



БЕН БРАЙАНТ

КОМАНДИР СУБМАРИНЫ

БРИТАНСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ
ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Бен Брайант

**Командир субмарины.
Британские подводные лодки
во Второй мировой войне**

«Центрполиграф»

Брайант Б.

Командир субмарины. Британские подводные лодки во Второй мировой войне / Б. Брайант — «Центрполиграф»,

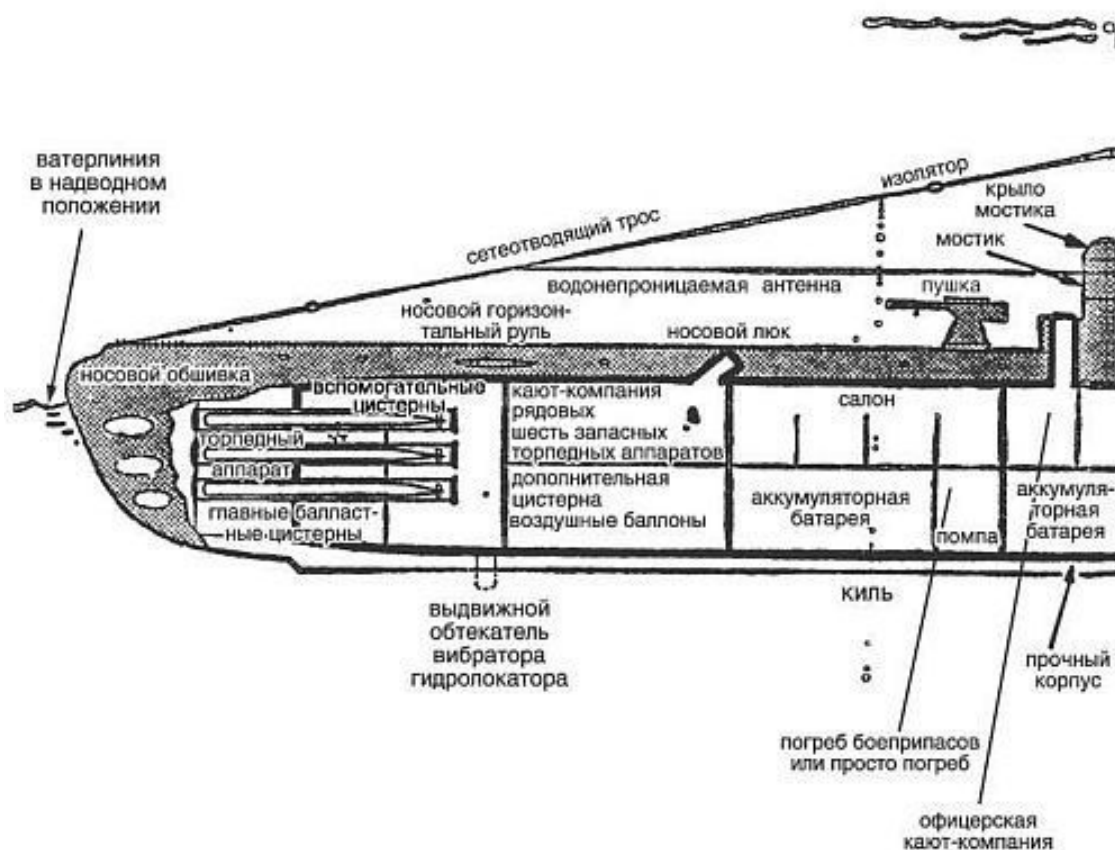
Контр-адмирал Бен Брайант, под командованием которого прославленные британские субмарины «Силайон» и «Сафари» в первые годы Второй мировой войны успешно противостояли противнику, подробно и живо рассказывает о боевых действиях в Норвежской кампании и в Средиземноморье, о походах и патрулированиях, победах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

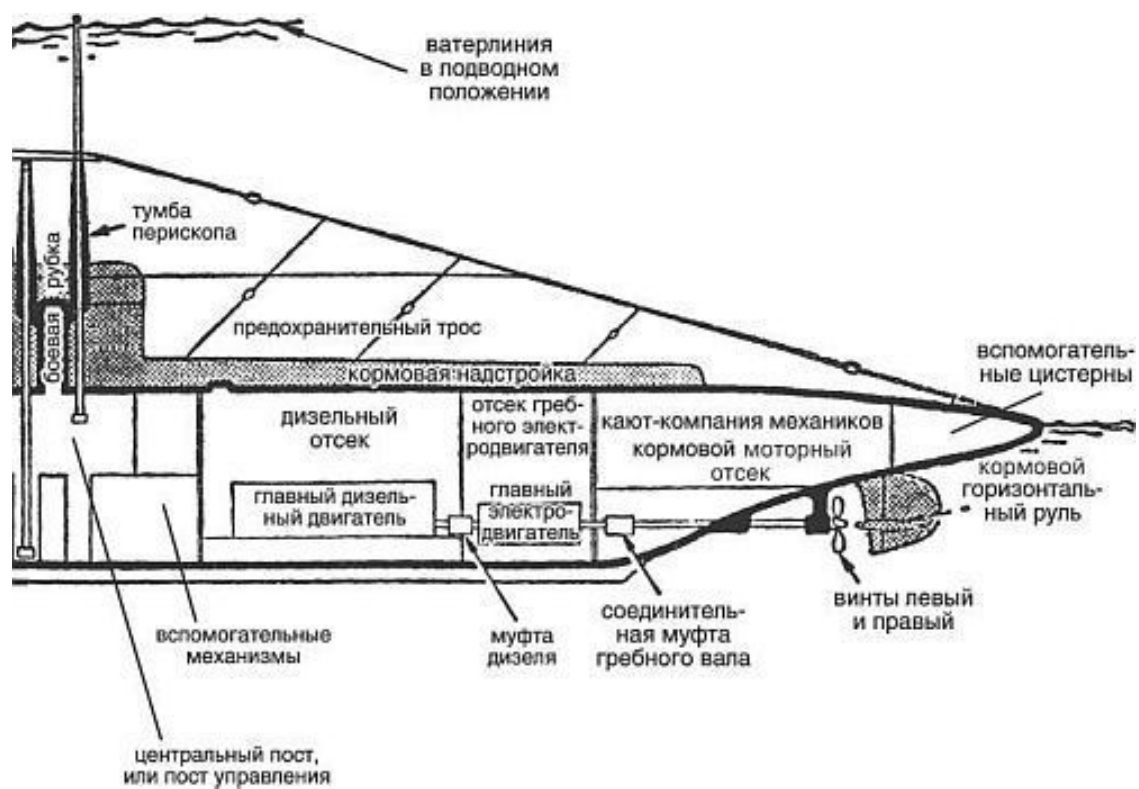
Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	8
Глава 1	9
Глава 2	17
Глава 3	23
Конец ознакомительного фрагмента.	24

Бен Брайант

Командир субмарины. Британские подводные лодки во Второй мировой войне





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



Командир субмарины Бен Брайант

ПРЕДИСЛОВИЕ

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

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

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

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

Глава 1

МОРСКАЯ ПРАКТИКА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В это время надежность двигателей подводных лодок была низка – частые поломки требовали постоянных ремонтов. Конструктивные недостатки ранних дизелей усугублял тот факт, что они должны были функционировать, будучи укрепленными на гнущейся амортизационной конструкции. В те первые дни становления подводного флота у моряков была популярна частушка о «скачущем двигателе». В результате этого болты, которые крепили головку цилиндра, разбалтывались и ломались с такой регулярностью, что их замена считалась обычной процедурой. Когда цилиндр по тем или иным причинам отказывался работать, усилиями людей, вооруженных ломиками, его отсоединяли и закрепляли так, чтобы он не двигался, – для этой операции существовало даже специальное приспособление. Затем двигатель работал на оставшихся цилиндрах. И так продолжалось до тех пор, пока не ломались все цилиндры. Старые подводные инженеры соперничали друг с другом в рассказах про то, как мало поршней рабо-

тало в ту пору, когда их лодки приходили домой. Поэтому логично, что практикантов обучали работе в машинном отделении не только в штатной ситуации, но и при поломках, которые часто происходят во время похода.

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

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

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

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

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

Другим изменением в распорядке дня офицера стало исчезновение послеобеденной игры в бридж. Если в начале моей службы после обеда обычно игралось несколько партий в бридж, то через пять лет, с введением контрактной службы, бридж перестал быть игрой, в которую играла вся команда. Были популярны и другие игры. Я уже не помню правил игры в покер, хотя он был очень популярен среди младших офицеров. Перед ленчем или обедом, а также и в другое свободное время они обычно играли в кости на выпивку, а иногда и на деньги. Я считаю, что азартная игра – не очень похвальное занятие, но дело в том, что в то время это было практически единственным развлечением команды во время похода. К тому же я считаю, что покер, скажем, очень полезен для будущего командира, потому что помогает выработать

твердый характер и умение следить за действиями противника. А кроме того, карточные игры в любом случае в большей степени тренируют ум, нежели телепередачи или бильярд. Любой двадцатилетний офицер в Блокхаузе, который начинал играть в азартную игру с опытным подводником, получал неоценимый опыт, даже если ему при этом приходилось платить за проигрыш.

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

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

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

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

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

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

Из-за задержки в дороге я достиг Давенпорта довольно поздно и познакомился с Гарри, с которым позже очень часто общался. «Люсия», наша плавучая база, стояла в Корнуолльской гавани, и последний катер, который отвозил туда моряков с берега, уходил намного раньше, чем это было удобно молодым офицерам. Гарри был владельцем гребной шлюпки в бухте Муттона и постоянно по ночам развозил людей с побережья по кораблям.

На «Люсию» я также попал в разгар танцев. Когда-то это было немецкое торговое судно, но в 1914 году его захватили и переоборудовали в плавучую базу подводных лодок. Она тогда только принимала на себя обязанности старой базы «Мэйдстоун», пропахшей сельдью, но, в отличие от «Люсии», специально построенной в качестве плавучей базы. К тому же судно имело очень малую остойчивость. Танцы происходили на обоих судах, расположенных друг

напротив друга. Так как большинство оборудования с «Мэйдстоуна» было перемещено, оно стало более легким и менее остойчивым, чем обычно. Пока шли танцы, кочегары вынуждены были постоянно перебрасывать уголь от одного борта к другому, чтобы не дать судну перевернуться. На следующий день ее отбуксировали на слом.

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

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

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

Другое преимущество, которое давало нам второе орудие, состояло в том, что на нашей субмарине служил еще один дополнительный офицер. Состав экипажа в те дни на Королевском флоте зависел от артиллерийского вооружения, и, так как у нас была дополнительная пушка, мы имели право на еще одного офицера. На лодках типа «L» в мирное время служило три офицера: командир, первый помощник командира, командир минно-торпедной боевой части (младший лейтенант) и около сорока членов экипажа. Если субмарина находилась рядом с плавающей базой, то командир часто высаживался на берег и прибывал на лодку только по приказу командования или с утра, проверяя готовность экипажа и корабля. Первый помощник отвечал за снабжение лодки с суши, а также за готовность лодки, за исключением машинного отделения, которое было в ведении старшего механика. Но на некоторых маленьких субмаринах последнего не имелось, и за двигатели также отвечал первый помощник командира. Также он отвечал за электрооборудование и аккумуляторные батареи и поэтому являлся обычно командиром минно-торпедной боевой части. Командир минно-торпедной боевой части отвечал за стрельбу, навигацию, корреспонденцию, сигналы и секретные бумаги, а также за то, что считал нужным делегировать ему первый помощник. Старший механик, кроме своих прямых обязанностей в машинном отделении, был техническим консультантом, наставником и советчиком для всех остальных. В то время старшие механики были мичманами и почти все имели огромный подводный опыт, пройдя долгий служебный путь. В то время механики получали повышение очень редко, многие из них долгие годы ждали своего часа, и это при том, что обладали огромным неоценимым опытом.

От механиков на корабле зависело многое. Однако прошло много лет, прежде чем их ценность была признана, и они были поставлены на одну ступень с остальными офицерами. Но несмотря на это, добиться признания этим людям было очень тяжело, и только один из

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

них был отмечен высоким званием контр-адмирала, это был сэр Сидни Фрю, чей портрет не случайно висит в одном ряду с портретами прославленных подводников в Блокхаузе.

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

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

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

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

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

Серия выстрелов несколькими торпедами, следующих один за другим, компенсируется на современных подводных лодках автоматически. На лодках более раннего производства, прежде чем открыть огонь, приходилось заранее заполнять торпедо-замещающую цистерну водой, чтобы не всплыть на поверхность после стрельбы торпедами и таким образом не дать себя обнаружить. Сами торпеды требовали очень тщательной подготовки, и любое даже незначительное упущение могло позволить этим ненадежным тварям повести себя неподобающим образом или, что еще хуже, затонуть. От запуска торпед во многом зависела репутация подводной лодки, и потеря даже одной из них могла повлечь за собой судебное расследование и привести к недовольству лордов адмиралтейства.

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

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

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

Это была «горячая прогонка» в торпедном аппарате.

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

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

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

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

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

В то время я очень много полезного узнал от тех подводников, которые служили в Первую мировую войну. Когда тебе двадцать два, события, произошедшие два десятилетия назад, кажутся тебе древней историей, но у тех, кому за тридцать, те далекие события были свежи в памяти. Из того времени мне особенно запомнилась одна вещь. Однажды я читал о немецкой подводной лодке, которая добралась домой, будучи тяжело пораженной артиллерийским огнем судна-ловушки. Один из наших офицеров на «Люсии», старый подводник, рассказал мне, как обстреливали одну немецкую подводную лодку, которая после заключения мира вместе с германским флотом попала к нам в руки. Она оказалась необычно стойкой к нашему артиллерийскому обстрелу. И это было неудивительно, поскольку наиболее важные части субмарины заключены в очень прочном корпусе, разработанном с таким расчетом, чтобы сопротивляться давлению воды на глубине, а на поверхности на подводную лодку действует только малая

часть омывающей корпус корабля воды. Между двумя мировыми войнами бытовала одна теория, которую одобряли все штабные офицеры. Они считали, что субмарины очень уязвимы на поверхности, поэтому все испытания в надводном положении прекратились. И когда началась Вторая мировая война, мою готовность сражаться на поверхности многие посчитали безрассудством. С моей же точки зрения необходимо было использовать все преимущества субмарины. В конечном счете наши подводные лодки приняли участие в многочисленных артиллерийских дуэлях, часто даже против превосходящего в вооружении противника. Субмарины не могли пострадать от этих действий, и в случае поражения винить следовало только тактику командира подлодки.²

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

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

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

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

В таких случаях мой старый автомобиль ехал на восток к Нью-Форесту, который находился на расстоянии 140 миль, поэтому, когда Гарри доставлял меня на корабль, обычно не было и шести утра. Самые приятные воспоминания остались о ночных поездках назад на базу, когда на своем автомобиле я проносился под звездным небом, ветер раздувал мои волосы, впереди сверкали огни, вокруг только спящие деревни и ни души, а вся мощь стального коня управлялась одним лишь нажатием педали.

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

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

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

Глава 2

ПЕРВЫЙ ПОМОЩНИК КОМАНДИРА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Хотя временное лишение заработка подводника ударило по кошельку, но я, младший лейтенант с небольшим окладом, смог привезти на Мальту английскую няню, нанять местную домработницу и снять дом, на который я и рассчитывать не мог двадцать лет спустя. В то

время, к сожалению, не существовало никаких пособий для молодоженов или их семей, но это не помешало мне отправить семью домой в жаркое время года.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Вэйхай был восхитительным местом. На берегу было много полей для игры в гольф, и нигде больше нельзя было встретить таких веселых кедди, как там. Эти мальчишки часто заклю-

чали между собой пари на игру или на точность удара, поэтому очень часто можно было слышать, как после удара поле наполнялось криком «Тинг хо!» или «Бо хо!». Почти все играли в гольф. Существовали и теннисные корты, но в теннис частенько играли прямо на палубах судов. На материке мы выезжали охотиться на уток.

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

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

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

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

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

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

Когда мой командир заболел, я по неопытности и незнанию поменял меню питания. Несмотря на жаркую погоду, моряки всегда питались горячей пищей, их примерное меню было таково: ростбиф и йоркширский пудинг, груды обжаренного картофеля и большая рюмка рома. Я решил, что днем им следует есть легкую пищу, а более плотный обед и ром перенести на вечер, когда зайдет солнце, что было, по моему мнению, очень полезно для здоровья. Старшина лодки предупредил, что команда этого не одобрит. Я был молод, глуп и настоял на своем. Вскоре возвратился командир, ощутил возросшее недовольство и восстановил традиционный обед – как раз вовремя, потому что еще немного – и поднялся бы бунт. Я получил ценный урок: британцы консервативны в отношении к еде и глупо пробовать менять их пристрастия к ней одним росчерком пера.

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

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

Глава 3

Я КОМАНДИР ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

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

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

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

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

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

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

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.