

ЭДВАРД ЯНГ

КРАДУЩИЕСЯ НА ГЛУБИНЕ



*Боевые действия американских подводников
во Второй мировой войне
1940–1945*

Эдвард Янг

**Крадущиеся на глубине.
Боевые действия английских
подводников во Второй
мировой войне. 1940–1945 гг.**

«Центрполиграф»

Янг Э.

Крадущиеся на глубине. Боевые действия английских подводников во Второй мировой войне. 1940–1945 гг. / Э. Янг — «Центрполиграф»,

В книге Эдварда Янга, морского офицера-подводника, рассказывается о боевых действиях британских субмарин во Второй мировой войне. Янг прошел сложный путь от новичка до одного из лучших и опытных капитанов Королевских ВМФ. Он служил на Дальнем Востоке, Красном море, на Крайнем Севере и в Средиземноморье, а три последних года командовал субмариной «Шторм». Вы узнаете о боевых патрулях и участии подводных лодок в спецоперациях, о героизме, победах и поражениях моряков-подводников.

© Янг Э.

© Центрполиграф

Содержание

Предисловие	5
Введение	7
Часть первая	9
Глава 1	9
Глава 2	18
Конец ознакомительного фрагмента.	24

Эдвард Янг

Крадущиеся на глубине. Боевые действия английских подводников во Второй мировой войне. 1940–1945 гг

Предисловие

Я имел честь командовать подводным флотом Королевского ВМФ с сентября 1944 года до октября 1946 года.

До начала Второй мировой войны наш подводный флот был изолированным подразделением, где служили только избранные. Мой заслуженный предшественник, будущий адмирал Макс Хортон, кавалер ордена Бани 1-й степени и ордена «За боевые заслуги», уже тогда предвидел, что вскоре предстоит неизбежное увеличение численности подводников, и настоял на привлечении на подводный флот офицеров резерва. Такую же политику осуществлял его последователь, мой непосредственный предшественник, позже адмирал Клод Бэрри, кавалер ордена Британской империи 1-й степени, ордена Бани 3-й степени, ордена «За боевые заслуги».

По этой причине, приняв командование, я обнаружил, что больше половины офицеров наших субмарин – бывшие резервисты. Причем среди них немало командиров субмарин.

Эта книга дает некоторое представление о тех трудностях, с которыми сталкивались эти офицеры, пройдя путь от новичка (уверен, они простят мне это слово) до настоящего профессионала. Читатели сумеют ясно представить, каким нелегким и тернистым был этот путь.

Одним из таких резервистов был автор этой книги, впоследствии ставший одним из лучших капитанов нашего подводного флота.

Я всегда получал большое удовольствие, читая его отчеты. Они всегда содержали информацию об отлично выполненной работе и заслуженном успехе, при этом были написаны легким и доступным языком. Поэтому я не был удивлен, когда узнал, что командер Янг по профессии является издателем. Когда мы встретились после того, как он ушел в отставку, я предложил ему написать книгу о службе на субмарине. Он дал не слишком определенное согласие, пообещав «когда-нибудь в будущем» этим заняться. Он выполнил свое обещание, и теперь читатель имеет возможность познакомиться с разными судьбами людей, служивших на подводных лодках. Автор ничего не приукрасил, его рассказ честен, искренен и правдив. В конце книги он привел список экипажа подводной лодки «Шторм», в котором указал все звания и награды, полученные им и его командой. Это тоже наглядная иллюстрация к рассказу о мужестве, опыте, профессионализме моряков.

Надеюсь, эта книга будет интересна самому широкому кругу читателей, которые не смогут не восхищаться судьбами подводников.

Корабль «Авангард», *Джордж Кризи*,
адмирал, кавалер ордена Бани 2-й степени,
ордена Британской империи 3-й степени,
ордена «За боевые заслуги» и ордена Королевы Виктории.
Портленд, 22.05.1952

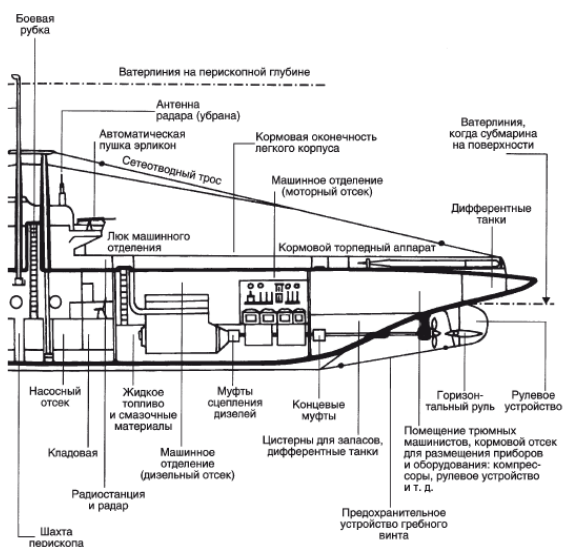
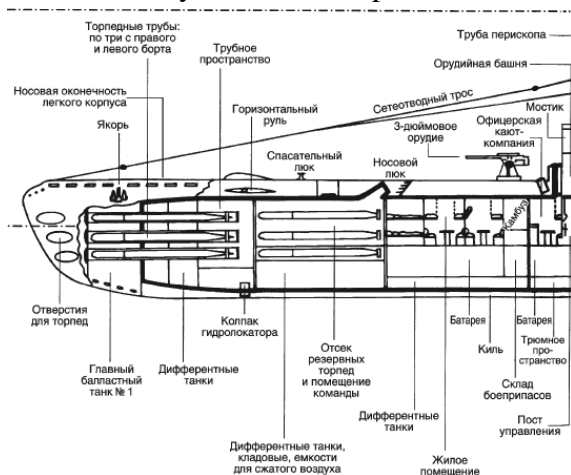
СХЕМАТИЧЕСКОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ СУБМАРИНЫ «ШТОРМ»

На этой схеме носовой перископ показан поднятым, кормовой – убранным.

Жирными линиями показан прочный корпус субмарины. Все, что находится вне его (кроме торпедных труб), при погружении субмарины оказывается затопленным.

Двойными вертикальными линиями показаны водонепроницаемые переборки между отсеками, рассчитанные на такое же давление, как и прочный корпус субмарины.

Сетеотводный трос обеспечивает субмарине возможность прохождения под противолодочными сетями и прочими подводными препятствиями. Когда оба перископа и антенна радара убраны, ни одна деталь не выступает за этот трос.



Введение

Несведущий человек обычно испытывает почти суеверный страх перед подводными лодками, и это происходит потому, что он почти ничего не знает о них. Одной из причин, побудивших меня написать эту книгу, было желание ликвидировать это невежество и показать, какой эмоциональной может быть жизнь на субмарине. Одни люди на самом деле страдают от клаустрофобии, другие уверены, что непременно заболеют ею на субмарине, но спокойно путешествуют в поездах метро и на самолетах. Думаю, что все зависит от человеческого темперамента. Несмотря на наличие некоторых неудобств, я считаю, что во время войны значительно лучше находиться на субмарине, чем укрываться в грязном окопе от летящих со всех сторон снарядов, или в разгар жестокого боя глохнуть в железной утробе танка, или каждую ночь вылетать на бомбежки, или сутками не вылезать из машинного отделения большого надводного корабля.

Однажды я слышал, как один из младших офицеров-подводников в присутствии своего командира заявил, что им платят надбавку за опасность. «Опасность? – взревел командир. – Кто тут говорит об опасности? Ты, мальчишка, получаешь дополнительную плату за опыт, высокую квалификацию и большую ответственность. Какая к черту опасность?»

В мирное время о субмаринах очень редко пишут в газетах: только когда происходит что-то неладное. Но если субмарина тонет, тогда любой обыватель, никогда в жизни не видевший в моря, везде предлагает поднять ее со дна моря и извлечь оттуда тела людей. К сожалению, именно этот аспект службы подводников является определяющим при формировании общественного мнения. Всякий раз, когда в море происходит трагедия, со всех сторон звучат голоса доброжелателей, требующих увеличения количества и усовершенствования средств спасения. Надо сказать, что эти требования никогда не исходят от самих подводников. Подводная лодка является военным судном, в котором наличие определенных средств обеспечения безопасности является необходимым, причем все они постоянно обновляются. Но безопасность не должна доминировать над боевой мощью субмарины. Железнодорожные катастрофы, к примеру, можно ликвидировать, если ограничить скорость всех поездов пятью милями в час. А самой безопасной субмариной в мирное время (подчеркиваю, в мирное, а не в военное) явилась бы та, которой вообще не приходилось бы опускаться под воду. Целью организации работы подводного флота является повышение эффективности кораблей и их команд до такой степени, чтобы свести к минимуму вероятность несчастных случаев. И хотя субмарины ежегодно проходят под водой и на ее поверхности тысячи миль, катастрофы случаются крайне редко. В моей книге вы найдете описание одной из редких трагедий, но я искренне надеюсь, что случившееся будет истолковано правильно.

Хочу поблагодарить моего старого друга и коллегу Майка Уиллоби, который дал мне хорошие советы по некоторым сложным техническим и историческим аспектам, а также сделал несколько черно-белых рисунков, которые вы найдете в книге. Майк обладал многочисленными достоинствами и к тому же был изобретателем. Во время войны именно он изобрел новый способ стрельбы торпедами с субмарин, к которому с большим вниманием отнеслись в адмиралтействе. Он также усовершенствовал маскировку субмарин; это было впервые опробовано на «Морском льве», а позже широко применялось на наших лодках на Дальнем Востоке.

Я также признателен моему другу Барнетту Фридмену и галерее «Тейт» за любезное разрешение сделать фотографию картины с изображением поста управления подводной лодки. Я был представлен Барнетту, когда он работал над этой картиной. «Тот самый Барнетт Фридмен!» – воскликнул я и получил верного друга на всю жизнь. Художник не стал, подобно большинству коллег, скрывать сложность изображаемого предмета завесой импрессионизма. Он провел на субмарине несколько месяцев, несколько раз выходил в море, участвовал в погру-

жениях и добился того, что знал назначение каждого рычага, каждой кнопки. В результате он не просто создал хорошую картину, а дал точное изображение поста управления подводной лодки, сделав уникальную работу.

Выражаю свою искреннюю признательность всем, кто оказывал мне помощь в создании книги, предоставил материалы и ценные фотографии. Я также очень благодарен своей жене, отпечатавшей текст книги и проявившей необыкновенное терпение, пока создавалась моя книга.

Э. Я.

Часть первая УЧЕНИЧЕСТВО

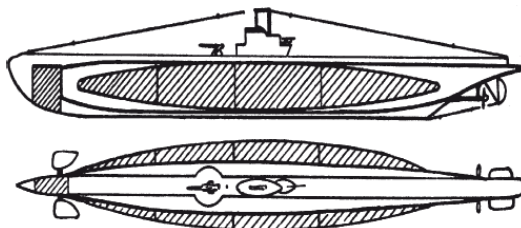
Большинство людей, живущих на земле, так невежественны в том, что касается необыкновенного морского бытия, что без разъяснений самых обыденных фактов могут посчитать Моби Дика чудовищной выдумкой или, что еще хуже, ужасной аллегорией.
Моби Дик

Глава 1 МОЕ ПЕРВОЕ ПОГРУЖЕНИЕ

В начале 1940 года в адмиралтействе решили пойти на рискованный эксперимент и пригласить офицеров Королевского военно-морского добровольческого резерва для службы на подводных лодках. В апреле на корабль его величества «Король Альфред», новую тренировочную базу резервистов в Хове, был отправлен запрос на двух добровольцев. После тщательных поисков был найден офицер, имевший опыт водолаза-любителя. Он сразу согласился на это потрясающее предложение и получил задание найти второго добровольца. После недолгих размышлений он выбрал моего близкого друга Гарольда. В тот же вечер Гарольд по секрету признался мне, что решил согласиться. Я заметил, что он, скорее всего, сошел с ума. Служба подводника чревата многочисленными опасностями, а подводные лодки мы видели только на картинках. Но втайне я преисполнился черной завистью. Эти два добровольца должны были сразу приступить к учебе на специальных навигаторских курсах, которые начинались через несколько дней, а меня туда не брали. Я всегда мечтал получить знания по астронавигации.

КАК СУБМАРИНА ПОГРУЖАЕТСЯ

Субмарина погружается, заполняя водой свои балластные танки. На приведенном выше рисунке (вид сбоку и вид сверху) главные балластные танки заштрихованы. Они расположены вне прочного корпуса лодки. Когда субмарина находится на поверхности, балластные танки заполнены воздухом. Если воздух начинает выходить через воздушные клапаны в верхней части танков, через отверстия в их нижней части поступает забортная вода, и субмарина начинает погружаться. Под водой положение корабля поддерживается с помощью внутренних дифференциальных танков и горизонтальных рулей. Горизонтальные рули, которые можно видеть на приведенном выше виде сверху, являются внешними стабилизаторами, положение которых можно изменять из поста управления: одна пара находится в носовой части лодки, другая – в кормовой.



На схеме внизу показано поперечное сечение погружающейся субмарины: 1 – лодка находится на поверхности, в балластных танках – воздух, 2 – лодка начинает погружаться, главные клапаны открыты, воздух выходит из танков, они постепенно заполняются водой; 3 – лодка полностью погрузилась, в балластных танках – вода, главные клапаны закрыты. При всплытии в балластные танки начнет подаваться сжатый воздух, который вытеснит воду через отверстия в нижней части танков.



На следующее утро в перерыве между лекциями я отыскал офицера, ответственного за обучение, и сказал ему о своем страстном желании учиться на навигаторских курсах. Он объяснил, что контингент учащихся уже полностью сформирован, к тому же я еще не прошел обязательный трехнедельный курс начальной подготовки. Но я продолжал настаивать. Вздыхнув, он внимательно посмотрел на меня и поинтересовался возрастом. Я ответил, что мне двадцать шесть. Женат ли я? Нет. Имею ли морской опыт? Да (за моими плечами было недельное плавание на яхте). Тогда он предложил мне пройти за ним в кабинет. Я двинулся вслед за ним, чувствуя, как сильно колотится сердце. Неужели мое безрассудство принесет плоды? Командир пояснил, что адмиралтейство запросило двух добровольцев, но меня пошлют третьим при таком сильном желании.

- Вы можете ничего не решать немедленно. Подумайте и дайте мне знать завтра утром.
- А если я соглашусь, меня отправят на навигаторские курсы?
- Да.
- Тогда я готов ответить прямо сейчас. Я согласен, сэр.

Должен признаться, что кабинет командира я покинул в изрядном смятении. Я всячески пытался убедить себя, что поступил правильно, можно сказать, совершил героический поступок. Но воображение тут же рисовало мне субмарину: ее темный, холодный и мокрый корпус, угрюмые внутренности, набитые непонятными приборами. При этом шансы выжить казались ничтожными, а почти неизбежная смерть – холодной и мучительной. Разыгравшемуся воображению помогали воспоминания о недавней гибели «Фетиды» в бухте Ливерпуля во время ходовых испытаний. Но было уже поздно. Я ни за что не осмелился бы пойти на попятный.

После завершения обучения на «Короле Альфреде» наша троица получила назначение на разные эсминцы – морские охотники, базировавшиеся в Скапа-Флоу. Мы должны были получить хотя бы небольшой опыт плавания на надводных военных кораблях. В конце мая мы должны были отправиться на север, но перед этим для нас было организовано однодневное учебное плавание на субмарине. По дороге мы заблудились и прибыли на «Дельфин», базовый корабль подводного флота в форте Блокхауз, Госпорт, на пять минут позже назначенного времени. Когда мы подбежали к стоящей неподалеку подводной лодке «Отвей», капитан, стоящий на мостике, был весьма недоволен задержкой трех младших лейтенантов.

Впервые взглянув на субмарину вблизи, я был изрядно разочарован. Она показалась мне хрупкой, непрезентабельной и очень отличалась от картинки, нарисованной моим воображением. Откуда мне было знать, что я вижу только внешнюю оболочку, которая при погружении заполняется водой. Вся длинная узкая палуба и большая часть надстройки была покрыта бесчисленными отверстиями, через которые при погружении субмарины поступала вода, а при

всплытии – вытекала, оставляя поверхности сухими. Собственно корпус лодки почти не был виден. Когда нас провели в носовую часть лодки и приказали спуститься через круглый люк внутрь этого странного чудовища, наши чувства вряд ли можно было назвать счастьем.

Во время пребывания на «Короле Альфреде» мы узнали кое-что о субмаринах. Раньше мы знали, что корпус лодки по форме напоминает длинную сигару, имеет круглое поперечное сечение и слегка сужается на концах. Также для нас не было секретом, что в его нижней части расположены дифференциальные танки, топливные цистерны, гигантские электрические батареи и т. д. Мы также знали, что субмарина имеет дизельные двигатели для движения по поверхности воды и для зарядки батарей, под водой она приводится в движение электродвигателями. Но уже в первые минуты пребывания внутри лодки, когда мы шли по длинному проходу к кают-компаний, на нас обрушилось столько новых впечатлений, что нужно было скрыть растерянность. Первое, что меня потрясло, – размеры лодки. Конечно, нам приходилось иногда пригибаться, чтобы пройти через двери в водонепроницаемых переборках, уклоняться от препятствий, но почти везде можно было пройти в полный рост, не опасаясь удариться головой. Корпус был шире, чем поезд лондонской подземки. Удивило меня и то, что все внутренние помещения были ярко освещены. В столовой команды стояли деревянные скамьи, шкафы для посуды и столы, покрытые зелеными бязевыми скатертями. Я даже глазам своим не поверил, настолько здесь было удобно и уютно. Только одно удручало: хитросплетение проводов и трубопроводов над нашими головами, щедро снабженных выключателями, клапанами, датчиками давления, соединительными коробками и прочими непонятными вещами. Они были везде, насколько хватало взгляда, и скрывались вдалеке. Как может человек, настолько далекий от техники, как я, надеяться когда-нибудь освоить все это?

В кают-компаний было очень тесно. Ее размеры не превышали размера салона 20-тонной яхты. Зато здесь был использован буквально каждый сантиметр пространства. Здесь нас передала высокому симпатичному младшему лейтенанту, который сообщил, что его зовут Джевелл. Он предложил нам подняться на мостик и оттуда наблюдать за ходом. Мы прошли в помещение поста управления, где увидели изобилие рычагов, клапанов, вентилей, датчиков и неведомых приборов, затем вскарабкались по вертикальному трапу, который вел из поста управления через небольшой люк прямо в боевую рубку. Потом был еще один вертикальный трап, и через верхний люк мы выбрались на мостик. Там остановились возле стойки перископа, попытались собраться с мыслями и разобраться, что происходит в настоящий момент.

Мы медленно двигались из Хазлар-Крик к выходу из гавани Портсмута. Моряки на палубе убирали тросы, использовавшиеся при швартовке. Скоро мы вышли в море. Капитан, который, казалось, пребывал в дурном настроении (возможно, из-за нашего опоздания), громко отдавал приказы. Через некоторое время мы догадались, что запущены дизели. Наконец позади остался форт Блокхауз, и перед нами открылась изумительная панорама Солента, где я уже плавал до войны. Сейчас вокруг кипела работа. Повсюду сновали большие и маленькие суда, яхты, лодки. Морская вода блестела, словно улыбаясь яркому утреннему солнцу.

Стоя на мостике, мы наблюдали, как ленивые волны бьются о борт нашего корабля. Джевелл объяснил, что на поверхности воды нас удерживает воздух в главных балластных танках. Можно сказать, что мы плывем по воздуху, потому что отверстия в днищах балластных танков открыты, а вода не попадает внутрь благодаря давлению находящегося внутри воздуха. Когда мы захотим нырнуть, воздух будет выпущен через вентили, которые мы могли видеть в верхней части танков.

В конце канала мы повернули направо и взяли курс на запад к Нидлс. Остров Уайт выглядел зеленым и очень мирным. В небе показался самолет, летевший на юг.

– У нас все ослепли? – заорал капитан. – Почему не доложили о самолете?

Упрек был адресован впередсмотрящим, но мы сразу почувствовали себя виноватыми и совершенно несчастными. Когда Джевелл предложил нам снова спуститься вниз и осмотреть

кормовую часть лодки, мы были ему искренне признательны. Теперь мы оказались в машинном отделении. Я не инженер, а в то время даже не умел водить машину, поэтому самое сильное впечатление на меня произвел шум. Думаю, что те дизельные двигатели шумели не больше, чем обычно, но в ограниченном пространстве (хотя они стояли в самом большом помещении субмарины) грохот был воистину ужасным. Мы попали в сумасшедший дом из меди, стали и беспрестанно двигавшихся непонятных деталей машин. Затем мы прошли через отсек, где стояли электродвигатели, окруженные панелями с бесчисленными выключателями, амперметрами и вольтметрами, и попали в служебное помещение машинистов – не самое приятное место на лодке. В конце концов Джевелл повернул обратно, мы еще раз прошли мимо грохочущих дизелей, чувствуя, что в голове все смешалось от непривычного шума и огромного количества новых впечатлений, и оказались в атмосфере относительной тишины и спокойствия поста управления.

Субмарину слегка покачивало, и мы решили, что уже вышли в Канал¹.

– Скоро будем погружаться, – сказал Джевелл.

Он еще не успел договорить, когда раздался приказ приготовиться к погружению. Разные голоса передавали его из отсека в отсек по всей длине субмарины. Пост управления постепенно заполнялся подводниками. Люди занимали свои места. А мне вдруг показалось странным, даже невероятным, что этот грохочущий металлический монстр вдруг опустится под воду. На что это будет похоже? Может быть, мы почувствуем то же самое, что ощущаем в движущемся лифте? Или это будет больше похоже на пикирующий самолет? И еще я не сомневался, что на глубине непременно почувствую давление воды, что меня немного беспокоило.

Стараясь никому не мешать и не путаться под ногами у занятых людей, я отошел в сторону и стал прямо под рубкой. Задрал голову, я мог видеть в рамке верхнего люка голубое небо и покачивающееся из стороны в сторону облако. Затем в люке неожиданно показались две ноги и начали быстро спускаться по трапу, заслонив обзор и мешая мне любоваться небесной голубизной. А последовавший за этим звук корабельного ревуна заставил меня схватиться за уши и испуганно оглядеться по сторонам. Краем глаза я успел заметить добродушную ухмылку Джевелла, который со своего места наблюдал за нашими потрясенными физиономиями. Вокруг нас было так много нового и необычного, что мы никак не могли разобраться в происходящем. Поворачивались какие-то маховики, поднимались и опускались рычаги, что-то стучало и щелкало, громко отдавались приказы, поступали доклады об их выполнении. По трапу спустились впередсмотрящие, за ними – вахтенный офицер. Я почувствовал легкое головокружение и тошноту. Над нашими головами послышался шум – это задраивали люк. Сразу после этого вниз спустился капитан. Он снял висевший на шее бинокль, передал его сигнальщику и сказал:

– Закрывать нижний люк. – Затем он повернулся к старшему помощнику и приказал: – Тридцать два фута, номер один.

Я взглянул на два больших датчика глубины, расположенные по левому борту. Стрелки приборов, ранее указывавшие на ноль, теперь ожили и пришли в движение. Они уже прошли цифру 10 и двигались дальше! 15, 17, 20... Только тогда я понял, что мы действительно погружаемся, но почему-то не почувствовал никакого волнения. Все происходило совершенно обыденно. Я предположил, что, когда прозвучал ревун, дизели остановились и теперь лодка двигалась на электродвигателях, хотя их и не слышно. Угол погружения был небольшим – градусов пять, не больше. Избыточное давление не ощущалось. А почему, собственно говоря, оно должно чувствоваться? Прочный корпус выдерживает давление, а мы находимся внутри. Лодку больше не качало. Даже на такой небольшой глубине волнение уже не чувствовалось. Меня необыкновенно взволновал столь быстрый переход от шумного и беспокойного мира на

¹ Канал, или Английский канал – так в Британии называют пролив Ла-Манш. (Примеч. ред.)

поверхности к подводной тишине и спокойствию. Мой желудок как-то незаметно успокоился и больше не давал о себе знать.



Капитан внимательно наблюдал за датчиком глубины. Когда стрелка прибора достигла 30 футов², он приказал:

– Поднять перископ!

Бронзовая колонна медленно пошла вверх. Когда из глубокого колодца показалось ее основание, он наклонился, взялся за рукоятки и приткнулся к окулярам. Перископ все еще продолжал подниматься. Когда движение прекратилось, капитан мог стоять выпрямившись. Первым делом он быстро повернул перископ по кругу, при этом его тело также двигалось по кругу, а ноги делали мелкие шажки по самому краю колодца. После этого он замер и принялся внимательно изучать что-то на поверхности. Я подумал, позволят ли нам взглянуть в перископ, но не осмелился спросить. Я стоял рядом и видел, как в его зрачок проникает луч света. Казалось, луч из внешнего мира, многократно преломившись в линзах перископа, попал в его глаза, чтобы создать четкую и ясную картину в его мозгу.

– Так, – пробормотал он, – а где наши салажата из Хова? Хотите взглянуть?

Сначала я не увидел вообще ничего. И только приспособившись, отыскав нужный угол, я неожиданно увидел море, причем значительно отчетливее, чем ожидал. Оно было серо-зеленым и выглядело более беспокойным, чем в действительности, поскольку я наблюдал с очень близкого расстояния. Неожиданно накатившая волна оставила за собой клочья белой пены, которые на несколько секунд ухудшили видимость. Но очень быстро их смыла вода, и видимость снова стала нормальной. Меня очень удивила широта обзора. Повернув перископ, я увидел остров Уайт и даже узнал Нидлс.

– Сейчас я вам кое-что покажу, – сказал капитан. – Следите внимательно. Вы видите Нидлс? Сейчас увеличение небольшое. А теперь смотрите.

Он положил руку на мою правую руку, сжимавшую рукоятку перископа, и резко повернул рукоятку на пол-оборота. Нидлс словно прыгнул на меня и оказался совсем близко. Поле зрения резко сузилось, зато теперь я мог видеть каждый изгиб скал, каждый камень, будто они находились на расстоянии не больше мили.

– Теперь увеличение максимальное, – объяснил капитан. – Все увеличивается в четыре раза. Попробуйте сами.

Я снова повернул рукоятку, и Нидлс вернулся на свое место.

– Поверните другую рукоятку и понаблюдайте, что будет происходить, – сказал он.

Последовав его указаниям, я с удивлением понял, что могу перемещать море, землю и небо вверх и вниз. Я мог наблюдать за морем возле лодки или за облаками над землей. Можно было повернуть верхние линзы таким образом, чтобы видеть небо прямо над нашими головами.

² 1 фут = 0,3 м. (Примеч. ред.)

– Это необходимо, – объяснил капитан, – чтобы иметь возможность вовремя заметить вражеский самолет. – Ну, а теперь уступите свое место товарищу.

С большой неохотой я отошел от перископа. Это была восхитительная игрушка, и, если бы мне позволили, я не выпускал бы ее из рук весь день. Никогда бы не подумал, что с находящейся под водой субмарины можно увидеть так много и так отчетливо. Мне было интересно узнать, как ведет себя перископ под водой и как далеко можно рассмотреть окружающие глубины, можно ли увидеть рыбу или другую субмарину. Ведь перископ – единственная возможность выглянуть из-за стальных стен подводной лодки. Чтобы корпус был более прочным, в нем не предусмотрены иллюминаторы, а значит, нельзя, как я втайне надеялся, заглянуть в темно-зеленые морские глубины, увидеть их обитателей.

В тот день мне больше не довелось подойти к перископу. Мы провели под водой только один час, который пролетел незаметно. Мне очень понравилось под водой: там тишина и величественный покой, корабль остается невидимым для обитателей внешнего мира, а его вес так точно рассчитан с учетом положительной и отрицательной плавучести, что он может двигаться в жидкой среде так же легко и плавно, как самолет в воздухе. Большое впечатление на меня произвело спокойствие подводников; быстрота исполнения приказов, в которой не было и намека на суетливость; свободные, неформальные отношения между людьми и вместе с тем жесткая дисциплина. К тому же в помещениях было светло, тепло, уютно, везде легко дышалось и не чувствовалось никаких неудобств.

Очень скоро капитан приказал:

– Готовиться к всплытию!

За этим последовала команда старшего помощника:

– Закрывать главные вентили!

Матрос у панели управления по правому борту передвинул несколько маленьких рычажков. Раздавшийся глухой стук, надо полагать, означал, что вентили закрыты; однако старший помощник дождался подтверждения из отсеков и только потом доложил капитану:

– Главные вентили закрыты, сэр. Сигнальщик уже открыл люк в боевую рубку.

Капитан еще раз оглядел поверхность моря в перископ, повернул рукоятки до упора и приказал:

– Убрать перископ! – и, уже поднимаясь по трапу, добавил: – Всплываем.

– Продуть балластные танки!

Один за другим были открыты клапаны на панели управления, слышалось шипение воздуха, подаваемого в балластные танки. Операторы горизонтальных рулей установили их плоскости в положение «подъем». Корабль слегка задрал нос и начал движение к поверхности. Номер один стоял у подножия трапа и выкрикивал данные об изменении глубины капитану, который открывал задрайки верхнего люка.

– Двадцать пять футов, сэр, пятнадцать футов, сэр...

И вот капитан резким движением руки распахнул крышку люка. Впередсмотрящие споро полезли вверх. Лодку резко качнуло – волнение на поверхности снова дало себя знать, и я был вынужден схватиться за один из тросов перископа, чтобы устоять на ногах.

– Прекратить продувку! – громко сказал номер один, стараясь перекрыть шум.

Из переговорного устройства доносились отрывистые команды капитана. Очень скоро загрохотали дизели, и лодка начала быстро набирать скорость. Я стоял под боевой рубкой и чувствовал, как лицо обдувает прохладный ветерок. Воздух со свистом проникал в лодку, обеспечивая бесперебойную работу дизелей. Мы выбрались на мостик и некоторое время стояли там, вдыхая свежий морской воздух, подставляя лица солнцу. Лодка шла домой.

Когда мы обменялись впечатлениями, выяснилось, что товарищи не разделяли мой восторг. Гарольд признался, что испытал сильнейший приступ клаустрофобии, хотя и надеялся, что это скоро пройдет. Что касается меня, я находился на вершине счастья. Я выходил в море на

субмарине, погружался в ней, смотрел в перископ. Немногие мои современники могли похвастать тем же. Идея служить на этих необыкновенных судах начала мне положительно нравиться.

Но для начала мы должны были два месяца прослужить на эсминцах. Поэтому через несколько дней я покинул Лондон и ночным поездом отправился на север. Мне необходимо было разыскать в Скапа-Флоу корабль «Атерстон». После утомительного путешествия на поезде из Эдинбурга в Скрабстон, за которым последовал богатый впечатлениями переход на лодке через беспокойный Пентланд-Ферт в Оркленд, я добрался до Скапа-Флоу и узнал, что «Атерстон» два дня назад отбыл в Розит. Мне пришлось срочно возвращаться и пережить изнурительное путешествие еще раз. Когда я добрался до Розита, выяснилось, что «Атерстон» там был, но уже ушел; ожидалось, что он скоро вернется. Через два дня он действительно вернулся, и я сумел доложить о своем прибытии к месту службы. А через час мы уже снова были в море. В те дни служба на эсминцах не была спокойной.

Так началась моя служба на море. «Атерстон» (командир Браунинг, кавалер ордена «За боевые заслуги») был первым эсминцем нового класса морских охотников, размерами несколько больше обычного шлюпа. Он базировался в Скапа-Флоу и занимался сопровождением конвоев или бесплодными поисками вражеских подводных лодок, сообщения о которых поступали от авиации. Мы находились слишком далеко на севере, чтобы оказаться полезными в Дюнкерке во время известных событий в июне. Когда стала известна правда об эвакуации, нам оставалось только развести руками. Иногда мы сопровождали крупные корабли флота метрополии, а однажды удостоились чести стать частью эскорта корабля его величества «Худ», направлявшегося в Атлантику. Это произошло примерно за год до его гибели в столкновении с «Бисмарком». В то время я очень страдал от морской болезни, но, даже ощущая постоянное недомогание, увидел, как красив этот корабль, насколько совершенны его формы. На вахтах я дублировал старшего помощника Майка Тафнелла, а по боевому расписанию являлся командиром кормового 4-дюймового орудия «Б». Мне повезло, что нам ни разу не пришлось стрелять: честно говоря, я совершенно не представлял принцип действия этого оружия. На деле я большую часть времени занимался всевозможной писаниной, именно это обычно поручают самому молодому младшему лейтенанту на корабле. Это не страшно, если такой офицер – кадровый моряк и знает порядки и иерархию на корабле. Но за шесть недель, проведенных на «Короле Альфреде» (из которых три были посвящены изучению навигации), я не успел постичь эти премудрости и даже толком не знал, кто из офицеров чем занимается. Когда на меня обрушилась лавина разной документации, выяснилось, что во многих случаях я даже не могу прочитать бумаги. Откуда мне было знать, что АФП – это приказ адмиралтейства по флоту, а ВТО – ведущий торпедный оператор, при этом имеется в виду низший чин, занимающийся электрооборудованием? А что я должен был делать, когда ко мне пришел матрос и заявил, что ему выплатили жалованье не полностью?! Оказалось, что я отвечаю и за выплату денежного довольствия, а уже это было чревато бесчисленными проблемами. Столкнувшись с множеством вещей, к которым я даже не знал, как подступиться, я уверовал, что шутки и анекдоты о канцелярской волоките на военной службе лишь в ничтожной степени отражают действительность. Позже, когда я приобрел некоторый опыт, то преисполнился глубочайшим уважением к организации работы всех без исключения служб на флоте. В такой масштабной организации, имеющей сложную внутреннюю структуру, объем канцелярской работы мог быть намного больше.

Занимаясь повседневной работой, я с нетерпением ждал того дня, когда меня начнут готовить к подводной службе. И здесь мне очень повезло. Мой капитан и старший помощник были бывшими подводниками и могли мне помочь. К примеру, Майк Тафнелл отдал мне все свои старые записи, а потом проявил удивительное терпение, отвечая на мои бесконечные

вопросы. В результате на учебу я отправился, обладая некоторыми элементарными знаниями, что было немаловажно.

В конце июля поступил долгожданный приказ явиться на корабль его величества «Дельфин». Но из нашей троицы с «Короля Альфреда» в форт Блокхауз прибыл только я один. Гарольд решил, что правильнее отказаться от службы на подводных лодках, поскольку все чаще ощущал приступы клаустрофобии, а третий член нашей небольшой команды обладал «темпераментом, делающим его непригодным для службы на подводных лодках», как сообщил командир эсминца, на котором он набирался морского опыта, сам бывший подводник.

Учебный курс, который я начал слушать в августе 1940 года, как и все учебные программы во время войны, длился шесть недель. Шла война, поэтому наши занятия, как и сон, часто прерывались визитами в бомбоубежище. Мне удалось скрыть свое невежество в элементарных вопросах электрооборудования корабля и устройства двигателя внутреннего сгорания, и я с грехом пополам закончил обучение. При этом я отлично понимал, что обязан этим предварительной подготовке, которую получил на «Атерстоне», ну и, разумеется, тому факту, что на растущем подводном флоте была катастрофическая нехватка офицеров.

После завершения обучения мы получили назначения на разные субмарины. Три человека – Дерден, Тейт и я – были назначены на лодки класса Н, базировавшиеся в Харвике и осуществлявшие действия против немецкого судоходства вдоль побережья Голландии. Дерден нашел «Н-49» в Харвике и сразу же вышел в море, Джок Тейт и я отправились в Ширнесс, где заканчивался ремонт «Н-28».

Я даже рад, что тогда не знал о субмаринах так много, как знаю сейчас. «Н-28» была самой старой и одной из самых маленьких субмарин на королевском флоте: она была построена в 1918 году. Нет нужды говорить, что Джок и я получили знания о более современных субмаринах, и хотя основные принципы не изменились, но мы были вынуждены забыть немалую часть того, чему нас учили, и начинать все заново. Наш капитан лейтенант М. Вингфилд выглядел старше и суровее, чем был на самом деле. Он только что закончил курсы командиров, и следующий боевой поход на «Н-28» должен был стать для него первым в этой должности. Старший помощник Челлис уже имел за плечами несколько боевых походов, а подавляющая часть команды, как и мы, только что закончила курсы, причем многие из матросов никогда не выходили в море. Что поделать, шел второй год войны, и в стране отчаянно не хватало опытных кадров.

Джок и я решили держаться вместе, чтобы при необходимости прийти друг другу на помощь. Джок был шотландским резервистом. Он обладал вздернутым носом и агрессивно выступающим подбородком. Он, как и все моряки торгового флота, с трудом мирился с требованиями строжайшей дисциплины, свойственной военному флоту, и совершенно не выносил критики со стороны капитана. Получая очередной выговор, ему приходилось слегка прикрывать глаза, чтобы скрыть горящий в них огонь негодования. Но его злость и возмущение никогда не длились долго, и в целом он неплохо уживался с Вингфилдом. Джок легко забывал обиду и, главное, был очень увлечен новой работой.

Примерно через неделю все ремонтные работы завершились, и мы вышли на «Н-28» в Харвик. База для субмарин была оборудована на причале Паркстон; здесь же находилась железнодорожная станция. Пока мы были заняты подготовкой к первому боевому походу: заказывали припасы, учились расшифровывать сигналы, наносили на карты данные о новых минных полях, нас осаждали почтовые служащие, требовавшие, чтобы мы забрали почту на континент.

Через несколько дней нам пришлось спешно завершить приготовления, на базу возвращалась «Н-49». Мы имели возможность наблюдать за ее подходом. Погода стояла отвратительная, люди на мостике выглядели усталыми и промокшими. Мы радостно приветствовали Дер-

дена, но в ответ получили лишь слабую улыбку. Вечером мы попытались по старой памяти – все-таки мы учились вместе! – узнать о его первых впечатлениях, но оказалось, что между нами пролегла глубокая пропасть: он побывал в боевом походе, а мы – нет.



Глава 2 МОЙ ПЕРВЫЙ ПОХОД

Серым октябрьским утром мы стояли на мостике «Н-28» и махали нашим друзьям, пришедшим на причал Паркстон пожелать нам удачи. Мы спустились по реке в море и заняли позицию за кормой адмиралтейского траулера, который должен был нас вывести. Его задачей была защита субмарины не столько от врагов, сколько от собственных судов и самолетов. Субмарина без сопровождения у нас считалась вражеской со всеми вытекающими отсюда последствиями. И хотя береговую авиацию всегда предупреждали о движении наших субмарин, вид одинокой подводной лодки на поверхности мог спровоцировать жаждавших деятельности летчиков на нападение. И такие случаи в действительности имели место.

Видимость была плохой, свежий восточный ветер усиливал обычную для Северного моря зыбь. Весь день мы шли зигзагом и поздно ночью достигли начала секретного прохода через минное заграждение вдоль восточного побережья. Здесь траулер просигналил нам: «Хорошей охоты!», повернул назад и вскоре скрылся в темноте. Мы остались одни и взяли курс на восток.

Сначала все шло нормально, и вскоре мы достигли нужного района. Здесь нам пришлось столкнуться с первой трудностью – определением собственного местоположения. Мы погрузились незадолго до рассвета неподалеку от голландского побережья и все утро двигались по направлению к нему. Море было спокойным, небо – серым, а видимость вполне приличной. К полудню мы, наконец, увидели землю, и всю вторую половину дня капитан и Джок занимались взятием пеленгов через перископ и пытались установить соответствие между белыми постройками на безликом берегу и отметками на карте. В конце концов, они установили наше местонахождение и принялись курсировать вдоль берега на участке длиной примерно пять миль, внимательно осматривая пустынную поверхность моря. Но только на третьи сутки произошло нечто, нарушившее монотонность нашего «подводного дежурства».

За четыре следующих года мы привыкли к рутинным обязанностям. Когда субмарина погружается, всплывает или выполняет атакующий маневр, всем членам экипажа находится дело. Но во время долгих часов ожидания, когда мы «несем дежурство», экипаж делится на три вахты: красную, белую и синюю; по два часа вахты, четыре отдыха.

Каждая вахта состояла из необходимого числа людей, чтобы поддерживать заданную глубину и обеспечить работу на перископе. Два оператора горизонтальных рулей сидели по левому борту перед панелью с приборами и периодически поворачивали находящиеся перед ними маховики. В левом переднем углу возле гирокомпаса располагался рулевой, неподалеку от него – механик, отвечающий за работу приборов, управляющих процессами вентиляции и продувки и установленных на панели по правому борту, а также за подъем и опускание перископов. Подводники несли вахту не только в посту управления, но и в машинном отделении. В кормовом отсеке находился торпедный оператор, который подчинялся командам машинного телеграфа из поста управления (все было устроено так же, как и на наземных кораблях: диск с делениями, соответствующими нужной скорости – малой, средней, полной, и направлению – вперед, назад. Он управлялся вручную. В машинных отделениях стояли репитеры). Кроме того, вахту нес акустик, который с помощью установленных с наружной стороны корпуса гидрофонов мог слышать шум приближающегося судна. А в крошечном закутке, расположенном под постом управления, помещался трюмный машинист, манипулировавший по команде старшего помощника или вахтенного насосами и разными клапанами. Он мог заполнить водой или, наоборот, продуть любой из танков на субмарине для погружения или всплытия.

Теперь мне пришлось овладеть хитрой наукой наблюдения через перископ. Когда я впервые пришел на пост управления, чтобы принять вахту у номера один, меня просто распирало от гордости, сознания собственной важности и любопытства. Первым делом он подвел меня к

столу для прокладки, показал на карте, где мы находимся, и наземные ориентиры, по которым я должен определяться каждые полчаса. Затем он показал мне, как выглядят эти ориентиры в перископ, и убедился, что я могу распознать их. После этого он жизнерадостно улыбнулся, сказал: «Она³ вся твоя, парень» – и ушел, оставив меня ответственным за корабль.

– Поднять перископ! – пробормотал я, старясь показать, что такие приказы для меня привычны.

Первым делом я, как положено, произвел беглый круговой осмотр местности на малом увеличении. Убедившись, что вблизи нет вражеских судов и самолетов, я приступил к тщательному изучению каждой четверти горизонта на большом увеличении. Иногда картинка начинала тускнеть и расплываться, это набежавшая волна заливала верхние линзы, расположенные всего лишь в нескольких дюймах над поверхностью воды. А я продолжал внимательно всматриваться в даль, пытаясь разглядеть верхушку мачты или едва уловимый дымок, которые могли означать приближение цели. В завершение процедуры я произвел еще один круговой обзор, следовало убедиться, что к нам никто не подкрался сзади, и приказал убрать перископ. Через некоторое время снова последовало «Поднять перископ!», потом «Убрать перископ!», и так на протяжении всей вахты. Внимательно осматривая покрытый легкой дымкой берег, я не мог не чувствовать пикантность ситуации: мы, англичане, живем: спим, едим, общаемся друг с другом – так близко от врага, но остаемся для него невидимыми.

Во всяком случае, мы надеялись, что нас никто не замечает. Все время, когда ведется перископное наблюдение, следует принимать меры, чтобы он поднимался над водой не более чем на несколько дюймов⁴. Если операторы горизонтальных рулей по невнимательности или из-за отсутствия опыта не удержат перископную глубину тридцать футов или если лодка плохо дифференцирована, может оказаться, что перископ поднимется над водой на несколько футов. Тогда его нетрудно обнаружить с берега. Это легко поправить, немного опустив перископ, но тогда наблюдение приходится вести согнувшись, что не слишком удобно и довольно утомительно. Лучше следить за дифферентом.

Исходя из сказанного представляется очевидным, что, кроме наблюдения и определения местоположения корабля, вахтенный офицер обязан постоянно следить за глубиной. За дифферент в первую очередь отвечает старший помощник. Именно он руководит закачиванием в балластные танки нужного количества воды, чтобы корабль двигался горизонтально и обеспечивалась нейтральная плавучесть. По кораблю постоянно перемещаются люди, плотность забортной воды подвержена колебаниям, поэтому в течение дня периодически появляется необходимость корректировки дифферента. Это тоже входит в обязанность вахтенного офицера. Понятно, что неопытному человеку, каким я был в те дни, непросто угадать по поведению лодки, что у нее дифферент на корму или нос. Если дифферент нарушен так, что горизонтальные рули не могут удержать корабль на нужной глубине, восстановить управляемость можно увеличением скорости, повысив эффективность рулей. Но при большом нарушении дифферента увеличение скорости уже не поможет, и вам придется стать главным действующим лицом неприятного и постыдного спектакля, когда лодка вынырнет на поверхность в непосредственной близости от неприятельского берега. Следствием этого явится незамедлительное появление в посту управления разгневанного капитана. Может произойти обратное: слишком тяжелая субмарина начнет тонуть и будет продолжать погружаться до тех пор, пока вы не сумеете восстановить управляемость. Следствием всего перечисленного является еще и истощение ресурса батарей. Так что, как ни крути, а лучше постоянно следить за дифферентом.

Два часа перископного наблюдения – это не мало и требует большего напряжения, чем кажется на первый взгляд. Особенно это ощущается в первое время, когда с непривычки глаза

³ У англичан корабль – женского рода. (Примеч. пер.)

⁴ 1 дюйм = 2,54 см. (Примеч. ред.)

начинают болеть и слезиться. К тому же работа на перископе требует большого внимания. Всякий раз приходится повторять себе: «В этот момент вражеский корабль может приближаться к линии горизонта и сейчас окажется в пределах видимости. Чем раньше я его обнаружу, тем больше времени будет у капитана для подготовки атаки, если это наша потенциальная мишень, или чтобы убраться подальше, если он охотится за нами». Когда период вынужденного безделья затягивается, очень легко расслабиться и потерять бдительность. Чувство опасности притупляется, ослабляется внимание, и однажды, лениво оглядывая ставший привычным морской пейзаж, можно не заметить тонкую иголку мачты, появившуюся на горизонте. Когда через несколько минут ты снова поворачиваешь перископ в этом направлении – боже мой! – оказывается, что на тебя надвигается огромный корабль, который подошел совсем близко, и отчетливо видны мачты, дымовые трубы, надстройка и даже люди на палубе.

Джоку выпало первым заметить в перископ потенциального противника. Шел третий день похода. После ленча я клевал носом в кают-компании. Неожиданно меня разбудил крик: «Капитана в пост!» В мгновение ока Вингфилд уже стоял возле перископа. Номер один и я подошли ближе, чтобы ничего не пропустить.

– В чем дело, штурман? – поинтересовался капитан у Джока.

– Мне кажется, мачта, сэр.

– Ах, вот она... – сказал капитан после небольшой паузы. – Хорошая работа, штурман. А вот и еще одна... Приготовиться к погружению!

Приказ передали в носовые и кормовые отсеки, и субмарина ожила. По проходам поспешно шагали люди, торопясь занять свои места. Номер один занял пост за спинами операторов горизонтальных рулей, наблюдая за показаниями глубиномеров. Несколько негромких команд – и дифферент, нарушенный беготней людей по кораблю, был восстановлен.

Будучи «третьей рукой», при атаке я должен был обеспечивать работу вычислительного прибора, в просторечье именуемого «фруктовой машинкой»⁵. Но пока капитан не собирался атаковать, и я имел возможность наблюдать за ним у перископа. От возбуждения меня была дрожь. Невозможность видеть своими глазами, что происходит на поверхности, буквально сводила с ума. Нам оставалось только строить предположения, следя за выражением лица капитана. Некоторое время он молчал. Мы думали, что он пытается определить, с какими кораблями мы встретились. В его глазах играли лучи света.

В конце концов он повернул ручки перископа и приказал:

– Убрать перископ, право руля 15, курс 285. – Обернувшись к старшему помощнику, он пояснил: – Думаю, это два минных тральщика. Проверяют безопасность судоходных путей. Атаковать нет смысла. Мы только упустим возможность выбрать лучшую цель. Уйдем с дороги и продолжим наблюдение.

Царившее в посту управления напряжение сразу ослабело. Новость о том, что мы повстречались с минными тральщиками, быстро распространилась по лодке. Мы решили затаиться, пока они пройдут, и медленно поползли в сторону под прямым углом к направлению движения вражеских кораблей. Капитан продолжал вести за ними наблюдение и постоянно брал пеленги и расстояния, чтобы Джок мог нанести их курс и скорость на карту. Когда они скрылись из виду, мы снова вернулись к прерванному дежурству.

В этот день больше ничего не произошло, но первая встреча с врагом заставила нас почувствовать, что неожиданность может произойти в любой момент, поэтому к наступлению ночи все были настороже.

⁵ «Фруктовая машинка» – вычислительная машина, имеющая электрическое соединение с гирокомпасом. После ввода в нее информации капитана она дает схематическую картинку атаки и, если расчеты капитана достаточно точны, с большой степенью достоверности указывает время выстрела. (Примеч. авт.)

В боевом походе самым опасным для субмарины является ночное всплытие. Нужно дожидаться наступления полной темноты (за полчаса до этого в перископ уже ничего не видно), а чтобы избежать случайного столкновения, приходится погружаться на большую глубину. Примерно на полчаса мы совершенно ослепли и шли вперед, полагаясь только на гидрофоны, которые должны были услышать приближающуюся опасность. Воздух в лодке стал тяжелым, и дышать стало тяжело. Летом дни длинные, поэтому мы погружались около четырех часов утра и всплывали после девяти вечера. А нехватка воздуха и связанный с этим дискомфорт ощущался даже в конце значительно более короткого зимнего дня. Ночью видимость плохая, а после всплытия нам еще требовалось время, чтобы легкие и кровь снова приспособились к свежему морскому воздуху, только после этого острота зрения восстанавливалась полностью.

За двадцать минут до всплытия последовал приказ: «Отключить освещение!» Яркий свет в посту управления и носовых отсеках погас, вместо этого были включены едва заметные тусклые лампочки, чтобы капитан, вахтенный офицер и впередсмотрящие могли приспособиться к темноте. Когда человек смотрит в темноте, он использует совсем другой набор мышц, чем при свете. Для полной перестройки требуется не меньше пятнадцати минут. Обычное освещение производит такой же эффект на эти мышцы, как прикосновение к рогу улитки.

Подготовка к всплытию происходит в полутьме, поэтому эта сцена выглядит несколько зловещей. Подводники считают момент всплытия самым опасным. Наверху ночь, возможно, нас успел обнаружить эсминец и терпеливо ждет, когда мы появимся на поверхности рядом с ним. Поэтому все вахтенные выполняют свои обязанности с повышенным вниманием. Капитан ни на минуту не покидает пост управления. Акустик до боли в ушах вслушивается в звуки моря. Дождавшись сообщения, что вокруг все чисто, капитан приказывает всплыть на перископную глубину и медленно обзорекает поверхность воды. Из-за отсутствия света он ничего не может разглядеть, но надеется угадать силуэт опасности, если она находится поблизости. Кроме того, было бы верхом глупости всплывать, если, к примеру, заметишь на поверхности луч прожектора. Но капитан не видит ничего. Акустик докладывает об отсутствии подозрительных шумов.

– Всплываем, – решает капитан.

Связист встает со своего места и открывает крышку нижнего люка боевой рубки. Номер один докладывает капитану:

– К всплытию готовы, сэр.

– Убрать перископ, – командует капитан, – всплываем.

Он быстро направляется к трапу в боевую рубку. За ним следует сигнальщик, а у трапа уже ждут впередсмотрящие. Мы всплываем, сопровождаемые свистом сжатого воздуха, заполняющего балластные танки. Капитан распахивает верхний люк. Воздух с шумом вырывается из лодки, создавая в рубке эффект небольшого урагана, неся с собой запахи мазута от сточных вод и капустного супа из камбуза, где кок уже приступил к приготовлению ужина. Впередсмотрящие следовали за капитаном. Мы прекратили продувку цистерн и ждали первого приказа. Лодка плавно покачивалась на волнах. Стоя внизу, я задрал голову и заглянул в открытый люк. Небо было чистым, и я отчетливо видел яркую звездочку, качающуюся в рамке верхнего люка. Мы медленно двигались вперед на электродвигателях. На мостике капитан и впередсмотрящие пристально вглядывались в темноту: мы не могли запустить дизели, не убедившись, что нас никто не услышит.

– Пост управления! – раздался голос капитана из переговорного устройства.

– Пост управления слушает, – ответил рулевой.

– Запустить главные двигатели.

Стало ясно, что наверху все в порядке. Машинный телеграф звякнул, передавая приказы в машинное отделение, и очень скоро ожили дизели. По помещениям пронесся приятный свежий ветерок, выдувая из наших сонных мозгов остатки сна. Во время пребывания на поверх-

ности моря курить запрещалось. Все погасили сигареты. Я отправился в кают-компанию, надеясь получить горячий ужин, а потом подняться на мостик.

Минные тральщики встречались нам почти каждый день. В условиях плохой видимости мы использовали их в качестве ориентиров. А на девятый день они появились вместе с большой, тяжело загруженной баржей. Это была не слишком хорошая цель, но при отсутствии другой капитан решил атаковать ее, чтобы поддержать боевой дух. Планировалось выпустить две торпеды.

Приказ начать атаку заставил мое сердце биться быстрее. Но внешне спокойно я подошел к своей машине, включил ее и приготовился вводить исходные данные в точном соответствии с тем, как меня учили. Игра началась.

– Поднять перископ! Пеленг... Дистанция... Я нахожусь от цели справа по носу... Курсовой 10 градусов...

Данные о пеленге и дистанции сообщал старшина, стоявший за спиной капитана. Я должен был ввести исходные данные в машину и получить от нее ответ, который поможет капитану выйти на атакующую позицию и нажать кнопку, чтобы выпустить торпеду, в нужный момент.

Некоторые из полученных мной цифр передавались Джоку, который наносил их на карту. Перед ним стояла задача первостепенной важности – оценить скорость противника.

Атака развивалась медленно. Если верить нашим расчетам, вражеские суда двигались со скоростью 6–8 узлов. Согласно моим вычислениям, момент атаки приближался. Теперь я должен был получить от машины угол наведения. Иными словами, торпеда должна выйти в тот момент и под таким углом, чтобы, учитывая скорости и направления движения цели и самой торпеды, они обязательно встретились. К счастью, это была несложная атака, и, когда капитан спросил: «Угол наведения?» – «Пять, красный, сэр», – с готовностью ответил я.

(Следует отметить, что пеленги и углы атаки «привязываются» к борту: красный – левый, зеленый – правый.)

– Первую и вторую трубу к выстрелу! Поднять перископ! Убрать перископ! Поднять перископ! Пять, красный! Приготовиться! Первая пошла, вторая пошла... Убрать перископ!

Когда из носовых труб вышли торпеды, я почувствовал увеличение давления на барабанные перепонки. Лодка содрогнулась, словно внезапно налетела на что-то очень большое и мягкое. В напряженном молчании мы ждали взрывов, мысленно представляя, как торпеды на скорости сорок узлов направляются к жертве. А тем временем лодка отвернула вправо и капитан несколько раз взглянул в перископ. Секунды казались часами.

Увы, взрывов не последовало.

– Извините, парни, боюсь, мы промазали, – сказал явно раздосадованный капитан.

Мы были так разочарованы, что об этом даже не хочется писать. К тому же теперь следовало ожидать ответного удара. В очередной раз прикинув к окулярам перископа, капитан увидел, что оба минных тральщика изменили курс и идут к нам. Очевидно, они заметили следы торпед в воде, и это им не понравилось.

– Погружаемся на 100 футов, номер один. Приготовиться к бомбежке. Соблюдать полную тишину в отсеках.

Стрелка глубиномера вздрогнула и поползла по шкале: 40 футов, 50, 90... Здесь операторы горизонтальных рулей уменьшили угол погружения и на глубине 100 футов выровняли лодку. Мы снова ждали взрывов, но теперь с несколько другим чувством.

Акустик сообщил, что слышит шум винтов за кормой, и почти сразу лодка резко вздрогнула, как от удара гигантского молотка; послышался пугающий громкий реверберирующий звук, который, по моему мнению, должен был разнестись по океанским просторам всей нашей планеты. К моему немалому удивлению, освещение даже не мигнуло.

– Не слишком близко, – заметил капитан.

И это называется не близко?! Он еще не успел договорить, как лодку потряс еще один удар, сопровождавшийся грохотом, потревожившим обитателей морского дна на много миль вокруг. Но у нас не было никаких повреждений.

– Слабый контакт, 160 градусов, красный, – доложил акустик. – Ведет поиск гидролокаторами.

– Кажется, я слышу его гидролокатор, – сказал капитан.

Прислушавшись, я тоже уловил слабый звук, словно снаружи кто-то постукивал по корпусу лодки. Почему-то мне пришло в голову, что так же постукивала палка Пью из «Острова сокровищ» по дорожке. Было такое чувство, что ты заперт в темной комнате, а рядом находится слепой маньяк, который ищет тебя, протягивая свои скрюченные пальцы. Возможно, враг уже услышал наше эхо и теперь приближается, чтобы убить.

Однако взрывов больше не было, и мое боевое крещение прошло достаточно легко. Еще час мы провели в напряженном ожидании, но ничего не произошло. Волны гидролокаторов больше не ударяли по корпусу лодки, акустик доложил, что шум винтов быстро удаляется. В конце концов капитан принял решение всплыть на перископную глубину и посмотреть, что происходит наверху. С большим облегчением мы услышали, что вражеские корабли находятся далеко за кормой и, судя по всему, уходят.

До окончания похода мы их больше не видели. А через три дня мы получили приказ возвращаться на базу. Нас предупредили, что на обратном пути мы можем встретить «Н-49», которая пойдет нам на смену, но мы никого не увидели. При возвращении домой нам довелось еще раз встретиться с врагом. Мы подходили к побережью Суффолка, когда неожиданно над нашими головами из низко плывущих облаков вынырнул немецкий истребитель. Я скомандовал срочное погружение, впередсмотрящие быстро скатились вниз по трапу, но стало ясно, что немец нас заметил. Самолет сделал разворот и пошел прямо на нас. Я уже закрывал крышку люка, когда по палубе застучали пули: немец открыл огонь из пулеметов. Я задраил люк и так торопился в пост управления, что не удержался на трапе и мешком шлепнулся на пол, изрядно поцарапавшись. Пулеметные очереди не могут повредить прочный корпус лодки, поэтому мы выждали некоторое время и продолжили путь домой.

В условиях плохой видимости нам потребовалось некоторое время, чтобы обнаружить ожидающий нас корабль сопровождения. Мы благополучно прибыли в Харвик, получив возможность вдоволь помокнуть в горячей ванне, отведать свежей пищи и насладиться приятным чувством того, что мы благополучно вернулись из своего первого боевого похода и приобрели серьезный опыт. Половина команды получила краткосрочные отпуска. Я был в числе счастливых. Съездив на четыре дня в Лондон, я вернулся в Харвик и начал готовиться к следующему походу.

Мы должны были выйти в море на следующий день после возвращения «Н-49». В день, когда ожидался подход «Н-49», я пришел в штаб за таблицами опознавательных сигналов. В комнате, кроме меня, находился штабной офицер, который вел себя как-то странно. Несколько раз я пытался с ним заговорить, но получал невразумительные ответы и понял, что произошло нечто серьезное. Судя по его внешнему виду, предыдущую ночь он даже не ложился спать. Я невинно поинтересовался, когда ожидается подход «Н-49». После продолжительной паузы он вздохнул и, не глядя мне в глаза, пробормотал, что «Н-49» не пришла в точку встречи с сопровождающим кораблем и не отвечает на вызовы по радио. Конечно, нельзя исключить возможность того, что лодка получила повреждения и ее радиоаппаратура вышла из строя, но... В завершение он сказал, что надежда еще есть, и предупредил, чтобы я до поры до времени не болтал.

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.