

Чарльз Уоррен  
Джеймс Бенсон



# ВОЛНЫ НАД НАМИ

АНГЛИЙСКИЕ МИНИ-СУБМАРИНЫ  
И ЧЕЛОВЕКОУПРАВЛЯЕМЫЕ ТОРПЕДЫ  
1939 – 1945 ГГ.

Джеймс Бенсон

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

«Центрполиграф»

**Бенсон Д.**

Волны над нами. Английские мини-субмарины и  
человекоуправляемые торпеды. 1939-1945 / Д. Бенсон —  
«Центрполиграф»,

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	5
Часть первая	6
Глава 1	6
Глава 2	10
Глава 3	14
Глава 4	18
Конец ознакомительного фрагмента.	23

# 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 ревящих волн Тот потолок из янтая  
И тот жемчужный пол.  
Мэттью 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 Баннатэйн 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 Криси,*

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 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 «X», 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.

---

<sup>2</sup> См. приложение I.

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

<sup>4</sup> См. приложение I.

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

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>.

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

---

<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).

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

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). 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

---

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

<sup>12</sup> См. приложение I.

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

---

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

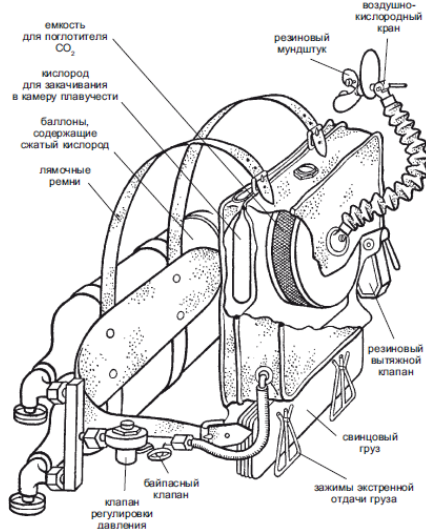
<sup>14</sup> Позже – резерв Королевского флота, лейтенант, член ордена Британской империи.

## 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. Пропихнуть 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 Х-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.

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

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

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 «Зибе, 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 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 неукротимого 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. Краснотелый, 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, пытаящим 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

---

<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.

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.

Возможно, непросто понять, насколько тяжелым было для инструкторов постоянное напряжение, длившееся изо дня в день, особенно при работе с неопытными новичками. Чаритеры 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 расставлял 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 чаритеров 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 последу-

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

---

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

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 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,

---

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

как только его огромная фигура была втиснута в костюм обычного размера, они готовы были стартовать.

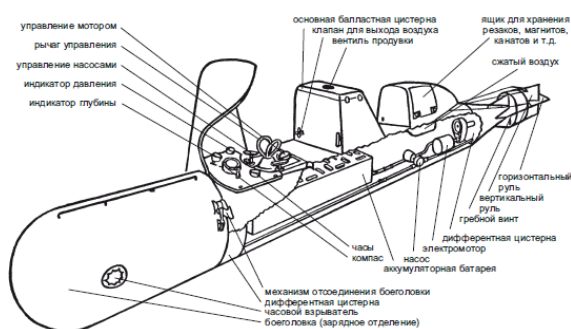
С двумя ныряльщиками, сидящими верхом, – Слейден выполнял роль «номера первого» – машина медленно двинулась на середину залива. Там, после долгих игр с управлением, сопровождавшихся бормотанием многочисленных проклятий, «Первая настоящая» наконец получила крещение. Когда она достигла дна, Слейден и Уоррен 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. Естественно, 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 жаждали, потому что ко времени их прибытия обучение успешно продвигалось и нетерпение чариотеров усиливалось. С при-

бытием 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 перенесли в шетлендские воды, а Портсмут растаял за горизонтом. А «шетлендские воды» означали «Титаник)». Именно в ее кают-компаниях 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 величье 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 спазматические боли возникали во всем теле, особенно в суставах; из-за внезапно возросшего давления тут же ощу-

щались 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 выдыхать 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 глубоко-водными 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 стапятьюдесятью 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 линь 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 Джона 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 линь, 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.

Несчастных случаев со смертельным исходом больше не было, но некоторые начали чувствовать напряжение. Были единицы тех (хотя это и были действительно храбрые люди), кто понимал весь риск предприятия, кому не нравилась сама идея, но никто из них все же не оставался, 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.

---

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

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 Портс-мут 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 яйцо», 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 влезающий 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.

Бахту в шлюпке нес Дики Гринленд<sup>26</sup>, на случай именно такой критической ситуации, которая произошла. Не теряя времени на расшифровку жестикуляции 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 скафандр аквалангиста. Костюм был изолированный, сам по себе не тяжелый, но тяжелые башмаки были неважной заменой ластам.

---

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

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

## **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.