берегов Ирландии. Потом он был назначен командиром группы брандеров и блокшивов<sup>11</sup> при отходе их из портов Франции, а позже руководил комбинированными операциями пехотно-десантного корабля «Принц Чарльз», действовавшего под его командованием в норвежских водах. Он командовал им до тех пор, пока в марте 1942 г. его корабль не вернулся в Лондон для ремонта.

Случайно дорога от лондонских доков до Норвегии для Тайни Фелла прошла через тот многоэтажный шикарный дом в Лондоне, который во время войны был штаб-квартирой подводного флота. Его любимым занятием было узнавать новости от старых приятелей, и ни один из них не удивился, когда он спросил, нельзя ли ему присоединиться к группе, осваивающей «лодки» необычного размера. Его послужной список (двадцать два года службы в подводном флоте) оправдывал его интерес, и он немедленно отправился повидаться с сэром Максом Хортоном<sup>12</sup>, который рассказал ему об итальянских человекоуправляемых торпедах, атаковавших Александрию.

– Вам было бы интересно заняться чем-то вроде этого? – спросил сэр Макс.

– Да, сэр, – был ответ.

– Хорошо, тогда поезжайте в Блокхаус, найдите Слейдена и тех двух-трех безумцев, что он отобрал, сооружайте и объезжайте эти чариоты.

Слейден же был как ураган. В то время как Фелл завоевывал подчиненных своим огромным обаянием и чуткостью, Слейден поражал всех своими необычайными способностями. Он был гением быстрых решений. Его неограниченная энергия, физическая выносливость, выдающаяся спортивная подготовка способствовали тому, что рядовые матросы видели в нем идеал офицера. Будучи личностью, имевшей неизменный успех, рост выше шести футов, вес добрых 85 килограммов, «забияка» Слейден был человеком не способным терпеть любое неумение. Он заслужил в свое время четыре кубка Англии по регби, но это ни в коей мере не удерживало его от участия в футбольном матче за команду своей подводной лодки, даже в краткие промежутки воскресного отдыха, и от готовности выслушивать добродушную брань с боковой линии поля всякий раз, когда ему не удавалось остановить противника.

Незадолго до начала работ с человекоуправляемыми торпедами он был в экипаже подводной лодки «Трайидент», а до того – субмарины «Освальд». В числе его многочисленных успехов было торпедирование тяжелого немецкого крейсера «Принц Евгений», артиллерийские сражения у берегов Норвегии и несколько походов из русского порта Мурманска. Его энергия и опыт Фелла делали их превосходной парой. И в подборе людей, и в их обучении управлению чариотами ими было сделано очень мало ошибок (если они были вообще).

---

<sup>10</sup> Тайни (Tiny) – крошка, худышка (англ.). (Примеч. пер.)

<sup>11</sup> Блокшив – судно, приспособленное под жилье, склад и т. п. (Примеч. пер.)

<sup>12</sup> См. приложение I.

Мерилом их успеха, достигнутого на протяжении десяти месяцев со дня появления первых добровольцев для участия в «рискованных» операциях на чариотах, послужило несколько тысяч тонн уничтоженного ими неприятельского тоннажа.

Первая партия «возниц» чариотов, совершенно не осведомленных о своей дальнейшей судьбе, собралась в Блокхаусе в апреле 1942 г., положив начало флотилии экспериментальных подводных лодок. Они пришли сюда разными путями. Одни из них вызвались участвовать в рискованных операциях ради острых ощущений, другие были недовольны кораблями, на которых до этого проходили службу. Так, один из них попросил Слейдена взять его на службу, считая, что это будет просто доставка письменных сообщений с одной субмарины на другую. В первые дни эти десять добровольцев проходили дотошные медицинские осмотры и учились обращаться с аппаратом Дэвиса (подводным спасательным аппаратом) под водой. В то время, пока все это продолжалось, была сооружена «Кэссиди», неизвестная пока никому, кроме Слейдена и Фелла. «Кэссиди» представляла собой деревянный макет чариота – неподвижное, безжизненное сооружение, которое тем не менее управлялось вертикальным и горизонтальным рулями, имело балластную цистерну и систему подачи сжатого воздуха. Наконец наступил день, когда «Кэссиди» была готова к подводной прогулке и была доставлена в Хорси-Лох. Это было идеальное местечко в пустынном углу гавани Портсмута, защищенное водное пространство в форме корыта, глубиной в тридцать футов. «Кэссиди» была выгружена из небольшого грузовичка, причем не с первой попытки, а с помощью силы рук и виртуозной лексики Слейдена.

В конце заливчика был натянут парусиновый тент, и все было подготовлено к серьезному эксперименту. Первую команду составили Чак Боннелл<sup>13</sup>, лейтенант канадского Королевского флота, и Джим Уоррен<sup>14</sup>, младший офицер подводного флота. Они долго боролись со своими легкими водолазными скафандрами, запихивали в нос тугие носовые зажимы и плотно прилаживали мундштуки. Потом присоединяли кислородные дыхательные аппараты, которые были вообще-то обычными подводными спасательными аппаратами, но со вторым кислородным баллоном. Снаряжение завершали водолазные ботинки с пластинками свинца на подошвах, если не считать страховочного конца, с помощью которого можно было подавать заранее согласованные сигналы, наиболее важным из которых был «открыть второй баллон».

Словно неопытный жеребенок, «Кэссиди» была прикреплена линем к корме маленькой моторной шлюпки, в которой сидел Фелл и стоял Слейден. Боннелл и Уоррен сидели верхом на макете. Если они и знали о том, что их ожидало, то очень мало. Им было приказано открыть вентиль балластной цистерны, переместить горизонтальный руль на погружение и так держать до самого дна.

Все это звучало очень просто, и момент был безусловно волнующим, но «Кэссиди» отказалась погружаться. Возможно, виной этому была ее крайняя молодость, которой свойственно упрямство, а возможно, она просто не видела никаких причин, по которым нужно покидать поверхность. Так или иначе, нырять она не хотела. По всей ее длине приколачивали свинец, фунт за фунтом, но все же в течение долгого времени она сохраняла плавучесть. Наконец она должна была признать, что всему есть предел, после чего ее «наездники» впервые увидели то, что должно было стать для них знакомым и привычным, – морские водоросли, скалы и донный ил.

Когда погружение «Кэссиди» наконец состоялось, Фелл и Слейден, наверное, обменялись тихой улыбкой. Никому из «наездников» не было известно, сколько раз они сами объезжали аппарат в расположенном вблизи экспериментальном бассейне, где они опускались

---

<sup>13</sup> Позже – лейтенант резерва канадского Королевского флота, крест «За выдающиеся заслуги».

<sup>14</sup> Позже – резерв Королевского флота, лейтенант, член ордена Британской империи.

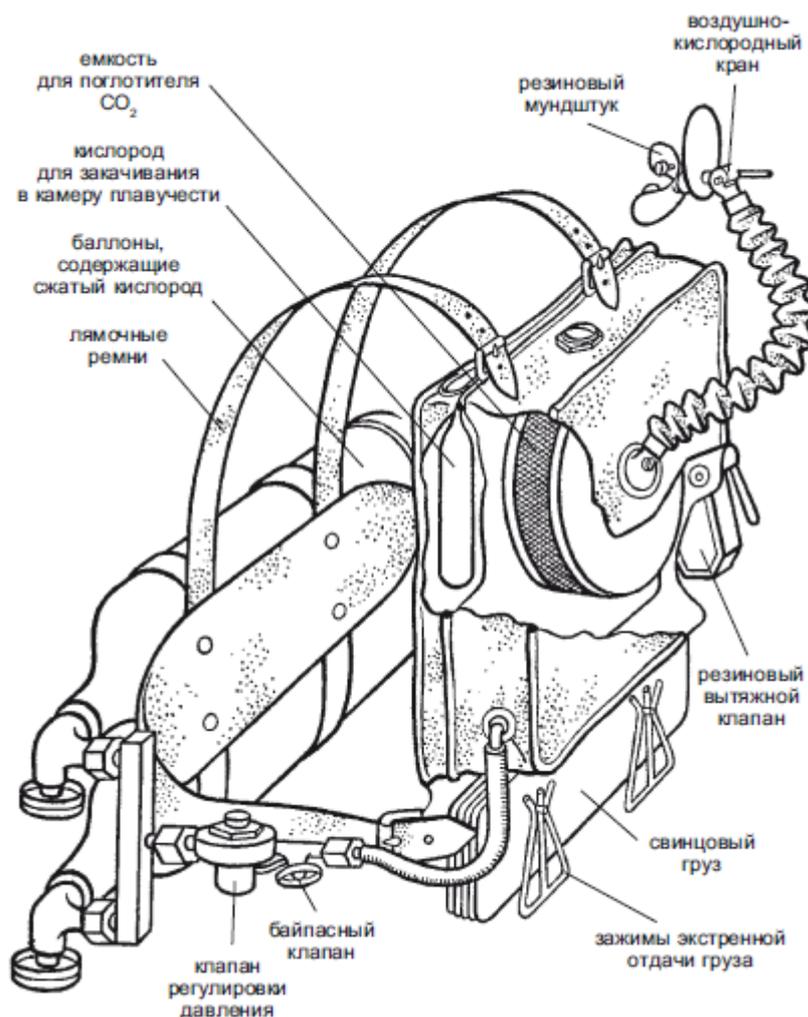
и поднимались на поверхность с помощью подъемного крана. Достигнув блестящих результатов в пресной воде, они забыли внести поправку на соленую воду Хорей. Это и было причиной столь долгого погружения. Но они никому не сказали об этом ни слова.

## **Глава 2**

### **ИДЕЯ ОБРЕТАЕТ ФОРМУ**

На то, чтобы создать первую человекоуправляемую торпеду, требовалось некоторое время, но на основном начальном этапе упор был сделан на подготовку ее «человеческого» элемента, а доработка «торпедной» составляющей была несколько отложена. Новый обучающийся за сравнительно короткое время мог ознакомиться с основными принципами техники погружения и вскоре переставал чувствовать себя новичком. На этом этапе обучения обязательными качествами водолаза-инструктора должны были быть величайшее терпение и глубокое понимание человеческой природы. Ученику-подводнику, впервые облачившемуся в непривычный странный скафандр, все казалось холодным и мокрым и слишком непрочным для того, чтобы чувствовать себя уверенно.

Ситуация улучшалась лишь к моменту полного погружения, когда вспоминались и обретали надежность все слова инструктора, казавшиеся до того пустыми звуками. Естественно, лучшая часть обучения приходилась на подводные тренировки, а худшим, причем намного, был процесс одевания. Пропахнуть голову внутрь тесного резинового чехла было трудно, а иногда и довольно болезненно. Любое натягивание его и проталкивание головы, почти неизбежные, причиняли болезненный ущерб волосам и ушам. Столь же неприятным занятием было продевание рук и запястий через узкие и тугие манжеты костюма. Неудобными были мундштук и носовой зажим, необходимые для эффективной работы дыхательного аппарата.



Схематичный план кислородного дыхательного аппарата с запасом на 9 часов работы для экипажей человекоуправляемых торпед. Водолазы X-лодок использовали модификацию аппарата с меньшим ресурсом. По рисунку петти-офицера Чарльза Кирби, резерв Королевского флота

Трудно было иметь лучших инструкторов водолазного дела, чем те, которые были назначены для первых учебных занятий. Для нового рискованного предприятия форт выделил двух лучших специалистов по аппаратам Дэвиса. Старшие петти-офицеры Джек Пасси<sup>15</sup> и Том Отвей<sup>16</sup> дослужились до отставки, проведя на подводных лодках все время службы. Неудивительно, что с их характером и опытом они скоро стали самой известной парой на чариотах.

Однако, согласно новым разработкам, помимо «человеческого» и «механического» аспекта проблемы, возник еще третий аспект – «дыхание». На это обратили внимание на официальной встрече еще в марте 1942 г. инженеры-водолазы и подводники фирмы «Зибс, Горман и К°». Доставка воздуха водолазам должна была осуществляться незаметно для внешних наблюдателей, поэтому любой способ доставки воздуха, связанный с постоянным видимым потоком пузырей, не подходил. И когда встал вопрос о возможности организации «замкнутого цикла» кислородного дыхания на глубине восьмидесяти футов, м-р Горман

<sup>15</sup> Позже – уоррент-офицер Королевского флота.

<sup>16</sup> Позже – кавалер медали Британской империи.

Дэвис<sup>17</sup> заявил, что это, вероятнее всего, в течение нескольких секунд вызовет смертельное отравление.

Природа этого отравления – теоретически оно должно наступить в той или иной степени при погружении более чем на тридцать футов – заключается в перевозбуждении нервных мозговых центров и резких изменениях обменных процессов в организме. Считалось, что водолазы, которые дышат кислородом, могут погружаться на глубину не более пятидесяти футов лишь на очень короткие периоды времени. При этом могут наблюдаться некоторые определенные симптомы, как то: судороги конечностей, трудности с удержанием загубника мундштука, появление неустойчивого и беспричинного веселья и, наконец, обычные признаки возрастающего опьянения вплоть до смертельного исхода.

В связи с этим адмиралтейство создало экспериментальную водолазную группу<sup>18</sup> для таких тренировок, которые велись по наиболее исчерпывающей в истории водолазного дела программе экспериментов на людях.

«Многие водолазы, – как указывает сэр Роберт Дэвис<sup>19</sup>, – доходили до потери сознания и конвульсий, и молодой состав группы проявил большую храбрость, подвергая себя этим экспериментам». Несмотря на рискованность и неприятный характер этой работы, экспериментальный отдел всегда казался неунывающим и активным.

Между тем «наездники» выжидали, и кое-кто из них не слишком терпеливо. Чтобы занять их чем-то, а заодно и расширить их опыт, было решено провести обучение погружениям в тяжелом водолазном костюме и шлеме. Вскоре они вышли в открытые воды Солента<sup>20</sup>, где тренировались под неусыпным вниманием комендора водолаза С.В. Чедвика<sup>21</sup>, дававшего им много дельных советов. От Чедса они узнавали многое не только о технике водолазного дела, но и о Королевском флоте вообще. Это был человек, каких встречается один на тысячу. Краснолицый, бочонкообразный, вечно улыбающийся Чедс принадлежал к типу людей, которые, как бы это сказать, прилагали частые усилия к тому, чтобы убедить окружающих в своей способности вместить огромное количество алкоголя. А пил он, как и работал, чрезвычайно много и умело. Когда все остальные в компании уже выбывали из строя, его все еще можно было видеть опорожняющим очередной стакан, пыхтящим своей огромной трубкой и рассуждающим о том, что нынешние флотские утратили способность наслаждаться жизнью. В результате курс погружений в водолазном шлеме стал чем-то вроде праздника, и класс почти с сожалением распрощался с водолазным ботом и с беззаботной веселостью Чедса, чтобы вернуться в Хорси-Лох продолжать тренировки в своих легких водолазных костюмах, тренировки, монотонность которых время от времени нарушали лишь прогулки на буксируемой «Кэссиди».

Выдающихся людей часто запоминают по каким-то мелким, присущим только им особенностям или словечкам. Так получилось и с Томом Отвеем. Его было легко запомнить по его вопросу «Вам в самом деле удобно?», который он всегда задавал ныряющему перед погружением. И хотя ответ всегда был утвердительным, он никогда не расслаблялся, пока ныряльщик был в воде. Он был невероятно добросовестным и, несмотря на то что при необходимости был способен на выговоры, никогда не выходил из себя из-за надоедливых вопросов или несправедливых упреков.

---

<sup>17</sup> М-р Р.В.Г. Дэвис, магистр, Кембридж, позже директор-распорядитель компании «Зибе, Горман и К° лимитед».

<sup>18</sup> См. приложение I.

<sup>19</sup> Сэр Роберт Х. Дэвис – председатель правления компании «Зибе, Горман и К° лимитед», автор книги «Глубокие погружения и операции подводных лодок».

<sup>20</sup> Солент – пролив между южным побережьем Англии и островом Уайт. (Примеч. пер.)

<sup>21</sup> Позже – после получения офицерского звания Королевского флота – в отставке.

Возможно, непросто понять, насколько тяжелым было для инструкторов постоянное напряжение, длившееся изо дня в день, особенно при работе с неопытными новичками. Чариотеры ежедневно переходили к новым экспериментам; некоторые из них были, мягко говоря, довольно жуткими, но и остальные могли стать причиной серьезного беспокойства при определенных обстоятельствах. К тому же давала себя знать чрезвычайная развязность новичков, вызванная дыханием сжатым кислородом, что было сродни алкогольному опьянению. Иногда произносились довольно резкие слова, причем только в одну сторону, а именно в адрес двоих инструкторов, а замечания последних почти всегда воспринимались не в том смысле, который в них вкладывался. Инструкторы на это никак не реагировали.

Самым обычным поводом для возмущения была мокрая рубашка. Это было самым раздражающим фактором – чувствовать холодную воду Хорси-Лох, просочившуюся вокруг пояса, и легче всего было заявить как можно громче, что костюм никуда не годится. Поскольку инструкторы работали допоздна, до тех пор, пока каждый костюм не был проверен вплоть до самой мелкой детали, такое заявление было равносильно обвинению их в недосмотре. Но они не обижались, а просто спокойно разъясняли ныряльщику, что, если бы одевающий водолаза правильно и как следует обжал его, тот остался бы совершенно сухим. Другой был в ярости, что ему слишком перетянули пояс на животе. Со временем вошло в норму, чтобы каждый ныряльщик имел свой собственный костюм и свой дыхательный прибор и поддерживал их в порядке.

Если бы начинающих спросили, кого они предпочли бы видеть первым встречающим на трапе после погружения, они бы уверенно ответили: Тома Отвея или Джека Пасси. У последнего были уникальные методы преподавания. Хотя так же, как и аккуратный Отвей, он расточал внимание и заботливость по отношению к своим питомцам, непосвященным казалось, что он заставлял их не выходить из воды до самого последнего дыхания. Однако его повышенные требования были необходимы для решения трудной задачи – повышения выносливости ныряльщиков. Его кажущееся жестким «Нет, вы еще останетесь внизу» и ботинок на плече ныряльщика, всплывшего раньше времени на поверхность, были очень убедительны. Кроме того, в неслужебные часы он был единственным, кто мог составить конкуренцию Чедсу.

Той ранней весной 1942 г. погода была хорошей и жизнь чариотеров была довольно приятной. Людей прибывало все больше и больше, к началу июня среди них было двадцать четыре флотских офицера, два армейских офицера и тридцать один рядовой матрос (включая таких специалистов, как сигнальщики, кочегары и коки, в дополнение к основному составу моряков), и обучение приняло более целенаправленный характер. Тогда же, совершенно неожиданно, экипажи понесли первую потерю.

Лейтенант Королевского флота Р.С.А. Браунинг проводил обычное погружение, когда наблюдающий его сообщил, что спасательный конец свободен. Само по себе это не было бедой, поскольку он легко мог всплыть на поверхность самостоятельно. Однако время впустую не теряли. Были даны условные подводные звуковые сигналы, вызывающие Браунинга на поверхность. Поисковые партии обследовали дно залива, но безуспешно. В конце концов пришлось смириться с ужасной истиной. Была послана команда водолазов, и вскоре после шести вечера тело было поднято на поверхность.

Такого случая не мог предвидеть никто. То, что смерть могла подстергать каждого даже в сравнительно мелких водах, среди бела дня и при наличии безупречных условий для погружения, стало ударом. Без сомнения, класс обучающихся был несколько отрезвлен, по крайней мере на время. Работа не обещала быть столь легкой, как она могла показаться сначала.

Итак, первый класс обучающихся, собранный в Блокхаусе и подготовленный к отъезду в Шотландию, проникся новым сознанием спокойной решимости. Они поняли, что после-

дующие этапы этого приключения будут зависеть от их техники работы под водой в большей степени, чем от бесшабашного энтузиазма.

## Глава 3 ШОТЛАНДИЯ И ПОРТСМУТ

Партия, отправлявшаяся в путешествие на север, собралась на борту недавно получившей новое назначение «Титании» под командой кэптана Королевского флота Х.Р. Конвея<sup>22</sup>, находившейся в Клайде. «Титания», хорошо известная в подводном флоте как «Тайте», долгое время была плавбазой, обслуживавшей перед войной флотилии подводных лодок на базах в Китае и в Средиземном море.

За несколько дней она была переориентирована и подготовлена для нового назначения. Когда она направилась из устья Клайда в западном направлении, занятия офицеров с чариотов состояли в несении дежурства, причем некоторые участвовали в этом впервые. Если же они не находились на капитанском мостике, то коротали вместе с другими время в бесполезных разговорах на тему «где» и «когда». Так продолжалось, пока «Тайте» огибала полуостров Кинтайр, после чего повернула к северу. Прошли траверз островов Рам, Эгг, Скай и Мак, курс пролегал через Литтл-Минч и далее к Внешним Гебридским островам, и наконец корабль пришел в Лох-Эрисорт, на острове Льюис, неподалеку от Сторновея. Здесь «Тайте» бросила якорь и обосновалась на стоянку.

Эта новая база, известная как «Порт Д», находилась в самой глуши. Напротив позиции «Тайте» в голове залива на северном берегу было разбросано несколько строений, а на южном располагалась деревня, состоящая из нескольких маленьких ферм. Непосредственное соседство этим и ограничивалось, а что касается жилища, то им стал большой, одиноко стоящий несколько в стороне особняк. Ближайшими военными объектами были расположенная поблизости станция ВВС, моторный баркас и несколько траулеров, базирующихся в Сторновее.

Ответственным за путешествие на север был Тайни Фелл, и он незамедлительно составил план учреждения оперативной тренировочной базы для скорейшего продолжения тренировок и сам же контролировал его выполнение. Упор нужно было сделать на развитие выносливости ныряльщиков, чтобы к тому времени, когда придут все необходимые механизмы, все было бы готово для подводных работ с ними. Школьная часовня, стоявшая у самого уреза воды, стала мастерской, где обосновался Том Отвей. Фелл собирался поблизости от мастерской запустить «Кэссиди», а также подготовить другую позицию для чисто подводных работ. Ее выбрали в превосходном защищенном уголке на расстоянии полумили, среди высоких утесов. Здесь судосборщики с «Тайте» с помощью самих «наездников» принялись за работу и вскоре соорудили маленький дебаркадер с ведущим под воду постоянным трапом для ныряльщиков. В высокий прилив было удобно спускаться вниз по лестнице на двадцать пять футов и по пологому дну залива быстро достигать глубины в тридцать футов. Пока от экспериментов с дыхательными аппаратами не было получено ожидаемых результатов, ни один ныряльщик, как и предполагалось, не мог опуститься глубже тридцати футов, так что новое место для тренировок было выбрано удачно.

Обычные тренировки с «Кэссиди» для двух водолазов заключались в спуске под воду, обнаружении возможной протечки в костюмах и, если они не чувствовали себя слишком уж мокрыми и несчастными, буксировке верхом на аппарате. В последнем случае буксировавший их моторный катер уходил вперед, и, когда ныряльщики получали соответствующий сигнал, номер первый открывал вентиль балластной цистерны, выпуская воздух, и застав-

---

<sup>22</sup> Позже – кэптен Королевского флота (в отставке).

лял аппарат нырять. Примерно через пятнадцать – двадцать минут буксировки под водой он вновь поднимал «Кэссиди» на поверхность.

Как раз в это время снаряжение для ныряльщиков претерпело некоторые изменения. Собственно одежда, позже ставшая известной как «костюм Слейдена»<sup>23</sup>, в основном осталась прежней, но окуляры на маске, прежде бывшие отдельными, были объединены. Этот прозрачный щиток должен был быть достаточно широким, чтобы дать возможность паре подводников пользоваться биноклем ночного видения, что давало большие преимущества в условиях темноты.

В течение первых недель в Эрисорте находились первые три группы экипажей и в скором времени ожидалось прибытие четвертой. Вербовка продолжалась, и беседы с добровольцами были одной из многих задач командера Слейдена, остававшегося все это время на юге, в Портсмуте. Другим его главным занятием был постоянный надзор за изготовлением первых механических моделей и нового водолазного снаряжения.

В конце концов, и совершенно неожиданно, Слейден появился с первой лодкой-чариотом, изготовленной в точном соответствии с чертежами, получившей название «Первая настоящая». «Кэссиди» была названа с большей теплотой, видимо, в те дни она была ближе к сердцу. Тем не менее «Первая настоящая» появилась, и нужно было садиться в седло. Для этой цели и были оставлены в Портсмуте в помощь инструкторам обучавшиеся в первой группе сублейтенант Пэт Грант и машинист петти-офицер Уоррен, ждавшие, пока не появится новая работа, точнее – пока не будет сделана «новая игрушка».

Наконец в начале июня настал великий день. Батареи больших ящиков были расставлены, в каждом конце дока Блокхауса были установлены щиты, и механического монстра собрали. Частично это было сделано под бдительным надзором экспертов, а частично и без них. Этих парней было изрядное количество – технические специалисты, ребята-секретчики и много всяких других ученых парней, чьи звания слишком трудны для запоминания, – и, как только «Первая настоящая» была собрана, они принялись ее качать, поворачивать, исследовать и проверять. Что они там выясняли, подводники так и не узнали, и это послужило поводом к многочисленным добродушным шуткам, но ни один здравомыслящий человек из состава флотилии, безусловно, не сомневался в том, что эксперты выполнили свою часть работы, и можно быть уверенным в том, что их механический конь по крайней мере может двигаться.

Итак, «Первая настоящая» была совершенно готова к пробежке. Она была того же размера, как и обыкновенная 21-дюймовая (533-миллиметровая) торпеда, с отделяемой головной частью, содержащей 600 фунтов взрывчатого вещества. Ее аккумуляторная батарея могла проработать около шести часов при скорости от 2–9 узлов, что обеспечивало дальность действия примерно в 18 миль. Она имела балластную цистерну, как и деревянная модель, компас, приборную панель с несколькими светящимися циферблатами, очень похожую на панель автомобиля, а в корме – обычный руль и руль глубины. Как и у «Кэссиди», были некоторые проблемы с ручным управлением при погружении в воду, но на этом их сходство заканчивалось. Надо было оседлать ее и двигаться вперед – по крайней мере так думал каждый.

Прошли последние проверки. Насосы отрегулированы, проверены руль хода и руль глубины, баллон наполнен сжатым воздухом. Короче, чариот был в полном рабочем состоянии. И именно тут Слейден выдал свой полуденный сюрприз:

– Снаряжайтесь, Уоррен. А вы, Пасси, дайте костюм мне.

Произошло то, что и должно было быть. Слейден собирался испробовать машину исходя из принципа офицера, гласившего, что не стоит требовать от своих людей делать

---

<sup>23</sup> Позже – водолазный скафандр для малых глубин образца адмиралтейства.

то, что предварительно не попробуешь сделать сам. Для Уоррена это было временным возобновлением тех тесных взаимоотношений, которые сложились на центральном посту подводной лодки. Правда, один или два человека сомневались в мудрости решения Слейдена, поскольку до этого он надевал костюм и пользовался им не более полудюжины раз. Однако никто с ним не спорил, и, как только его огромная фигура была втиснута в костюм обычного размера, они готовы были стартовать.

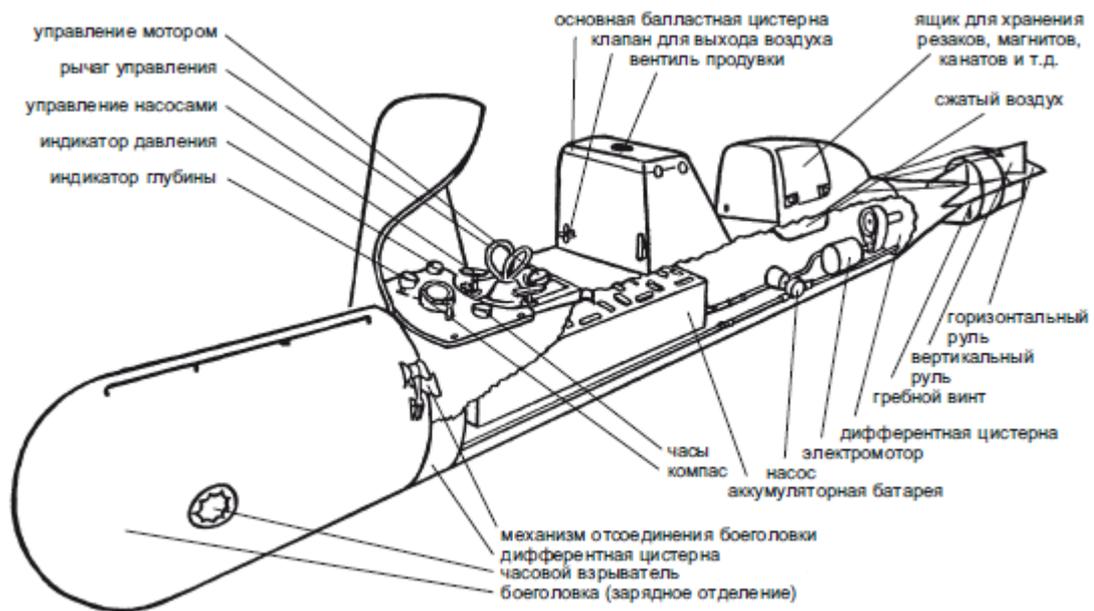
С двумя ныряльщиками, сидящими верхом, – Слейден выполнял роль «номера первого» – машина медленно двинулась на середину залива. Там, после долгих игр с управлением, сопровождавшихся бормотанием многочисленных проклятий, «Первая настоящая» наконец получила крещение. Когда она достигла дна, Слейден и Уоррен спешили и провели необходимую регулировку для придания дифферента. Этот процесс дифференцировки машины на дне стал наиболее надежным и часто применявшимся методом, когда для этого были условия. В действительности настоящая нулевая плавучесть достигалась редко. Было легче, когда машина имела свою небольшую положительную плавучесть, а вместе с экипажем – небольшую отрицательную, и большинство подводников предпочитало именно такое положение.

Вскоре после этого первого опыта дифференцировки Слейден и Уоррен возвратились к берегу, где Слейден переоделся, и за спиной Уоррена, взявшего на себя управление, уселся Грант. Тут неожиданно пришло сообщение, что на следующее утро ожидается прибытие флаг-офицера подводного флота и адмирала Кинга из Соединенных Штатов, с целью понаблюдать за демонстрацией машины. Это решительно подстегнуло послеполуденную программу тренировок, пара ныряльщиков была поставлена в затруднительное положение – за короткое время привыкнуть к повадкам своей маленькой леди – новой машины – и одновременно подготовиться к завтрашней демонстрации. В итоге Слейден был удовлетворен испытаниями, после чего приказал отправить чариот в дальний конец залива, чтобы поднять на поверхность, открыть и выгрузить аккумуляторные батареи. Именно при исполнении этой простой инструкции только быстрые действия Джека Пасен помогли предотвратить возможную трагедию. Уоррен все еще управлял чариотом, когда, повернувшись для того, чтобы посмотреть на следующий за ним моторный катер, он ударился о клапан баллона аппарата Дэвиса. Вырвавшийся под большим давлением кислород попал ему в легкие, и он, потеряв сознание, сорвался с машины в воду. Пасси молниеносно оказался рядом и подхватил его прежде, чем могло произойти непоправимое. Этот несостоявшийся несчастный случай напомнил лишний раз всем, что ни в коей мере нельзя расслабляться, пока находишься в воде.

Несомненно, следующий день можно было назвать для Джеффри Слейдена очень удачным. Он вполне преуспел в своей задаче – менее чем за три месяца подготовил некоторое количество людей, подводное снаряжение и обеспечил создание человекоуправляемой торпеды. И если все пойдет хорошо, он и его парни покажут американскому адмиралу нечто такое, что вряд ли вообще считалось возможным. Кстати, оказалось, что адмирал Кинг как раз считал все это совершенно неосуществимым. Даже после проведенной демонстрации действия чариота он продолжал считать саму идею «безумной», и даже несколько месяцев спустя он не изменил свое мнение. Как бы там ни было, Уоррен и Грант отправились в путь перед большой толпой высокопоставленных офицеров. Им сопутствовала удача. «Первая настоящая» вела себя превосходно. Она ныряла и всплывала на поверхность, слушалась руля хода и руля глубины, и вообще все было в самом лучшем виде. Почти все казались довольными, многие были под большим впечатлением, но было очевидно, что адмирал Кинг к последним не относился, да и к первым тоже. Он ознакомился непосредственно с самой машиной, придирчиво осмотрев ее и все приспособления, и затем отбыл в Лондон. Есте-

ственно, что все это вызвало множество последующих совещаний. Но для Гранта и Уоррена это означало, по крайней мере, пиво к ленчу, выставленное Слейденом.

После окончания праздника немедленно стали готовиться к транспортировке «Первой настоящей» в Эрисорт, в компании с Грантом, Уорреном и «наездниками», обучавшимися в четвертой группе. Слейден на некоторое время остался в Портсмуте и вскоре собрал еще две машины. Они были отправлены сразу на север, где их уже ждали, потому что ко времени их прибытия обучение успешно продвигалось и нетерпение чариотеров усиливалось. С прибытием в Эрисорт новых машин все сетования прекратились. Люди и оружие объединились, и настало время серьезно подумать о враге, а именно о том, где его найти и как нанести ему повреждения. И именно благодаря такому настроению тренировки чариотеров становились все серьезнее.



Схематический рисунок первой модели человекоуправляемой торпеды. По рисунку петти-офицера Чарльза Кирби, резерв Королевского флота

## Глава 4

# ПЛАВБАЗА НОМЕР ОДИН

Начиная с июня действия полностью перенеслись в шетлендские воды, а Портсмут растаял за горизонтом. А «шетлендские воды» означали «Титаник»). Именно в ее кают-компании и на жилых палубах горячо обсуждались проблемы, связанные с применением новых машин. Успешные плавания на чариотах сводились к «технической эффективности под водой», которая состояла из двух аспектов: «эффективности костюма» и «эффективности машины». Работа с управлением машиной под водой должна была стать для экипажей «второй натурой». Чтобы надеяться на успех, подводники должны были не думать ни о костюме, ни о снаряжении и при движении вообще не помнить ни о чем, кроме самого действия. И средства управления должны были стать для рук такими же привычными, как при езде на автомобиле.

Все начальное обучение, продолжавшееся около трех месяцев, было посвящено первой из этих задач – привычке к водолазному снаряжению. Это обучение было основано на принципе: единственный способ для водолаза забыть о том, что ему неудобно, холодно, неуютно и сыро, – находиться в подобном состоянии настолько часто, чтобы он мог привыкнуть к этому и осознать, что все не так уж плохо, как думалось вначале. И до какого-то предела этот принцип – а другого при данных обстоятельствах быть не могло – работал удовлетворительно. Не опасность, а дискомфорт был всегдашней проблемой как на чариотах, так и на Х-лодках, и, несмотря на то что порой о них забывали в возбужденном состоянии при управлении, неудобства существования никогда до конца не покидали сознания. С тесно стиснутым в течение нескольких часов носом, распухшим и мокрым еще после вчерашнего погружения, с пораненными деснами, опухшими от постоянного сжатия мундштука, с оцепеневшими от холода руками, порезанными и сбитыми во время прошлых погружений, – забыть о неудобствах было трудно. И когда чариотер поднимался на поверхность и руки отогревались, пока он освобождался от водолазного костюма, возникало чувство, что этот ад кончился и вернулась свобода. Некоторые из них были прирожденными ныряльщиками, но для остальных неестественность подводных действий, вероятно, никогда полностью не исчезала. Элемент напряженности присутствовал всегда.

Когда машины прибыли, наступило своего рода облегчение. По сравнению с чисто подводными тренировками это управление передвижением чариотов под водой казалось простым – до тех пор, пока машина была на правильном дифференте, а цистерны и насосы не подтекали. Действительно, это было относительным расслаблением – двигаться вперед верхом на машине примерно в двадцати футах под поверхностью воды, с приятной скоростью в полтора узла, восхищаясь окружающими пейзажами. Мало кто из подводников до того наблюдал такое величие цветов и такие пируэты, которые выделяли рыбы. Водолаз в шлеме, спустившись, вскоре поднимает вокруг себя муть, аквалангист мирного времени, дышащий сжатым воздухом, а не кислородом, распугивает рыб потоком пузырей. Но спокойное вращение винта, а также тот факт, что после месяцев тренировок пузырек избыточного кислорода никогда не убежит через выпускной клапан ныряльщика, создавали ощущение, что люди на машине – часть подводного мира. Обычно возникало восхитительное чувство одиночества в океане, но иногда, когда по предварительной договоренности несколько чариотов выстраивались в колонну или шеренгу и плавно снижались, их экипажи были в восторге от того, насколько стоящей стала жизнь.

Иногда случалось, что вдруг без какой-либо видимой причины машина внезапно падала на дно. Мгновенно в ушах ныряльщиков появлялась безумная боль, а легкие сжимались от отсутствия кислорода. Лицо тесно сдавливалось жесткой маской, сильные спаз-

матические боли возникали во всем теле, особенно в суставах; из-за внезапно возросшего давления тут же ощущались складки скафандров, защищающие тело, – ныряльщики изо всех сил старались взять под контроль управление машиной, пока она не достигнет безопасной глубины. На самом деле это не было какой-то неведомой опасностью – причиной были «окна» пресной воды в солонowodном заливе. Чариот, уравновешенный в чистой морской воде, окружавшей «Титанию», тяжелел и проваливался на дно в довольно часто встречающихся «окнах» пресной воды, формирующихся стоком ручьев, стекающих со склонов и впадающих в залив. Как надо было действовать в подобных случаях? Так как каждое из таких «окон» представляло собой потенциальную (а чаще и реальную) вероятность погружения на глубину свыше ста футов, экстренные меры необходимо было предпринимать в первые же минуты падения на опасную глубину. Это означало: крепко держаться, открыв обводной клапан, с трудом дыша избыточным кислородом и стараясь, насколько возможно, уберечь губы и создать воздушную подушку между лицом и маской. Одновременно с этим нужно было глубоко вдохнуть, вращая при этом шею, и резко выдохнуть через нос напротив зажима до тех пор, пока давление выдоха не сравняется с внешним давлением на барабанные перепонки. При этом резкая боль прекращалась и переходила в тупую.

После того как эти необходимые действия были проделаны, можно было переключать внимание на машину. Иногда номер первый должен был всплыть наверх, если не мог ослабить давление, и тогда его напарник должен был перебираться вперед, брать на себя управление, выводить чариот на поверхность и начинать его осмотр. Чаще, однако, оба удерживались на своих местах. Наверное, когда номер второй случайно распознавал «окно» по слабому изменению окраски воды и вовремя стравливал избыточный кислород, номер первый оборачивался к нему, чтобы поприветствовать легкой улыбкой и торжественно поднятым большим пальцем.

Не меньшей проблемой была частая потеря сознания на глубинах более сорока футов. Какой же выносливостью и выдержкой должны были обладать эти люди, если по меньшей мере три четверти из них прошли через это в то или иное время и все же продолжали заниматься своим делом.

Одно время привычной картиной было возвращение катера к плавбазе с ныряльщиком, пораженным специфическими судорогами. Чариоты терялись и затем поднимались глубокowodными водолазами, люди всплывали на поверхность в полубессознательном состоянии, и все это расценивалось ими как обычная работа. В те дни методы атаки человекоуправляемых торпед не были так точно разработаны, как это стало позднее. Никто не мог дать ответы на все вопросы, да и вопросов тоже еще не было, и, конечно, не было никаких пособий. Их заменяли постоянные дискуссии на борту «Тайтса». Это были не беседы между отдельными людьми, хотя случалось и такое, а обсуждения среди целой компании «наездников» с инструкторами и двумя командирами. Слейден хотел знать все о работе механизмов машины. Фелл спрашивал о самочувствии, о том, не заметил ли ныряльщик какого-нибудь дополнительного неудобства, и т. п.

Создан был и набор сетей, сквозь которые нужно было научиться проходить. Это была следующая стадия обучения. Только что полученное и отработанное умение подводников противостояло многолетнему опыту бонно-заградительной службы. Вскоре стало очевидно, что, несмотря на то что они годились для задержаний подводной лодки или выпущенной с нее торпеды, они были бессильны против ныряльщика, проводящего свой чариот над или под сетями.

На самом деле, когда у ныряльщиков появился некоторый опыт, сети стали восприниматься ими как ориентир цели. Для чариотера, ведущего машину в черной как смоль воде, когда на указателе стоит двадцатифутовая глубина, было весьма кстати обнаружить их тросы и убедиться, что он был в общем-то прав в своих навигационных расчетах. А если он в какой-

то момент потерял ориентировку и кружился неуверенными галсами с надеждой вернуться на курс, большим удовольствием было заметить сеть или даже уткнуться в нее. Многие первые номера даже поднимались на поверхность, чтобы взять пеленги, оставляя вторых номеров присматривать за машиной. И какое ощущение безопасности приходило к ним тогда с первым касанием проволочных тросов! Они больше не были подвешены над стапатьядесятью футами воды, верхом на странной машине. Путь к победе зависел теперь только от их собственного умения и оружия, а небо, усыпанное звездами, которое было видно через поддерживающий сеть трос, являло собой вполне безопасное зрелище.

Сети были двух видов – большая, глубокая, противолодочная по назначению, и маленькая, мелкаячеистая, противоторпедная. Глубина их погружения определялась весом расположенных в линию буюв и соединяющих их тросов, поддерживающих сети. В один прекрасный день служба береговых заграждений оплела сеть колючей проволокой, чтобы научить чариотеров преодолевать реальные препятствия! В итоге одна из групп чариотеров выиграла у офицера службы «джин по кругу», пройдя под его непреодолимыми, как он считал, сетями. Но самой большой головной болью для всех экипажей – и это занимало наибольшее время при обсуждениях – было определение удобных путей достижения днища цели для прикрепления боеголовки торпеды. Подходящим способом было бы подтянуть ее, используя магниты, крепящиеся к корпусу корабля. Либо прикрепить лить к якорной цепи на глубине, примерно равной осадке судна, и затем двигаться по кругу, пока машина не стукнется о корпус или пока ныряльщик не различит над собой корпус судна. Тогда путем продувки воздухом балластной цистерны можно было подвести чариот куда угодно, к любому нужному месту. В теории это звучало вполне убедительно, но на практике никуда не годилось. Помимо всего прочего, оказалось, что никто не подумал о том, что якорную цепь невозможно отыскать ночью. Но даже если допустить, что ее удалось бы найти, теория все-таки была неудовлетворительной. Первый опыт закончился полной неудачей для матроса Джока Брауна и его номера первого, Уоррена. Они оказались не в состоянии держать глубину и провалились ко дну слишком быстро для Уоррена, который не смог нейтрализовать давление. Следующими пробовали Чак Боннелл и матрос Малькольм Каузер<sup>24</sup>, но запутали лить, провели адскую работу по его распутыванию и вынуждены были отказаться от попытки. Тем временем сторонники метода «подтягивания» добились некоторого успеха, потратив, правда, довольно много времени.

Что-то делалось неправильно, и, конечно, окончательный ответ был найден. В действительности многие понимали, что они подсознательно отодвигали тот день, когда вынуждены будут согласиться с единственно реальным, хотя и очень неприятным путем решения проблемы. Чариот должен был опускаться и довольно долго продвигаться на глубине осадки атакуемого корабля до столкновения с ним или до тех пор, пока он не оказывался непосредственно под ним. В последнем случае машину нужно было быстро остановить и поднять к корпусу корабля. Кто-то должен был стать первым, и ими оказались Боннелл и Каузер. Они не встретили препятствий, не понесли никакого ущерба, кроме неизбежного беспокойства в начале операции, и провели первую учебную атаку, вообще самую первую успешную атаку из когда-либо сделанных. В течение недели весь страх перед неизвестным прошел и каждый атаковал «по-новому» без всяких колебаний. Все экипажи доказали, что это делается легко и что настало время решать следующую задачу. Это была совершенно другая стадия овладения «технической эффективностью» машины. Сначала – погружение под воду, затем – продвижение к корпусу корабля и наконец – атака.

Несчастливых случаев со смертельным исходом больше не было, но некоторые начали чувствовать напряжение. Были единицы тех (хотя это и были действительно храбрые люди),

---

<sup>24</sup> Позже – сублейтенант резерва Королевского флота, орден «За выдающиеся заслуги».

кто понимал весь риск предприятия, кому не нравилась сама идея, но никто из них все же не остановился, и все старались справляться с нервами. Те, у кого лопнули барабанные перепонки и имелись многочисленные повреждения носовых пазух, стояли особо, но были и другие, хотя их было немного, кто не отвечал физическим стандартам, требовавшимся для подобных работ. Но несмотря на это сокращение численности пригодных к таким работам, росла решимость ускорить начало первой настоящей операции. Позже стало известно, что приблизительно в это время Слейден и Фелл начали уже вести предварительные переговоры с высоким начальством о предмете предстоящей операции. Они интуитивно понимали, что новое оружие готово к использованию, и, несмотря на большой опыт службы и большую мудрость, их терпеливость была даже больше, чем у экипажей чариотов, которые были целиком захвачены процессом выбора цели и планирования операции.

Слейден был наиболее обеспокоен этим вопросом. Именно он ездил на север, в Портсмут и даже на норвежскую базу на Шетлендских островах, расспрашивал, предлагал, просил, настаивал. И возможно, было правильно, что Фелл при этом оставался «дома», потому что он, с его чуткостью к чисто человеческим личным проблемам, более подходил для наведения порядка и успокоения группы людей, чья жизнь становилась все более бездеятельной. Но для некоторых обстоятельства складывались другим образом.

Персонал, отвечавший за аппараты дыхания, а также инженеры и электромеханики и другие люди из групп технического обслуживания делали свою работу без каких-либо дополнительных волнений, хотя их работа могла показаться малорентабельной.

Продолжались тренировки, главной целью которых в этот период было повышение выносливости экипажей, хотя Слейденом было предложено одно важное новшество. Дело в том, что он понимал, что после того, как чариот проведет успешную атаку и «отложит свое пасхальное яичко», возможность его возвращения к базовому транспортному средству будет довольно проблематичной. В таких условиях экипажам, скорее всего, придется держать курс на берег. И что тогда? Бегство, конечно. Физическая подготовка всегда занимала важное место в учебном плане, но теперь приобрела еще большее значение, с включением пункта «самооборона на суше». Это действительно было новой мыслью, поскольку до этого интенсивность курса обучения, разработанного Слейденом, была настолько высока, что о «самообороне» он вспомнил в последнюю очередь. Молодых тренированных «наездников», способных оправдать надежды в этом плане, было немного.

В нормальных условиях такие тренировки начались бы с грандиозного пикника, который затем перешел бы в длинную прогулку по дикой местности. Но здесь решили сделать не так. Люди разделились на две группы – атакующих и защищающихся, одна из которых стремилась достигнуть некоторой цели, а другая препятствовала этому. «Оружие» обычно ограничивалось кусками торфа, которые были довольно эффективны, когда Слейден бросал их с короткой дистанции, – и никаких правил. Таким нелегким способом были обследованы многие красивые сельские окрестности Эрисорта.

Кульминация наступила тогда, когда Слейден убедил офицера местного ополчения – который был либо полностью неинформированным, либо просто не в себе, – что для всех тренирующихся было бы весьма полезно провести военную игру, чтобы «Титания» как бы взяла на себя функции защиты района. К ночи все, кроме этого, было забыто. На борту «Тайте» было усовершенствовано новое оружие: решили, что карбид кальция, вспыхнувший в банке с водой, произведет большой эффект, если его бросить в почтовый ящик. Что и было доказано. При этом пострадал почтовый ящик местного полицейского участка, а произошедшая схватка дала экипажам возможность захватить несколько пленников, с которых немедленно сняли их юбочки-килты.

Были некоторые картины, достойные восхищения: пухлый Чедс со своей бычьей шеей, облаченный в тропические шорты, которые были ему велики, преследуемый разъяренным

горцем по вересковым полям, а потом и по воде; чари-отер, неторопливо влезавший на телеграфный столб, чтобы срезать целый пролет проводов; еще трое или четверо, работающие с усердием бобров, растаскавшие весь зимний запас торфа с заднего двора хутора, чтобы построить дорожное ограждение...

Рано утром экипажи возвратились на борт. Они, конечно, были уставшими, но при этом убежденными в том, что и в военном деле они более чем способны к самостоятельным действиям. В этом мнении они укрепились, когда несколькими часами позже некоторые «вонючки» явились на борт во время «чарки джина», чтобы выразить свои претензии по поводу сюрпризов предыдущей ночи. Возможно, было высказано мнение, что ребята зашли слишком уж далеко. Но для Слейдена с его самомнением оно, конечно, показалось довольно глупым.

За время этого периода тренировок произошло только одно тревожное событие. Естественно, было несколько инцидентов, с которыми ребята из экипажей разобрались самостоятельно, без посторонней помощи, довольно быстро, но ничего серьезного, что касалось бы всего подразделения, не было. Но в ту ночь вовлечены в события были все. Джоки Брюстер<sup>25</sup> потерял своего напарника, второго номера Джока Брауна, в сетях. Они проводили учебную атаку. Машина была не слишком хорошо уравновешена, и, когда они нырнули, чтобы пройти под сетью, она опустилась на дно у основания сети. Брюстер обернулся к Брауну, быстро понял, что того нет и он сам не может перемещать чариот, и, как и был он обучен в ходе тренировок, выпустил маркировочный буй и по сети поднялся на поверхность. Брауна на поверхности он не обнаружил и немедленно поднял тревогу.

Вахту в шлюпке нес Дики Гринленд<sup>26</sup>, на случай именно такой критической ситуации, которая произошла. Не теряя времени на расшифровку жестикологии Брюстера, он подал установленный сигнал тревоги сигнальной ракетой Вери. В ту ночь за тренировки отвечал Слейден, он немедленно направил к сетям всех подводников и подал сигнал на базу в Сторновой. Сети были обследованы настолько тщательно, насколько это можно было сделать в чернильной темноте, но никаких следов Брауна не было обнаружено. Надежда исчезала с течением времени и расчетом количества оставшегося кислорода. Час за часом этот предел приближался, потом он наступил и миновал. Возможно, думали они, можно будет найти его при дневном свете.

Как выяснилось, дневной свет понадобился, чтобы доставить Джока Брауна на «Титанию». Он начал свой рассказ с неохотного признания, что все произошло из-за его собственной ошибки – перед началом тренировки он не доложил о том, что плохо себя чувствовал. Несколько часов подряд днем и вечером он мучился зубной болью. От этого он был почти «в отключке», но считал, что сможет потерпеть, пока не кончится тренировка. Лучше не стало, когда Брюстер наклонил нос чариота вниз, под сеть, но все же большую часть спуска на дно Браун держался. Только крепился он слишком долго, и получилось так, что он начал карабкаться на сеть прежде, чем они опустились под нее. Следующее, что он помнил, – это то, что он был на поверхности, слышал Брюстера и Гринленда, поднимавших тревогу. Они были от него не далее, чем в десяти ярдах, но он не смог привлечь их внимание, и его отнесло в сторону. Он собирался направиться к берегу залива, держась рукой за трос, поддерживающий сеть. Но голова его разламывалась от боли, и потому неудивительно, что он не удержался за трос и был отнесен течением, потеряв надежду остаться в живых. Тем не менее он по-прежнему боролся и поплыл к берегу. Только тот, кто носил на себе подобное снаряжение, может понять, каким ужасным испытанием это было. Оно вовсе не было похоже на легкий

---

<sup>25</sup> Позже – лейтенант резерва Королевского флота, крест «За выдающиеся заслуги».

<sup>26</sup> Позже – лейтенант резерва Королевского флота, орден «За выдающиеся заслуги».

скафандр аквалангиста. Костюм был изолированный, сам по себе не тяжелый, но тяжелые башмаки были неважной заменой ластам.

Но Браун сделал это. На суше он тотчас снял скафандр и дыхательный аппарат и, оставшись только в шерстяном трико, принялся стучаться в ближайший домик арендатора. Ему любезно предложили пищу и уют, но никакой одежды не дали. Посчитал ли арендатор, что Браун был авангардом сил вторжения, на что, казалось, указывали принятые им меры безопасности, или у того были личные счеты к кому-то из участников устроенных Слейденом береговых «учений», осталось неизвестным. Достаточно сказать, что именно в шерстяном белье Браун появился перед арендатором, в нем же был передан этим арендатором в руки полиции и в шерстяном же белье возвращен полицией на борт «Титании». Он никогда этого не мог себе простить.

Это происшествие имело место в начале августа 1942 г. Три группы подводников, прибывших в северные воды на «Тайте», упорно трудились уже более трех месяцев. Начало сказываться напряжение. Настроение падало, машины начали совершать воображаемые ошибки, «обжимка» проходила медленно. Один из молодых офицеров, понимая, почему это происходит, взял на себя героическую миссию сообщить Слейдену, что люди сделали довольно много, решив множество поставленных задач, и что им необходим перерыв и отдых. Слейден, как обычно, вежливо выслушал, ничего не ответил, но на следующий день вывесил на доске объявлений списки тех, кому был разрешен отпуск.

Большая часть группы направлялась в Лондон и на юг, из Эрисорта туда было два дня езды, что отнимало четыре дня из четырнадцати отпускных. Это не совсем устраивало. Хорошо бы выбрать более быстрое средство, чем корабль или поезд, и эта проблема горячо обсуждалась на кормовой палубе. Часть партии отпускников решила добираться обычным путем, но семеро из них оказались столь сообразительными, что рискнули использовать шанс добраться с помощью американских ВВС. Именно в Сторновее располагалась промежуточная база самолетов, пересекающих Атлантику. Это давало возможность сократить путь до Прествика, если не дальше. И все получилось, как было задумано. Из Сторновея они добрались до Прествика на транспортном самолете под эскортом «лайтнингов», что гарантировало безопасность перелета. Кроме того, американцы предложили замечательный обед, специальный автобус до Глазго и спальные места в ночном поезде. Таким образом, спустя сутки после отъезда из Эрисорта они начали свой отпуск в Лондоне. И в полдень того же дня группа находилась в баре Тиволи.

Тем временем AEDU (экспериментальная группа ныряльщиков адмиралтейства) проводила опыты по установлению реакции ныряльщиков на сильный холод. Если экипажам чариотов пришлось бы осуществлять свою деятельность в норвежских водах уже этой осенью, им пришлось бы работать при температурах около 45° по Фаренгейту. К сожалению, эту проблему поставили перед группой в то время, когда стоял жаркий август, а это означало, что в тренировочный бассейн Гормана нужно было доставить несколько тонн льда, для того чтобы снизить температуру воды. «Были испытаны различные варианты нижнего белья, — пишет сэр Роберт Дэвис в последнем издании своих наставлений по водолазному делу. — Очень нелегким делом оказалось подобрать достаточно теплую одежду, которая, надеваясь под скафандр, не обременяла бы ныряльщика. Идею электрического подогрева костюмов можно было даже не рассматривать, хотя бы потому, что в ходе атаки ныряльщики должны были покинуть машину, а химические грелки перегревались, если на них попадала вода, проникающая сквозь костюм. Окончательный выбор был сделан в пользу белья из натурального шелка, надетого непосредственно на тело, сверху полагалась шерстяная одежда, а между ней и водонепроницаемым костюмом надевались капоковые безрукавки и штаны.

Проблемой оставались руки, которые трудно было утеплить в холодной воде, поскольку обязательно должна была оставаться чувствительность при контакте. Группа

испробовала множество типов перчаток, провела ряд экспериментов, испытывая степень прилегания их к рукам в бассейнах с битым льдом. Но проблема полностью так и не была решена, и ныряльщики должны были сделать свой выбор сами, подходя к этому вопросу индивидуально. Обычно предпочитали оставлять руки голыми, обильно смазав их при этом жиром».

Еще одна проблема касалась водолазного снаряжения. Как выяснилось, стальные кислородные баллоны оказывали неблагоприятное воздействие на компас чариота. Это препятствие трудно было преодолеть. Никакие сплавы для баллонов в то время в стране не производились, но, к счастью, оказалось, что немецкие бомбардировщики оснащены кислородными приборами, емкости которых были сделаны из алюминиевого сплава. По размеру и форме они почти соответствовали нашим. Даже резьба на горловине подходила к британскому клапану. Были даны распоряжения собирать кислородные баллоны со всех сбитых самолетов, и если баллоны были неповрежденными, то после проверки и подгонки они прилаживались к дыхательным аппаратам.

Потери немецких самолетов были достаточно высоки, чтобы удовлетворить потребности чариотеров и других подводников до того времени, как производство подобных баллонов будет начато в Англии.

Из первой партии отпускников, возвращавшихся в Эрисорт, один был снят с поезда с приступом острого аппендицита. Слейден по телефону приказал, чтобы еще двое остались рядом с больным до того момента, пока он не выйдет из наркоза, на всякий случай, дабы в бессознательном состоянии он не смог разгласить государственную тайну. Но сочетание эфира с алкоголем оказалось настолько сильным, что государственная безопасность была обеспечена.

По возвращении в Эрисорт прежние занятия продолжились, но ритм их ускорился. Согласно слухам, вскоре могут последовать решительные действия и экипажи будут окончательно сформированы. Требования неуклонно повышались. Но было件件но, что все они прекрасно усвоили пройденный курс обучения. Сети были для них ленточками, учебные атаки на «Гайте» – мелочью, пройденным этапом. Необходимо было освоить что-то более сложное, научиться преодолевать более сложную сетевую защиту и атаковать цель, сидящую в воде на тридцать пять футов или ниже, вместо «Титании» с ее скромными двадцатью шестью футами.

Даже ночные учения больше не приносили неприятностей, хотя предписанные предосторожности иногда позволяли приобрести полезный опыт. Каждый экипаж получил подводный фонарь, а также сигнальные кальциевые ракеты, горящие в воде и обеспечивающие экстренную подачу сигнала, они были также неоценимым маяком для спасателей. Каждая пара «наездников» стала связываться обычной веревкой для подстраховки. Но ни ночные тренировки, ни новые приспособления, ни основные действия по программе обучения не давали подводникам удовлетворения надолго. Слейден и Фелл это знали.

Был сделан запрос на имя флаг-офицера подводного флота, и в ответ поступило распоряжение, согласно которому база в Эрисорте должна быть свернута, погружена на «Титанию» и вывезена. Куда – об этом знали только кэптен Конвей и два командующих, поскольку кодовое название «порт ННЗ» ничего не говорило. Новым домом, однако, оказался Лох-Кернбоун на основном острове, немного южнее мыса Рит и восточнее Сторновея. «Титанию» на новой базе поджидали вспомогательная плавбаза «Алекто» и дрефтер военно-морского флота «Истер Роуз». С этими судами ушли штаб и небольшая часть курсантов. Их история, ставшая историей первого применения чариотов, будет рассказана ниже.

Вскоре после того, как «Титания» пришвартовалась, сюда же прибыл корабль его величества «Хови», в то время – последнее слово флота в деле строительства линейных кораблей. Он бросил якорь вблизи берега, кормой к нему, и был прикрыт последовательными лини-

ями сетей. Было проявлено обоюдное гостеприимство, планы составлены, пари заключены. Вскоре все было готово к первой атаке. На «Хови» считали, что все необходимые предосторожности предприняты и корабль неприступен. В дополнение к сетям там был настроен целый ряд специальных гидрофонов, подвешенных на бонах по бортам корабля, а между внутренней линией сетей и кораблем постоянно патрулировал баркас, оснащенный сигнальным фонарем Олдиса в качестве прожектора. Самым важным из всех условий, которое почти наверняка отсутствовало бы при реальной атаке, было то, что цель знала, в какую ночь и примерно в какое время будет произведено нападение.

Атака началась. Семь экипажей покинули «Титанию» с пятнадцатиминутными интервалами, скользя в темноте вперед и руководствуясь только приказом «оставить заряды под «Хови» и уйти необнаруженными». Слейден и Фелл, должно быть, немного тревожились, несмотря на то что верили в свои экипажи. Ведь было так много дополнительных трудностей. Защита была сильнее, чем та, с которой чариотеры сталкивались ранее, не было известно и ни одного из пресноводных «окон» залива, «Хови» сидел в воде ниже опасной кислородной глубины, подход в погруженном положении должен был начаться не менее чем за полмили от цели, а очертания берега исключали использование для атаки каких-либо хорошо заметных ориентиров.

Джордж Госс<sup>27</sup> и старший матрос Треветьян вернулись первыми. Их успех был полным. Счет стал один – ноль. Госс заметил, что сети до берега полностью не доходят, и поэтому они прошли в сторону моря, так что пришлось проползти вдоль берега, после чего они нырнули под последнюю сеть, поместили заряд под кормой «Хови» и вернулись необнаруженными тем же путем.

Следующими вернулись Джеф Ларкин<sup>28</sup> и петти-офицер С.Л. Берей<sup>29</sup>. Как только они появились из воды, выкинув в жесте приветствия два пальца, стало ясно, что счет стал два – ноль. Их атака была кратчайшей: в сети, через них, заряд под мидель, через сети в обратном направлении и домой.

Третьим вернулся Чак Боннелл. Это был очередной успех. Три – ноль. В отличие от Госса с его «обманной атакой» и Ларкина с «прямой атакой» это была «навигационная атака». Самым обычным способом, следуя всем инструкциям, он нырнул не более чем в сотне ярдов от «Титании» и не всплывал, пока не миновал сети на пути обратно, оставив заряд прикрепленным к днищу «Хови».

Следующими были замечены Дж. Саржент<sup>30</sup> и младший матрос Андерсон. Им не столь повезло. Когда они проходили внутреннюю сеть, Андерсон порвал свой дыхательный баллон о зазубрину на проволоке. Тот немедленно заполнился водой, но Андерсон нашел выход. Он сумел использовать дублирующий клапан (обычно служащий для подачи дополнительного кислорода в экстренных случаях) и направить в горло смесь кислорода и воды. Последнюю он усиленно выплевывал внутрь маски. Он решил не сообщать об этом Сарженту, и тот увидел, что с ним происходит, только в ходе успешного развития атаки.

Саржент решил вполне мудро – не завершать учебную атаку и, вынужденный отступить назад через сети, вывел машину на поверхность. Андерсон был в мрачном настроении. Делая все, что можно было сделать в данной ситуации, Саржент снял маску со своего номера второго, привел машину к максимальной плавучести и полным ходом возвратился к «Тайте». Горячая ванна, некоторое количество виски и тихие слова Слейдена «Хорошо сделано» спо-

---

<sup>27</sup> Позже – сублейтенант резерва Королевского флота.

<sup>28</sup> Лейтенант резерва Королевского флота.

<sup>29</sup> Позже – экс-петти-офицер, кок, крест «За выдающиеся заслуги».

<sup>30</sup> Позже – сублейтенант резерва Королевского флота.

собствовали скорому восстановлению. Атаки не было, но машина не была обнаружена, и счет остался три – ноль.

Вскоре после этого рядом появились Эл Моретон<sup>31</sup> и машинист Уайт. У них с самого начала имелась техническая неисправность, но они сумели отыскать сети, которые преодолели вплоть до последней. Там Моретон оставил Уайта у машины, а сам поднялся наверх, чтобы взять пеленги. Он нырнул как раз вовремя, поскольку мимо проходил патрулирующий баркас. Еще один взгляд – и Моретон ушел вниз к Уайту. Но тут стало очевидно, что чариот к этому времени совершенно не поддавался управлению под водой. Поэтому они продули основную балластную цистерну и поднялись к поверхности рядом с «Хови». Они не смогли завершить атаку, закрепив боеголовку, но оставили один из магнитов закрепленным на борту линкора и отбыли, вручную проводя чариот через сети, не обнаруженные на всем пути следования. Счет прежний, три – ноль.

Следующим вернувшимся был экипаж Стреттон-Смита<sup>32</sup> и старшего матроса Риквуда. Вскоре после первого погружения их подвел компас, и им пришлось довольно долго находиться на поверхности, чтобы выверить курс. Чтобы облегчить ориентировку, они, как и Госс, решили следовать под берегом. Но еще до того, как добрались до «Хови», они угодили в проклятое пресноводное «окно» и погрузились на дно, примерно на семьдесят футов. Во время этого провала оба они получили довольно серьезные повреждения ушей и оба чувствовали себя слишком плохо, чтобы продолжать задание. Учитывая то, что они были лишь одним экипажем из семи, и помня часто повторяемые инструкции на случай подобных ситуаций, они нехотя решили возвратиться на «Тайте» в надводном положении, без риска обнаружить наличие чариотов на якорной стоянке, как если бы действия были реальными, когда враг не предупрежден об атаке заранее. Счет был по-прежнему три – ноль (с тремя помарками). В результате этого неудачного погружения эти два ныряльщика были отстранены от работ на несколько недель для того, чтобы дать поправиться их ушам.

Следующую, последней ушедшую и последней вернувшуюся машину, вел Джок Керр, который до начала обучения прослужил пять месяцев вторым лейтенантом в легкой горской пехоте и не имел навигаторских амбиций. Он пришел к тому же выводу, что и Госс, относительно большей уязвимости кормы «Хови» со стороны берега. Но он не смог найти у берега свободного промежутка и должен был нырнуть под сети. В процессе этого он наткнулся на дно примерно в двадцати футах от кормы линкора. Небольшой пузырь воздуха в цистерне – и чариот немного всплыл, чтобы успешно уткнуться в рули. Там они закрепили заряд и начали путь домой, но их движение по поверхности было обнаружено, и они были остановлены баркасом. Так, с четырьмя успешно закрепленными зарядами, одним условно уничтоженным чариотом и тремя «не атаковавшими» счет очков в течение ночи стал четыре – один в пользу чариотов.

Не было сомнений в отношении того, кто выиграл в этой игре, и Слейден и Фелл видели в этом успехе залог того, что через пару недель таких ложных атак пригодность чариотов для реальных действий станет бесспорной.

Вторая ночь прошла почти так же, как и первая, за исключением того, что вместо зарядного устройства применялись магниты, снабженные шариковыми буйками – чтобы облегчить работу водолазам с «Хови». Четыре экипажа атаковали, четыре магнита были установлены, но две машины были обнаружены на возвратном курсе. Забавную шутку в этом учении выкинули Тэффи Д.С. Эванс<sup>33</sup> и петти-офицер В.С. Смит<sup>34</sup>, которые разместили свой маг-

---

<sup>31</sup> Лейтенант резерва Королевского Канадского флота.

<sup>32</sup> Позже – лейтенант резерва Королевского флота.

<sup>33</sup> Лейтенант, позже – лейтенант-командер резерва Королевского флота.

<sup>34</sup> Позже – получивший офицерское звание комендор Королевского флота, медаль «За выдающиеся заслуги».

нит на нижней стороне правого забортного трапа, под самым носом у вахтенного офицера и квартирмейстера.

Чтобы побольше узнать об эффективности гидрофонов, на третий день несколько машин ходили вверх и вниз перед «трубками». Это было плановое плавание для заинтересованных, пока один из чариотеров не стукнул по гидрофону гаечным ключом, извлеченным из инструментального ящика, «просто чтобы удостовериться, что тип на другом конце еще не заснул». К счастью, барабанные перепонки оператора не вышли из строя надолго. Слейден предупредил, что подобные шутки нужно прекратить.

Третья ночь учений должна была стать последней. Адмиралтейство должно было беречь «Хови», что и делало. И случилось так, что именно в эту третью ночь флотилия пережила трагедию и проявила большое мужество. Сублейтенант Джек Гроган, южноафриканец, и старший матрос Горди Уорси, номер второй, сделали хороший заход. Но потом они должны были погрузиться глубже, и, когда они уже находились под днищем цели, Гроган потерял сознание. Находясь в очень сложном положении, Уорси действовал незамедлительно. Всплыть напрямую, имея над головой 35 000 тонн линкора, было невозможно, поэтому он пересел вперед и взял управление в свои руки, поддерживая в то же время Грогана. Находясь в таком неудобном положении, он вывел машину из-под корпуса и всплыл на поверхность. Немедленно рядом с ними оказалась одна из шлюпок. Но было слишком поздно. Гроган был мертв.

Уорси вел себя в лучших традициях вооруженных сил. Его управление машиной в сложной обстановке между ней и корпусом корабля, когда он легко мог быть раздавленным или столь же легко провалиться на дно, было хладнокровным и эффективным и выполнено с большой сноровкой.

Потеря Джека Грогана ощущалась остро. Он был заметной личностью и первоклассным чариотером.

Это были тревожные дни для командеров Слейдена и Фелла.

«Я вспоминаю одну ночь на ялике, – написал командер Фелл несколькими годами позже, – под морозящим дождем и умеренным юго-западным ветром. Сквозь шум волн был слышен глухой удар, свидетельствующий о том, что чариот ушел в темноту, чтобы пройти шесть миль и достичь «Тайте».

Потом бесконечное ожидание возникновения слабой вспышки от чариота или известия о том, что он атаковал... Два часа ночи... и ничего... Потом поиски среди островов и вдоль подветренного берега, и наконец их обнаруживают в холодном, сером предрассветном сумраке, эту пару... Чариот вытасен на берег, два раздувшихся, зловеще выглядящих морских слизняка спят на транце. Я подумал, что они уже мертвы.

Я помню своего рода яростное облегчение после ночных волнений, смешанное со страхом перед необходимостью опять напрягать каждого из них через несколько часов отдыха. И это был только один из тысячи подобных инцидентов».

## Глава 5 ПЕРВАЯ X-ЛОДКА

В отличие от первого чариота первая X-лодка – «X-3» – потребовала более длительного времени для своей постройки и была спущена на воду только 15 марта 1942 г. на реке Хамбл в водах Саутгемптона, пробыв в стадии постройки по меньшей мере три года<sup>35</sup>. Ее команда, состоящая из трех человек, прибыла с «больших» субмарин в середине 1941 г. и включала командира, сублейтенанта Королевского флота У.Дж. Мика, уже имевшего крест «За выдающиеся заслуги»<sup>36</sup>, лейтенанта Дональда Кэмерона (первый лейтенант)<sup>37</sup> и старшего механика Ричардсона<sup>38</sup>.

Вероятно, впечатления этой команды, когда их взорам предстало частично построенное для них судно, были смешанными. Оно было около пятидесяти футов в длину, но, поскольку сюда входили также винт, руль управления и руль глубины, длина внутреннего обитаемого пространства составляла примерно тридцать пять футов, то есть приблизительно половину длины обычной крикетной подачи. Максимальный диаметр круглого прочного корпуса был пять футов и шесть дюймов, с палубными креплениями, равными шести дюймам, итого высота помещения достигала пяти футов.

Центральный пост в передней части заключал в себе ходовые приборы управления кораблем и глубиной погружения, перископ, различные навигационные средства и всевозможные механизмы. Дальше находился спасательный отсек, в просторечии «W & D» (мокрый и сухой – wet & dry). Как предполагал сэр Роберт Дэвис в своем первоначальном проекте, это позволяло одному из членов экипажа покинуть лодку в водолазном снаряжении с целью преодоления сетей и установки подрывных зарядов и возвращаться обратно. Ближе к корме помещались аккумуляторные батареи и моторный отсек.

Фактически это была настоящая подводная лодка в миниатюре. Единственное, чего ей не хватало, – это торпедных аппаратов. Вооружение X-лодки должно было состоять из двух зарядных отделений, имеющих форму полумесяца, размещенных снаружи на обеих сторонах прочного корпуса. Так называемые бортовые заряды содержали каждый по две тонны взрывчатого вещества и часовой механизм. Они должны были быть размещены на дне под корпусом цели.

Движущими силами корабля, как и любого другого типа подлодок, были дизель (в надводном положении) и электродвигатель, питаемый от аккумулятора (в подводном), обеспечивающие максимальную скорость до 6,5 и 4,5 узла соответственно.

В течение осени и зимы 1941/42 г. дело продвигалось медленно, но верно. В сентябре к «X-3» в качестве плавбазы был прикреплен дрейфтер «Пресент Хелп». Его командир, лейтенант Джордж Х.Э.В. Вашингтон<sup>39</sup>, прежде бывший подводником, должен был подбирать в состав флотилии временно не работающих офицеров.

В ноябре к команде дрейфтера присоединилось некоторое число отобранных подводников. Три недели спустя корабль стоял в Ичноре, Сассекс, где были успешно подорваны два экспериментальных заряда. Эти эксперименты продолжались в течение всего декабря, и все это время попутно дорабатывалась «X-3». В январе 1942 г. сюда приезжал сэр Макс Хортой; визит был настолько приятным и неофициальным, что вряд ли его можно было назвать

---

<sup>35</sup> Все, что касается этой главы, см. в приложении I.

<sup>36</sup> Позже – командер Королевского флота, член ордена Британской империи.

<sup>37</sup> Позже – командер Королевского флота, крест Виктории.

<sup>38</sup> Позже – старший механик машинного отделения, медаль Британской империи.

<sup>39</sup> Позже – лейтенант-командер резерва Королевского флота.

осмотром. Эксперименты с «W & D» проводились в Соленте и в других местах, к флотилии присоединился командер Королевского флота Т.И.С. Белл, кавалер креста «За выдающиеся заслуги». Этот офицер, вместе с командером Кромвелем Варлеем, кавалером ордена «За выдающиеся заслуги», проектировавшим «Х-3», был впоследствии увековечен в названии первой базы подводных лодок «Варбел», но пока, с момента своего появления и в течение всей зимы, он отвечал за личный состав и проведение тренировок.

Испытания «W & D» проводились отчасти для того, чтобы проверить возможности самого отсека, а отчасти – для того, чтобы подобрать наиболее подходящий вариант индивидуального скафандра, который водолаз смог бы надеть самостоятельно, имея для этого достаточное пространство.

Наконец настал день спуска на воду. Церемония не начиналась до вечера, и только после наступления темноты, в 23.00, его величества сверхмалая подводная лодка «Х-3» начала сходить в воду. Под действием собственной тяжести она покинула спусковые салазки и благополучно оказалась внутри большого, специально сконструированного катамарана, стоявшего рядом с «Пресент Хелп». В течение нескольких следующих недель последовательно проводились полномасштабные испытания, которые наконец завершились. «Х-3» была готова 19 марта, 20-го она начала надводные испытания, 24-го – стала нырять, совершая свои первые действия под руководством контр-адмирала Р.Б. Дарка, который командовал флотилией подводных лодок в Госпорте.

Примерно через пять или шесть недель наступил следующий этап – создание первого учебного класса Х-лодок. Однажды, в конце апреля, группе только что произведенных в офицеры был задан вопрос, не хотят ли они пойти добровольцами в специальную службу. Их предупредили, что они должны хорошо уметь плавать, но, кроме этого, никаких представлений об их дальнейшей работе дано не было. Вызвалось пятеро добровольцев, которых тут же опросили на месте, а потом было собеседование с офицерами штаба. Трое из них были приняты.

23 марта они прибыли в форт Блокхаус. Один из них, Джон Лоример<sup>40</sup>, вспоминал потом, что в кают-компании он чувствовал себя мелкой сошкой, только что получившей чин гардемарина среди многих заслуженных, добившихся успеха офицеров. Ему казалось, что он и его компания были встречены с любопытством. Позже завсегда в кают-компании стали привыкать к таким неожиданным вторжениям.

После того как им с некоторой осторожностью разъясняли особенности их предполагаемой работы, им давали возможность вернуться к прежней службе, до того как они будут окончательно приняты. Затем немедленно начинались интенсивные тренировки и теоретические курсы по освоению «Х-3». Все это происходило на реке Хамбл.

Джон Лоример пишет об этом:

«Я помню великий день, когда мы – Дэвид Лок и я – спустились на пристань Хамбла и увидели первую, единственную тогда Х-лодку – его величества подводную лодку «Х-3». Нам показал ее Дон Кэмерон, и я никак не мог избавиться от мысли, что она слишком маленькая, и задавался вопросом, как такое утлое суденышко сможет пересечь Норвежское море. На следующий день я вышел в свое первое плавание, пока в надводном положении. Мы проводили испытания тросовой тяги.

В течение следующих трех недель мы выходили на Хамбл, но основную часть времени «Х-3» стояла под большим навесом, под которым она строилась, в то время как прибывающие эксперты адмиралтейства пробовали снабдить ее разными приспособлениями, большая часть которых даже не смогла поместиться внутри судна».

---

<sup>40</sup> Позже – лейтенант резерва Королевского флота, кавалер ордена «За выдающиеся заслуги».

Обучение и тренировки группы подводников продолжались потом в течение двух недель в Блайте (Нортумберленд). Затем они отправились для дальнейшего обучения на плавбазу подводных лодок «Циклоп» в заливе Ротсей. После «Циклопа», где они жили некоторое время, они вернулись в Блокхаус, и им сообщили, что их переводят на специальную базу в Шотландию. Эта база располагалась в гостинице водолечебницы портового городка Баннатэйн, недалеко от того места, где в заливе Ротсей базировался «Циклоп», а также в небольшом охотничьем домике в верховьях соседнего залива Лох-Стривен.

В июле к ним присоединился второй офицерский учебный класс, состоявший из девяти человек, а в конце августа – третий, из шестнадцати.

В числе новых рекрутов было четверо австралийцев и двое из Южной Африки.

Тем временем «Х-3» «набирала обороты». Вместе со всеми испытаниями команды на предмет адаптации человека сама лодка сдавала сотни экзаменов на берегу и в море. Проверялись буксировка, навигация, ходовые качества, способы всплытия и погружения. Проводились испытания гирокомпасов и бортовых зарядов. Мик, Кэмерон и Ричардсон иногда задавались вопросом: кто они – подводники или ученые?

Были трудности с обеспечением безопасности. Легко было теоретизировать об опасностях в необременительных разговорах на эту тему, но гораздо труднее было предотвратить обнаружение «Х-3» во время ее выходов в море. Катамаран, в котором она находилась, использовался только в темное время суток для маневрирования вблизи берега, по возможности предотвращались все контакты с внешним миром, чтобы сохранить секретность предприятия.

В течение мая лодка выполнила ряд учебных атак в Портлендской гавани. Обычно при их выполнении Мик был у перископа, Кэмерон – на рулях глубины и механизме управления насосами, а Ричардсон, когда не был занят двигателем, – на руле управления. Вечер обычно начинался с того, что «Пресент Хелп» буксировал лодку до района погружения, а затем сопровождал ее в ходе атаки. Особенностью этой стадии экспериментов, позже отмеченной, когда самой лодке стали больше доверять, было наличие «бафа» – маленького шарабуйка, который буксировался лодкой по поверхности, когда она сама шла под водой, что облегчало «Пресент Хелп» поддержание контакта. Бук и его трос как бы соединили подводников с той силой, которая, как сознавал каждый, могла помочь спастись при возникновении опасности. «Х-3» была совершенно неизвестной величиной, и нужно было предусматривать возникновение любых неприятностей, даже неожиданных.

Та часть истории, которая относилась к реке Хамбл, закончилась 26 августа. «Пресент Хелп» отбуксировал «Х-3» в доки Саутгемптона, где она была погружена в специально сконструированный железнодорожный вагон для отправки на север, в Фаслен, в устье реки Клайд. Там ее спустили в шотландские воды с помощью гигантского подъемного крана. Вместе с тренировочными группами, также прибывшими в порт Баннатэйн, переброска в Шотландию была завершена.

И именно в Шотландии закончили свои испытания и тренировки экипажи чариотов. В своей северо-западной цитадели они уже начали маяться по поводу того, что лето шло к концу, а флотилия еще не приступила к настоящим военным действиям.

## Глава 6 ПОКУШЕНИЕ НА «ТИРПИЦ»

Работа для экипажей чариотов начала вырисовываться начиная с ранней осени. Тренируясь под руководством Фелла и Слейдена, к концу лета они достигли значительных высот в своих дьявольских выходах. Чариотеры полагали, что они более чем готовы к тому, что предстояло делать. Стали выдвигаться и обсуждаться разные предположения, одни из которых были реалистичными, другие слишком фантастичными, чтобы о них говорить. Любимыми занятиями полувахты были рассуждения на темы «что», «где» и «как туда добраться».

И тут появился Ларсен. О его прошлом было мало известно, но в то же время он был решением многих проблем. Он стал немедленным и внятным ответом на вопрос «как?» и очень скоро стал частью ответов на вопросы «что?» и «где?».

Путь Ларсена в Лох-Кернбоун был богат событиями. В более ранние дни он был просто Лейфом Ларсеном, сотрудником специальной службы Королевского Норвежского флота. Теперь же он стал «шетлендцем» Ларсеном, кавалером ордена «За выдающиеся заслуги», креста «За выдающиеся заслуги», медали «За отвагу». Это был в Норвегии национальный герой номер один. Будучи храбрым воином, он служил, сбежав из Норвегии после ее оккупации немцами, став шкипером на одном из норвежских рыболовных судов, ходивших с Шетлендских островов по заданиям британского командования. Задания эти состояли из разведывательных рейсов к побережью Норвегии: иногда они завозили или забирали агентов, иногда доставляли грузы для норвежского Сопротивления. Во время этих рейсов Ларсен в глубине сознания долго вынашивал некую неопределенную пока идею нападения на «Тирпиц». Летом 1942 г. он отправился в отпуск в Лондон, узнав, что этот 40 000-тонный линкор стоит в Асен-фьорде, боковом ответвлении Тронхеймс-фьорда, отстаясь там, как говорили, после повреждения русской торпедой.

Пока он был в Лондоне, он размышлял о длинных осенних походах, которые должны сменить «светлый сезон» относительной бездеятельности, заставлявшей его ненавидеть лето; он размышлял и о «Тирпице», но не видел пути, каким рыболовное суденышко могло бы преодолеть оборону линкора и нанести смертельный удар. Ко времени его возвращения в Скаллоуэй идея почти созрела. Тем не менее его ответ на предложение командовать кораблем, который доставит одно или несколько секретных плавсредств на дистанцию, достаточную для удара по «Тирпицу», не был непродуманным. Его «да» прозвучало не ранее, чем он расспросил о деталях и обсудил возможности осуществления своих замыслов путем сотрудничества с человекоуправляемыми торпедами Британского флота. Дело пошло быстро. Ларсен полетел в Лондон для переговоров с офицерами разведки: он должен был подготовить запросы по части запасов и оборудования, выбрать судно из тех, что находились на Шетлендских островах, а также набрать команду. Кроме того, судно требовалось переоборудовать: поставить более мощную лебедку, потайной отсек, задвижки и швартовые устройства под корпусом. И при этом должна была обеспечиваться секретность, поскольку «кое-кто» очень интересовался Шетлендскими островами.

Ларсен понравился всем сразу. Он был спокойным, деловым, у него было чувство юмора; к тому же он не переносил всяких бюрократических церемоний даже в большей степени, чем сами чариотеры! Это проявилось уже вскоре после его прибытия, когда было объявлено, что на следующий день рыболовное судно «Артур» должен осмотреть адмирал сэра Клод Барри<sup>41</sup>, преемник сэра Макса Хортонна. Это был единственный случай, когда Ларсена

---

<sup>41</sup> Позже – адмирал, рыцарь ордена Британской империи, член ордена Бани, кавалер ордена «За выдающиеся заслуги».

можно было наблюдать в состоянии паники. Никакие уверения не могли убедить его, что посетитель – один из наиболее дружелюбно расположенных к предстоящему делу людей. Был поднят норвежский военный флаг, палубы вымыты, медные предметы сияли. Предполагалось, что Ларсен и двое из экипажей чаритов будут стоять на палубе, чтобы встретить адмирала и сигналом дудки приветствовать его на борту. Команда, к своему большому облегчению, получила указание остаться внизу. Ларсен начал репетировать все это заранее и вовремя сменил свой мундир на парадный, выглядев при этом так, будто имел дело с трибуналом. Наконец через какое-то время адмирал Барри прибыл, радостно вступил на борт «Артура» и тотчас же начал с невероятной скоростью сыпать словами. Никаких шансов заняться формальностями не оставалось. После беглого взгляда на палубу торжественная часть была свернута и Ларсен вскоре уже был просто участником беседы с «очень приятным джентльменом».

Как только Ларсен был утвержден, новая программа обучения пошла всерьез. Сначала занялись исключительно буксировкой. Изначально планировалась буксировка чаритов за кормой, но после нескольких попыток стало понятно, что лучше закреплять их непосредственно под днищем коротким фалинем. Как только это было хорошо проверено, была проведена полномасштабная учебная атака. К этому времени окончательно были сформированы команды: лейтенант Джок Брюстер в паре с матросом Джоном Брауном в качестве номера второго, сержант Дон Крейг (Королевская инженерная служба) с матросом Бобом Эвансом и старшие матросы Малькольм Каузер и Билл Тебб в качестве запасного экипажа и ассистентов. Первое полномасштабное испытание было проведено где-то в середине октября. Одиннадцать человек перешли с «Алекто» на «Артур» – четыре члена экипажа, шесть водителей и Тайни Фелл. Небольшое паровое судно миновало мыс Ру-Койгах и зашло в пустынный залив на островах Саммер. Там чариоты были подняты лебедкой и закреплены под корпусом. Эванс и Брюстер оделись («Они похожи на современных жутких троллей», – тихо сказал Ларсен) и отправились за борт, чтобы закрепить фалини. Как только эта пара вновь оказалась на борту, двигатели «Артура» возобновили работу и началась буксировка обратно в залив, где стояли «Алекто» и учебная цель – его величества корабль «Родней». Стояла глухая полночь, когда двигатели были наконец остановлены. «Артур» достиг условленного места старта чаритов в нескольких милях от якорной стоянки. Тут же четверо «наездников» закончили свое облачение, и Фелл произвел последний осмотр. Позже Ларсен написал о том волнении, которое он чувствовал в тот момент: «Несмотря ни на что, серьезная обстановка первой тренировочной атаки создавала беспокойное ожидание. Послышался легкий всплеск – это четыре человека нырнули в глубину, скользнув в угольно-черное море, чтобы затем пропасть из вида. На борту корабля было тихо, а наши товарищи работали под днищем судна и освобождали чариоты. Все это захватывало, даже несмотря на то, что было не всерьез. Единственное, что можно было заметить, – это свечение и слегка усилившаяся рябь. Затем одна машина всплыла невдалеке от судна. Эванс и Крейг держались в стороне, стремясь оставаться наверху. Затем появилась и другая машина. Зажужжали электродвигатели, машины выстроились рядом с судном, и экипажи дали знать, что все в порядке. Фелл помахал им в ответ, и они спокойно заскользили прочь от «Артура» и исчезли в темноте. Атака началась»<sup>42</sup>.

Это была просто рекордно удачная атака. Обе машины прорываются через две линии сетей из трех, окружающих линкор, проходят под третьей и, несмотря на то что дежурная вахта информирована о нападении, закрепляют зарядные отделения и проделывают свой обратный путь необнаруженными. Не будь атака учебной, «Родней» оказался бы на дне залива.

---

<sup>42</sup> Селен Фритъоф. Шетлендский Ларсен. Берген: J. W. Eides Forlag.

Все члены команды чариотов, конечно, были довольны этим успехом, но, естественно, Тайни Фелл не был полностью удовлетворен. В конце концов, это была его работа и он никогда не мог быть полностью довольным!

Другие тренировочные атаки проводились при разных погодных условиях. Придирчиво отыскивались любые недоработки в методике и исполнении. Только в одном случае наблюдатели с линкора обнаружили машину, которая неосторожно взволновала поверхность ночью, которая хотя и была облачной, но отдельные разрывы облаков все же пропускали лунный свет. К этому времени тренировки стали еще более интенсивными, чем когда-либо ранее. «Обычная, серьезная, трудная работа» – так один из вторых номеров описал происходящее. Но это продолжалось недолго. Во время трехнедельного пребывания на «Артуре» Фелл был откровенно доволен, и однажды, во второй половине октября, он объявил, что тренировки по «Тирпицу» считает окончательно законченными, по крайней мере в Лох-Керн-боуне. «Я тоже так думаю, – был один из комментариев, – но этот вредный тип никогда не будет доволен полностью». Но все это были шутки, идущие от удовлетворения при мысли о том, что, если они и вправду достаточно хороши для того, чтобы Тайни сказал «да», значит, они действительно куда-нибудь да отправятся.

На самом деле отобранные команды пока отправлялись на Шетлендские острова, на старую временную базу Ларсена, чтобы провести там окончательные тренировки. Шхеры у Шетлендских островов очень похожи на те, с которыми команды столкнутся в Норвегии, так что они должны будут закладывать больше времени на свои подводные действия.

Пока они осваивали эти упражнения, на «Артуре» готовили документацию и разные другие бумаги. Эти процедуры были оставлены на последний момент, чтобы быть твердо уверенными в том, что те немцы, чьими поддельными подписями собирались воспользоваться, не переведены на другие точки. Одну из частей инструктажа проводили двое норвежцев, прилетевших специально из Швеции. Один из них был агентом секретной службы Норвегии, другой – из норвежского консульства. Было крайне важно, чтобы экипажи чариотов и команда «Артура», которые не собирались возвращаться на Шетлендские острова, смогли прибыть в Англию как можно скорее, поскольку их информация могла быть бесценной. Для этого нужно было постараться избежать интернирования.

В подготовленных фальшивых документах «Артур» фигурировал как грузовое судно, бывшее прежде рыболовным. Для маскировки он был нагружен торфом, который предполагалось выгрузить в Тронхейме. В документах также детально перечислялись перевозимые прежде грузы, указывались порты погрузки и выгрузки, имелись бумаги отправителей и получателей с печатями немецкого досмотра.

Последняя плановая операция состояла в том, чтобы прорезать отверстия в обшивке «Артура», условиться о встрече на берегу с представителями норвежского подполья, решить отдельные вопросы транспортировки и запастись множеством инструкций, необходимых для достижения границы и последующего возвращения в Лондон.

25 октября Ларсен, Фелл и Брюстер почувствовали, что они уже могут сесть, выпить пива и сказать, что все готово. Приказ к отплытию должен был быть получен в 9.00 на следующее утро. Но приятного сидения за пивом не получилось. Кто знает, каким способом, но прибыло сообщение, что Тронхейм занят немцами. Необходимо было внести изменения в грузовую декларацию, чтобы вся история выглядела более правдоподобной. Для Ларсена это означало, что он должен был сидеть до четырех часов утра, переписывая всю документацию, поскольку она должна была быть написана именно его почерком. Остальные стали помогать ему. Они проверили, будут ли осуществимы новые сроки выхода и подхода с точки зрения приливо-отливных условий. Они проверили все запасы и снаряжение, погруженные на рыболовное судно. Они пичкали Ларсена имеющейся у них информацией о различных участках норвежского побережья, помогая ему проверять и перепроверять вновь вводимые

данные. Они всей компанией оберегали и поддерживали его. В конце концов все заснуло: на сон оставалось менее четырех часов.

Наконец время настало. В 9.00 26 октября 1942 г. прозвучала долгожданная команда: «Отдать носовые! Отдать кормовые!» Короткий смущенный поклон от Тайни Фелла, который провожал их на пирсе, и его последние слова, направляющие их в путь:

– Желаю удачи!

Как только «Артур» отошел от Люнни-Во, стало очевидно, что погода разыгралась не на шутку. В самом деле, метеорологические условия вскоре стали причиной опасений Брюстера за целостность чаритов, верхние палубы которых захлестывались водой. Они с Ларсеном крепче пришвартовали их под потоками холодной воды, стало надежнее. Но волнение на море могло еще усилиться до того, как их освободят от креплений. Таким вот образом начался не совсем удачный, но зато и не бедный событиями переход через Норвежское море.

Во время перехода ветер все более усиливался в направлении северо-востока и увеличивалось волнение. Чариты, укрытые слоями брезента и сетей, скрывавших их, регулярно осматривались. Зарядные отсеки были хорошо укрыты в трюме под слоями торфа. Погода была далеко не та, которую им обещали, и, даже когда поставили паруса для увеличения остойчивости и скорости, присутствие постоянного северного течения делало море все более неприятным. А когда скорость несколько снизилась из-за непогоды, еще более усилилась качка. Для подводников такой способ передвижения был необычным, и первым (хотя и не единственным), кто стал его жертвой, был Билл Тебб.

К вечеру первого дня погода улучшилась, хотя все еще оставалась ненастной. Вахту на руле поделили между собой Ларсен, Брюстер и один из норвежцев, хотя у Брюстера и были приступы морской болезни. Утром 27-го прогноз вроде бы начал оправдываться и погода улучшилась, но для небольшого судна была еще далеко не комфортной.

Внезапно, хотя это и нельзя было назвать неожиданным, в среду, 28-го, около полудня показался берег, который Ларсен узнал по высокой горе, расположенной позади небольшого городка Буд, южнее Кристиансунна. Спустя несколько минут после получения этого пеленга случилась первая из тех неприятностей, которые должны были испытать десять человек экипажа «Артура». Брюстер, после своего окончательного возвращения в Англию, написал по этому поводу:

«Мы находились примерно в двадцати милях от побережья, когда наш двигатель сломался. Мы лежали совершенно беспомощные непосредственно в виду берега. Это случилось среди бела дня, и довольно странно, что к нам никто не подошел. Так продолжалось около трех часов, пока ранние северные сумерки не прикрыли нас. Норвежцы, естественно, волновались, увидев родные берега, но и я, и остальные члены нашей команды были тоже взволнованы, что неудивительно».

Это происшествие означало, что Ларсен не смог получить пересекающийся пеленг для выяснения точного местонахождения судна, хотя вскоре это обстоятельство было исправлено, потому что обнаружилось небывалое обилие опознавательных береговых огней, которые появлялись по мере приближения «Артура» к земле. Курс был проложен к северу, вдоль побережья, через пролив Грипхолен у острова Смела. Когда корабль приблизился к небольшому порту Эдэй на южном берегу острова, он получил груз на переход от Эдэй до Тронхейма, став грузовым судном и, соответственно, перестал быть рыболовным. Поэтому большинство сетей было убрано под палубу.

Ночь 28-го успокоила море до состояния мельничного пруда, и Ларсен во время своей длинной ночной вахты нашел условия почти идеальными. Луны не было, и «Артур» направлялся легким движением штурвала, и его форштевень дробил мелкие волны, от которых исходило странное жутковатое свечение.

Светать начало около восьми часов, и Каузер (англичанин, родившийся и выросший в Бразилии) был поражен не только белыми вершинами гор, насколько может быть поражен человек, впервые увидевший снег, но и видом другого рыболовного судна, шедшего в полукабельтове на траверзе «Артура». Однако незнакомец никак не реагировал, и вскоре якорь «Артура» потревожил родные для него воды в назначенном для стоянки месте в проливе между островами Хёг, недалеко от Эдёя, у входа в устье большого Тронхеймс-фьорда. Только был накрыт на стол завтрак, приготовлена на скорую руку яичница с беконом, как один из норвежцев поднял тревогу. Немецкий самолет, казалось бы, бесцельно летал взад и вперед на расстоянии примерно мили от устья фьорда. С расстояния, превышающего дватри ярда, «Артур» должен был выглядеть вполне невинно, при условии что наблюдатель не углядит машин, и казаться совершенно естественным. Поэтому на палубе люди занимались мелкими случайными работами, а один парень даже ухитрился облегчиться за борт, чтобы создать естественный колорит. Но весь этот эпизод чуть не обернулся бедой. Как раз направляясь домой, самолет спикировал над судном достаточно низко, чтобы рассмотреть его хорошенько. Он летел настолько низко, что можно было рассмотреть пулеметы на его крыльях. Один из норвежцев случайно взмахнул рукой, и потом, когда самолет подошел совсем близко, сбил с ног одного из подводников, устремившись прямо к пулемету «Артура», находившемуся в укрытии. «Какого черта, дурак проклятый!» – взревел Ларсен по-английски, от волнения потеряв свое обычное самообладание. Но так или иначе, то ли звук его голоса, то ли зверское выражение лица возымели быстрое действие, виновник застыл в люке, и его лицо на протяжении нескольких секунд являло картину стыдливой застенчивости. И эта «порция», выданная Ларсеном, была настолько впечатляющей, что Брюстер почувствовал, что нет необходимости добавлять что-то еще и от себя.

## Глава 7 ПРОДВИЖЕНИЕ «АРТУРА»

«Мы убедились, насколько трудно представить себе, что этим прекрасным, холодным осенним утром мы находимся в оккупированной немцами Норвегии, – писал Брюстер в своем отчете об операции. Наше первое беспокойство после действий самолета прошло, и пришла пора спустить чариоты за борт и зафиксировать их в буксируемом положении. Спустить их на воду оказалось довольно легко, но на поверхности наблюдалось небольшое волнение, и вскоре стало очевидно, что оно может причинить значительные трудности. Предполагалось, что работа продлится не более часа, но на самом деле потребовалось черт знает сколько добавочного времени. Когда мы поняли, что судно тащит свой якорь, обе машины были в воде, а я – на поверхности, в маленькой гребной шлюпке. После долгих проклятий и возни мы в конце концов поставили его просто прикрепленным к берегу. Каменистый грунт обладал столь малой удерживающей способностью, что якорь пришлось вытянуть на берег и закрепить в расщелине скалы вместе с кормовым фалинем, также доставленным на берег. К наступлению сумерек мы еще не успели подготовить машины и, поскольку дуло не сильно, решили оставить попытки до следующего утра».

Был установлен распорядок дежурств постов охраны, с двумя часовыми, исполнявшими свои обязанности в течение всей ночи. К счастью, вечерние и ночные часы прошли спокойно, и в пять часов утра 30-го Брюстер и Эванс снова были за бортом и очень быстро установили чариоты в нужном положении почти без каких-либо сложностей.

– Слава богу! – сказал Билл Тебб, когда Брюстер и Эванс поднялись на борт. Но сразу же прозвучало другое обращение к небесам: – О боже!

Конечно, это было случайностью, а не проявлением злого рока, но, только что преодолев одно затруднение, мы столкнулись с другим, которое имело вид небольшой гребной шлюпки. Британцы быстро скрылись внизу, пока шлюпка шла через пролив к «Артуру». Бремя теперь ложилось на Ларсена и его команду, а все, что могли сделать чариотеры, – это сидеть в напряжении и надеяться, что они не нарвались на квислинговцев.

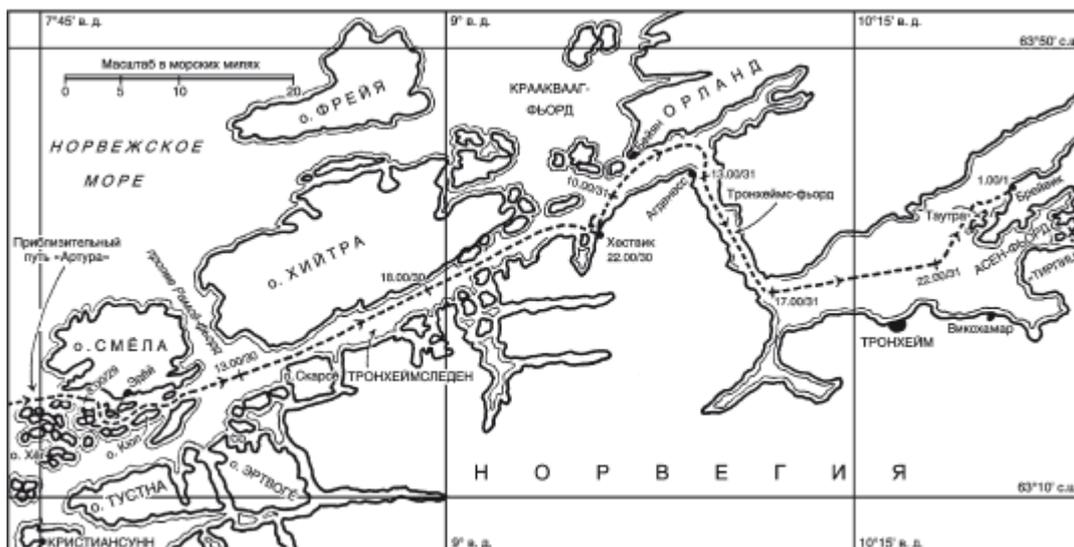
Ларсен и механик Бьёрни стояли на палубе, когда визитер подгрёб и зацепил свой фалинь за поручни. Это был старик с лицом, покрытым морщинами, с бородой, отращивавшейся, по-видимому, несколько недель, в сплошь заштопанном и замасленном комбинезоне. Первое впечатление было, что это просто любопытствующий человек, второе – что он к тому же болтливый. Оба впечатления оказались безошибочными.

– Что вы за люди и зачем явились сюда? – спросил он, устраиваясь на банке, явно для продолжительной приятной беседы.

– Рыбаки, у нас двигатель сломался.

– Полагаю, это ваши сети? – спросил старик, косясь, как казалось, с подозрением на упаковку чариотов.

– Естественно.



Попытка атаковать «Тирпиц» человекоуправляемыми торпедами

– Какую рыбу ловите? – последовал вопрос.

Но осторожный и озабоченный ответ Ларсена так и не был услышан. Старый рыбак вытянулся в струнку и прямо-таки запрокинулся, чтобы заглянуть под корпус судна. Солнечный свет, пробиваясь сквозь чистую воду, позволил ему разглядеть один из тросов, удерживающих машины.

– А это что за устройство? – Он по-прежнему не давал времени для ответа на свои неудобные вопросы, вместо этого почти опустил лицо в воду и умудрился рассмотреть машины, длинные, узкие, горизонтально лежащие под корпусом. – Как интересно! Что же это такое?

– А это кое-что, что мы используем для подрыва мин! – Ларсен уже понял, под каким углом следует действовать далее.

– Вы, наверное, ребята, идете от немцев?

– Да, идем.

– Должно быть, вы ребята опытные. Никаких комментариев со стороны Ларсена и Бьёрни.

– А может, у вас и на борту немцы? – упорствовал старик.

– Они внизу, спят, – ответил Бьёрни.

Любой ценой старика надо было отвести от объяснений на борту, но без решительного отказа, который, хотя и был необходим, наверняка вызвал бы подозрения, тем более что не было ясно, на чьей стороне симпатии старика.

Пока Ларсен и Бьёрни размышляли, сколько вреда уже принесла эта беседа и как бы избежать еще большего, старик выжидал, при этом жуя табак, который, наверное, был у него за щекой в течение всего этого разговора. Очевидно, он размышлял, о чем бы поговорить еще. Ларсен чувствовал, что наступает поворотный момент. Так и вышло.

– Масло, ребята, теперь большая редкость. – Он очень нервничал, прежде чем высказать самую простую просьбу.

Ларсен едва удерживался от улыбки облегчения. Кивок – и Бьёрни ушел, чтобы вернуться с красивой пачкой в руке.

– Спасибо, спасибо, огромное спасибо! Это даже много, я на столько и не рассчитывал.

Старик хотел уже отвязать свой фалинь от поручней «Артура», но тут уже сам Ларсен продолжил беседу. Он спросил у старика, как его зовут, где он живет, один ли или с родными.

Он узнал, что у старика есть дочь, а у дочери муж и где живут они. Бедный старикан даже разомлел от такого внимания, но тут Ларсен вдруг преобразился:

– Теперь слушай, дед! Если ты хоть одной душе скажешь о том, что видел, то вы не доживете многих часов из тех, что тебе еще остались, ни ты, ни твоя дочь. Ты выболтал, где вас найти, и мы, конечно, найдем, если ты кому-нибудь проболтаешься о нас. Запомни, а теперь проваливай отсюда как можно быстрее.

Слова Ларсена, в дополнение к лающей немецкой речи, изображенной им, возымели, как он и ожидал, пугающее действие. Старик освободил фалинь и схватился за весла в полном смятении. Через несколько мгновений он отошел от «Артура» и спустя несколько минут скрылся в проливе.

На борту судна непосредственной реакцией было облегчение, сопровождавшееся поздравлениями, сыпавшимися на Ларсена и Бьёрни, за их хладнокровную оценку ситуации, которые перемежались многократными повторениями и смехом. Веселья не мог омрачить даже тот факт, что старик сумел разглядеть тросы и машины. Во всяком случае, в более глубоких водах вероятность повторения такого инцидента была бы нулевой.

Когда происшествие закончилось, наступила уже середина утра, но было потеряно столько времени, что до наступления этой ночи они уже не успевали добраться до точки, с которой намеревались атаковать «Тирпиц». Поэтому никакой спешки не было, и якорь, отцепленный от берега, был поднят на борт только после полудня. Был еще один прекрасный день, и вход во фьорд являл собой великолепную картину. Но возможностей для осмотра достопримечательностей не было. План операции требовал полной подготовки «Артура» в этой точке. Радиопередатчик и все прилагавшееся к нему оборудование нужно было разобрать и утопить на большой глубине. Он нужен был только на случай того, если какая-нибудь критическая ситуация возникла бы на переходе от Шетлендских островов до побережья. Потом нужно было найти все бумаги, выдающие британское происхождение, а также обрывки сигаретных пачек и прочее – и все это утопить в мешке с грузом. Нельзя было допустить ни малейшего риска, связанного с опознанием предметов, плавающих на поверхности. Пулемет сняли и спрятали в укромном месте вместе с водолазным снаряжением.

Для судна, идущего из Эдэя, курс, проложенный между островами Ростволл и Кюл, был совершенно естественным. Море было спокойным, чувствовались только случайные отдельные порывы ветра. Люди могли любоваться осенними пейзажами, ходить по палубе, работать, заниматься болтовней. Казалось, все шло согласно плану. Большую часть времени подводники оставались внизу, в каюте, хотя Брюстер иногда вставал на вахту у штурвала. После полудня мимо прошло несколько норвежских и немецких судов, некоторые совсем близко. Но этот покой прервал взволнованный Бьёрни. Во второй половине дня он просунул голову в люк и вызвал Ларсена. У него была весьма неприятная новость относительно двигателя. Он иногда глух и работал с натугой. Бьёрни не мог сказать, была ли это серьезная поломка или какая-то мелочь. Вскоре после того, как они спустились вниз, двигатель начал дымиться и скорость упала наполовину. Сначала решили, что в цилиндр попала вода из водяной рубашки охлаждения, но, поскольку двигатель все-таки продолжал вращаться, хоть и медленно, эта идея отпала. Потом Бьёрни предположил, что, может быть, сломался поршень, и они с Ларсеном долго обсуждали эту проблему. Шкипер же спокойно объявил о своем намерении подойти к берегу и стать на якорь, чтобы искать помощь в ближайшей деревне. В действительности Ларсен надеялся отстояться на якорю где-нибудь близ рыбацкого причала в Хествике. На последнем инструктаже перед тем, как они покинули Шетлендские острова, ему назвали агента по имени Олавсен, живущего в Хествике.

Судно медленно шло к берегу, двигатель периодически захлебывался, но все же обеспечивал какой-то ход. В десять часов вечера газ сбросили и встали на якорь в видимости

причала. Оставив Бьёрни с остальными разбирать двигатель, Ларсен и Странд, молодой норвежский телеграфист, пошли к берегу на шлюпке.

Им повезло, потому что среди первой же группы юнцов, встреченных ими на улице, у которых они спросили дорогу, оказался сын агента. Это было хорошим началом, и вскоре Ларсен был в лавке, объясняя, что для его судна нужно закупить кое-какие продукты. Ожидая, пока ему упакут несколько булок и мешок муки, он произнес первую часть пароля, который ему сообщили:

– Не нужен ли вам торф?

Он ожидал условного отзыва: «Нет, у меня его полно».

Вместо этого Олавсен, быстро оторвавшись от упаковки продуктов, нетерпеливо ответил:

– Торф? Да, можете быть уверены, торф мне нужен, я возьму все, что есть.

Ларсен заколебался. Он быстро отбросил мысль, что в деревне может быть два торговца с одинаковой фамилией. Люди из разведки предупредили бы его об этом. Поэтому он решил, что слова пароля и отзыва не дошли до Олавсена. Он решил рискнуть, хотя и должен был быть очень осторожен.

– Да, у меня есть немного хорошего, но ведь он на самом деле принадлежит Карлстрёму, – назвал он имя агента, инструктировавшего его на Шетлендских островах.

– Я полагаю, вы имеете в виду Эрика Карлстрёма из Аркангера? – поинтересовался Олавсен все еще осторожно.

– Нет, Нильса Карлстрёма из Тронхейма я имею в виду.

Вскоре эти уловки привели к пониманию истинного положения вещей. Олавсену и его сыну пришлось съездить на «Артур». Там они обнаружили Бьёрни рядом с разобранным до основания двигателем. Как он и предполагал, поршень был сильно поломан и картер двигателя был поврежден его обломком. Было чудом, что с таким дефектом двигатель вообще мог работать.

Единственным решением, как полагал и Олавсен, было высадиться на берег и, несмотря на поздний час, искать кузнеца. Туда и отправились и Олавсен с сыном, и Бьёрни. Позже Бьёрни рассказывал остальным:

– Мы разыскивали кузнеца, но в том доме, где он жил, было много народу и мы не хотели рисковать и стучать. Но сын Олавсена знал то место, где спал сам кузнец, поэтому он взял горсть камушков и бросил их в окно. При этом мы даже могли слышать, как храпели остальные, спавшие в доме. Видимо, они видели прекрасные сны.

Мальчик хотел повторить свой бросок, взяв камушки потяжелее, но тут окно открылось и послышался сонный голос кузнеца:

– Кто там?

– Не могли бы вы выйти?

Кузнец узнал голос Олавсена-младшего и понял, что его будят среди ночи не ради пустяков. Он спокойно закрыл окно и спустился к нам вниз. Я рассказал ему, что нам нужно, и он больше ни о чем не спрашивал. Мы пошли с ним в кузницу, где он подобрал деталь нужного размера. Мы оставили его возиться там, а сами вернулись сюда.

После завершения ремонта плавание было сравнительно простым. Еще два часа Бьёрни сверлил нужные дырки и устанавливал болты, достаточные для того, чтобы держаться хоть какое-то время. Поскольку после Асен-фьорда «Артур» предполагалось затопить, делать текущий ремонт головки поршня в подобных обстоятельствах было излишним.

К семи часам все было закончено и прибрано. Перед продолжением пути нужен был хотя бы двухчасовой перерыв на сон. «Мы перекрестились, когда заводили двигатель, – писал Брюстер, – но он был в порядке. Конечно, по-другому и быть не могло».

От Хествика до Агденесса путь продолжался с уменьшенной скоростью, чтобы держаться на безопасном расстоянии от берега. Там, как они знали, находился главный командный пункт немцев, расположенный в устье Тронхеймс-фьорда. Возможно, там крылась наибольшая опасность. Прежде чем достигнуть Агденесса, нужно было немного поменять курс, чтобы обойти минное поле. Именно в этой точке пути ожидалась встреча с патрульным судном, и чариотеры спустились в потайной отсек. Они появились бы только в том случае, если бы слышали стрельбу. С ними был пулемет, а у каждого норвежца под толстым свитером был спрятан пистолет. Норвежская команда еще раз должна была пройти испытание. Дело в том, что, когда «Артур» и патрульный корабль сблизилась, ветер прекратился. Внезапно настал полный штиль. Прежде чем оба корабля смогли вплотную подойти друг к другу, на воде не стало ни малейшей ряби. Более неудачной ситуации невозможно было представить. Ларсен уповал только на невнимательность немцев.

Когда «Артур» подошел ближе к траулеру, Ларсен решил сам привлечь к себе внимание дотошного «гунна», небрежно глядящего на воду. Он изобразил бурное приветствие, радостно проорав: «Гутен морген!» Немецкий офицер на палубе взглянул на него – и только. Два судна разделяли десять ярдов, обе машины были остановлены, и они скользили по прозрачной глади воды. Восемь, семь, шесть ярдов – неужели этот промежуток никогда не закроется?

Пока длилась эта вечность, на носу «Артура» стоял матрос Иоханнес Кальв со швартовом в правой руке. Рядом с немецким матросом, собирающимся принять от него швартов, стоял парнишка лет шестнадцати – семнадцати. Вдруг лицо парня приобрело удивленное выражение, он во все глаза уставился на воду, потом опять на «Артур» и обернулся, видимо, для того, чтобы сказать что-то своему товарищу. Не будучи убежденным, что это не обман зрения, и не желая выставить себя дураком, он, прежде чем заговорить, еще раз бросил взгляд вниз. Кальв заметил его реакцию и действовал молниеносно. Когда тот уставился на воду второй раз, Кальв бросил швартов. Он пролетел по воздуху и обмотался вокруг шеи парнишки. Ситуация была спасена – по крайней мере на этот раз.

«Артур» надежно приткнулся к крацам немецкого корабля под рев смеха, которым немецкая команда приветствовала конфуз парня. Пристыженный и покрасневший, он освободился от каната и побежал вниз. Естественно, теперь он рисковал выставить себя дураком вдвойне.

Немецкий офицер-досмотрщик неловко поднялся на палубу. У тех, кто находился в потайном отсеке, уши были настороже, кроме Брюстера, который спал. Он провел почти непрерывно сорок восемь часов на ногах и теперь был бесчувственным к любой ситуации. «Гунн» обдал Ларсена характерным высокомерным взглядом, но в этом не было ничего личного. Так или иначе, с этой стороны Ларсен не чувствовал никакой опасности разоблачения.

Внизу в каюте немец с большой тщательностью просмотрел все бумаги, делая отдельные замечания. Закончив проверку документов, он взглянул на Ларсена:

– Итак, вы недавно из Кристиансунна?

Проверка закончилась, тон сбавился до обычной беседы. Знает ли Ларсен капитана Орманна, немецкого портового начальника в Кристиансунне? Он приехал из его родного города в Германии. Орманн о нем не упоминал? Нет?

– Ладно. Мне жаль, но немцы должны были защитить Норвегию от английской агрессии.

Беседа продолжалась подобным образом, а тем, кто оставался на палубе, казалось, что прошла вечность, прежде чем Ларсен появился опять вместе с лейтенантом, дружно шутя и смеясь. Люки были распахнуты и один-два мешка с торфом раскрыты и готовы для осмотра. Но они удостоились только небрежного взгляда, равно как и трап в машинное отделение. После первого упоминания о капитане Орманне досмотр продолжался всего четверть часа.

Когда все благополучно закончилось и опустилась темнота, английские подводники поднялись на палубу. Брюстер проснулся и почувствовал себя лучше, чем до того, как он «прикорнул». «Погода стояла вполне приятная, – писал он впоследствии, – а на берегу было много мерцающих огней, выглядевших довольно приветливо. Казалось, о затемнении особо никто не беспокоился. И мы мирно продолжили путь.

Как раз перед самым Тронхеймом, примерно в пятидесяти или шестидесяти милях от входа во фьорд, наш путь изгибался влево. Мы сохраняли примерно юго-восточный курс, но теперь должны были перейти почти на чистый восточный. Как только мы это сделали, мы столкнулись с сильным бризом, хотя пока не было особых причин волноваться из-за его силы. Когда мы с Брауном спустились, чтобы надеть свои костюмы, двое других уже закончили свое предварительное переодевание. И тут почти сразу испортилась погода. Остальные условия были нормальными, луны не было совсем, так что шансов быть замеченными было мало, а огни Тронхейма, горевшие теперь по правому борту, должны были помочь нам ориентироваться.

Не успели мы переодеться, как услышали ряд последовательных резких ударов. Чариоты бились о киль. Погода быстро портилась. Это был уже настоящий шторм. Скорость нужно было снизить, но мы не могли ждать еще двадцать четыре часа в непосредственной близости от оживленного порта. Мы могли поддерживать такую скорость, которая позволила бы провести атаку перед рассветом. «Действовать несмотря ни на что» – вот единственный совет, который мы могли дать себе. Была также надежда на то, что сила норд-оста ослабнет за тот час-другой, который понадобится нам, чтобы достичь противолодочных сетей Асен-фьорда и стартовать самим. Известно, что на этом гористом побережье такие жестокие шторма часто заканчиваются внезапно. Поэтому, снова спустившись вниз, мы продолжили переодеваться.

Когда это произошло, я все еще был внизу. Сразу после десяти часов мы услышали громкий, скрежещущий, раздирающий звук. Судно дернулось и затряслось. Что-то довольно серьезно зацепило винт. Мы все поняли, что это был один из чариотов. Но должен был остаться еще один, пригодный к употреблению, так что нужно было воспользоваться укрытием и узнать. Полностью был одет Боб Эванс, и я приказал ему спуститься и посмотреть, в чем дело. Он вернулся и доложил, что там ничего нет.

Мы были в смятении. Чариоты пропали, и таким образом наша попытка закончилась ничем. Я думаю, редко кто когда-нибудь испытывал такое сильное разочарование, как мы в эту ночь. Мы были в десяти милях от гордости немецкого флота, нами были пройдены все препятствия, но с таким же успехом мы могли быть и на северном полюсе. Оглядываясь назад, я не могу вспомнить ни одного слова проклятия по этому поводу. Все мы были для этого слишком несчастны».

## Глава 8 «МЫ ПЕРЕСЕКЛИ НОРВЕГИЮ»

Ларсен был убит горем, и его не могли ободрить уверения Эванса, что в любом случае срезались ведь крепления машин, а перлинь по-прежнему надежно прикреплен к килю. Другими словами, недостаточно надежной оказалась не норвежская работа, а британская.

Брюстер перевел обсуждение ситуации на деловую основу. Кто-то предложил возвращаться назад тем же путем, которым прибыли. Отсутствие нападения означало само собой отсутствие объявления тревоги. Но этот план вскоре был отвергнут, поскольку у них не было никаких документов, разрешающих внешний рейс, и никаких квитанций на груз торфа. В любом случае двигатель был на последнем издыхании, не говоря уж о поломанном винте.

Исходя из этого и была сформулирована позиция Ларсена, которую в конце концов и приняли. Они взяли курс к защищенному северному берегу маленького острова. Лучше было высадиться на берег пораньше. «Артур» необходимо было затопить, а экипаж двумя группами мог двинуться в Швецию. На протяжении этих последних миль пути дополнительно занялись выкидыванием за борт мешков с торфом из трюма, чтобы обеспечить возможность быстрого затопления. Были собраны и упакованы в рюкзаки припасы, а также оружие. Тем временем шторм утих столь же быстро, как и начался. Все было в точности как предсказал Ларсен. Если бы машины продержались еще в течение хотя бы часа, «Тирпиц», вероятно, был бы уничтожен. Это была бы наверняка удачная игра.

Когда они подошли к острову, вода была настолько спокойна, что было решено пройти немного дальше, к Брейвику, расположенному на материке. Вскоре они вышли на подветренную сторону и плыли, словно по мельничному пруду. Если бы это спокойствие наступило раньше!.. Бьёрни остановил двигатель в сотне ярдов от берега, и первые пятеро поплыли в лодке на сушу. Пока они выгребали, Ларсен и Брюстер начали открывать кингстоны, а остальные отбирали рюкзаки на палубе и сверлили в корпусе отверстия, чтобы обеспечить свободный доступ воды. Кальв вскоре вернулся за ними. Вода поступала быстро, но не было заметно, что «Артур» собирается тонуть. Корпус его был деревянным, и осадка у него была малая. Возможно, дело было и в оставшемся торфе. Так или иначе, они отплыли и оставили корабль. Вода заливала его по-прежнему, но сомнения в том, что он окончательно затонет, оставались. Но при всем желании они не могли ничего поделать.

Обе группы соединились на берегу. Это было в час пополудни в воскресенье 1 ноября 1942 г. Все столь тщательно разработанные для них планы теперь ничего не стоили, хотя некоторые инструкции еще могли пригодиться, если они доберутся до Швеции, которая, судя по картам, находилась от них в пятидесяти – шестидесяти милях. Немедленно нужно было составить новый план, но, учитывая тот факт, что почти всегда лучше удаются самые простые решения, они двинулись на восток, разделившись днем на две группы. Никакой отдых в ближайшие дни не предусматривался.

Переход начали по узкой тропе, ведущей от берега. Их было десять человек во главе с Ларсеном. Скоро тропа вывела их на плохонькую дорогу, которая, казалось, пересекает страну; в темноте местность казалась более суровой, чем западные Шетлендские острова, где экипажи провели столько счастливых месяцев. Снег на земле лежал такой чистый, что Малькольм Каузер не удержался и потрогал его рукой.

Дорога проходила в нескольких сотнях ярдов от аэродрома. Было слышно, как садись и взлетали самолеты, и видны были яркие красные огни. Один из норвежцев решил разведать, не ведет ли дорога к аэродрому. К счастью, оказалось, что это не так, и движение продолжалось в хорошем темпе, без происшествий, и только перед рассветом было решено остановиться и разделиться на группы.

Ларсен и Брюстер разговаривали во время всего перехода, и все детали распределения были к этому времени согласованы. Ларсен должен был руководить первой группой, в которую входили Крейг, в качестве второго командира, Билл Тебб, Боб Эванс и Роалд Странд – итого пятеро. В другую группу входили три британца: Брюстер, Браун и Каузер, которые должны были идти с Бьёрни и Кальвом. У каждого был паек – две банки говяжьей тушенки, три банки сардин и несколько галет, а у руководителей – карта и компас. У всех при себе было оружие.

Прощание было кратким, и даже Тебб выглядел печальным. Ларсен со своей группой двинулся первым, свернув с дороги направо и зашагав по каменистому полю. Брюстер следовал по дороге до тех пор, пока перед ним не открылась подходящая тропа, убегавшая влево. Путь Ларсена лежал прямо внутрь страны, Брюстер должен был держаться на одну-две мили ближе к побережью. Обе группы были в пределах видимости друг друга, пока между ними не оказался небольшой холм. Когда последний человек из группы Ларсена скрылся за холмом, Брюстер на мгновение остановился. Теперь они были одни в полном смысле этого слова! Руководство и опыт Ларсена, казалось, не ценились полностью большинством членов группы до той минуты, когда он исчез за горизонтом. Кальв высказал то, что чувствовал каждый, когда на не очень правильном английском языке пробормотал:

– Хороший парень наш капитан.

В середине утра они остановились, чтобы перекусить. К своему «штатному» пайку они добавили немного черники и репы, которую обнаружили растущей около небольшой фермы. Свежемороженая черника была восхитительной, но нельзя было сказать, что мороз и снег так же благоприятно подействовали на репу. Страна вокруг казалась пустынной, и после краткого отдыха группа снова была на ногах. Они топали в хорошем темпе и к полудню очутились на гребне господствующей высоты.

Картина была замечательная: белые холмы, раскиданные вокруг, чередовались с черными очертаниями скал по берегам фьордов, слишком отвесных и крутых, чтобы снег мог на них удержаться. Иссиня-черная вода оживлялась отдельными белыми барашками пены – это было одно из самых красивых зрелищ. Но Брюстер и компания не имели времени на любование пейзажами. Вернее, у них было время только на один фрагмент этого пейзажа – на «Адмирала Шеера». Линкор стоял в небольшом заливе в семи-восьми сотнях ярдов от того места, где они сейчас находились. Все казалось очень безмятежным, и даже звук самолета где-то в вышине, сопровождаемый оживлением на немецкой зенитной батарее вблизи «Шеера», не вызывал никакого бурного движения на его палубе. Возможно, это были учебные стрельбы, а не «по одному из наших разведчиков», как они сначала решили. Все это раздражало.

«Мы должны были оставить «Шеера» в покое и двигаться на восток, – писал Брюстер. – Днем мы видели трех немецких моряков, прогуливавшихся по тропинке немного ниже нас. Вероятно, они наслаждались отпуском. Полагаю, мы на их месте поступали бы так же. Мы были хорошо укрыты на фоне леса, и джерри нас не видели. Мы шли весь оставшийся день и вечер, не позволяя себе отвлекаться даже на еду. Той ночью мы наткнулись на рыбацкую хижину и позволили себе немного поспать, что было крайне необходимо. Мы были измотаны и, думаю, немного неосторожны. Понятно, что невозможно было соблюдать все условия одновременно. Мы отдали предпочтение скорости движения, даже за счет несколько неблагоразумного решения идти в светлое время суток.

На следующее утро мы вышли рано, и нас ожидал день, небогатый событиями. Погода стояла замечательная с тех самых пор, как закончился шторм, во время которого мы потеряли свои машины. Малькольм Каузер начал мерзнуть, но, тем не менее, не жаловался. У нас было некоторое количество теплой одежды – свитеров и тому подобного, но мы могли бы взять и больше. Я подозревал, что теплые куртки мы должны были получить у подполь-

щиков, с которыми по плану встретились бы в Викхамаре. Вечером, как мы прикинули, мы находились на середине нашего пути поперек Норвегии. Это означало, что за два дня мы отмахали от двадцати до тридцати миль. В эту вторую ночь мы спали недолго, так как народ согласен был идти дальше. Как раз перед рассветом мы вздремнули пару часов в сарае на задах небольшого чистенького сельского домика. Я не знаю, как долго бы мы проспали, потому что часового мы не оставили, если бы нас не разбудил голос норвежца, – может быть, это был хозяин фермы, – трясущегося на своей повозке в поле за сараем. Когда путь освободился, мы ушли незамеченными.

Продвигаясь в темноте, мы обогнули деревню. Никаких признаков присутствия врага не было, поэтому мы решили подойти к одной из дальних ферм, чтобы позавтракать и поспать. Нам казалось, что мы заслужили удобную постель и горячую пищу, и полагали, что стоит попытаться. В сумерках мы присмотрели подходящую ферму. Тогда я послал Бьёрни и Кальва посмотреть, что к чему. Мы держали свои вещи в полной готовности и уже наметили путь отхода на случай необходимости спешного бегства. Но этого, к счастью, не потребовалось. Пришел Кальв, чтобы проводить нас, и повел вниз. Мы были восхищены обильной трапезой из супа, яиц и картофеля, после чего нас проводили на сеновал. Сено было божественно уютным, и мы заснули крепким сном, предоставив другим беспокоиться за нас. Наши хозяева – отец, мать и два сына-подростка – были очень добры. Интересно, что они думали о расстрельной команде, в случае если нас обнаружит немецкий патруль. Но кажется, они не особо волновались.

Примерно в три часа мы проснулись и покинули сеновал ради следующей трапезы. Через некоторое время мы отправились в путь вместе с двумя подростками, которые собирались вывести нас на верную дорогу, ведущую к границе, а также с бутербродами и эрзац-кофе, приготовленными нам в дорогу. Мальчики были еще с нами, когда в полдень мы остановились для завтрака в маленькой хижине на склоне одного из холмов, возвышающихся над долиной. Вскоре после того, как путь наш возобновился и мы достигли гребня хребта, ребята указали нам на зубчатую линию горных пиков, обозначавших норвежско-шведскую границу. После этого они коротко попрощались с нами, повернулись и начали спуск в долину. Совсем немного времени оставалось им для того, чтобы вернуться на ферму засветло. Я понятия не имею, кто были эти люди, но та физическая и моральная помощь, которую они нам оказали, позволила нам продолжить свой поход, чувствуя себя на высоте».

Пять человек начали спуск вниз. С вершины хребта, на которую они только что поднялись, их дорога опускалась только на несколько сотен футов до ровного места, а затем начинался долгий постепенный подъем к границе. Снег начал становиться неприятным. Бьёрни и Кальв, не слишком радуясь этому, все же не испытывали особых затруднений. Но англичане, особенно Каузер, находили это несколько утомительным. Холод был достаточно сильным, чтобы проверить их на стойкость, а глубокий снег (в среднем шесть дюймов толщиной) делал ходьбу трудной. Но с художественной точки зрения погода была изумительной. Опускающееся солнце отбрасывало перед ними их длинные тени, а когда они оглядывались на пройденный путь, снег выглядел густо-розовым.

В сумерках, по их расчетам, они были в семи милях от вершины хребта и в семи милях от границы. Надо было искать какое-то убежище, так как на значительной высоте ночь могла быть слишком суровой для того, чтобы ночевать на природе только ради того, чтобы сэкономить половину дня. Тут внезапно среди деревьев показался неясный силуэт строения. Вглядевшись, они решили, что это охотничий домик, и казалось, он не был обитаемым. Джек Браун отворил дверь, и они вошли внутрь. Все они в той или иной степени замерзли, так что решили рискнуть и развести огонь. Этим занялись Кальв и Каузер, пока другие обследовали строение. Бьёрни обнаружил кухню, где было какое-то масло и немного муки. Это казалось удивительным, но тогда было не до того. Не ощущая времени, они сидели перед ревушим в

дровах пламенем и ели довольно клейкие, но вполне пригодные лепешки, которые Брюстер соорудил из муки и масла, добавив немного сгущенного молока из пайков.

Наутро они приготовили другой завтрак и убрали все за собой, надеясь, что хозяин не станет сетовать на проявленную ими бесцеремонность. Они снова пошли. Брюстер заметил, что все сильно возбуждены и поглядывают в восточном направлении. Первое время их беспокоил ветер, особенно неприятны были отдельные снежные заряды, которые хлестали им в лицо.

## **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.