

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

БЕЗМОЛВНАЯ
СЛУЖБА

БЕЗМОЛВНАЯ СЛУЖБА

ДЖОН ПАРКЕР



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ДЖОН ПАРКЕР

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ДЖОН ПАРКЕР

БЕЗМОЛВНАЯ СЛУЖБА

act
ИЗДАТЕЛЬСТВО

СРМАК

Москва

**TERRA FANTASTICA САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
2004**

УДК 355/359(410)(091)

ББК 68.54(4Вел)

П18

Серия основана в 1998 году

John Parker
THE SILENT SERVICE
2001

Перевод с английского Е. Тепляшиной

Серийное оформление А. Кудрявцева

Компьютерный дизайн Ю. Хаджи

Печатается с разрешения **Headline Book Publishing Limited**

Подписано в печать 23.04.2004. Формат 84х108¹/₃₂
Усл. печ. л. 23,52. Тираж 4000 экз. Заказ № 2199

Паркер Дж.

П18 Безмолвная служба / Дж. Паркер; Пер. с англ. Е. Тепляшиной. — М.: ООО «Издательство АСТ»: ЗАО НПП «Ермак»; СПб.: Terra Fantastica, 2004. — 444, [4] с.: 16 л. ил. — (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-17-023785-5 (ООО «Издательство АСТ»)

ISBN 5-9577-1324-4 (ЗАО НПП «Ермак»)

ISBN 5-7921-0658-4 (Terra Fantastica)

Настоящее издание посвящено истории британского подводного флота от момента его создания до наших дней.

Особое внимание в книге уделено роли английских субмарин в осуществлении противолодочной обороны и обеспечении морской блокады во время Первой и Второй мировых войн.

Автор — известный военный историк — приводит множество мало известных отечественному читателю фактов. Описываемые события иллюстрируются фрагментами инвервью и мемуаров подводников, моряков и кораблестроителей.

Книга предназначена для специалистов и любителей военной истории.

УДК 355/359(410)(091)

ББК 68.54(4Вел)

© John Parker, 2001

© Перевод. Е. Тепляшина, 2004

© ООО «Издательство АСТ», 2004

® TERRA FANTASTICA

ОТ ИЗДАТЕЛЯ

Предлагаемая вниманию читателей книга известного английского военного историка Джона Паркера посвящена жизни британских подводников и представляет собой новый шаг в развитии «Военно-исторической библиотеки». До начала 90-х годов в военно-исторической литературе наблюдалась характерная черта: большая часть выходивших текстов о истории иностранных вооруженных сил была посвящена боевой технике или общей истории. За сухими строчками описаний и цифрами тактико-технических характеристик не было видно самих англичан, американцев и немцев, воевавших на этой технике. Рассказывать о героических делах иностранцев в отечественной литературе было непринято.

Одной из таких закрытых областей до последнего времени была история британского подводного флота. Когда речь заходит о применении подводных лодок, то в первую очередь вспоминают немецкую «неограниченную подводную войну» в Атлантике во время обеих мировых войн, действия американских подводников в Тихом океане и противостояние подводных флотов в годы «холодной войны». Британский подводный флот при этом остается в тени. Причина подобного положения в том, что английские подводные лодки никогда не были призваны сыграть роль «сверхоружия» и принести своей стране победу в войне. Флот «владычицы морей» в первой половине

двадцатого века прочно господствовал в океане. Сражаться с вражескими кораблями и охранять торговый флот должны были надводные корабли, а подводным лодкам англичане ставили задачи осуществления противолодочной обороны и морской блокады.

Статус подводных сил у англичан изменился с появлением атомных подводных лодок-ракетоносцев, являвшихся стратегическим оружием. Однако к этому времени Великобритания уже оказалась младшим партнером США, а некогда крупнейший в мире флот превратился фактически в один из многочисленных американских флотов. Символичной в этих условиях стала история создания британских атомных лодок, силовые установки и ракетное вооружение для которых пришлось буквально вымалывать у американцев.

На страницах этой книги перед читателем пройдет вся столетняя история подводного флота Великобритании от его создания до наших дней. Автор приводит массу малоизвестных отечественному читателю фактов и технических подробностей, а в Приложении перечислены все типы подводных лодок, состоявших на вооружении Королевского флота. Книга Джона Паркера особенно интересна тем, что в центре ее внимания подводники, офицеры и матросы, а техника является только фоном, на котором протекает жизнь людей. Известный военный историк в популярной форме описывает славную историю «безмолвной службы». Благодаря тому что автор широко цитирует мемуары и интервью участников событий, у читателя появляется уникальная возможность увидеть изнутри жизнь на подводной лодке и представить условия, в которых несли и несут свою службу подводники Ее Величества.

Джон Паркер

**БЕЗМОЛВНАЯ
СЛУЖБА**

ПРЕДИСЛОВИЕ

В 2001 году подводному флоту Британии исполнилось сто лет. С начала XX века и до наших дней разворачивается удивительная, полная опасностей и героизма, временами трагическая история «безмолвной службы». Жизнь подводников, которых нельзя сравнить ни с какими другими представителями британских военных или военно-морских сил, полна трудностей, препятствий, все новых и новых испытаний, но в преодолении их проявляется поразительное, достойное восхищения всего мира упорство. Летопись подводного флота складывается из судеб многих людей, моряков и кораблестроителей, первопроходцев, начинавших вырабатывать навыки, заложивших традиции, которые потом, десятилетие за десятилетием, передавались следующим поколениям. Особенно тесные связи установились между матросами и офицерами Королевского флота, которые приходили на подводные лодки

хоть и не всегда по призванию, но зато служили в глубинах Мирового океана с подлинным бесстрашием, и армией работников верфей — инженерами, конструкторами, военными кораблестроителями, математиками и, наконец, учеными-ядерщиками, участвовавшими в создании «кораблей для изучения подводного мира». Ничего удивительного. Один незакрепленный болт или плохо проваренный шов могли стать причиной катастрофы.

Мы совершим захватывающее путешествие — от самой первой британской субмарины, крохотной «Голланд-1» с экипажем из семи человек, которая была спущена на воду в октябре 1901 года и стоила 35 000 фунтов стерлингов, до современных атомных подлодок, экипаж которых насчитывает до 140 человек, а стоимость составляет много миллионов фунтов стерлингов. Эти новые корабли способны 40 раз обойти вокруг Земли в автономном плавании; а вооружение одной такой лодки обладает большей разрушительной силой, чем все бомбы, сброшенные в течение всей Второй Мировой войны, включая две ядерные бомбы.

Рассказов в книге — множество. Можно без преувеличения сказать, что обычным читателям они могут показаться невероятными, а иногда — ужасными. Впрочем, как мы увидим, по своей натуре подводники — это хладнокровные, уравновешенные люди, которые способны тихо лежать с книжкой в руках на своих койках, в то время как их корабль забрасывают глубинными бомбами и вокруг царит воистину кромешный ад. А в совсем недалекое от нас время «холодной войны» подводники несли охрану границ, зная, что в любой момент может быть отдан приказ на применение ракет,

способных уничтожить целый город и убить миллионы подобных им человеческих существ:

Вполне естественно, что я обратился к личным воспоминаниям участников наиболее интересных событий в истории подводного флота. Как и в предыдущих книгах серии, написанных мною для «Хедлайн», в этой работе, помимо сухих исторических фактов и официальных документов, я нередко опирался на свидетельства очевидцев. Так что автор снова в долгу перед теми, кто не пожалел своего времени и труда для того, чтобы эта повесть увидела свет. Я привожу цитаты из интервью, которые проводил я сам, а также из воспоминаний, записанных для звукового архива Имперского военного музея (ИВМ). Я особенно благодарен сотруднице ИВМ Розмари Тадж, ныне находящейся на пенсии, и многим ее коллегам за помощь во время проведения исследований. Особенно ценным было их содействие при поиске магнитофонных записей и документальных свидетельств о драматических эпизодах в истории флота. Благодаря этому читатели теперь смогут узнать, например, правду об «Энигме», встретиться с необыкновенными личностями, такими как Человек-которого-не-было, а также познакомиться с воспоминаниями командира атомной подводной лодки, слово в слово воспроизведенными на страницах этой книги. Следует также упомянуть и о другом великолепном источнике, Королевском музее подводного флота, который предоставил для иллюстраций этой книги фотографии из своего архива, и о личной помощи директора Музея, командера Джеффа Толла, кавалера ордена Британской империи 4-й степени. Остальной материал был собран в архиве в Кью,

Музее королевской морской пехоты в Саутси, архиве документов Имперского военного музея, использована также ранее полученная информация, связанная со Специальной Лодочной Службой (SBS)¹, которая была и остается товарищем по оружию подводного флота.

¹ *SBS* — разведывательно-диверсионное подразделение, входящее в состав Королевской морской пехоты.—
Примеч. ред.

Глава первая

ПЕРВАЯ БРИТАНСКАЯ СУБМАРИНА, СОЗДАННАЯ С ПОМОЩЬЮ ИРА

Для большинства офицеров и матросов славного флота девятнадцатого столетия сама идея подводного корабля была воистину дьявольским изобретением, от которого, по словам одного французского моряка, «нас не могла спасти никакая человеческая предусмотрительность». Образ темного, скрытого от солнца судна, безмолвно крадущегося в глубине и готового взорвать их корабли, наполняла сердца моряков ужасом и ненавистью. Их чувства очень точно выразил на рубеже девятнадцатого столетия третий морской лорд британского Адмиралтейства адмирал сэра Артур Уилсон. К этому моменту стало очевидно, что фантастические проекты подводных судов, еще вчера казавшиеся неосуществимыми, вот-вот станут реальностью: французы уже объявили конкурс на

разработку подводной лодки водоизмещением в двести тонн и дальностью хода на поверхности в сто миль. Узнав об этом, сэр Артур заявил прямо, что такие лодки, «подлые, бесчестные и, черт возьми, не английские; служить на них недостойно джентльмена. Если члены команды такой лодки будут взяты в плен, их следует повесить как пиратов».

На протяжении многих десятилетий сменявшие друг друга руководители Адмиралтейства упорно придерживались мнения, что создание подводных лодок представляет колоссальную угрозу для господства Британии на море. В этом они были правы, однако со временем игнорировать проблему строительства нового типа военных кораблей стало невозможно. Год за годом проекты подлодок становились все более совершенными, и следует заметить, что лучшие из них были разработаны изобретателями и поддержаны финансистами, страстно ненавидевшими Британию, — например, членами Братства фениев¹. Это сообщество, прямой предшественник нынешней ИРА, имело свои фонды в Америке и первоначально финансировало человека, создавшего первую британскую подводную лодку.

Государства-колонизаторы, распространяющие свое влияние по земному шару, всегда испытывали нужду в новых наступательных видах вооружения, в боевых машинах. Это, очевидно, и привело к рождению еще в глубокой древности мысли о лодках, которые могли бы перемещаться под водой. По дошедшим до нас свидетельствам античных историков, в 337 году до н.э. Александр Македонский спускался на дно моря в стеклянной бочке.

¹ Ирландское тайное общество в Америке, боровшееся за освобождение Ирландии от английского владычества. — *Примеч. пер.*

Оригинальные наброски, напоминающие настоящее подводное судно и, кстати, замечательно похожие на первые субмарины, были сделаны в 1578 году в работах англичанина Уильяма Бурна. Однако остается неясным, удалось ли построить такой корабль в XVI веке.

Первым реально осуществленным проектом подводной лодки стала покрытая просаленной кожей деревянная гребная шлюпка (галера), созданная по проекту голландского инженера Корнелиуса ван Дреббеля и продемонстрированная в Англии в 1624 году. Ван Дреббель построил по меньшей мере три такие лодки при поддержке короля Иакова I, который, согласно свидетельству, предпринял подводное путешествие по Темзе от Вестминстера до Гринвича. Лодка Дреббеля имела длину около четырех с половиной метров, приводилась в движение двенадцатью гребцами — по шесть с обоих бортов судна. К сожалению, описания конструкции обрывочны, чертежи не сохранились, однако известно, что для погружения Дреббель использовал мешки из козлиной кожи, наполненные водой; для возвращения на поверхность мешки следовало опорожнить сжиманием.

Многие инженеры создавали в последующие годы более прочные и жизнеспособные модели кораблей для плавания под водой, но флотские командиры не выказывали ни малейшего энтузиазма в отношении этих проектов. Интересно заметить, что уже первая попытка использования подводного аппарата в военных действиях нанесла чувствительный урон британскому флоту. Во время войны за независимость Америки (1775—1783) молодой выпускник Йельского университета, Дэвид Бушнелл, воодушевленный стремлением посвятить себя борьбе за свободу молодого государства, сконструировал

подводную лодку на одного человека, которую назвал «Тертл» («Черепашка»). Построенный из дерева аппарат в форме яйца приводился в движение вращаемым вручную винтом. Лодка Бушнелла была также оснащена устройством, которое можно назвать первой торпедой — 68-килограммовым бочонком с порохом. «Тертл» предназначалась для нападения на английские корабли, участвовавшие в блокаде Нью-Йоркской бухты в 1776 году. Главной целью атаки был выбран величественный и мощный флагман британского флота — 64-пушечный фрегат «Игл». Субмарина, учитывая скорость, с которой она была построена, оказалась неожиданно эффективной.

Атаку должен был произвести доброволец — сержант Эзра Ли, который с наступлением темноты отправился к своей цели, качаясь на волнах. При этом из-за перемены погоды он на какое-то время сбился с курса, но ему удалось достичь британского фрегата. «Черепашка» нырнула, чтобы зайти под судно. Однако выполнение этой части операции заняло больше времени, чем предполагалось. Исчерпав запас воздуха, Ли вынужден был подняться на поверхность, где его судно заметили с британской патрульной шлюпки. Тогда Ли отвязал бочонок с порохом, который взорвался при помощи мощной *реторты*, и под прикрытием взрыва скрылся. Хотя выполнение задания «Тертл» не было доведено до конца, Джордж Вашингтон записал, что это было «гениальным предприятием». Вообще, на страницах этой книги будет описано немало подобных случаев из истории подводного флота (некоторые — поразительно похожие); участие в этих событиях принесло вождьеленный Крест Виктории многим морякам.

Более серьезная попытка была предпринята в 1800 году, когда блестящий американский изобре-

татель ирландского происхождения Роберт Фултон построил подводную лодку «Наутилус», корпус которой был обшит медью. Фултон родился в Америке, в Пенсильвании, а в 1780 году отправился в Англию, чтобы изучать там живопись. Однако вскоре в нем проснулась глубокая антипатия к стране, с которой испокон веков враждовали его предки. Мало-помалу интересы Фултона обратились от искусства к наукам, в частности, он разработал новую систему каналов, прежде чем сосредоточился на идее подводной лодки. Фултон понимал, что такую лодку можно использовать против британского флота; он был уверен, что близок к созданию абсолютного оружия. В 1796 году Роберт Фултон отправился во Францию, где распространил заявление, что у него есть средство, при помощи которого можно уничтожать корабли заклятого врага французов — англичан. Сначала проект Фултона был отвергнут, однако изобретатель проявил настойчивость, и она была вознаграждена, когда в 1799 году началось возвышение Наполеона. После того как Нельсон разбил французов в битве в заливе Абукир, Наполеон поручил Фултону строительство разработанной им субмарины, имеющей длину 64 метра и форму пули. Под водой лодка Фултона, так же как и судно Бушнелла, приводилась в движение вращаемым вручную винтом.

Во время первых испытаний Фултон и трое механиков опустили на глубину в 7,5 метра. Впоследствии изобретатель добавил съемную мину, чтобы продемонстрировать свою теорию тайного нападения на корабль. Но в этой части эксперимент не удался. К тому же Наполеон был разочарован тем, как медленно продвигается дело, и в итоге пришел к мнению, что Фултон — заурядный мошенник и шарлатан.

Неудача не смутила Фултона и не заставила потерять присутствие духа. Вернувшись под вымышленным именем в Англию, он сумел представить свое изобретение вниманию самого Уильяма Питта, премьер-министра Великобритании. Адмиралтейство получило приказ немедленно рассмотреть предложения Фултона и заняться проведением опытов. Перспектива строительства подводной лодки не вызвала воодушевления у руководителей морского ведомства, а вот идея о применении морских мин их заинтересовала. В 1805 году Фултон устроил демонстрацию разработанного им оружия, укрепив мину под корпусом 200-тонного датского брига «Доротея». От взрыва корабль разлетелся на куски; Питт, узнав о результате, захотел немедленно купить чертежи фултоновской субмарины и распорядился предложить изобретателю 100 000 фунтов стерлингов. Однако Адмиралтейство категорически воспротивилось этому намерению. Первый лорд Адмиралтейства, граф Сент-Винсент, подверг решительному осуждению подводные лодки. Граф заявлял: «Питт был величайшим дураком, какой когда-либо существовал. Он поощрял способ ведения войны, который не принимали моряки и который, при условии его успешности, мог бы лишить этих людей их занятия». Это мнение фактически предопределило судьбу подводного флота Британии на протяжении всего девятнадцатого века.

Справедливости ради нужно сказать, что предложение о строительстве субмарин не нашло поддержки и у командования германского флота. Бывший артиллерийский унтер-офицер Вильгельм Бауэр построил в 1850 году подводную лодку, названную им «Брандтаухер» («Огненный ныряльщик»). Ее первый поход был успешным, однако

месяц спустя она затонула в бухте Киля, причем Бауэр и два его механика едва избежали гибели. Немецкие адмиралы втайне были довольны таким исходом дела. Позднее Бауэр построил претенциозную 16-метровую субмарину для русского императорского флота. Однако судьба ее затерялась в тумане истории¹.

По-настоящему поворотным моментом в развитии подводного флота стало применение подобных судов в ходе Гражданской войны в Америке (1861—1865). Все еще весьма примитивные подводные лодки были построены Конфедерацией для прорыва блокады, установленной флотом Федерации. Небольшая подводная флотилия, насчитывавшая, по некоторым данным, девять судов с жизнеутверждающим названием «Давиды», должна была двинуться против кораблей Севера и сразиться с этими Голиафами. На самом деле подводные лодки южан приводились в движение поршневым двигателем и больше походили на минные катера, едва выступавшие над поверхностью воды. Лодки были обшиты железом и приводились в движение паром, что оказалось недостатком их конструкции. Люк машинного отделения должен был оставаться

¹ В 1855 г. Бауэр построил подводную лодку, получившую название «Ле дьябль марин» («Морской дьявол»). В мае—ноябре 1856 г. Бауэр вместе с командой совершил на «Морском дьяволе» 134 экспериментальных погружения на глубину 46 м, во время которых собрал немало интересных научных данных и даже попытался фотографировать подводный мир через иллюминатор лодки. Однако на испытаниях в Петербурге лодка не показала обещанных изобретателем качеств, и Бауэр остался ее невольным владельцем. В конце концов «Морской дьявол» затонул на Кронштадтском рейде, был поднят, но не восстанавливался. — *Примеч. ред.*

открытым, чтобы обеспечить поступление воздуха. Естественно, что лодки, попав в шторм или в полосу волн, поднятых другими кораблями, быстро заполнялись водой, и некоторые из них пошли ко дну. Их наиболее эффективным боевым выходом оказалось нападение на военный корабль Союза «Айрон-сайдс», который участвовал в блокаде Чарльстона. Мощный взрыв, произведенный одним из «Давидов», не причинил больших разрушений, однако вселил в матросов противника страх, который они чувствовали на всем протяжении войны и даже позже. Этот страх усилился, когда Конфедерация начала строить другое, более грозное оружие — массивную сигарообразную субмарину под названием «Ханли», невероятной по тем временам величины — 18,25 метра в длину.

Под водой «Ханли» приводилась в движение колесчатым валом, который проходил почти через всю лодку и который вручную вращали 8 человек команды, обеспечивая таким образом скорость в 6 узлов. Хотя «Ханли» была громоздкой, а управлять ею в погруженном состоянии было почти невозможно, именно этой субмарине удалось первой потопить корабль противника во время войны. Правда, за эту честь подводникам пришлось дорого заплатить. Во время испытаний «Ханли» тонула четыре раза, и две из этих катастроф уносили жизни всех находившихся на борту моряков. Но субмарину поднимали и назначали ей новое задание. Пятый поход лодки проходил в условиях боевых действий в 1864 году — она несла шестовые мины, которые должны были потопить боевой корабль Союза «Хаусатоник» у берегов Южной Каролины. Команда «Ханли» успешно выполнила задание, но когда вода хлынула в пробоину в борту «Хаусатоника», «Ханли» оказалась затянутой в пробоину, ее

нос застрял в металлическом капкане, и лодка пошла на дно вместе со своей жертвой. Все, кто находился на борту подводной лодки, погибли¹.

Эти ранние неудачи, конечно, уже не могли остановить военно-техническую мысль. Инженеры-кораблестроители разных стран усиленно работали над решением труднейшей задачи — созданием устройства, которое бы двигало лодку под водой. В 1870 году знаменитый фантаст Жюль Верн, предсказавший в своих книгах изобретение воздушного шара, появление аэропланов, телевидения, управляемых ракет и с поразительной точностью описавший их применение, а кроме того, описавший даже космические путешествия, на страницах очередного романа пригласил читателей на морское дно. Книга «Двадцать тысяч лье под водой» рассказывала о капитане Немо, который путешествует по океанскому дну на подводной лодке. Мечте писателя о необычном корабле суждено было сбыться уже скоро.

В ту эпоху широко распространился интерес к науке. И вполне возможно, именно история капитана Немо пробудила страсть к загадкам глубин в решительном молодом священнике Джордже Гарретте. Первоначально Гарретт намеревался, по примеру своего отца, посвятить себя служению Господу. Однако после того как юноша прошел обучение в манчестерской классической школе Тринити-колледже в Дублине и Тринити-колледже в Кембридже, он почувствовал, что механика занимает его гораздо больше. На клочках бумаги его преподобие Гарретт стал набрасывать чертежи, проекты самых

¹ По последним данным подводных археологов, обнаруживших лодку в 2000 году, она погибла уже при возвращении, залитая волной через открытый люк. — *Примеч. ред.*

разных изобретений; в том числе и схему подводной лодки, которую он назвал «Ресаргем» («Вновь поднимающийся»). Мало-помалу эта идея захватила его целиком. В возрасте 26 лет Гарретт представил подробный план лодки, имевшей форму пули с заостренными концами. Под водой лодка приводилась в движение винтом, которым оперировал единственный член команды. Изобретатель получил 1500 фунтов стерлингов и построил субмарину на берегах реки Мерсей.

Гарретт полагал, что, буксируя лодку при помощи арендованной им паровой яхты, он приплывет в Портсмут как раз ко времени Спитхедского смотра и устроит демонстрацию мореходных достоинств своей лодки. Он начал поход 10 декабря 1879 года; «Ресаргем» шел на буксире, с командой из двух человек на борту, в то время как сам Гарретт руководил действиями на яхте. Сначала они направились к берегам Северного Уэльса, чтобы испытать лодку в сложных условиях — зимой, в водах Ирландского моря. В надводном положении лодка приводилась в движение угольным одноцилиндровым паровым двигателем, котел которого должен был закрываться незадолго до погружения. Теоретически, остаточный жар должен был поддерживать ход корабля в подводном положении еще в течение примерно часа, до того как возникнет необходимость снова подняться на поверхность. Двигатель Гарретта представлял собой опасное и слишком мощное устройство, выделяющее пар температурой от 100 до 150 градусов по Фаренгейту и угарный газ высокой концентрации. Команда избежала смерти от отравления только благодаря изобретенным самим Гарреттом приспособлениям для дыхания, которые, однако, были не вполне эффективны. Субмарина освещалась свечами; на судне,

практически лишенном каких-либо приборов для навигации, так как перископ еще не был изобретен, команде было трудно установить свое местоположение. Не раз во время испытаний на побережье около Райла подводникам приходилось всплывать на поверхность и окликать проходящие мимо суда или лодки рыбаков, чтобы узнать, где же они находятся. Наконец экипаж и лодка были готовы к заключительной части похода в открытом море у западного побережья Британских островов, и 25 февраля 1880 года «Ресаргем» был снова взят на буксир и отправился вслед за ведущей его паровой яхтой на юг по направлению к Портсмуту.

Погода ухудшилась, началось сильное волнение, и трос, соединявший лодку с яхтой, неожиданно ослаб. «Ресаргем» ушел на дно, и усилия по его поиску не дали результата. Подводной лодке суждено было оставаться ненайденной более ста лет. Гарретту так и не удалось представить свое творение британскому флоту, хотя по его чертежам в Стокгольме была построена подводная лодка, названная «Норденфельт», и еще одна — в Барроу-ин-Фернесс. Первую лодку купила Турция, которая и присвоила изобретателю титул «Гарретт-паша», хотя эта субмарина так и не вышла в море. Другая лодка, длиной 36,75 метра и водоизмещением в 230 тонн, затонула во время транспортировки в Россию. Подавленный своими неудачами Гарретт эмигрировал в Америку, чтобы стать фермером, разорился и под конец оказался в американской армии. Он умер в 1902 году в возрасте 42 лет, не имея и гроша в кармане; говорили, что его смерть стала следствием отравления угарным газом. Его потомок Билл Гарретт, живущий в Нью-Джерси, в 1989 году предпринял экспедицию с целью установить место трагедии «Ресаргем», но поиски были безуспешными.

В 1995 году некто Деннис Хант рыбачил в Райле, когда сеть его траулера за что-то зацепилась. Его друг Кит Харли нырнул, чтобы отцепить ее, — и стал первым человеком, увидевшим «Ресаргем» после февраля 1880 года.

Еще один американец ирландского происхождения Джон Филипп Голланд (1841—1914) создал такую подводную лодку, которую наконец приняли высшие чины военно-морского флота США и Британии. Именно его проект лег в основу первых подводных лодок, которые должны были быть построены для флотов этих двух стран. Голланд родился в Каунтон-Клэр, в Ирландии, и в возрасте 17 лет присоединился к монашескому ордену в Корке. Однако, так же как и Гарретта, страсть к изобретательству отвлекла его от духовного призвания, он начал чертить эскизы подводных лодок. Голланд оставил свой орден и присоединился к бесчисленным эмигрантам. Прибыв в Америку, он устроился учителем в Нью-Джерси. Голланд продолжал работать над чертежами подводной лодки и в 1873 году представил свои наработки флоту США. Они были немедленно отвергнуты. Однако американское объединение ирландских патриотов, известное как Братство фениев, узнало о работе Голланда и выделило ему 6000 долларов для строительства двух лодок, которые фении планировали использовать против британского флота.

Братство фениев было основано в Нью-Йорке ветеранами ирландского восстания 1848 года для сбора средств на вербовку и обучение эмигрантов для борьбы с Британией за независимость Ирландии. Деятельность этой группировки попала в газетные заголовки после того, как фении атаковали границы Канады. По другую сторону Атлантического океана Братство фениев вело все более актив-

ную деятельность на Британских островах, применяя в конце девятнадцатого века тактику терроризма и с успехом устраивая взрывы, в числе которых была и попытка подрыва тюрьмы Клеркенуэлл. Голланда, отчаянно нуждавшегося в деньгах, несколько не смущала перспектива использования его лодок фениями против британских кораблей, к тому же он и сам питал сильную неприязнь к англичанам.

Его первая субмарина была испытана на реке Пассаик в 1878 году; полученные результаты были неоднозначными. В первом своем походе лодка затонула из-за неплотно пригнанных заглушек, и ее пришлось поднимать со дна. Во время следующих испытаний Голланд лично управлял лодкой, и поход прошел успешно, хотя вода продолжала просачиваться. Следующая субмарина, «Фениен Рем», была создана Голландом в 1881 году. Лодка длиной 9,5 метра и водоизмещением в 19 тонн приводилась в движение одним из первых двигателей внутреннего сгорания. Она прошла серию успешных испытаний в нижнем течении реки Гудзон и стала объектом пристального внимания британских шпионов, осведомленных о связи ее изобретателя с фениями. Тем временем финансировавшие работу Голланда фении становились все нетерпеливее и требовали практических действий. Когда Голланд стал настаивать на продолжении тщательных испытаний, фении попросту увеличили лодку, которая, как они заявили, в любом случае по праву принадлежит им. Готовясь начать нападения на британские корабли, террористы отбуксировали «Фениен Рем» в Нью-Хейвен, однако после нескольких безуспешных попыток освоить управление субмариной они бросили эту затею. Только сам Голланд умел управлять своей лодкой;

к тому же, опасаясь ирландцев, он, вероятно, умышленно испортил какие-то механизмы.

Потеряв финансовую поддержку, Голланд вынужден был искать новых спонсоров. Одновременно он продолжал работать над усовершенствованием своих проектов. Именно в это время он познакомился с издателем журнала и промышленником Исааком Райсом, который уже владел американской монополией по производству аккумуляторов. На деньги Райса была создана «Голланд Торпедо Боут Компани», таким образом, он стал владельцем и самой компанией, и чертежей новейшей субмарины. Райс правильно предположил, что на сей раз работа Голланда должна увенчаться успехом. 17-метровая лодка приводилась в движение бензиновым двигателем в надводном положении, а в погруженном состоянии — электрическим мотором. Райс мог обеспечить лодку батареями, а также дополнительно поставить «запас» белых мышей, которые должны были по трое отправляться в клетках в каждое путешествие, чтобы сигнализировать о появлении ядовитых выделений в воздухе. В итоге в апреле 1900 года правительство Соединенных Штатов купило опытную модель за 165 000 долларов у компании, которая теперь называлась «Электрик Боут Компани», и новый корабль под названием «Голланд» перешел в ведение флота США.

Затем Райс отправился в Лондон, вооружившись документальными свидетельствами о проведенных испытаниях в США, в высшей степени успешных: на учениях «Голланд» «потопил» линкор; Адмиралтейство решило, что тоже должно наконец вступить в век субмарин. Британия согласилась приобрести пять улучшенных «Голландов», способных вместить более семи человек экипажа и погрузиться до 30-метровой глубины. Постройка каждой

лодки стоила 35 000 фунтов стерлингов, однако самому Голланду его изобретение богатства не принесло. Райс предусмотрительно выкупил чертежи и патенты во время основания компании, так что Голланду пришлось отказаться от авторских прав. Не имея законной возможности использовать свои чертежи, он умер в неизвестности, тогда как «Электрик Боут Компани» стала одним из известнейших производителей подводных лодок; в 1999 году компания отметила столетний юбилей. Таким образом, Британия в конце девятнадцатого века все-таки приступила к созданию подводного флота, хотя Адмиралтейство в то время и подчеркивало — через газеты, — что лодки строятся только для экспериментальных целей. Лорд Солборн, Первый лорд Адмиралтейства, выступая в Палате общин по поводу проекта бюджета, заявил буквально следующее: «О будущей ценности этих лодок для военного флота можно только гадать».

Негативное отношение Адмиралтейства к субмаринам вскоре полностью переменялось. В июле 1901 года газетные сообщения из Франции ярко описывали драматическое событие. Французский линкор, покидающий бухту Аяччо во время морских маневров, поразила учебная торпеда, выпущенная с новой французской субмарины «Густав Зеде»¹. Эта субмарина специально была тайно послана из Тулона, чтобы наглядно продемонстрировать флотам

¹ «Густав Зеде» относилась к типу чисто электрических. Эта субмарина была построена во Франции и вступила в строй в 1897 году. Во время испытаний она совершила плавание под водой из Тулона в Марсель, преодолев расстояние в 66 км (35 миль). Субмарина была выведена из боевого состава флота в 1909 году из-за ограниченной емкости аккумуляторной батареи, не обеспечивавшей приемлемую дальность хода. — *Примеч. ред.*

мира новое вооружение военно-морских сил Франции. Теперь французы обладали оружием, которого боялись все моряки, — подводной лодкой, способной действовать по-настоящему эффективно. Причем в производстве у французов была уже дюжина таких. Компании «Виккерс Сан энд Максимум», строившей первый британский «Голланд» в Барроу-ин-Фернесс, было приказано поторопиться. 38-летний кэптен Реджинальд Бэкон (впоследствии посвященный в рыцари и произведенный в адмиралы) изъявил желание добровольно вступить в подводный флот. Его, как человека выдающихся технических способностей, немедленно назначили на пост первого руководителя соединения подводных лодок; ему было присвоено звание «командующего подводными лодками».

Бэкон незамедлительно приступил к набору экипажей на пять «Голландов». Эта задача, поставленная перед немногочисленными энтузиастами строительства подводного флота, была тем более трудной, что Адмиралтейство хотело, чтобы первый из «Голландов» вошел в строй к осени.

Теперь и другие государства поспешили с организацией своего подводного флота, и только Германия до последнего момента оставалась в стороне. Интересно заметить, что у этой державы, которая впоследствии вложила столько сил в развитие подводного флота, первая субмарина — «Унтерзебот» (U4) — появилась лишь в 1906 году. Одним из наиболее ярых противников субмарин был адмирал Альфред Фридрих фон Тирпиц¹, которому вскоре

¹ В этом была какая-то ирония истории: как мы увидим дальше, немало британских подводных лодок провели большую часть Второй Мировой войны в попытках потопить немецкий линкор, носивший имя этого адмирала.

предстояло стать гросс-адмиралом германского флота. Как писал в то время корреспондент журнала «Сфера», «сама неуверенность в их способности к серьезной атаке придает особое значение экспериментам с этим новейшим оружием. С другой стороны, никто не знает, смогут ли наши линейные Голиафы противостоять этим морским Давидам. Поэтому каждый шаг вперед в обоих направлениях будет встречен с особым интересом».

Так оно и было: в Британии пять новых субмарин Королевского военно-морского флота одна за другой сошли со стапелей в Барроу, чтобы подвергнуться серьезным испытаниям под критическими взглядами профессионалов и восторженными — остального общества. Это были довольно маленькие лодки длиной 19,48 метра, шириной в 3,64 метра и подводным водоизмещением в 120 тонн. Они могли выпускать торпеды как в состоянии покоя, так и во время движения на поверхности или под водой. На поверхности лодки приводились в движение двигателем, работавшим на бензине, с топливным баком, рассчитанным приблизительно на 250 миль. Субмарины могли развивать максимальную скорость около 7 узлов; под водой электрический мотор, работавший на мощных батареях, позволял им развить такую же скорость на срок до четырех часов при полностью заряженных аккумуляторах. Общие принципы работы лодки были изложены в «Сфере» так:

«Перед тем как уйти под воду, лодка погружается вровень с поверхностью — так, что над водой остается только рубка. Затем производится погружение под малым углом до полного достижения требуемой глубины, на которой лодка посредством автоматики приводится в

горизонтальное положение. После выпуска торпеды из закрепленной на носу пусковой установки компенсация веса происходит автоматически, создавая лишь легкий дифферент в течение нескольких секунд. Предусмотрены меры по быстрому подъему и погружению; время появления рубки над водой зависит от опыта и искусства рулевого».

В Соединенных Штатах «Голланды» уже прошли строгие испытания. Адмирал Хичборн, главный конструктор военно-морского флота США, подал подробный рапорт:

«“Голланд” показал способность столь полного контроля в вертикальной плоскости, при котором он может держаться с точностью до нескольких дюймов на требуемой глубине во время движения или подниматься на поверхность и снова опускаться за очень короткое время. Направление и контроль в горизонтальной плоскости поддерживаются такими же механизмами, что и у любого другого судна; погружение ограничивается только затруднениями видимости. Для команды — двух офицеров и пяти матросов — на борту предусмотрены необходимые удобства. Безопасность людей обеспечивается на период похода как на поверхности, так и под водой. Вооружение, состоящее только из торпед, обеспечивает лодке огромный поражающий эффект».

Было указано, что подводную лодку небольшого размера можно без труда перевозить на палубе военного корабля. Используя шлюпбалки, установ-

ленные для подъема паровых катеров, можно было опустить лодку на воду вблизи от расположения вражеского флота готовой к атаке, с командой на борту. По возвращении из разведки или с атаки подводная лодка без труда могла подойти к борту корабля и снова занять место на палубе.

Канонерская лодка Королевского флота «Хазард» была назначена плавучей базой британских субмарин; она прибыла в Барроу в октябре 1901 года, готовая сопровождать первых два «Голланда» во время их экспериментального похода в Портсмут. Они теперь, между прочим, имели перископ, хотя и примитивный, лишь с двумя позициями — верхней и нижней. В последней позиции он опускался так, что лежал горизонтально на обшивке. Перископ был спроектирован кэптенем Бэконом, наблюдавшим за постройкой лодок компанией «Виккерс». Хотя три других «Голланда» еще только строились, Бэкон сумел убедить правительство принять решение о постройке еще нескольких субмарин, и так было положено начало десятилетию бурного, торопливого производства лодок на британских верфях с очевидной целью не отстать от французов и — вскоре — от немцев. Они должны были сходить со ступеней одна за другой, почти как на конвейере; каждой присваивался буквенный код (в алфавитном порядке) и номер. Так же быстро разрабатывались новые проекты.

Предусматривалось создание более длинных, широких и лучше оснащенных подводных лодок, в которых члены команды могли бы выпрямиться в полный рост — если только они не будут слишком высокими. Каждая новая лодка имела все более высокую классность, и им присваивались буквенные коды для определения типа: класс «А», класс «В», класс «С» и так далее. Почти с самого начала

усовершенствование касалось всего, что имелось на борту. Было очевидно, что у «Голландов» слишком маленькая рубка (см. фотографию самого Голланда, стоящего в маленькой башенке-рубке). Использование бензиновых двигателей и кислотных батарей в столь ограниченном пространстве также представляло серьезную опасность для экипажа. Маленькие, плохо освещенные лодки, наполненные опасными испарениями и другими зловонными запахами, так же как и открытые шумные механизмы, имевшие обыкновение ломаться в критические моменты, требовали присутствия на борту сильных, полных отваги людей с некоторой одержимостью в характере. Все еще не отпала необходимость и в содержании в клетках белых мышей для определения концентрации угарного газа: когда мыши начинали погибать, подводники понимали, что пора проветривать отсеки.

Испытания и эксперименты по улучшению боевых качеств корабля и повышению безопасности экипажа не обходились без риска и, к прискорбию, без человеческих потерь. В первое время было довольно много тяжелых аварий — от сбоев в работе двигателя или батареи до взрывов газа или течей. Несчастные случаи происходили и просто во время поднятия лодки на корабль. Только в 1908 году, когда появился класс «D», на подлодках была введена беспроводная связь.

A-1, первая британская субмарина, построенная в соответствии с техническими условиями, разработанными командиром подводной флотилии Бэконом, вошла в учебники истории по особым причинам. Она была заложена в феврале 1902 года и по графику должна была приступить к службе в августе того же года. Однако кэптен Бэкон обнаружил, еще до официального спуска на воду, ряд серьез-

ных недостатков. Взрыв газа из батареи, произошедший из-за искрения мотора, причинил разрушения и серьезно ранил шесть человек. Еще одна авария, причиной которой стал газ, произошла во время первого похода лодки в Портсмут, когда начались неполадки с двигателем, лодка попала в бурю и набралась воды, которая попала в батареи. Субмарина наполнилась хлором, и команда, едва не отравившись до смерти, вынуждена была покинуть судно. Общеизвестна суеверность моряков, неудивительно, что А-1, по их мнению, была несчастливой лодкой, хотя в дальнейшем и действовала хорошо. Вообще, все шесть британских субмарин — пять «Голландов» и А-1, — как говорили, блестяще исполнили свои роли во время первых полномасштабных морских учений с участием подлодок у южного побережья в марте 1904 года. Подводные лодки были такой интересной новинкой, что Георг, принц Уэльский (будущий Георг V), профессиональный моряк, отправился на лодку, чтобы посмотреть на то, что стало событием исключительной важности для любимого им флота. Принц поднялся на борт А-1 и поздравил всех присутствующих с появлением первой подводной лодки в составе британского флота.

Однако вскоре после отъезда принца в Лондон, вызванного смертью герцога Кембриджского, пришло сообщение о исчезновении А-1 восточнее Лайтшипа. Подводную лодку в последний раз видели погружающейся около берега, с перископом над поверхностью воды. Немного позже «Бервик Касл», пароход компании «Юнион Касл», совершавший рейсы между Саутгемптоном и Гамбургом, наткнулся на что-то вблизи Лайтшипа и сообщил об этом в мегафон таможенному судну «Фаер Куин». «Что-то» оказалось А-1, которая мгновенно затонула,

не дав команде из двух офицеров и девяти матросов шансов выбраться наружу. На следующий день на дно спустились водолазы; они обнаружили судно лежащим на левом борту на 13-метровой глубине. Боевая рубка была повреждена. Командиром А-1 был лейтенант Лофтус Чарльз Мансер, пришедший во флот в 1886 году. Другим офицером был младший лейтенант Джон Престон Черчилль, из семейства Мальборо, родственник Уинстона Черчилля.

Число катастроф на подводных лодках в последовавшие за этим годы было столь велико, что поток добровольцев, желавших служить на подводных лодках, существенно уменьшился. Уже после гибели А-1 список происшествий и аварий на лодках класса «А», которых до начала Первой Мировой войны было спущено на воду ровно 13, представлял собой мрачную картину.

Так, А-3 столкнулась с собственной плавучей базой «Хазард» и мгновенно затонула. А-3 была одной из подводных лодок Портсмутской флотилии, занятых в учениях у берегов острова Уайт. Несколько лодок во время погружения собрались около плавучей базы и произвели атаку учебными торпедами. Матросы на борту «Хазарда» видели, как А-3 уходит на глубину, и вскоре почувствовали сильный удар в правый борт. По вырвавшимся на поверхность пузырям воздуха можно было предположить, что лодка, скорее всего, ударилась рубкой о борт корабля, а когда «Хазард» прошел над ней, его винт нанес А-3 роковой удар. И хотя остальные корабли бросились на помощь, интенсивность утечки воздуха убедила наблюдателей на «Хазарде», что А-3 затоплена и нет никаких шансов спасти хоть кого-нибудь из 11 человек команды. «Все находившиеся на борту были ошеломлены разруши-

тельной силой напора воды», — говорилось в отчете о катастрофе. Далее было сказано о том, что следует учитывать силу течения, и — немного наивно — добавлялось:

«Нельзя не обращать внимания на то, что подводная лодка необычайно уязвима и даже малейшее повреждение может стать фатальным. Подводная лодка — самый хрупкий из членов военно-морского семейства, и не по причине ненадежности ее конструкции, а по причине ее полного соответствия своей специфической задаче. Если она быстро тонет, то стоит помнить о том, что ее задача состоит в том, чтобы быстро погружаться под воду, а ее “тюремные” свойства, столь затрудняющие отступление с нее, когда она тонет в результате несчастного случая, являются залогом безопасности, когда она уходит под воду по плану. Не было предпринято ничего, что бы не выполнялось уже сотни раз. В среднем, четыре субмарины выполняют точно такие же задания пять дней в неделю, *производя по двадцать атак одну за другой*».

А-4 затонула около Девонпорта 16 октября 1905 г., залитая водой через открытый вентилятор из-за поднятых проходившим мимо кораблем волн. Команду спасли, а лодку подняли, однако она тонула еще дважды в течение того же месяца; к счастью, больше никто не погиб. Позже лодка была повреждена взрывом паров бензина; четыре человека пострадали.

А-5 была сильно повреждена взрывами паров бензина в феврале 1905 года; семь человек погибли и двенадцать получили опасные ранения.

А-7 вонзилась в ил во время погружения в заливе Уайтсэнд в январе 1914 года; 11 человек команды погибли.

А-8, «славившаяся» как ненадежная и не раз уходившая на дно из-за неисправностей, затонула у Плимут-Саунд 8 июня 1905 года. Вода хлынула внутрь через открытый люк, и батарея взорвалась. Лишь четверым из находившихся на борту девятнадцати человек (включая и проходивших боевую подготовку) удалось выжить. Впоследствии лодку подняли и доставили в Девонпортский док, где извлекли тела погибших, отклепав лист обшивки. Из этого металла сделали крест, установленный на братской могиле подводников. Лодку восстанавливали несколько месяцев, к военно-морским маневрам 1906 года.

А-9 в августе 1906 года, столкнувшись с пароходом «Кеут», затонула около Плимута, но, к счастью, сумела подняться на поверхность, причем все подводники остались живы. Два года спустя из-за отравления парами бензина погибли четыре члена экипажа.

Следующему поколению субмарин, лодкам класса «В», была суждена более счастливая участь, и только одна из них, В-2, погибла в катастрофе. Она пошла ко дну после того, как на нее в районе Стрет-оф-Дувр налетел пароход «Америка» в 1912 году. Направляясь за границу, лайнер шел на скорости в 20 узлов и почти разрезал подводную лодку пополам. Спасти удалось лишь одному из шестнадцати членов экипажа.

Аналогичный инцидент, произошедший 14 мая 1909 года, привел к гибели подводной лодки нового класса «С», которая следовала в Северное море в составе небольшой флотилии субмарин и надводных судов, ведомой крейсером «Бонавенчур». Око-

ло Кромера пароход «Эддистаун», шедший в Гуль, врезался в находившуюся под водой С-11. 13 членов команды погибли.

Какова же была жизнь первых подводников в этих крохотных, плохо оборудованных лодках, на которых пары горючего и пожары почти не давали возможности спастись при несчастном случае? Живые, яркие воспоминания о своей службе на лодках оставил нам Уильям Холтер, который, придя во флот в 1908 году мальчишкой, попал в зарождающиеся радиотехнические войска, но через некоторое время решил перевестись на подводные лодки. Впрочем, для решения стать подводником, признается Холтер, у него были причины.

«Я служил на корабле “Дефайанс”, который использовался тогда в качестве учебки радистов. Был у нас боцман, единственным предметом ненависти которого являлись простые радисты, — и он дал нам это понять. “Дефайанс” был старым деревянным кораблем, который приходилось драить от носа до кормы каждый день. Наш боцман был уверен, что каждый, кто имеет на рукаве нашивку радиста, должен участвовать в приборке, вооружась шваброй высотой в человеческий рост. В один прекрасный день к нам явился рассильный с известием о наборе добровольцев для службы на подводных лодках. Я и мой приятель Чарли Коулс были бойкими ребятами; мы решили, что пора кончать эти упражнения со швабрами, и записались. Остаток утра мы провели на медосмотре и, вернувшись на обед, объявили, что прошли медкомиссию и больше не обязаны ничего делать. Один из ребят сказал: “Дураки вы, дураки».

Зачем вы это сделали? Почему вы сначала не спросили у кого-нибудь?” Он начал рассказывать нам всякие ужасные байки о подводных лодках, и я немного струхнул. Чарли написал родителям, и те каким-то образом вытащили его. Я сообщил своей матери, и ей это тоже не понравилось. Она написала мне, чтобы я отказался; тогда я отправился в штаб и попросил вычеркнуть мою фамилию. Мне ответили: “Нет, нельзя. Завтра вы отправляетесь в Блокхаус¹ как зачисленный”. Так я попал на Корабль Ее Величества “Дельфин”, который на самом деле являлся береговым учебным заведением. Это был форт, охранявший вход в Портсмутскую бухту, — довольно небольшой, по сравнению с тем, каким он стал со временем. Условия у нас были почти что райские. Дисциплина соблюдалась нестрогая, и если не выпадало дежурства, можно было полежать на валу и попринимать солнечные ванны. Это был совершенно другой флот. И когда мы перешли на подводные лодки, у нас установились прекрасные отношения с офицерами. Вообще, мы все были близки друг другу, никакой бюрократии. Никаких “построиться” или “разойдись”. В первые несколько дней мы ходили в классы. На доске офицеры изображали нам схему подводной лодки и как она действует. На следующее утро нас разделили на большие группы для каждой отходящей лодки. Мы выходили в Солент. Учились ходить на глубине, иногда пускали торпеду и

¹ Форт Блокхаус, старинная крепость на входе в Портсмутскую бухту, был учебным центром подводников и колыбелью подводного флота.

возвращались. Походы длились по две недели; по возвращении мы получали дополнительные “подводные” деньги — по два шиллинга за день.

Я попал на С-18 и стал членом команды. Тогда на подводных лодках не было радиотехнического оборудования, и мне приходилось исполнять обязанности матроса. Служба на подводных лодках в те времена сильно отличалась от службы на надводных кораблях, хотя мы и не жили на них. Мы весь день работали на лодке, однако никогда не оставались в море после наступления темноты. На лодках у нас не было жилых помещений, спальных принадлежностей, камбуза или чего-то подобного. Если мы выходили на целый день, то брали обед с собой. Когда мы были на маневрах в Шотландии, мы приходили, начинали работу утром и стремились закончить ее до наступления ночи. Если нам это не удавалось, мы бросали на ночь якорь и ложились спать на палубе. Именно это нам приходилось делать во время войны. На войне нам негде было спать — приходилось устраиваться на палубе или где найдется свободное местечко. Не было отдельных помещений — у этих лодок палуба была всего одна. Приятного было мало — недостаток воздуха, нехватка еды, скученность. Неудивительно, что меня предостерегали против службы на подводных лодках.

Когда начинала чувствоваться нехватка кислорода, второй офицер открывал баллоны со сжатым воздухом. Одновременно запускался воздушный компрессор малой мощности, который закачивал воздух в пустые баллоны.

Атмосферное давление в лодке регулировали при помощи барометра. Вот и все. Только так можно было освежить воздух. Нельзя было выпустить старый воздух и впустить новый; то, что пора провентилировать отсеки, становилось ясным, когда у людей опухали глаза. Когда мы поднимались на поверхность и открывалась боевая рубка наверху, поток свежего воздуха действовал так же, как глоток спиртного. С проникновением в лодку ветерка начинала кружиться голова.

Конечно, по мере строительства новых лодок мы могли оставаться в дозоре, на поверхности или на глубине, все на более долгий срок. Дольше всего я оставался под водой 36 часов — на лодке класса «Е», на борту которой было 33 человека команды. Понятно, что за это время дышать стало практически нечем. Затем, разумеется, была проблема естественных надобностей. На Е-17 у нас был галльюн в кормовой части. Через него проходила одна из выхлопных труб, и внутри был нестерпимо жарко.

На более старых лодках галльюнов вообще не было, да в них и не было необходимости. У нас было так мало еды и питья, что желания выйти могло не возникать по целым дням. Боевые рубки были пустыми, и там стояло ведро, которое мы могли использовать. Если мы собирались уходить на глубину, никто ни о чем не беспокоился: все просто смывалось наружу. В противном случае ведро приходилось относить наверх и выплескивать за борта. Если надо было только помочиться, то можно было просто встать на подветренном борту и сделать все через леер. Когда мы подолгу нахо-

дились на глубине, мы пользовались ведром, на четверть наполненным маслом, поэтому получалась смесь запахов.

Вода всегда была проблемой. Лодка могла нести лишь тонну с четвертью питьевой воды, и ее должно было хватить на 14 дней — как во время военных походов. Это не слишком много для 33 человек. Приходилось быть крайне экономными. Приготовление чая тоже могло вызвать затруднения — приходилось включать плитку, и часто командир не разрешал нагревать ее, поскольку ему надо было экономить батарею. Батарея была жизнью подводной лодки, именно жизнью, и нам приходилось получать разрешение командира, чтобы вскипятить чайник или приготовить что-нибудь на нашей самодельной печке. Обычно мы пытались растянуть еду на два-три дня. Однако температура внутри лодки не позволяла хранить свежую еду, хлеб или мясо. Поэтому мы ели консервы — солонину, лососину и суп из бычьих хвостов, а также галеты.

Батареи имели ограниченную мощность, и когда нужно было долго находиться под водой, они практически полностью садились к тому времени, когда мы могли снова подняться на поверхность и подзарядить их, запустив двигатель. Во время нахождения во вражеских водах проводить подзарядку можно было только ночью; для этого требовались три-четыре часа работы двигателя.

Летом, когда ночи короткие, мы подвсплывали к поверхности так, чтобы над водой виднелась только боевая рубка. Гораздо позже (в конце Второй Мировой войны) это можно

стало сделать с помощью шнорхеля, но мы только приподнимали над водой боевую рубку и нескольких впередсмотрящих и собирались наверху на случай экстренного погружения. Я служил на подводных лодках класса «С», «D» и «Е». Моей любимой была лодка D-4. Я служил на ней два года. В начале войны я сказал: «Нам ничего не грозит. Эта лодка выдержит любую войну». И она выдержала...»

Глава вторая

НЕМЦЫ КЛЯНУТ ПОДВОДНЫХ ПИРАТОВ

В первом десятилетии двадцатого века флоты всех стран шли к созданию жизнеспособных, надежных подводных лодок. Становление подводного флота было интересным и драматичным. Он набирал силу по мере приближения Первой Мировой войны, в ходе которой субмарины должны были проявить себя как самое лучшее военное оружие, уравнивающее шансы и преимущества сторон. Интересно, что их применение можно было бы сравнить с эффектом ядерного оружия, появившегося полвека спустя. Новые проекты и решения разрабатывались с такой скоростью, что некоторые лодки устаревали, не успев войти в состав флота. На смену заказанным Королевским флотом 13 лодкам класса «А» пришло 11 лодок класса «В», которые впоследствии уступили

место 38 субмаринам класса «С» — все они были построены до 1910 года. Прообразом трех этих британских подлодок послужил — в большей или меньшей степени — «Голланд». Это были все еще довольно примитивные лодки, которые предназначались для краткосрочных заданий — например, по охране побережья. К 1908 году на чертежных досках воплощались уже совершенно новые идеи. Следующее поколение субмарин, лодки класса «D» и «E», значительно улучшенные с точки зрения мореходности и боевых качеств, сразу позволили британскому флоту выйти в океан на дальность — для класса «E» — в 2500 миль.

В решающей степени этот прогресс был достигнут благодаря невероятной кампании, проводимой молодыми командирами субмарин вместе с «Виккерс Сан энд Максим». Объединившись, они сумели существенно усовершенствовать первоначальные проекты. Но при этом многие важные персоны в правительстве и Адмиралтействе в годы, предшествовавшие Первой Мировой войне, по-прежнему с яростным упорством сопротивлялись постройке субмарин и не понимали, для чего они нужны.

Адмирал сэра Джон «Джеки» Фишер, занимавший пост главнокомандующего в Портсмуте, был среди тех, кто возглавлял движение за строительство субмарин, и его влияние должно было дать толчок к увеличению численности и более активному применению британского подводного флота. Вероятно, он также весьма повлиял на взгляды Уинстона Черчилля. Они не только часто встречались, Фишер и Черчилль стали близкими друзьями и в течение ряда лет поддерживали интереснейшую переписку, в которой Фишер безбоязненно выражал свои взгляды. Хотя состоянием флота Британии в целом можно было бы удовлетвориться, он, как из-

вестно, ратовал за субмарины как за оружие будущего — призыв, который в конце концов воспринял и сам Черчилль. Примером того, насколько тяжело было им убеждать власть предрежащих, могут быть слова Фишера из его обращения к коллегам. Он жаловался на то, что и сатана, «прикинувшийся ангелом света», не сможет убедить Адмиралтейство в том, что очень скоро подводные лодки будут представлять собой серьезную угрозу Средиземноморью и Английскому каналу. Уже в 1904 году, все еще будучи главнокомандующим в Портсмуте, он с удивительно прозорливостью писал одному из своих коллег:

«Нехватка подводных лодок — вот самое серьезное из того, что угрожает Британской империи. Меня поражает, совершенно поражает, как лучшие из нас не могут осознать, что мы стоим на пороге великой революции в военно-морском вооружении и стратегии, которую произведут подводные лодки! (Я составил об этом доклад, но он вышел таким яростным, что я оставил его у себя!) Вот только один пример. Здесь, в Портсмуте стоит линкор “Эмпрес оф Индия”, участвующий в маневрах и осведомленный о том, что поблизости находятся подводные лодки. Это флагманский корабль второго адмирала Флота метрополии, находится в десяти милях от Лайта (в открытом море), такой уверенный в своей безопасности и такой очевидно способный к участию в современных боевых действиях, что адмирал спокойно курит сигарету, командир корабля хладнокровно наблюдает за нарушителями дисциплины на полубаке; никого ни на йоту не заботит, что происходит,

и вдруг они видят, как учебная торпеда “Уайтхед” проходит в нескольких футах от кормы. Как она там оказалась?

С допотопной подлодки, относящейся к ранним образцам. Маленькая, тихоходная, плохо оборудованная, без какого бы то ни было перископа — и все же эта лодка следовала за линкором полных два часа под водой, осторожно всплыв лишь теперь, в миле от корабля — как настоящий бобр! Она всплыла только затем, чтобы уточнить местонахождение своей добычи — и снова ушла под воду. Имейте в виду, что командовал этой лодкой (я хочу это подчеркнуть особо) лейтенант, который, по его собственному отчету, был в походе в первый раз в жизни, и половина команды тоже впервые вышла в море.

Ведь это великолепно! Какого же результата мы можем ожидать, когда будут действовать более крупные и быстрые лодки, с перископами более мощными, чем невооруженный глаз (такие я видел раньше), с опытными офицерами и командой на борту, да еще когда такие субмарины будут действовать группой? Не могу скрывать своего мнения — пришло ему время или нет — о том, что существует жизненно важная, настоятельная, насущная, срочная (не могу придумать, какое еще определение здесь следует употребить) необходимость немедленной постройки большего количества субмарин — по крайней мере двадцати пяти в добавление к тем, что заказаны и строятся сейчас, и на сотню больше, как только это станет возможным, иначе нас застигнут врасплох, когда мы и помышлять не будем об опасности, — как это уже случилось с русски-

ми. И здесь, дорогой мой друг, вы с поразительной самонадеянностью можете сказать мне: “Полагаю, вы думаете об использовании подлодок только для обороны”. А почему бы, дорогой мой, не использовать их при наступлении? Бог мой! Если наш адмирал действительно сидит на своем месте, он отбуксирует подлодки на скорости 18 узлов и разместит их во вражеском порту (как хорьков в охоте на кроликов) еще до того, как война будет объявлена официально. Говоря серьезно, я не думаю, что кто-то понимает, какую колоссальную революцию они (подводные лодки) произведут на войне в качестве наступательного средства. Когда сидишь и думаешь, что может случиться в узких водах Канала или Средиземного моря... каким радикальным образом подводные лодки могут повлиять на значение Гибралтара, Порт-Саида, Лемноса и Мальты, волосы встают дыбом».

Кое-кто в высших эшелонах, однако, начал понимать остроту проблемы, и вскоре Фишер получил возможность развить свои идеи. Он дал новый толчок разработке подводных лодок в Британии. В 1904 году Фишера назначили Первым морским лордом, и в первом же проекте бюджета на 1905—1906 годы, представленном им Палате общин, особое внимание он уделил неприятному вопросу о том, как много субмарин требуется Британии, чтобы сменить примитивные лодки, находящиеся в строю, — ограниченные в мощности и такие опасные для команды:

«Эти лодки постоянно были на службе на протяжении последних двух лет, они должны

были участвовать в весьма тяжелых и трудных маневрах, однако во всех случаях они доказали свою надежность. Можно дать подводной лодке такое определение: дневная торпедная лодка средней скорости и достаточно большого радиуса действия. Можно не допускать большие корабли в определенные зоны, используя надводные торпедные суда ночью и подводные лодки днем. Еще одна важнейшая функция субмарин — защита наших портов, бухт и побережий. Вполне ясно, что подводные лодки значительно расширят наши оборонительные возможности по сравнению с пушками фортов, защищающих бухту. Эти суда не только защитят порты, но и смогут играть роль связных, и обладание значительным количеством таких кораблей существенно уменьшило бы тревогу любого адмирала, которому доверили охрану берегов».

Фишер получил разрешение начать осуществление широкомасштабной программы, которая стала известна как «игрушки Фишера». Естественно, также широки были идеи его окружения об усовершенствовании лодок во всех отношениях; равное внимание уделялось как оборонительным, так на наступательным возможностям. Группа британских конструкторов субмарин уже работала над этой задачей. К тому времени им уже было известно, что немцы, поздно вступившие в эту гонку, намереваются опередить и Британию, и Францию. Конечно, Британия могла бы быть впереди всех, если бы не первоначальная инертность высокопоставленных чинов.

Тем не менее в 1908 году газеты то и дело упоминали о каких-то необыкновенных разработках субмарин в Соединенном королевстве, вдохновляе-

мых Фишером. В отчетах речь шла о совершенно новом проекте, осуществившемся впоследствии как лодки класса «D», который произвел революцию в конструкторском деле. Испытания D-1 состоялись в 1908 году, однако прошло еще 18 месяцев, прежде чем лодки предшествующего класса «C» были сняты с производства. В конструкции лодок класса «D» были два примечательных нововведения. Это была первая британская субмарина, имевшая дизельный двигатель, созданный компанией «Виккерс», хотя изобрел его немец Рудольф Дизель. Такой двигатель был значительно более надежным и исключал одну из главных опасностей для подводников — пары бензина. Другим новшеством на D-1 была радиосвязь. Однако важнее всего было то, что за короткое время британский флот получил лодку, способную выходить в океан. Лодки класса «D» имели дальность хода более 2500 миль, их максимальная скорость составляла 14 узлов в надводном положении и до 10 узлов — под водой. Это была первая британская лодка с двойным винтом; балластные емкости находились не внутри, а крепились снаружи, как выюки.

В носовой части располагался 18-дюймовый торпедный аппарат (как и у лодок класса «C»), дополнительный 18-дюймовый торпедный аппарат был на корме. Лодка управлялась тремя офицерами и двадцатью четырьмя рядовыми-специалистами; в первый раз за пока недолгую историю британского подводного флота на этой лодке моряки могли выпрямиться в полный рост (если, конечно, они были не слишком высокими), не рискуя удариться головой. И наконец, на D-1 имелось приспособление для установки 2-фунтовой пушки, которая потом, начиная с D-4, была введена в качестве стандартного вооружения этого класса субмарин.

Все это не укрылось от внимания прессы и, вероятно, германских шпионов, когда D-1 выплыла из тумана секретности, окружавшей ее спуск. У «Ливерпул Дейли Пост» на берегах реки Мерсей был особый доступ к корабельным делам через компанию «Кэммелл Лэрд Ярд» в Биркенгеме, являвшейся, наряду с «Виккерс» в Барроу и «Скоттс» в Гриноке и Чатэме, одной из ведущих фирм, занимавшихся строительством субмарин Соединенного королевства. Газета приветствовала появление класса «D» как свидетельство того, что «в самом скором времени у нас будет не одна подводная флотилия, способная пересечь Северное море и действовать в сотнях миль от родной бухты... Флот, который мы так упорно строим, сможет не только непосредственно оборонять страну, но и производить взрывы во вражеских водах».

Статистические данные по строительству субмарин в период деятельности Фишера в Адмиралтействе свидетельствовали как о ускорении темпов роста численности подводного флота, так и о неожиданной смене направления разработок — от оборонительных к наступательным. В первое десятилетие нового века были построены 62 субмарины классов «А», «В» и «С». Строительство лодок класса «D» началось в 1908 году. Восемь лодок было спущено на воду между 1908 и 1912 годом. Затем предпочтение стали отдавать еще более крупным и совершенным океанским кораблям — 700-тонным лодкам класса «Е», первая из которых была спущена в ноябре 1912 года. Она имела 54 метра в длину, водоизмещение в 625 тонн в надводном положении (795 тонн — в погруженном состоянии), а ее экипаж состоял из 3 офицеров и 28 рядовых-специалистов. Первые лодки этого класса приводились в движение бензиновыми двигателями, но начиная с

Е-7 стандартными стали два дизеля компании «Виккерс» мощностью в 1600 лошадиных сил с двумя электрическими моторами, вращавшими два винта.

Адмирал Фишер в то время уже отошел от дел. В 1910 году в возрасте 70 лет он подал в отставку и получил пэрство. Годом позже в должность Первого лорда Адмиралтейства вступил Уинстон Черчилль. Его уважение к опыту адмирала и понимание ценности этого опыта со всей очевидностью проявились в интенсивной переписке между Фишером и Черчиллем, причем непосредственно в день назначения в Адмиралтейство Черчилль писал: «Очень хочу Вас видеть... Вам нужно лишь указать удобное для Вас время, и я буду ожидать Вас в Адмиралтействе».

Хотя проблемы, с которыми сталкивался флот, оставались многочисленными и важными, вера Фишера в подводные лодки, без сомнения, произвела впечатление на Черчилля. Обстоятельства его прихода в Адмиралтейство очень напоминают ситуацию, сложившуюся в конце 1930-х годов: Черчилль предупреждал о готовящейся военно-морской экспансии Германии и возможности войны. Сразу после Спитхедского смотра, во время которого он побывал на борту подводной лодки, он заявил на собрании Комитета по государственной обороне 11 июля 1912 года:

«Общий характер флота Германии показывает, что этот флот создан для наступательных действий в Северном море и Северной Атлантике. Конструкция немецких линкоров ясно свидетельствует, что они готовились для атак и действий в составе флота в открытом море. Это не крейсерский флот, предназначенный для

защиты колоний и торговли по всему миру. Применительно к малым судам можно проследить тот же принцип. Если когда-либо в мире существовало судно, чьи характеристики так подходили бы для задач обороны, то это подводная лодка. Однако немцы, по имеющимся у нас сведениям, работают над тем, чтобы и это судно перенацелить с обороны на нападение. Они строят не маленькие лодки, которые были бы полезны в защите их не столь уж протяженной береговой линии, а большие субмарины, способные на внезапные действия в открытом море вдали от базы. Поэтому, полагаю, я прав, говоря о том, что флот Германии, что бы о нем ни говорили, существует для того, чтобы дать тяжелейшее сражение в Северном море, как силами линкоров с их окружением, так и другими военно-морскими силами, о которых они не упоминают».

Адмиралтейство тут же пометило свои распоряжения указанием «срочно», и подводные лодки стали производиться в огромных количествах: не менее 57 субмарин класса «Е» было заказано с 1912 года по июнь 1916-го. Этот период характеризуется величайшей неразберихой неудивительно, что к концу войны подводные силы Королевского флота состояли из лодок 20 различных конструкций и классов. Самая большая, предназначенная для операций совместно с флотом, имела 100 метров в длину и водоизмещение почти в 2500 тонн. Она несла восемь торпедных аппаратов, а ее экипаж состоял из пяти офицеров и сорока пяти специалистов. Такие лодки начали производить в 1917 году, через три года после испытания войной и настоящих наступательных действий подводных флотов.

4 августа 1914 года Великобритания объявила Германии войну, и все орудия, машины и корабли, которые должны были участвовать в первом настоящем «механизированном» конфликте, были приведены в состояние готовности к самым ужасным и опустошительным сражениям, которые когда-либо видел мир. Британия вступила в Первую Мировую войну, имея гораздо больше подводных лодок, чем Германия, однако вскоре ситуация изменилась. Германия сумела увеличить производство субмарин до невероятного уровня. Спустя четыре с половиной года были проанализированы составы подводных флотов воюющих сторон, оказалось, что количество немецких подводных лодок превысило число британских более, чем в два раза. Кроме того, в 1914 году многие субмарины Британии были малы и предназначались для обороны побережья. К 55 лодкам классов «А», «В» и «С2», продолжавшим службу, осенью 1914 года добавились 8 лодок класса «D» и 15 субмарин нового класса «Е».

Подводные лодки класса «Е» были спущены на воду в течение недели, и это имело весьма важное значение, с учетом того, что Британии необходимо было не отставать от планов массового производства Германии. Дополнительно в 1915 году планировалось запустить в производство лодки классов «F», «G» и «H», но темпы их строительства не могли сравниться с программой, которую проводила Германия начиная с 1914 года и до последних часов войны. Каждому, кто видел боевые действия этих лодок, нашлось бы что рассказать; обычно это были драматичные и, как правило, трагически заканчивающиеся истории, которые публика всегда встречала с сочувственным и заинтересованным вниманием. К сожалению, на страницах этой книги я не смогу с исчерпывающей полнотой рассказать о

подвигах людей, воевавших на этих смешных, жалких, опасных и вместе с тем горячо любимых командой кораблях.

Подводные лодки широко использовались на всех театрах морской войны, и решающее значение придавалось профессионализму и отваге подводников. Хотя к началу войны Королевский флот Британии почти в два раза превосходил немецкий по численности, а британские моряки были опытнее своих противников, морские силы Германии, как и предупреждал Уинстон Черчилль, представляли серьезную угрозу. Недавно созданный германский флот был слабым, голодным, но все-таки современным, к тому же сконцентрирован на наиболее важных стратегических направлениях. Кайзер намеревался использовать подводные лодки для того, чтобы уничтожить корабли Британии, обресть ее граждан на голод, а следовательно, сломить сопротивление противника и поставить его на колени.

По мере того как воюющие страны наращивали выпуск «нового вооружения», включая подводные лодки, и старались одолеть друг друга, несмотря на неисчислимы потери людских жизней, страх, который внушала человечеству война, начинал граничить с безумием, и следствием этого стала безграничная жестокость. Тысячи солдат погибали в окопах от отравляющих газов, а немецкие подлодки беспощадно топили мирные торговые суда и пассажирские лайнеры.

Интересно заметить, что первая субмарина была потеряна союзниками вдали от основных театров военных действий. Дело в том, что в 1912 году Австралия заказала Британии постройку двух подводных лодок класса «Е», под названиями АЕ-1 и АЕ-2. Совершив 83-дневный переход из Портсмута, на рассвете 24 мая 1914 года обе они прибыли в бухту

Сиднея, где британским офицерам еще предстояло обучать австралийских моряков. Ко времени вступления Британии в войну экипажи австралийских подлодок оставались смешанными. Австралийское колониальное правительство сразу предложило европейским союзникам подкрепление в 20 000 человек в любом пункте, определенном правительством метрополии. И эти соединения позднее оказались втянутыми в катастрофу при Галлиполи. А в описываемый период австралийское правительство, действуя вместе с британским Военным министерством, срочно отправило оперативную группу на захват лежащих к северо-востоку от Новой Гвинеи островов Новая Британия и Новая Ирландия, которые принадлежали Германии как часть архипелага Бисмарка. Их акватория патрулировалась пятью германскими крейсерами, за которыми наблюдали австралийские эсминцы. На соединение с ними были направлены подводные лодки АЕ-1 и АЕ-2. Тем временем австралийские войска высадились в Рабауле, главном городе Новой Британии. Пока сухопутные войска продолжали участвовать в интенсивных перестрелках, военные действия на море были не богаты событиями, австралийские корабли спокойно вели патрулирование. 19 сентября Корабль Ее Величества «Парраматта» потерял связь с АЕ-1 после того, как ее командир, лейтенант-командер Т.Е. Бэзант, британский подданный, доложил в 14:30, что направляется в бухту Бланш, на Новой Британии. Это был последний контакт с АЕ-1, больше лодку никто не видел. После того как она не вернулась на базу, были организованы поиски, однако не смогли обнаружить ничего — даже обычного в таких случаях нефтяного пятна, указывающего место трагедии. Было решено, что лодка наткнулась

на коварные рифы, вода хлынула внутрь и АЕ-1 затонула со всей командой.

АЕ-2, под командованием Х.Г.Д. Стокера, тоже исследовала предполагаемый маршрут АЕ-1, но ничего не нашла. Вскоре лодку Стокера вместе с австралийскими соединениями направят нести службу в Дарданеллы, однако пока что внимание обеих воюющих сторон было сосредоточено на жизненно важных морских путях Северного моря.

Гельголандская бухта была для командования германского флота ключевой позицией, обеспечивающей возможность вылазок, поэтому немцы перекрыли путь в Балтийское море плотным кольцом подводных лодок, установили мины и устроили прибрежные оборонительные ловушки. А Королевский флот держался несколько в стороне, предпочитая концентрировать силы в районах входов и выходов в Северном море и одновременно посылать небольшие флотилии, в составе которых были подлодки, для патрулирования вод восточнее Британских островов и разведки береговой линии Германии. На разведку посылали подводные лодки классов «С», «D» и «Е», и вскоре был получен первый опыт участия в войне судов со все еще примитивной связью. Лодки выходили из области радиосвязи, и тогда разведанные передавались с почтовыми голубями, которых держали на лодке. Выпущенные голуби проделывали путь в 140—150 миль домой, в родные голубятни, где хозяева птиц принимали донесения подводников.

Как правило, послания особой важности высылались в трех экземплярах — то есть с тремя голубями, однако даже этот способ не всегда обеспечивал успешную доставку. На С-12 лейтенант-командер Кебль Уайт был озадачен тем, что голуби отказываются покидать лодку. Лишь потом он

обнаружил (согласно его докладу), что «к сожалению, “командир голубятни” Пиджен очень любил птиц... он слишком хорошо их кормил, и в результате они все до одного отказывались покидать столь благоприятные условия».

В первые месяцы войны, вблизи родных берегов, Королевский флот — команды маленьких и больших кораблей — очень беспокоили германские субмарины-хищницы. Впоследствии разведка подтвердит: уже на следующий день после того, как Британия вступила в войну, 10 немецких подводных лодок было отправлено охотиться за судами Королевского флота в Северном море. В частности, три лодки готовились к нападению на британские корабли во время маневров у Оркнейских островов 8 августа; одна из них, U15, была замечена и протаранена крейсером «Бирмингем». Лодка затонула со всей командой. U13 тоже погибла, по неизвестной причине, и немецкая подводная флотилия отступила.

Тем не менее месяц спустя U12 стала первой подлодкой после «Ханли», которая потопила вражеский боевой корабль в вызывающей близости от Фирс-оф-Форта. Подводная лодка выпустила торпеду по крейсеру «Патфиндер», патрулировавшему Сент-Эддз Хед. Взорвался погреб боеприпасов, и корабль немедленно затонул; погибли 250 человек. Через месяц немецкая субмарина U9 под командованием лейтенанта Отто Веддигена вышла в одиночку против трех старых крейсеров «Абукир», «Хог» и «Кресси». U9 подкралась к ним, атаковала их один за другим и в течение часа потопила все три военных корабля, общим водоизмещением в 36 000 тонн. Вместе с ними на дно было отправлено 1300 офицеров и матросов. Известие об этом привело в ужас всю нацию; британцы требовали мести.

«Британский счет» был открыт лейтенант-командером Максом Хортоном и его лодкой Е-9. Первым в славном списке Хортона стал старый германский крейсер «Хела», настигнутый Е-9 на подходах к Гельголанду. Эту победу Хортон дополнил прямым попаданием по германскому эсминцу S116 в Северном море в середине сентября 1914 года. Однако эйфория от первых подводных побед была недолгой. Вскоре ситуация полностью перевернулась, и открылся другой счет в истории подводных войн: в первый раз субмарина была потоплена судном того же типа. Жертвой стала британская лодка Е-3, которая во время перехода в надводном положении по Гельголандской бухте была замечена лодкой U27, которой командовал лейтенант Бернгард Вегенер. Когда его лодка приблизилась к Е-3, он увидел шестерых членов команды на мостике. Вегенер выпустил торпеду с расстояния в 275 метров. Она расколола Е-3 надвое, и лодка затонула в течение нескольких минут. Немецкий командир заметил на поверхности воды четырех человек, но, как следует из его рапорта, отказался от намерения подойти ближе, опасаясь присутствия британских лодок. Когда он наконец приказал направить U27 к месту крушения, никого из оставшихся в живых обнаружено не было. Прошло несколько недель и месяцев, и британская 8-я флотилия, действовавшая у восточного побережья, потеряла еще пять лодок. Германский флот к этому времени был достаточно изнурен и решил отступить и снова проводить учения в сравнительно безопасном Балтийском море.

Его преследовала небольшая флотилия британских субмарин, первоначально состоявшая из трех лодок: Е-1, под командованием лейтенант-командера Лоуренса, Е-9, которой командовал лейтенант-командер Хортон, и Е-11, под командованием

ем лейтенант-командера Несмита. Первые две к 18 октября 1914 года счастливо преодолели тщательно охранявшийся путь в Балтику. А вот ко времени прибытия Нэсмита немцы подняли тревогу, и он не смог преодолеть германский противолодочный кордон. Однако британцы не успокоились.

Помимо задачи сковывания действий германского флота на Балтике, перед подводным флотом была поставлена равная по важности цель: добиться прекращения поставок из Швеции в Германию железной руды. В конце концов эта цель была достигнута, хотя поначалу результативность нападения на корабли была невелика. Отчасти это объяснялось тем, что британские субмарины были переданы под весьма неэффективное руководство России, причем командование некоторых ее военно-морских баз даже не было предупреждено о предстоящем прибытии британцев. Однако вскоре две подлодки освободились из-под опеки русских и стали приобретать известность самостоятельной деятельностью. Германская пропаганда горько жаловалась на «вероломство и преступные методы британских подводных пиратов» на Балтике. Особо упоминался Макс Хортон и его Е-9; его описывали как современного морского разбойника. К тому времени к трем британским лодкам класса «Е» присоединились еще три — Е-8, Е-18 и Е-19 успешно прошли через минные поля и противолодочные дозоры в Балтику. Четвертая, Е-13, села на мель в территориальных водах Дании и была в конце концов куплена и восстановлена датским правительством¹.

¹ Лодка, находившаяся в водах нейтральной страны, была в нарушение международного права атакована немецкими кораблями и получила при этом тяжелые повреждения. — *Примеч. ред.*

Четыре из меньших по размеру лодок класса «С» тоже были отправлены на Балтику, но не обычным путем. Они прошли через Баренцево море в Архангельск, где с них сняли батареи и другое съемное оборудование. Затем лодки перевезли посуху и по рекам в Петроград, где их снова укомплектовали и отправили в Балтийское море для воссоединения с пятью лодками класса «Е». Всем им было суждено отличиться в успешной балтийской кампании, потопив большое количество вражеских кораблей, хотя не обошлось и без тяжелых потерь. Е-18 погибла по неизвестной причине со всей командой после успешной торпедной атаки на германский эсминец в мае 1915 года. С-32 была серьезно повреждена в схватке с германскими кораблями, посажена на мель и уничтожена своей командой; это произошло в Рижском заливе. Остальные семь британских субмарин Балтийской флотилии продолжали сражаться вплоть до революции в России, когда большевики заключили с Германией секретное соглашение в Брест-Литовске в 1917 году¹.

Одна из статей соглашения призывала Россию принудить к сдаче британские субмарины, находящиеся под ее контролем. Таким образом, британские лодки оказались на чужой территории. Лейтенант-командер Фрэнсис Кроми, старший офицер Балтийской флотилии, отказался принять эти требования и повел оставшиеся лодки в Хельсинки, в Финляндию. Так как германские войска готовились к высадке на побережье в 70 милях западнее, Лондон отдал приказ в случае необходимости затопить субмарины, чтобы они не достались неприятелю. Одна за другой лодки были выведены в море и

¹ Соглашение было заключено в марте 1918 г.; в декабре 1917-го только начались переговоры. — *Примеч. пер.*

затоплены их собственными экипажами. Британским подводникам было обещано, что они смогут беспрепятственно проехать в Петроград, хотя некоторые из них впоследствии были интернированы. Сам Кромби остался в России в качестве военно-морского атташе при посольстве Великобритании, где он работал, пытаясь помочь союзникам. Он прожил немногим более года. 31 августа 1918 года он, стоя на ступенях посольства, в одиночку пытался сдержать толпу, рвавшуюся взять штурмом и разграбить здание. Его ранили и затоптали насмерть; к сожалению, впоследствии отвага Кромби и его вклад в ту жизненно важную Балтийскую кампанию были несколько недооценены¹.

Конечно, действия на Балтике были лишь одной из нескольких героических военно-морских кампаний, в которых британские подлодки принимали участие в ходе Первой Мировой войны. Вероятно, самая известная из них — и неожиданно обернувшаяся катастрофой — разворачивалась в Дарданеллах. Предполагалось, что Дарданеллы откроют союзникам путь на Галлипольский полуостров. На деле пролив превратился в огромное ужасающее кладбище людей и машин.

¹ Из Ревеля в Гельсингфорс перешли вместе с другими кораблями и советские подводные лодки, кроме одной, раздавленной льдами. Позднее эти лодки были благополучно эвакуированы в Кронштадт, за исключением лодок АГ, базировавшихся на Ганге (Ханко). Эти корабли оказались непосредственно в зоне высадки немцев, и их пришлось взорвать. Английская и советская версии деятельности Кромби на посту атташе и событий 31 августа 1918 года значительно расходятся. — *Примеч. ред.*

Глава третья

ДАРДАНЕЛЛЫ. НАПОР И ОТВАГА

Дарданеллы оказались в центре внимания уже в октябре 1914 года, когда Турция, будучи союзником Германии, приняла германских военных советников, германское оружие и два новейших германских корабля: легкий крейсер «Бреслау» и «Гебен» — великолепный линейный крейсер водоизмещением в 22 600 тонн. Оба корабля базировались в Константинополе (Стамбуле), и турки, чтобы показать, на чьей они стороне, время от времени отправляли свои новые большие суда на обстрел русских портов на Черном море, откуда они затем ретировались в безопасные воды Мраморного моря.

Константинополь, расположенный на северном берегу Мраморного моря, отстоит довольно далеко от южных выходов в море, в которое можно попасть

через пролив Дарданеллы, веками служивший туркам естественным рубежом обороны их столицы. Хотя попыток преодолеть Дарданеллы было много, за сотни лет никому из нападавших это так и не удалось. Не так уж трудно было оборонять довольно узкий пролив, протяженностью всего 40 миль, который обеспечивал проход для судов на юг из Мраморного моря мимо полуострова Галлиполи в Эгейское море и — далее — в Средиземное. Но при этом Мраморное море было единственным путем снабжения, через который турки могли получать жизненно важное сырье, в том числе уголь для нужд промышленности, железных дорог и городов. Географическое положение Дарданелл обеспечивало инфраструктуру для великолепной оборонительной позиции. Известный в районе города Чанаккале как Нэрроуз, пролив принимал форму собачьей ноги, сужаясь до ширины всего в одну милю. Именно здесь Александр в 334 г. до н.э. провел свои войска по мосту, составленному из лодок; в этом месте пролив, по легенде, переплывал Леандр, а в реальности — Байрон.

В этом же месте непредсказуемые течения вели себя наихудшим образом: здесь сходились пласты соленой и пресной воды, усложняя жизнь даже опытным командирам-подводникам. Скалистые берега пролива казались совершенно неприступными благодаря оборонительным укреплениям и оружейным установкам; здесь размещалось около 150 орудий калибром от 5 до 14 дюймов. Безопасность Дарданелл обеспечивали береговые торпедные установки, передвижные гаубицы, плавучие и неподвижные минные поля и огромные противолодочные сети. Союзники намеревались поддерживать блокаду Дарданелл, и в декабре 1914 года, задолго до того, как было принято решение о бесславной

высадке на полуострове Галлиполи, большая франко-британская флотилия, состоявшая из кораблей всех видов, расположилась в широкой бухте Мудрос на греческом острове Лемнос. В состав флотилии входило шесть подводных лодок, в том числе три маленькие британские лодки класса «В»: В-9, В-10 и В-11. Командир последней из них, лейтенант Норманн Холбрук, вел наблюдение за ситуацией в проливе, а утром 14 декабря, отбросив осторожность, решил совершить набег. Он предупредил своих ребят, что его намерение может закончиться гибелью корабля и всего экипажа; затем они рванулись в пролив с такой скоростью, какую только могло развить их маленькое судно на самом узком участке пролива длиной в 12 миль. Холбрук провел лодку через минное поле в заливе Сари-Сиглар и подвел ее к турецкому линкору «Мессудие», стоявшему на якоре. То, что произошло потом, описано в приказе о награждении самой почетной наградой Британии — Крестом Виктории, который был вручен Холбруку через неделю после рейда:

«За выдающуюся смелость, проявленную 13 декабря, когда, командуя подводной лодкой, он вошел в Дарданеллы и, несмотря на сложное течение, провел свое судно под пятью рядами мин и торпедировал турецкий линкор “Мессудие”, охранявший минное поле. Лейтенант Холбрук сумел привести В-11 назад в целости, хотя лодка подверглась артиллерийскому обстрелу и атаке со стороны турецких лодок, что заставило В-11 девять часов находиться под водой».

Конечно, действия Холбрука были удостоены такой высокой награды именно из-за новизны по-

добных операций. Он и другие подводники, следовавшие его примеру в Дарданеллах, были первопроходцами, людьми исключительной энергии и отваги. Они направляли свои лодки в самые опасные места, будучи лишены какой бы то ни было технической поддержки. Интересно, что успех Холбрука побудил военно-морское командование в Мудросе просить о присылке более крупных лодок класса «Е»; предполагалось, что такие лодки произведут должное впечатление на противника. 14 января 1915 года французская субмарина «Сафир» предприняла попытку второго рейда, но погибла со всей командой, едва пройдя Нэрроуз¹. В Лондоне между тем обсуждался грандиозный план, имевший целью выведение Турции из войны и освобождение Дарданелл для облегчения положения русской армии на Кавказе, а также отвлечения Германии от главного театра военных действий во Франции.

План, разработанный британским военным министром Дэвидом Ллойд-Джорджем вместе с Уинстоном Черчиллем, генералом Китченером и адмиралом Сэквиллом Гарденом, первоначально виделся как военно-морская операция: на первом этапе обстрел из крупнокалиберных орудий береговых батарей, а затем высадка объединенных британских, австралийских, новозеландских и гуркхских² соединений, а также войск французского Иностранного легиона. Первые залпы прозвучали в феврале, когда корабли союзнической флотилии обстреляли берега у входа в Дарданеллы.

Турки в беспорядке бежали — до тех пор, пока три старых британских броненосца не наткнулись

¹ Подорвавшись на mine. — *Примеч. ред.*

² Непальские соединения в английской армии. — *Примеч. пер.*

на незамеченное ими минное поле и не затонули. Опасаясь дальнейших потерь, военно-морские командиры союзников приказали немедленно прекратить обстрел и увели корабли обратно в Эгейское море. Тогда было решено вторгнуться в район Дарданелл по суше, через Галлиполи; в Египте был сформирован экспедиционный корпус, которым командовал сэр Иан Гамильтон. Позднее в состав англо-австрало-новозеландского соединения были введены гуркхи; французские войска и солдаты французского Иностранного легиона должны были сражаться на других фронтах. Когда соединения союзников начали высадку на трудных подходах, рассчитывая на взятие полуострова Галлиполи, 60 000 турецких солдат, которые залегли на скалистых высотах, перестреляли ведущих наступление, как в ярмарочном тире. С самого начала операция, которой руководили британцы, казалась плохо подготовленной и обреченной на неудачу; планы вторжения, например, разрабатывались по... туристическим картам. История показала, что эта операция и в самом деле была безрассудным предприятием, которое в конечном итоге стоило жизни 505 000 человек с обеих сторон; все закончилось тем, что соединениям союзников было приказано прекратить высадку, и они отступили. Хотя ничто не может умалить доблести сражавшихся сторон, катастрофа при Галлиполи в какой-то степени бросила тень на замечательную работу британских и австралийских подводников.

Вклад подводников в эту операцию был одним из немногих светлых эпизодов, если это так можно назвать, в развернувшейся трагедии, хотя и за это тоже пришлось заплатить. Задачей подводников было прорваться через Дарданеллы, выйти в Мраморное море и атаковать турецкие корабли и бере-

говые укрепления. Константинополь был конечной целью, но овладение им казалось не столь уж трудной задачей.

Лодки класса «Е» начали прибывать в район боевых действий уже в марте, т.е. еще до высадки сухопутных соединений союзников, которая была запланирована на 25 апреля. В состав подводных сил союзников входила и последняя австралийская лодка АЕ-2. Напомним, что ее «сестра» АЕ-1 стала первой лодкой, погибшей за время войны. АЕ-2 также прибыла к месту назначения раньше австралийских войск, которые должны были образовать крупное соединение под британским флагом. За время девятимесячной кампании этому соединению, численность которого составляла 410 000 человек, суждено было потерять ровно половину своего состава: одни солдаты погибнут на поле боя, другие не вынесут тяжелых условий.

Первой через Дарданеллы попыталась прорваться Е-15. Этой лодкой командовал лейтенант-командер Теодор Броди, брат-близнец К. Броди, бывшего командиром на С-11, которая в 1909 году случайно попала под «Эддистоун» и затонула. На рассвете 17 апреля Броди был готов к походу в Мраморное море. Он продвигался хорошо и прошел уже расстояние в 12 миль, после чего ему пришлось уйти на большую глубину, чтобы оказаться под минным полем. Во время выполнения маневра Е-15 попала в неизвестное мощное течение, которое развернуло ее на 180 градусов и потащило к берегу, где лодка села на мель, выставив боевую рубку, будто мишень. Броди обнаружил, что находится прямо перед орудиями крепости Дарднус, которые немедленно открыли огонь. Продув цистерны главного балласта, командир лодки отдал приказ «полный назад», пытаясь освободить судно сильным

рывком. Но тщетно. Тогда Броди решил подняться наверх и осмотреться в поисках пути к спасению экипажа. Но едва командир открыл люк рубки, в корпус корабля ударил снаряд с приближавшейся турецкой торпедной лодки. Броди был убит. Следующий снаряд попал в батарейный отсек, и команде Е-15 не оставалось ничего иного, как сдаться.

Свидетелями этой катастрофы стали летчики Королевского флота, базировавшиеся около Мудроса. Субмарина, все еще сидевшая на мели, представляла собой весьма ценный трофей: находившиеся на ней секретные документы, касавшиеся операций и коммуникаций, могли быть прочитаны противником, а сама лодка пополнила бы численность германского флота. В-6, которой командовал лейтенант Р.Е. Беч, была отправлена в пролив для того, чтобы торпедировать Е-15. Однако под шквальным огнем противника Бечу не удалось добиться точного попадания в цель: две торпеды были потрачены впустую, пришлось отступить ни с чем. В течение следующих сорока восьми часов два эсминца, а затем два линкора пытались приблизиться к подбитой лодке и уничтожить ее артиллерийским огнем. И опять-таки встреченные свирепым и точным огнем береговых батарей, все четыре корабля были вынуждены отступить. Наконец, была предпринята последняя попытка: два 17-метровых паровых минных катера, вооруженных торпедными аппаратами, отплыли под покровом темноты и подошли к лодке на расстояние выстрела. В последний момент один из катеров был замечен в ярком свете прожекторов и принял прибоевое попадание. Но другой, выпустив торпеды, бросился к терпящему бедствие судну, чтобы подобрать боевых товарищей. Когда катер осторожно возвращался, держась вдоль линии берега, мощный взрыв подтвердил, что задание выполнено.

Вынужденное уничтожение Е-15 ничуть не остудило боевого порыва подводников, которые стремились форсировать Дарданеллы. Следующей эту задачу попыталась выполнить австралийская АЕ-2, которая отправилась в путь в ночь на 25 апреля (по европейскому времени это 24 апреля. — *Примеч. ред.*), за несколько часов до того, как солдаты АНЗАК¹ высадились на плацдармах Галлиполи. Небо было безлунным, и к цели командир АЕ-2 лейтенант-командер Хью Стокер, ирландец по происхождению, вел свой корабль в надводном положении, но вдруг лодку зацепил луч прожектора. Последовавший артиллерийский обстрел заставил АЕ-2 уйти под воду; но, погрузившись, лодка угодила прямо на минное поле. Минрепы со зловещим скрежетом царапали корпус корабля, и было истинным чудом, что ни одна из мин не взорвалась. Выбравшись с минного поля, Стокер ушел на перископную глубину; приближаясь к Нэрроуз, он увидел эсминец, который, естественно, заметил волнение на тихой воде и шел прямо на АЕ-2, чтобы протаранить ее. Стокер, стремясь уйти, скомандовал погружение, опять-таки угодил на мель перед крепостью и был немедленно обстрелян.

К счастью, субмарина оказалась настолько близко к стенам крепости, что это не давало противнику возможности изменить угол прицела, фактически лодка попала в мертвую зону. Это позволило Стокеру примерно через восемь минут сняться с мели. Затем он прошел оставшуюся часть маршрута до Мраморного моря, и тут стало ясно, что за его лодкой охотится множество надводных судов. К тому же АЕ-2 получила несколько серьезных повреждений —

¹ АНЗАК (ANZAC) — австрало-новозеландский корпус британской армии.

все это заставило Стокера продержаться лодку на глубине 13 часов. По истечении этого срока воздуха в лодке едва хватало для поддержания жизни. Но все же субмарина наконец смогла всплыть, и в 7:30 утра 26 апреля торжествующий Стокер доложил таким же торжествующим офицерам штаба, что АЕ-2 вышла в Мраморное море. Несмотря на повреждения корпуса лодки и отсутствие орудий, Хью Стокер и его команда сразу же посеяли панику в рядах противника.

Командиру Е-14 лейтенант-командеру Эдварду Кортни Бойлу было приказано присоединиться к Стокеру. Он также успешно преодолел Дарданеллы, вышел в Мраморное море 29 апреля и встретился со Стокером в заливе Атарки, чтобы обсудить план действий. Они договорились встретиться на следующий день у мыса Карабурун. Приближаясь к точке randevу, Стокер увидел прямо перед собой турецкую канонерскую лодку «Султан Хиссар». Он погрузился, чтобы пропустить ее, но во время выполнения маневра управление лодкой было внезапно потеряно, возможно из-за удара о плотные слои воды. АЕ-2 всплыла на поверхность, несмотря на попытки Стокера удержать ее под водой. Торпеда, выпущенная с «Султан Хиссар» с совсем близкого расстояния, в цель не попала, но снаряды пробили прочный корпус в трех местах. Позже Стокер сам описал эту страшную сцену:

«Мы попались! Мы больше не могли уйти под воду и были беззащитны. Однако еще можно было избежать бессмысленной гибели. Команде было приказано подняться наверх и прыгать за борт. Все пробойны корпуса были над водой, поэтому они не могли стать причиной затопления лодки, хотя и лишали ее воз-

возможности погружения. Пока команда выбиралась на палубу, офицер оставался со мной внизу, чтобы предпринять необходимые для затопления меры. Третий офицер, стоя на мостике, наблюдал за подъемом воды. Как только он крикнул, что пора уходить, — мы полезли наверх, но, глянув в иллюминатор боевой рубки, я решил, что в запасе еще есть минута. Я спрыгнул вниз и в последний раз огляделся — я очень любил АЕ-2. Что я увидел — продукты, одежда, какая-то ветошь и обломки самого странного вида плавали в воде, быстро заливающей корабль, чистотой и аккуратностью которого мы так гордились. Сверху до меня донесся тревожный крик: «Поторопитесь, сэр, она тонет!»

В кают-компании взгляд наткнулся на мою личную полевую сумку, в которой, я помнил, были деньги. Они обязательно должны были пригодиться. Я схватил ее и бросился наверх, в боевую рубку. Когда я достиг мостика, вода примерно на два фута не доставала до верха боевой рубки, да еще на поверхности оставался краешек кормы. На нем теснились последние шесть человек команды; остальные уже бросились за борт. Наконец и эти шестеро прыгнули в воду; аккуратный нырок одного из рядовых, работавших в машинном отделении, всегда будет стоять у меня перед глазами — как и другие детали, почему-то особенно поразившие меня. Прошло, вероятно, около минуты, и, медленно и грациозно, как леди, которой она и была, без звука или вздоха, не подняв волн и не создав опасной воронки, АЕ-2 соскользнула в свое последнее и самое долгое погружение».

Стокер, двое его сослуживцев офицеров, британцев, и двадцать девять рядовых, среди которых были как британцы, так и австралийцы, были спасены турецкой подлодкой, доставлены в Константинополь и заключены под стражу как военнопленные¹. Бойл оставался в Мраморном море до 15 мая. По возвращении он узнал, что в Лондоне известия о его подвигах вызвали горячие похвалы в его адрес, а тремя днями позже его уведомили, что

«...король милостиво соизволил утвердить вручение Креста Виктории командеру Эдварду Кортни Бойлу, за выдающееся мужество, проявленное при командовании подводной лодкой, когда он провел свое судно под минными полями неприятеля и вышел в Мраморное море 27 апреля 1915 года. Несмотря на трудности навигации, бывшие следствием сильного течения, несмотря на постоянное соседство вражеского патруля и опасность неприятельской атаки, он продолжал действовать в узких водах пролива; ему удалось потопить две турецкие канонерские лодки и один крупный военный транспорт».

Были и другие Кресты Виктории, полученные в ходе событий в Дарданеллах. Е-14 была сменила в Мраморном море лодкой Е-11, которой командовал

¹ АЕ-2 была забыта, ее история по большей части неизвестна австралийской публике. В 1998 году посол Австралии в Анкаре, Дэвид Эванс, предложил заняться поиском этой лодки подводнику-исследователю Сельсуку Колаю, руководителю музея Рахми Кос в Стамбуле, которому в конце концов удалось найти обломки погибшего судна.

лейтенант-командер Мартин Нэсмит, чьи подвиги стали основой для еще более великих легенд. Он начал первый из трех походов через Дарданеллы ночью 18 мая 1915 года. Шестнадцать часов спустя Е-11 благополучно вышла в Мраморное море, и почти сразу же Нэсмит начал действовать в манере, сделавшей его знаменитым. Для начала он захватил турецкое судно и под его прикрытием проскользнул незамеченным мимо береговых укреплений. К 23 мая Е-11 потопила турецкую канонерскую лодку и несколько более мелких судов, и в этот же день турецкий транспорт «Нагара», направлявшийся в Дарданеллы, попал в поле зрения Нэсмита. В надводном положении он подошел к транспорту достаточно близко, чтобы завязать разговор с двумя мужчинами, стоявшими на палубе. Одним из них был врач-баварец, другим — Грэм Свинг, журналист из «Чикаго дэйли ньюс»¹.

Это выглядело так: Нэсмит, одетый в белый свитер, появился в боевой рубке и окликнул корабль, сложив руки рупором.

«Кто вы?» — прокричал он.

Турецкие матросы в панике начали прыгать в море, а американец ответил: «Я — Свинг из “Чикаго дэйли ньюс”».

«Рад познакомиться, мистер Свинг, — прокричал Нэсмит, — но я имел в виду, что это за корабль?»

«Турецкий транспорт “Нагара”».

«Ну что же, я сейчас вас потоплю».

«Можем ли мы покинуть судно?» — спросил Свинг.

«Да, — ответил Нэсмит, — но вам бы надо чертовски поторопиться с этим!»

¹ Впоследствии — известный во время Второй Мировой войны диктор на радио.

Спасательные шлюпки были спущены на воду во время переговоров, но матросы в панике сбросили их так неловко, что первые две оказались полутопленными. Нэсмит и Свинг постарались проконтролировать спуск остальных шлюпок, а когда все матросы и пассажиры «Нагары» были в безопасности на борту, абордажная команда E-11 установила взрывные устройства на турецком корабле. E-11 отплыла, транспорт взлетел на воздух, охваченный пламенем. Он перевозил оружие.

Нэсмит продолжил плавание, на этот раз направляясь в бухту Золотой Рог, за берегу которой и находится Константинополь. Когда древний город стал виден, командир E-11 придумал дерзкий план, как пробраться в сердце Турецкой империи. Кажется, еще никому не приходило в голову, что Константинополь может быть атакован с моря. Первая торпеда, выпущенная E-11, не сразу попала в цель, а описала полный круг и стала возвращаться к лодке наподобие бумеранга, так что Нэсмиту пришлось уворачиваться от нее. Но все же она достигла берега и с грохотом взорвалась. Следующим ударом Нэсмит потопил турецкую канонерскую лодку.

На турков это нападение произвело эффект удара электрическим током. Члены правительства, находившиеся в городе, были охвачены паникой, совершенно уверенные в том, что на них напала группа подводных лодок. Солдаты, уже погрузившиеся на борт направляющихся к Галлиполи кораблей, были высажены обратно на берег. Торговцы заколачивали досками двери и окна своих лавок, горожане судорожно прятались в укрытиях. В течение следующей недели Нэсмит топил корабли и небольшие лодки на подходах к Золотому Рогу, причем часто даже не расходовал ценного за-

паса торпед, а просто посылал абордажную команду с взрывными устройствами на борт намеченных им кораблей. Потом стало известно также, что он изменил установку своих торпед таким образом, что, когда выпущенная торпеда проходила мимо цели, она не ложилась на дно, а могла быть восстановлена и использована еще раз. Нэсмит сам отправлялся к плывущей торпедой, выполнял трудную задачу по снятию взрывателей, после чего торпеды возвращали на борт.

Е-11 стала государственным врагом номер один для турков, которые были уверены, что в Мраморном море действует сразу несколько вражеских подлодок. Нэсмит к тому же беззастенчиво пополнял запасы за счет кораблей, которые захватывали его моряки, так что поход продолжался еще почти три недели, прежде чем лодка наконец направилась назад, на базу. Обратный путь через Дарданеллы снова был полон происшествий: так, в обшивке лодки застряла мина. Преодолев минное поле, Нэсмит на полной скорости пошел вперед кормой; ему удалось извлечь мину из корпуса лодки, и 6 июня корабль в целости вернулся на базу.

В Лондоне было объявлено:

«Король милостиво соизволил утвердить вручение Креста Виктории лейтенант-командеру Мартину Эрику Нэсмиту за выдающееся мужество, проявленное при командовании субмаринами Его Величества во время действий в Мраморном море. Перед лицом величайшей опасности ему удалось уничтожить крупную турецкую канонерскую лодку, один корабль, перевозивший боеприпасы, и три транспорта снабжения, в дополнение к тому, что один корабль снабжения был загнан на

мель. Безопасно пройдя самую трудную часть обратного пути, он снова вернулся, чтобы торпедировать турецкий транспорт».

Тем временем Бойл на Е-14 вернулся в Мраморное море, чтобы продолжать нападения на турок; спустя восемь дней к нему присоединился лейтенант-коммандер Кен Брюс на Е-12. Брюс на собственном опыте установил, что немцы только что протянули поперек Нэрроуз сверхпрочные металлические сети — Е-12 застряла, когда пыталась прорваться через них. Полный вперед, полный назад — Брюс трижды повторил этот маневр. Уже возникла опасность возгорания электрических моторов, но, сделав последнюю попытку, корабль Брюса все же вырвался и уплыл в Мраморное море, где оставался в течение недели; потом моторы лодки потребовали ремонта, и ему пришлось отойти. Тогда Нэсмит вернулся, чтобы присоединиться к Бойлу, и буквально через несколько минут после того, как его лодка вошла в Мраморное море, он потопил транспорт. На следующий день он уничтожил еще один транспорт, а затем, находясь в надводном положении, расстрелял из новенькой 12-фунтовой пушки колонну турецких солдат, проходивших по береговой дороге. Его величайший триумф пришел к нему перед рассветом 8 августа, когда Нэсмит обнаружил турецкий линкор «Харредин Барбаросса». 20 минут он подкрадывался к кораблю, прежде чем выпустить единственную торпеду. Она попал прямо в цель, и вскоре раздался мощный взрыв — это взорвался орудийный погреб.

Осенью Нэсмит и Бойл продолжали патрулирование, топя корабли и обстреливая войска на берегу. В сентябре к ним присоединился лейтенант-коммандер Арчи Кокрейн, 33-летний командир Е-7,

совершавший свой второй поход в Мраморное море. Но неудачи преследовали Кокрейна с самого начала. Во-первых, оказалось, что в Нэрроуз установлена вторая сеть, и, когда он пытался прорваться через нее, кусок троса обвился вокруг винта. Кокрейн был вынужден произвести несколько беспорядочных подводных маневров, которые продолжались два часа; он счел, что продвинуться через сеть вперед невозможно. Тогда командир Е-7 решил притаиться, оставив лодку в сети до темноты. Положение было таково, что каждый раз при движении лодки буи на поверхности, прикрепленные к сети для безопасности турецких судов, тоже двигались, давая понять патрульным катерам (которые теперь выстроились на поверхности), что Е-7 можно расстрелять в упор.

Позже сверху была сброшена и взорвалась рядом глубинная мина. Лодку бешено закачало, но никаких явных повреждений команда не обнаружила. Кокрейн решил на всякий случай сжечь все секретные документы. Он предпринял еще одну безуспешную попытку освободить лодку и остался на дне еще на восемь часов. Вторая мина взорвалась вскоре после половины седьмого вечера. Лодка содрогнулась; вылетели и разбились осветительные приборы; остальное оборудование посыпалось со своих мест. В надежде, что взрыв повредил также и сеть, Кокрейн сделал последнюю тщетную попытку прорваться вперед. Именно после этого он решил спасти команду от верной гибели; Е-7 находилась на глубине более 13 часов, и воздуха практически не осталось.

Кокрейн приказал дать полный назад, и ему удалось быстро всплыть на поверхность посреди строя вражеских судов, ждущих его, чтобы расстрелять. Под градом снарядов лейтенант Джон

Скейф вылез на палубу, чтобы объявить о сдаче команды. Как только противник понял, что происходит, и огонь стих, укомплектованные командами германских подводников катера подошли к борту лодки и забрали людей. Сам Кокрейн покинул лодку последним, и, когда люди покинули разбитую субмарину, взрыватель замедленного действия, который Кокрейн установил перед тем, как покинуть судно, взорвался, и Е-7 быстро вернулась на дно. Кокрейн присоединился к Хью Стокеру в лагере для военнопленных в окрестностях Ёзгата. Они дважды пытались бежать, во второй раз — с 24 другими офицерами. Кокрейн и еще семеро офицеров угнали моторную лодку и успешно бежали на Кипр¹. Остальные снова попали в лагерь.

Вернувшись в Мраморное море, Нэсмит перенес военные действия еще ближе к домам турок. Он выработал свой стиль командования операциями одним человеком, и такое единоначалие станет образцом для будущих поколений во время Второй Мировой войны и, более того, для людей, которые позже создадут Специальную Лодочную Службу (SBS). Нэсмит регулярно обстреливал виадук, по которому вдоль берега залива Исмит проходила главная железная дорога на полуостров Малая Азия. Дорога была повреждена, но все еще действовала. Нэсмит и первый лейтенант Гай Д'Ойли

¹ Кокрейн стал членом парламента от Ист-Файфа после своего ухода из флота в 1922 году. Впоследствии посвященный в рыцари, он в 1936 году стал губернатором Бирмы, вернулся во флот во время Второй Мировой войны и командовал вспомогательным крейсером в ходе конвойных операций в Атлантике. Хью Стокер был в конце концов освобожден и стал актером и драматургом.

Хьюгс разработали план, по которому Хьюгс должен был отправиться на берег и взорвать дорогу. Была построена деревянная платформа, достаточно большая, чтобы нести на себе подрывной заряд, но при этом настолько легкая, чтобы ее мог толкать один человек. Е-11 доставила Д'Ойли Хьюгса на максимально близкое к виадуку расстояние.

Бесстрашный диверсант, вооруженный фонариком, свистком и револьвером, вытащил платформу на берег и поволок груз по направлению к виадуку. Он заметил ремонтную бригаду, которая под светом дуговых ламп исправляла разрушения, причиненными орудиями Е-11 днем раньше, и протащил заряд на 135 метров вниз по дороге до водостока, в который и заложил взрывчатку. Щелчок при установке взрывателя был отчетливо слышен в ночном воздухе и привлек внимание турок, работавших на виадуке. Д'Ойли Хьюгс бросился к воде и поплыл вдоль линии берега к Е-11. Когда со скал открыли артиллерийский огонь, люк боевой рубки Е-11 откинулся, и измученного Д'Ойли Хьюгса втащили на борт.

Дозор Нэсмита продолжался 47 дней — рекорд, который не смог повторить во время Первой Мировой войны ни один другой командир подлодки. За это время команда Е-11 потопила 11 паровых, 5 больших и 30 малых парусных судов. Но затем необходимость в подобных дерзких вылазках пошла на убыль, так как бои на Галлиполи не приносили решающего успеха ни одной из сторон. А человеческие жизни в этом побоище приносились в жертву ежедневно. В боевой зоне Галлиполи сражалось более миллиона человек с обеих сторон; половина из них погибла.

В начале декабря 1915 года союзники наконец решили остановиться и отступить. Последним актом

стала эвакуация 90 000 человек, 4500 животных, 1700 транспортных средств и 200 орудий, начавшаяся 18 декабря вскоре после наступления темноты. Подводные лодки вместе с главной союзнической флотилией, выполнявшей эту тяжелейшую задачу, в которой важнее всего была скорость, должны были развить деятельность у берега, отвлекая внимание турков и немцев. Нэсмит продолжал кампанию в Мраморном море и на входе в пролив; она прекратилась за два дня до Рождества, когда лодка, направляясь домой, в последний раз врезалась в противолодочную сеть в Нэрроуз.

За время кампании в Дарданеллах подводные лодки союзников совершили 27 успешных переходов через пролив. Семь лодок затонуло, но счет был неравным. Турки потеряли 2 линкора, эсминец, 5 канонерок, 11 транспортов, 44 небольших парохода и 148 парусников. Воздействие на турецкие линии снабжения было катастрофическим, и блокада Дарданелл сохранялась до конца войны.

На некоторые неоконченные дела не обращали внимания до самых последних дней войны. Два построенных немцами корабля, «Бреслау» и «Гебен», отважились спуститься по Дарданеллам в Эгейское море 19 января 1918 года. Они попали прямо на минное поле союзников. «Бреслау» был затоплен немедленно; «Гебен» серьезно поврежден, но ему удалось ускользнуть обратно к Нэрроуз. Для полной уверенности в том, что корабль не появится снова, его подвергли бомбардировке с самолетов Королевского флота; было достигнуто 16 прямых попаданий, но крейсер все еще держался на плаву. В пролив для торпедной атаки была отправлена Е-14, которой теперь командовал лейтенант-коммандер Джеффри Уайт. Истории об этом

походе суждено был появиться в «Лондон газет» в мае 1919 года:

«21 января 1918 года германский линейный крейсер “Гебен”, который был подорван во время попытки совершить рейд на Мудрос, сел на мель у мыса Нагара в Дарданеллах. Повторяющиеся воздушные атаки не имели сколько-нибудь заметного результата, и 27 января, с наступлением сумерек, субмарина Его Величества Е-14 (ранее — лодка Бойла, на которой он получил Крест Виктории. — *Примеч. автора*), под командованием лейтенант-командера Д.С. Уайта покинула Имброс в отчаянной попытке торпедировать крейсер. Несмотря на то что Е-14 попала в противолодочные сети, Уайту удалось привести ее к Нагаре — лишь затем, чтобы обнаружить, что ночью “Гебен” был отбуксирован с этого места. Уайту ничего не оставалось, кроме как переменить курс и отправиться назад в пролив. Проходя Чанак, он увидел большое торговое судно и открыл по нему огонь, но торпеда взорвалась преждевременно, и Е-14 была сильно повреждена. В течение двух часов субмарина продолжала подводное движение в открытое море, но в конце концов она была затоплена настолько, что потеряно управление ею. Уайт отдал приказ о всплытии, надеясь сделать последний переход, но Е-14 была подбита снарядами береговых батарей. Не имея надежды скрыться, Уайт переменял курс и направился к берегу, чтобы дать команде возможность спастись, однако сам был убит снарядом незадолго до того, как Е-14 затонула».

Капитан-лейтенант Уайт, у которого было двое сыновей и дочь, которую он никогда не увидел, был посмертно награжден Крестом Виктории; крест получила его вдова в Букингемском дворце 2 июля, в день рождения погибшего мужа. Лодке Уайта, E-14, тоже было суждено получить Крест Виктории дважды. За операцию в Дарданеллах подводникам было вручено четыре или пять Крестов Виктории. Но это отнюдь не значит, что на других театрах военных действий происходили менее ожесточенные схватки. Просто кампания против турков, после которых имена отчаянных командиров попадали в газетные заголовки, до некоторой степени затмили деятельность британских подлодок, проводившуюся в береговых водах Соединенного королевства и в Атлантике, где давление на британский флот было колоссальным.

Надо сказать, что примеры величайшего героизма и часто — трагические потери, которыми изобиловали 54 месяца войны, не дают полного представления о развитии подводного флота. Только статистика позволяет судить о масштабах производства подводных лодок обеими сторонами и об эффективности их применения. Совместные с флотом действия или самостоятельный поиск германских кораблей — вот важнейшие задачи, которые ставились перед командирами субмарин. Между тем 9 января 1915 года кайзер объявил миру о намерении Германии открыть неограниченные боевые действия под водой, которые начались в конце месяца.

Английские верфи уже испытывали перегрузку, и положение их становилось все более сложным из-за малодушной позиции американцев, до последнего не желавших вступать в войну. Так, двадцать новых субмарин класса «Н» были заказаны амери-

канской «Бетлеэм Корпорейшн», когда вспыхнула война, но из-за американского нейтралитета только первые десять лодок были закончены на верфях «Виккерс» в Монреале. Строительство остальных задержалось до тех пор, пока Америка не вступила в войну; а к тому времени эти лодки едва ли были нужны. Фактически в оставшиеся три года войны были построены 36 лодок класса «Н» вместе с 3 лодками класса «F» и 12 класса «G». Более усовершенствованными проектами были лодки классов «J», «K», «L» и «M», в число которых входили экспериментальные корабли с такими конструктивными особенностями, как паровые турбины, приводимые в движение двумя работающими на нефти паровыми котлами (лодки класса «K»). Цифры говорят по-своему.

В целом, с 1914 по 1918 год в соответствии с *Чрезвычайной военной программой* Британии были построены 203 подводные лодки, хотя многие из них до конца войны не были по-настоящему укомплектованы; некоторые даже сняты с вооружения до того, как были достроены (см. главу четвертую). Англичане вследствие действий неприятеля, несчастных случаев и под своим собственным огнем потеряли за годы войны 59 субмарин; Германия за тот же период потеряла до 209 подлодок, которые были потоплены врагом или погибли во время несчастных случаев; 176 других были к концу войны в рабочем состоянии, а германские верфи заполнены ремонтировавшимися или все еще строившимися лодками. Ценой этого было ослабление экономики государств.

Это была суровая правда, с которой столкнулось правительство Британии после того, как перспектива быстрой победы улетучилась. Настоящая резня в международных водах началась 4 февраля

1915 года. В этот день Германия провозгласила, что международные воды вокруг островов Великобритании и Ирландии с этого момента становятся зоной военных действий и все корабли, плывущие под английским флагом, будут сразу потоплены. Немцы заявили, что они не могут гарантировать безопасности кораблей нейтральных государств из-за трудности определения флага на расстоянии или в тумане. Они также ложно обвинили британцев в том, что те поднимали нейтральный флаг, когда того требовали обстоятельства.

7 мая угроза стала реальностью. U20, которой командовал лейтенант-командер Вальтер Швигер, согласно немецкой версии событий, направлялась домой после недолгого патрулирования южного побережья Ирландии, потопив два жалких парохода и один патрульный катер. Вальтер шел на запад из Уотерфорда, когда в 1:20 пополудни увидел крупный пассажирский лайнер, быстро идущий в восточном направлении. Лайнер подходил все ближе и ближе, и Швигер едва сдерживал ликование: корабль был беспроегрешной целью, и в 2:09 Швигер отдал приказ: «Пли!»

На расстоянии меньше чем 730 метров не было возможности промахнуться, не было ни единого шанса на спасение у сотен невинных людей — мужчин, женщин и детей, находившихся на борту. Торпеда попала в середину судна. В течение 20 минут огромный лайнер скрылся в бурунах белой пены. Швигер потопил гордость компании «Кунард», великолепный 31 500-тонный лайнер «Лузитания» и отправил в мир иной 1198 пассажиров. Реакция во всем мире была одна — ошеломление и отказ верить — везде, кроме Германии. Гросс-адмирал фон Тирпиц получил сотни поздравительных телеграмм. Статья во влиятельной немецкой газете

была посвящена «национальной гордости» и отмечала, что «новость была встречена народом Германии с единодушным удовлетворением. Она доказывает Англии и всему миру, что Германия не шутит относительно подводных боевых действий».

Несмотря на то что среди погибших пассажиров было 124 американца, в немецких клубах и ресторанах Нью-Йорка было объявлено празднование «Дер Таг», как сообщалось, в этих заведениях происходили «бурные сцены». Естественно, везде чудовищное преступление было осуждено, и лишь немногие верили, что Швигер по случайному совпадению наткнулся на «Лузитанию»; гораздо вероятнее было, что он подстерегал добычу. Это предположение подтвердило известие о том, что за несколько дней до отплытия «Лузитании» посол Германии в Соединенных Штатах объявил предостережение тем, кто намеревался подняться на ее борт.

Война на истощение в траншеях зашла в тупик. Германия переживала острейший кризис поставок из-за блокады, проводимой британским флотом, страна находилась на грани голода. Все это побудило Германию к безжалостной кампании в открытом море, в которой субмарины должны были возглавить блокаду Британских островов. Несмотря на международные протесты, которые повлекла за собой гибель «Лузитании», Германия все больше и больше стала нацеливать свои подлодки на невооруженные торговые суда, — не отказываясь, конечно, от проведения атак на любой корабль британского флота, который мог им встретиться. Несмотря на заверения, данные Америке, в августе 1915 года U24 торпедировала и потопила небольшой лайнер «Арабик» компании «Уайт Стар», а в начале 1916 года — французский пароход «Сассекс», причем погибли, американцы.

Ютландское сражение 31 мая — 1 июня 1916 года между Гранд Флитом Британии и Флотом Открытого Моря Германии ничего не решило. Британия потеряла больше и кораблей, и людей, чем Германия. Хотя немецкие линейные корабли вернулись домой, они не отваживались принимать участие в сражениях до конца войны. Тем не менее германским рейдерам удалось прорвать блокаду, установленную британцами, и, располагая большим количеством подводных лодок, сошедших с конвейера, флотские командиры снова прибегли к неограниченной подводной войне, уверенные в том, что смогут принудить измученную голодом Британию к сдаче.

Нападения германских подлодок на британские корабли в Северном море и Атлантическом океане стали причиной ошеломительных потерь, предотвратить которые британский флот, казалось, был бессилен. Осенью 1916 года немцы ежемесячно отправляли на дно британские и союзнические корабли, суммарный тоннаж которых достигал 300 000 тонн. Эти потери, нанесенные немцами за месяц, были вдвое больше, чем за все лето. Но и этот плачевный «рекорд» вскоре был побит. К марту 1917 года суммарный тоннаж потопленных судов достиг полумиллиона тонн, а в апреле — невероятных 850 000 тонн, что означало потерю 350 кораблей только в этом месяце. После войны стало ясно, что германское военно-морское командование считало, что сделало достаточно, чтобы поставить Британию на колени. Риск для союзников из-за этих потерь явствует из цифр, обнародованных Адмиралтейством в конце войны. Общий тоннаж кораблей, потопленных германскими подлодками, надводными судами и минами, составил около 13 миллионов тонн, и более 40 процентов этих потерь пришлось на 1917 год.

И все-таки Британия не была сломлена. Адмиралтейство наконец начало выходить из ступора. Паническим разговорам о том, что Британия не в состоянии продолжать сражаться, был решительно положен конец. Страницы судовых журналов этого периода войны заполнены описанием героических схваток. Германия продолжала опережать союзников в выпуске подводных судов, но со вступлением в войну Америки стали доступны новые субмарины. Была введена система конвоя торговых судов: военные корабли охраняли «купца», гидропланы выслеживали подлодки, которые уничтожались глубинными бомбами. На исходе лета произошел перелом.

К началу 1918 года союзники снова смогли контролировать темпы наступления, и дерзкая операция, планировавшаяся весной того же года, наконец помогла обуздать бесчинства немецких подлодок. Многие германские субмарины, разбойничавшие в Атлантике, базировались в Брюгге, в Бельгии. Безопасная гавань охранялась просто и надежно, позволяя лодкам сравнительно легко выходить в море и возвращаться в базу. Это убежище немецких субмарин располагалось в 8 милях от открытого моря; туда можно было попасть двумя каналами, через Остенде или через Зеебрюгге. Совместная операция предполагала использовать воздушные, наземные и морские соединения, чтобы блокировать каналы и заставить немецкие подлодки воспользоваться более опасным северным путем, где за них примутся англичане.

По плану предполагалось отправить старые корабли ко входам в каналы и затопить их там — задача, за которую Королевский флот взялся с удовольствием. Выполнение ключевого момента главной

операции было поручено 6-й подводной флотилии. Подводникам предстояло взорвать виадук, связывавший мол Зеебрюгге с материком, что должно было остановить движение подкреплений к месту боя. Для выполнения задания были выбраны две подводные лодки старого образца, С-1 и С-3. В носовые отсеки кораблей было заложено шесть тонн взрывчатки; предполагалось подвести лодки под виадук, используя автоматическое управление. По плану команда должна была пересечь на моторный ялик в миле от цели, чтобы быстро уйти на достаточное расстояние, когда взрыватель замедленного действия поднимет все на воздух. К выполнению задания были допущены только неженатые добровольцы, а команда сведена к минимуму — двум офицерам и четырем рядовым.

Лейтенант Обри Ньюболд уже был командиром С-1, когда лейтенант Ричард Сэндфорд, недавно отметивший свой двадцать шестой день рождения, принял командование С-3. Оперативная группа начала движение 22 апреля после наступления темноты; два эсминца тянули две подлодки к месту встречи в 5 милях от виадука. С-1 так и не прибыла в точку рандеву, задержавшись в пути, и Сэндфорд повел С-3 в атаку в одиночку, отказавшись от автопилота, чтобы выполнить задание наверняка. Когда Сэндфорд приблизился к виадуку, германские батареи открыли огонь. Осветительные снаряды взрывались у него прямо над головой, давая артиллеристам подобие дневного света, чтобы те определили расстояние и произвели выстрел. Сэндфорд продолжал идти тем же курсом и достиг цели, да так, что нос лодки врезался в каменную кладку стены. Сверху раздался взрыв хохота — немцы ошибочно подумали, что британская субмарина попалась. Когда Сэндфорд уводил пятерых членов команды после того,

как они установили дистанционный взрыватель, по ним открыли огонь. Снаряды сильно повредили маленький моторный ялик, и двигатель пришел в неисправность. Морякам пришлось грести. Во время отплытия двое из них были ранены, и сам Сэндфорд получил две пули. Четверо из шестерых были ранены, но они гребли, пока их не подобрал дозорный катер с эсминца, которым командовал брат Сэндфорда. Когда они поднялись на борт, грандиозный взрыв с места, которое они только что покинули, подтвердил, что дело сделано и виадук действительно разрушен.

Все, кто принимал участие в операции, были награждены медалями, а Сэндфорд, в числе восьми офицеров, был удостоен Креста Виктории. В приказе о награждении говорилось:

«Он смело взялся за исполнение этого опасного предприятия, несмотря на то что ему (и всем членам его команды) было хорошо известно, что если он или кто-либо из команды окажется на момент взрыва в воде, то будет сразу убит взрывной волной. Кроме того, лейтенант Сэндфорд пренебрег гироуправлением, что лишило его команду возможности покинуть подводную лодку на безопасном расстоянии, для того чтобы убедиться (насколько это было в человеческих силах) в том, что он выполнил свой долг».

В ту ночь многие были героями, но жизнь Сэндфорда вскоре оборвала нелепая трагедия. Подхватив брюшной тиф, он умер четыре месяца спустя в госпитале Йоркшира.

Глава четвертая

НЕУДАЧНИЦЫ КЛАССА «К».

ЗЛОВЕЩАЯ ДАНЬ

К концу Первой Мировой войны Британия имела в составе своего флота больше подводных лодок, чем ей теперь было нужно. Количество подводных лодок Королевского военно-морского флота — на службе, на ремонте и ожидающих сдачи в эксплуатацию — превышало 200 единиц, включая сохранившиеся, но устаревшие лодки классов «А», «В» и «С». По условиям перемирия, которое положило конец войне, Германия должна была сдать все имеющиеся у нее корабли, а численность будущего военно-морского флота Германии была строго определена и победители имели право контроля. Версальский договор, в соответствии с которым были сформулированы эти условия, также требовал, чтобы Германии было запрещено содержать, покупать или строить новые подлодки.

Немцам пришлось сдать союзникам все свои корабли, в том числе 10 линкоров, 17 крейсеров, 50 миноносцев и 176 субмарин. Большая часть флота, за исключением подводных лодок, была интернирована в Скапа-Флоу в ноябре 1918 года, с немецкими офицерами и командами, все еще находившимися на борту. Считая условия капитуляции неприемлемо жесткими, германские команды 21 июня 1919 года затопили свои корабли. Все немецкие подводные лодки, бывшие в рабочем состоянии, были переданы Королевскому флоту, что временно дало Британии самый большой подводный флот в мире. Британские корабельные инженеры и ученые месяцами скрупулезно обследовали трофейные немецкие корабли, чтобы позаимствовать технологию или оригинальную конструктивную находку, до которой они еще не додумались сами. Большая часть немецких подлодок должна была надлежащим порядком отправиться на слом вместе с несколькими десятками британских субмарин. Около 200 поврежденных или недостроенных немецких подлодок также были разобраны на верфях Германии. Это казалось растранижением средств, но разве могли эти затраты сравниться с финансовыми потерями, понесенными каждой из участвовавших в войне сторон, — их общая сумма составила около 186 миллиардов долларов. Наземные войска потеряли более 37 миллионов человек, а почти 10 миллионов погибших среди гражданского населения стали косвенным следствием войны. Эта война, о которой красиво говорилось, что она положит конец всем войнам и принесет вечный мир всему миру, привела к прямо противоположному. Договор обусловил коренную причину еще более тяжелого конфликта и появление маньяка по имени Адольф Гитлер.

С точки зрения британцев, их спасением стало то, что их державе, несмотря на старания командиров германских подлодок, не было нанесено поражение на море, хотя это было вполне возможно. Вероятно, вполне естественно, что основной задачей британцев было одолеть германский подводный флот побыстрее, и для большинства участников это означало поход напрямиком на дно. Мысли тех, кто правил страной, уже были обращены в будущее. Столкнувшись с опустошительными потерями большей части флота и государственных торговых кораблей, военно-морское руководство Британии произвело глубокий анализ нужд Королевского флота и пришло к заключению, которое перевело стрелки часов на 20 лет назад. В 1921 году на Вашингтонской конференции пяти морских держав, в которой участвовали также Франция, Соединенные Штаты, Италия и Япония, представители Британии шокировали всех предложением ввести полный повсеместный запрет на подводные лодки.

Их доводы были связаны с моральным аспектом подводных военных действий и угрозой, которую представляют подлодки для всех морских государств. Предложение не встретило поддержки со стороны остальных четырех государств; во всяком случае, оно было практически неосуществимо на международной основе, так что статус-кво был сохранен. Между тем правительство Британии начало большую программу селекции, отправляя на слом и продавая буквально десятки подводных лодок, многие из которых недолго были в строю, а некоторые даже не были достроены. Из первых субмарин оставались на службе 10 из 13 лодок класса «А», 9 из 11 подлодок класса «В», 27 из 38 класса «С» и 3 из 9 лодок класса «D». Все они были отправлены на слом. Кроме того, в 1920 году все еще оставались на службе:

Класс «Е». Эти лодки великолепно показали себя в годы войны, но всех их ждала «живодерня». Двадцать семь лодок затонули из-за мин и действий неприятеля, были затоплены или погибли по неизвестной причине. Оставшиеся 30 к 1924 году были отправлены на слом.

Класс «F». Было построено всего три лодки; использовались как учебные, а затем отправлены на слом.

Класс «G». Первоначально разработанные как патрульные лодки для дальних походов в открытом море, с мощными двигателями, способные долго находиться под водой, лодки класса «G» также первыми несли на себе 21-дюймовый и 18-дюймовый торпедные аппараты на носу и на корме. Было построено четырнадцать лодок; четыре погибли во время войны, в том числе и G-7 — последняя субмарина, потерянная во время боевых действий, она затонула в Северном море 1 ноября 1918 года. Остальные десять должны были быть проданы либо отправлены на слом.

Класс «H». С 1914 по 1918 год было построено сорок три лодки. Субмарина этого класса была еще одной рабочей лошадкой того периода. Восемь из них погибли, восемнадцать были отправлены на слом или проданы в 1920-х годах. Остальные оставались на службе еще несколько лет; некоторые даже участвовали во Второй Мировой войне.

Класс «J». Семь лодок было спущено; одна погибла, остальные отправлены в Австралию в 1919 году.

Класс «L». Новая широкомасштабная программа предусматривала выпуск лодок этого класса в период с середины и до окончания войны. Они были сконструированы как удлиненные лодки класса E; были заказаны 34 лодки, но лишь 27 укомплектованы полностью. Они имели разные калибры торпедного

вооружения; кроме того, лодки несли на себе 4-дюймовые орудия, укрепленные на надстройке. Три лодки погибли (две — случайно) во время войны, еще одна затонула со всей командой в 1924 году. Остальные оставались на службе до 1930-х годов. В этот период большая часть их была продана, хотя горстка все еще оставалась на службе к началу Второй Мировой войны.

Класс «R». Строительство десяти лодок было начато в 1918 году, но лишь несколько было достроено полностью до конца войны. Они были примечательны очень изящным, обтекаемой формы корпусом, который позволял развивать большую скорость под водой. Субмарины данного класса предназначались для атаки и обладали колоссальной огневой мощностью шести 18-дюймовых торпедных установок. Поскольку большинство из них было начато тогда, когда потребность в лодках для атаки практически отпала, они почти не участвовали в активной службе; все десять были отправлены на слом в 1923 году. Еще две, созданные как класс «R-второй», с различными улучшениями, были построены в 1930 году.

Кроме этих, были и другие экспериментальные лодки, например класс «V»; субмарины этого класса, которых построили всего четыре, были замечательны повышенной прочностью конструкции, что достигалось внешним набором между прочным и легким корпусами, позволяя, таким образом, субмарине погружаться на 45 метров при норме в 30 метров. Лодки класса «V» были исключены из состава флота в 1919 году.

В результате поисков идеальной конструкции подводной лодки за четыре года на верфях «Виккерс» была построена N1, известная также как «Наутилус». Ее создатели неоднократно пересмат-

ривали свой первоначальный замысел. В итоге «Наутилус» обошелся в сумму 203 850 фунтов стерлингов. Имея 79 метров в длину, она вдвое превышала по размерам любую современную ей субмарину; по проекту она должна была погружаться на 60-метровую глубину. Лодку посчитали неудачной и никогда ни использовали для других целей, кроме обучения или в качестве плавучей базы.

В выше приведенном списке отсутствует класс «К». Лодки этого класса были запущены в производство в начале 1916 года. Была построена двадцать одна субмарина, хотя две из них были переделаны и позднее появились среди лодок класса «М». По ряду характеристик класс «К» являлся экспериментальным и хотя бы поэтому заслуживает более детального рассмотрения. Кроме того, эти лодки были поразительно несчастливими, и катастрофы, преследовавшие их, происходили как бы сами собой; без вмешательства со стороны неприятеля.

Класс «К» был поспешным предприятием в части как проектирования, так и строительства. Военно-морская разведка донесла, что Германия спускает на воду подводную лодку колоссального размера, которая в надводном положении сможет развивать скорость более 20 узлов. Адмиралтейство сочло, что должно иметь нечто подобное, чтобы защитить Гранд Флит. При этом прозвучали слова: «Больше, лучше и немедленно». К сожалению, на стапелях не было совершенно ничего, из чего можно было бы создать лодку так быстро. Существовавшие тогда дизельные двигатели были хороши лишь для существовавших меньших по водоизмещению лодок; они просто никогда бы не смогли привести в движение — на любой скорости — лодку

требуемых пропорций. Смелое решение сэра Юстаса Теннисона д'Эйнкурта, главного строителя Королевского флота, использовать паровые двигатели вызвало легкую панику; однако истина заключалась в том, что не было другой силовой установки, которая могла бы соответствовать такому проекту. Скептики указывали на то, что соединение парового двигателя и подводной лодки никогда не бывало удачным, но у главного строителя не было выбора.

Из этих чрезвычайных обстоятельств выплыла лодка класса «К», лодка-гигант, которая была почти втрое больше любой субмарины британского флота. Она имела 103 метра в длину и водоизмещение в 1850 тонн в надводном и 2450 тонн в погруженном состоянии. Лодка несла экипаж в 55 человек и приводилась в движение двумя мощными паровыми турбинами, которые получали пар от работавших на мазуте котлов; они могли обеспечить скорость в 23 узла в надводном положении и в 10 узлов под водой (с использованием 4 электрических моторов). Каждая лодка класса К стоила астрономическую сумму — 310 000 фунтов стерлингов (для сравнения, один эсминец стоил 130 000 фунтов стерлингов). Эти субмарины были специально разработаны для того, чтобы действовать вместе с флотом и внешне больше походили на эсминцы, чем на подводные лодки. На носу и корме было восемь 18-дюймовых торпедных аппаратов.

Использование энергии пара имело множество недостатков. При команде «Погружение!» дымоходы должны были закрываться. Затем трубы втягивались в соответствующие ниши и закрывались водонепроницаемыми крышками. Охлаждавшие котельное отделение четыре вентилятора, имевшие форму гриба, тоже втягивались и герметично закрывались. Весь процесс закрытия котлов, запуска электрических моторов и герметизации около полу-

дюжины мест расположения труб и вентиляторов мог занять до пяти минут, по сравнению с тридцатью секундами, которые требовались обычным субмаринам для подготовки к погружению. Таким образом, лодка класса «К» имела множество очевидных изъянов, но отвечала двум основным требованиям — была большой и быстроходной.

Возможно, пророческое предзнаменование состояло в том, что первая лодка этого класса, принятая на службу, чуть было не изменила ход истории серьезным образом. Будущему королю Георгу VI — в то время юному офицеру Гранд Флита — была устроена персональная демонстрация возможностей лодки; он слушал командера Эрнста Лира, когда тот превозносил мощность лодки, ее быстроходность и способности погружения. Под эти комплименты К-3 начала погружаться, хотя ее никто об этом не просил, и воткнулась носом в илистое дно на глубине 40 метров у Портсмута. Но поскольку лодка имела в длину более 100 метров, новые бронзовые винты блестели в солнечном свете над водой. Понадобилось 20 минут сложных маневров, прежде чем командеру Лиру удалось освободить лодку из ила и избавить будущего короля от опасности.

К-3 продолжала плавать, и несколько месяцев спустя, патрулируя в Северном море, она снова зарылась носом, войдя в крупную волну. В трубу влилась вода, из-за чего вышли из строя котлы; у Лира не было возможности контролировать лодку. Он притащился домой на маленьком вспомогательном дизельном двигателе, с затопленным котельным отделением. Среди других аварий тех первых дней был взрыв в котельном отделении, потрясший подобную лодку К-2 сразу после погружения. Ее командир, лейтенант-командер Ноэль Лоренс, избежал того, что могло стать гораздо более серьезной

аварией, быстро подняв лодку на поверхность. Команде было приказано занять противопожарные посты — лишь затем, чтобы обнаружить, что огнетушители, по недосмотру, не были подготовлены. Членам команды пришлось, чтобы сбить огонь, черпать воду железными ведрами; к счастью, никто не был ранен серьезно.

К-6 тоже настигли трудности во время испытаний. Во время погружения в Девонпоре лодка просто отказалась возвращаться на поверхность после того, как были продуты балластные цистерны. Пятьдесят человек, бывших на борту (в том числе рабочие верфи), два часа провели в ловушке, прежде чем была обнаружена неисправность в системе воздуха высокого давления. Следом за ней села на мель К-4 во время испытательного погружения у Уолни-Айленд, а затем К-11 пострадала из-за поломки генератора, когда в трубу во время испытаний в открытом море влилась вода. К этому времени некоторые доковые рабочие отказывались спускаться на лодки класса «К», пока не будет проведена тщательная проверка. Но даже это не остановило череды аварий, следующей из которых суждено было стать роковой. 29 января 1917 года лодке К-13 суждено было подтвердить то, что ее номер приносит несчастье.

Командовавший ею командер Годфри Герберт заканчивал приемку лодки; 10 днями раньше он прошел мерную милю со скоростью в 23,5 узла, и К-13 вошла в учебники по истории военно-морского флота как самая быстроходная субмарина в мире. В утро испытательного погружения он покинул базу на Клайде, взяв в конце концов курс в более тихие и менее загруженные воды Герлоха. На борту была полная команда из 53 человек и необычно большое число гражданских пассажиров —

14 управляющих и сотрудников со стороны кораблестроительной компании «Рейнфильдс», а также 11 гражданских лиц и сотрудников Адмиралтейства и командер Фрэнсис Гудхарт, командир недавно достроенной К-14, который вскоре должен был пройти подобные испытания. В пути произошли два неприятных эпизода. Сначала К-13 попала в течение, и ее вынесло на мель. Когда Герберт маневрировал, пытаясь дать задний ход, она полностью развернулась, так что ему пришлось пятиться, пока он не добрался до места, где можно было бы повернуть лодку в нужном направлении. Некоторое время спустя во время короткого пробного погружения зловещая течь обнаружилась в котельном отделении. Было решено, что она не настолько серьезна, чтобы прекращать испытания, и лодка продолжила поход.

В 1:15 они остановились на второй завтрак, для которого важные гости перебрались на борт сопровождающего лодку небольшого корабля «Корнер». Два часа спустя бывшие на борту К-13 продолжили путь к Герлоху, за исключением двух гражданских, у которых, должно быть, было что-то вроде предчувствия, так как они не пожелали продолжать поход. Наконец К-13 достигла Герлоха, и командер Герберт приготовился к первому погружению для проверки приборов. Об одном было доложено, что он «мигает», но инженер-лейтенант Артур Лейн счел, что это не более чем плохой контакт, и продолжил работу. Вероятно, важность этого прибора была недооценена — он показывал, полностью ли закрылись вентиляторы котельной, прежде чем начнется погружение, и вполне мог иметь отношение к тому, что произошло следом.

Старшина Оскар Мот получил приказ удифференцировать лодку на 6 метров — совсем неглубокое

погружение, но любая глубина опасна для находящихся на подлодке, если что-то неисправно. А нечто серьезно неисправное уже готовилось разыграть трагедию и потрясти всех, кто находился на борту. Едва лодка достигла глубины, Лейн вызвал командира и сообщил ему через переговорную трубу: «Котельное отделение заливает, сэр. Подъем на поверхность. Подъем на поверхность». Герберт отдал приказ продуть цистерны номер 2 и 3, чтобы поднять лодку. Важные персоны с тревогой глядели на то, как команда бросилась действовать и как сжатый воздух подали в носовые балластные цистерны. Герберт запросил рапорт, и рулевой старшина Мот, глядя на измерительные приборы, впервые сообщил о серьезных затруднениях: «Не реагирует, сэр». Совсем малое время спустя он доложил: «Вышла из-под контроля, быстро погружается».

Герберт быстро отдал приказ — закрыть все водонепроницаемые двери, отдать передний сбрасываемый киль и продуть цистерны, но все его усилия были бесполезны. К-13 шла на дно, и он ничего не мог сделать, чтобы остановить ее. Лодка со стуком ударилась о дно. Когда командир вынул пробку из переговорной трубы, чтобы отдать приказ об остановке двигателей, хлынула вода; это значило, что машинное отделение полностью затоплено. Потом на панели управления вспыхнуло пламя, которое люди сбили голыми руками. Электрические приборы начали перегорать, и ужасный дым стал заполнять помещение. Герберт уже подсчитывал, какая площадь лодки затоплена и сколько человек команды он уже потерял, когда послышался стук в заднюю переборку центрального поста. Капитан приказал осторожно открыть водонепроницаемые двери; ввалились двое серьезно раненных гражданских и сообщили, что все помещения, за исключе-

нием отсека в середине корабля, затоплены. Были опасения, что погибли уже самое малое 30 человек. Герберт сделал последнюю отчаянную попытку связаться по телефону с Лейном, но линия была мертва. Теперь его занимал вопрос о том, сколько времени пройдет, прежде чем будет затоплен остаток лодки. Герберт очень хорошо знал, что на глубине 17 метров давление моря составляет 25 фунтов на квадратный дюйм, а переборки К-13 рассчитаны лишь на давление в 15 фунтов на квадратный дюйм.

Герберт и его офицеры ломали голову, пытались найти выход. Лодка была неподвижна, затопление с каждой секундой становилось все более серьезным, и не было средств достичь поверхности. Надежды на то, чтобы подать сигнал двум другим подлодкам (о которых было известно, что они в тот день находились в озере), тоже рухнули, когда обнаружилось, что передающее устройство повреждено огнем и не работает. Герберт пришел к заключению, что есть лишь две возможности: первая — что кто-нибудь на поверхности поймет, что они в беде, и пришлет помощь, и вторая — что они, еще живые, окажутся лицом к лицу с медленной и мучительной смертью.

Герберт приказал немедленно пересчитать выживших. Результат уже был зловещим: погиб 31 человек из 80. Профессора Перси Хиллхауза, старшего кораблестроителя компании «Фэйрфильдс», попросили подсчитать, на сколько времени хватит воздуха. Расчет профессора был таким же зловещим. Он заключил, что воздуха для поддержания человеческой жизни хватит не более чем на восемь часов, и возможно, что самые слабые начнут умирать даже раньше этого срока. Всем находившимся на борту было приказано сидеть тихо и избегать

лишних движений, чтобы экономить кислород. Паники не было — только хладнокровное осознание своего положения.

Прошел почти час, прежде чем первые признаки беды стали появляться на поверхности. На одной из подводных лодок, также находившихся в озере, уловили шум и увидели пузырьки воздуха, поднимающиеся на поверхность. Командир сообщил старшему морскому начальнику в Клайде о возможной аварии и просил о немедленном выяснении ситуации. Тем не менее, несмотря на репутацию лодок класса «К» как кораблей, подверженных авариям, ответ был, говоря откровенно, запоздавшим. Прошло шесть часов, прежде чем была подготовлена спасательная экспедиция.

Канонерская лодка «Госсамер» и спасательные суда «Тэй» и «Траш» были отправлены на место. Тем временем лейтенант Кен Митчелл, командир В-10, доложивший о возможной беде, отправился туда, где по его расчетам должна была погрузиться К-13. После долгих поисков он заметил красноречивые пятна нефти и столбик пузырьков воздуха, непрерывно поднимавшихся из глубины. Он остался на месте и отправил шлюпку со своими людьми вести наблюдение, пока не придут спасатели. Начинало темнеть, и прибывшей экспедиции было бы весьма трудно определить, где находится К-13.

Людям на аварийной субмарине под ними казалось неизбежным, что смерть окажется сильнее любой возможной попытки спасения. Время опасно приближалось к последнему сроку, определенному профессором Хиллхаузом. Вдобавок к тому, что воздух становился все более тяжелым, не осталось пригодной для питья воды — емкости были загрязнены влившейся в них водой. К тому же стало ужасающе холодно, когда отключилось электричество.

Еды было мало, но есть хотели немногие; люди были заняты мыслями о приближающейся смерти. Тем, кто хотел написать письмо семье, раздали бумагу. Некоторые даже писали завещания.

На поверхности спасательная экспедиция — такая, какой она была, — мало приблизилась к месту, где лежала К-13. А когда корабли наконец прибыли, на них не оказалось должным образом экипированной команды обученных спасателей, готовых к участию в операции. Такого института в Королевском флоте не существовало, несмотря на 16 лет опыта и множество следственных комиссий, появление которых стало результатом последних катастроф под водой. Решение вопроса о том, какое снаряжение должны иметь при себе спасатели, все еще предоставлялось изобретательности и находчивости этих людей. Это было во всех смыслах попадание пальцем в небо, отлично продемонстрированное тем, что, когда «Госсамер» наконец достиг места, где лежала К-13 — уже после полуночи, — оказалось, что, хотя на борту и были водолазные костюмы, никто из членов команды не умеет ими пользоваться. Когда наконец нашелся человек, который мог бы спуститься, его почти сразу вытащили из воды: костюм оказался таким старым, что водолаз едва не утонул. Через полчаса прибыл «Траш»; на борту этого корабля тоже не оказалось ни водолаза, ни водолазного костюма.

Прошло два часа, прежде чем водолаз спустился в холодные темные воды озера. Он нашел субмарину почти сразу и стуком по обшивке сообщил о своем прибытии. Ответ изнутри был едва слышен, но, кажется, гласил: «Все хорошо до переборки машинного отделения». Этот ответ, переданный на поверхность, дал несколько неверное представление о положении. Время выживания, определенное

Хиллхаузом, уже прошло, но тем, кто работал наверху, казалось, что нет немедленных поводов для беспокойства. Герберт, понимавший, что отравленный воздух скоро начнет уносить жизни, был уверен, что спасатели попытаются поднять лодку вместо того, чтобы оказать помощь тем, кто на борту. Он полагал, что к тому времени наверх просто будут поднимать гроб с 80 телами; все это он высказал в приватном разговоре с командером Гудхартом у себя в каюте.

Они, двое опытных командиров, понимавших опасность лучше, чем кто-либо из бывших на поверхности, разработали план. Необходимо было каким-то образом подать весть спасателям, обозначить способы оказания немедленной помощи и убедить их в том, что ситуация не терпит промедления. Они решили, что если поместить одного человека в боевую рубку и затем открыть люк, то, может быть, этот человек сможет выбраться и подняться на поверхность. Это была невероятно сложная операция, но, возможно, это был и единственно возможный шанс выжить тем, кто был на борту. Гудхарт настаивал на том, что он один должен сделать попытку освободиться, поскольку именно командир обычно остается с командой. Герберт, однако, помогал ему отправиться в путь.

В реальности в момент отправления Гудхарта из рубки были вытянуты оба. Но Гудхарту так и не удалось вынырнуть. Он ударился головой, потерял сознание и погиб. По иронии судьбы, именно сам Герберт выплыл на поверхность... живой. Его немедленно заметили и подобрали, и, хотя он был слаб и едва не утонул, он не терял времени и помогал, указывая направление поисков. Он яростно пытался торопить операцию, но по мере того, как проходили часы, становилось очевидным, что он

отчаялся в судьбе своих людей. Одна за другой проваливались попытки подсоединить необходимые шланги для воздуха; когда в конце концов это удалось сделать, оказалось, что они замерзли. Изнутри лодки водолазам отчаянно простучали: «Дайте воздуха... Дайте воздуха».

Наконец шланги были прочищены — через 35 часов после того, как К-13 ушла на дно, и Герберт был уверен, что выжить смогли немногие. Но пути подачи живительного воздуха работали, и намного позже вниз был проведен большой шланг, через который подавались вода и еда. Используя шланг для подачи воздуха, снова продули главные балластные цистерны, и нос лодки поднялся ближе к поверхности. Сверхпрочные тросы были закреплены петлей под носом лодки, чтобы удержать ее в нужном положении, шланг пропустили через обе обшивки с помощью автогена. Когда лодку вскрыли, через 57 часов после того, как она затонула, из нее вытащили 47 человек, оставшихся на борту; все чудесным образом остались живы. Вскоре после этого тросы, поддерживавшие лодку, лопнули, и она снова рухнула на дно. К-13 подняли через шесть недель. Позже комиссия по расследованию установила, что заслонки вентиляторов были открыты, это приборы показали. Виновным в аварии был признан инженер-лейтенант Артур Лейн. Он и один из его людей, Джон Стил, пытались бежать через люк машинного отделения, когда лодка тонула, но погибли. Тело Лейна было найдено через два месяца. Останков Стила так и не нашли. Лодка была поднята и позже переименована в К-22.

Эта авария не положила конец бедам, которые выпали на долю лодок класса «К». Несчастливая К-13, надевшая новую маску — К-22, снова была серьезно повреждена в хаосе одной из самых тяжелых

аварий в истории военно-морского флота. 1 февраля 1918 года две подводные флотилии, 12-я и 13-я, полностью состоящие из лодок класса «К» (всего их было девять), действовали, как и предполагалось первоначально, вместе с флотом. Они участвовали в том, что было известно как «Операция ЕС1», масштабные учения у острова Мэй в заливе Ферт-оф-Форт, в которых были заняты 5-я эскадра и соединения из Скапа-Флау. Эскадра состояла из 5 линейных крейсеров, 3 линкоров, 14 легких крейсеров, нескольких флотилий эсминцев и 2 подводных флотилий, состоящих из подлодок класса «К». В 12-ю флотилию вошли К-3, К-4, К-6 и К-7; ею руководил кэптен Чарльз Литтл, бывший на крейсере «Фирлесс». 13-я флотилия была составлена из К-11, К-12, К-14, К-17 и К-22; ею командовал кэптен Эрнст Лир с борта эсминца «Итуриэл». Все они вышли из Росайта с наступлением темноты.

Устье залива было пройдено, и подводные корабли 13-й флотилии шли друг за другом, когда группа минных тральщиков пересекла их путь, и две лодки немедленно повернули. К-11 и К-17 ушли влево и едва избежали столкновения; К-14 описала циркуляцию и была протаранена К-22 (бывшей К-13). Обе субмарины были повреждены, и К-22, пытавшуюся остаться на плаву с открывшейся течью, под прямым углом ударил эсминец «Инфлексибл». Балластная цистерна правого борта оказалась разорванной; К-22 начала заполняться водой, и ее пришлось взять на буксир.

Лиру на «Итуриэле» стало известно о несчастье, и он отправил остаток флотилии назад, чтобы начать спасательную операцию. Теперь он мчался в обратном направлении к приближающейся флотилии со скоростью более 21 узла. Складывающаяся ситуация стала еще более серьезной. Линейный

крейсер «Австралия» прошел в нескольких дюймах от К-12, но «Фирлесс» не смог избежать столкновения с К-17. Субмарина тут же начала тонуть и в течение семи минут скрылась под водой.

Чудом всем 57 членам команды удалось спастись — по крайней мере, они так думали. Они барахтались в воде, ожидая, когда их подберут. Однако, к несчастью, три эсминца, несшихся по направлению к ним, не знали о том, что они здесь, и прошли мимо. Выжило только девять человек, один из которых потом умер. Произошло худшее. В хаосе корабли и субмарины тщетно пытались занять свое место; было несколько близких прохождений, много скрежета и царапин по металлу перед тем, как произошла финальная трагедия этой катастрофической неразберихи: К-6 врезалась в К-4, которая практически раскололась надвое. К-4 затонула немедленно, и все 55 человек команды — вместе с ней. Не спасся ни один.

Естественно, что после этого буква «К» в обозначении класса стала толковаться везде на флоте как начальная буква слова «убийца». Это название было вполне заслуженным и продолжало навлекать несчастья и трагические случаи еще долго после окончания войны. Переделанный класс «К» был переименован в класс «М»; лодки стали носителями революционных особенностей, которые делали их похожими больше на подводные линкоры. Они должны были быть вооружены 60-тонным 12-дюймовым орудием, которое имело гораздо большую дальность, чем у любой торпеды, но оно могло выстрелить лишь с глубины в 6 метров — почти с поверхности. Хотя план по перестройке четырех лодок — К-18, К-19, К-20 и К-21 — в лодки класса «М» был одобрен в 1916 году, ни одна не была вовремя подготовлена к военной службе, и только три

были закончены. Они превратились в М-1, М-2 и М-3, но оказались несоответствующими условиям Вашингтонского договора о разоружении, который ограничивал размер устанавливаемых на подводных лодках орудий 8,5 дюймами. Две лодки были переделаны в минные заградители, а третья стала первым в истории подводным авианосцем.

Однако перемена буквы-определителя не сняла с лодок злых чар класса «К». Во время погружения М-1 затонула после столкновения со шведским каботажным судном, пароходом «Видар», у Старт-Пойнт 12 ноября 1925 года, погубив 68 человек команды. Место аварии было найдено в 1999 году спортсменом-ныряльщиком в 35 милях к юго-востоку от Плимута. М-2 имела ангар с краном, чтобы можно было поднять на борт лодки легкий гидроплан (см. на фотографии). Она необъяснимым образом ушла на дно всего в двух с половиной милях от Портленда 26 января 1932 года. Ее видели ныряющей носом под углом в 45 градусов с проходившего мимо грузового парохода, капитан которого ничего не знал о подводных лодках и не понял, что означает такое погружение. Только когда газеты напечатали заметку «М-2 пропала», — только тогда он откликнулся, но к тому времени 67 человек команды и два пилота Королевских ВВС уже погибли. Скоро подводники, знавшие историю класса «К», указали, что М-2 была введена в строй ровно 13 лет назад.

Флот предпринял многочисленные попытки поднять и отремонтировать лодку, но в конце концов должен был уступить ее морю. Обсуждались две теории ее гибели: первая — что ангар самолета дал течь, что стало причиной моментального затопления, и вторая — что когда субмарина ныряла носом, произошла утечка кислоты из батарей и ко-

манда была отравлена газом. Начались призывы общественности помочь молодым семьям погибших. В сентябре 1970 года М-2 потребовала семидесятую жертву: 30-летний аквалангист Фрэнк Торн из Тонтонна, в графстве Сомерсет, нырял в районе места аварии и не вернулся. Вероятно, он попал в ловушку в ангаре.

Только М-3 поддержала репутацию класса, плавая в качестве минного заградителя до того, как в 1932 году ее отправили на слом. Она была единственной лодкой классов «К» и «М», которая избежала аварий за все время от спуска на воду в 1916 году до снятия со службы в 1932 году. Шестнадцать лодок попали в крупные аварии, восемнадцать навсегда остались на дне моря — гигантские гробы для десятков членов команд, нашедших смерть в чреве безобразного чудовища. За эти шестнадцать лет относительно спокойных операций на лодках класса «К» и переделанного класса «К» погибло более 300 человек — *ни один из них не погиб во время действий неприятеля.*

Немногим более удачной, в условиях явного стремления Британии (с 1915 года) построить самую большую в мире субмарину, была Х-1. Она выплыла из ведшихся с середины до конца войны дискуссий о строительстве лодки большей и лучшей, чем те, которым владела Германия. Удалось ли Британии в действительности построить такую лодку — вопрос спорный, но чего в итоге действительно удалось достичь, так это создания субмарины-крейсера водоизмещением в 3600 тонн. Это был — совершенно определенно — настоящий подводный крейсер, способный развивать скорость в 18,5 узлов на поверхности, имел 140 метров в длину и нес на себе четыре 5,2-дюймовые орудия на двухорудийных башнях. Лодка была закончена в 1925 году и успешно

прошла жесткие испытания. Проблема была в том, что с 1915 года, когда была высказана идея, расклад сил в мире изменился. Лодке не нашлось места в британском флоте, и существовала серьезная опасность того, что ее могут скопировать потенциально враждебные государства. Таким вот образом самой большой из существующих в мире субмарин досталась трудная жизнь, проведенная в основном в доках; лодка так и не увидела значительных походов, и в конце концов в 1937 году колосс был отправлен на слом.

Для большинства подводников гибель таких крупных лодок была неожиданностью. Происходившие вслед за катастрофами класса «К» другие трагедии мирного времени слишком часто случались в первую четверть века подводной службы. В течение многих лет жизнь под водой не привлекала ни офицеров, ни рядовых — они выбрали флот, чтобы плавать по морям, а не по морскому дну. Возникла необходимость в принудительном наборе, поскольку страх ожидания преждевременной гибели был для подводников весьма насущной проблемой. Опыт Британии более, чем любой другой страны, за исключением Германии, был достаточным, чтобы напугать значительное число моряков и надводных, и подводных кораблей, когда так много людей погибло на подводных лодках, откуда часто не было надежды выбраться и спастись. Кэптен Рональд Милл, пришедший во флот из Дартмута 17-летним юношей, оказался на подводной лодке в начале 1920-х гг., и, как и многие другие, по принципу «ты, ты и ты — два шага вперед»:

«В действительности я специализировался в морской навигации, но тогда немного спешили с набором на подводные лодки, и меня мобили-

зовали. Вот и все, коротко говоря. У меня не было выбора. Естественно, это мне не очень понравилось, но после того, как я прослужил первые три года, я оценил те дополнительные деньги, которые я получал, и я подумал о женитьбе, о том, о другом — и решил, что лучше останусь. И я остался — еще на 20 лет».

В период между двумя мировыми войнами Британия продолжала настаивать на запрещении подводных лодок или, по крайней мере, на ограничении количества строящихся лодок. Однако это не остановило принятия Адмиралтейством новых проектов и нескольких воистину *революционных технологий*. Несмотря на первоначальное сопротивление Адмиралтейства дальнейшему строительству субмарин, Британия вскоре опередила весь мир — в техническом, если не в количественном, отношении. Адмиралтейство, финансируя новые способы обороны и обнаружения противника, тоже шло вперед семимильными шагами.

Одной из наиболее выдающихся разработок было устройство, известное как АСДИК, названное так по начальным буквами комитета, финансировавшего работы. Оно было разработано для установления местонахождения подводной лодки под водой и было гораздо более сложным, полным и современным, чем существующее слушающее устройство, гидрофон. Его надо было устанавливать на днище эсминца, и, медленно двигаясь по широкой дуге, АСДИК мог передавать и принимать сигналы. Когда звуковые волны ударялись о корпус подлодки, они отражались и возвращались назад, и отраженный «свист» — звук, знакомый по многочисленным фильмам о подводных лодках, — улавливался принимающим устройством. Время, проходившее

между отправкой сигнала и ответным «свистом», указывало оператору АСДИК, как далеко находится субмарина. После этого эсминец мог точно атаковать лодку глубинными бомбами. АСДИК, предшественник гидролокатора, с успехом применялся подводниками против подводных целей и в конце концов сменил гидрофон, который был неспособен с какой бы то ни было точностью определить скорость и курс вражеского судна и расстояние до него.

Созданные в это же время новейшие разработки лодок, обладавших большей скоростью, более точно отвечали теории охоты за подводными лодками. Они воплощались одна за другой с конца 1920-х годов до конца Второй Мировой войны. Классы «О» (первые подводные лодки, которым вместо номеров довались имена), «Р», «S» и «Т» имели изменения и экспериментальные технические устройства, которые лихорадочно разрабатывались военно-морскими кораблестроителями. Масштабные испытания, проводившиеся по мере создания каждой новой лодки, все больше сосредоточивались на скорости, дальности, надежности двигателей, увеличении времени нахождения на глубине и усилении артиллерийской мощи. Лодки классов «О» и «Р», пришедшие на службу в 1929–1932 годах, использовались для освоения новых районов, дав подводникам возможность служить на Китайской станции, основанной в Гонконге, откуда проводилось патрулирование всего Дальнего Востока.

Следующими на поток встали лодки класса «S», которые строились с 1931 по 1943 год. Первоначально их намеревались использовать в водах Северной Европы и Средиземноморья, но в итоге почти все они служили на Дальнем Востоке на гонконгской станции. Это были довольно большие

лодки. Они установили новые стандарты маневренности и обладали высокой скоростью погружения, хотя первые модели и были подвержены некоторым «болезням роста», включая течи. Эти лодки также были снабжены большим количеством торпед, что позволяло дать мощный залп по особо важной цели. Вторая группа лодок класса «S», построенная между 1933 и 1938 годом, включала лодки со сварным корпусом, который позволил увеличить глубину погружения до 105 метров — на 15 метров глубже, чем ныряли лодки с клепаным корпусом. Такой корпус оказался настоящей находкой во время Второй Мировой войны, когда получили большое распространение глубинные бомбы.

К исходу 1930-х годов новые разработки и новые быстроходные лодки, хотя их и было немного, стали чем-то вроде привлекательной приманки для авантюристов и искателей приключений — молодых людей, любивших опасность и нелюбивших тяжелую руку власти, которые, может быть, искали менее строгой области деятельности, чем те, которые навязывались известной своей строгостью дисциплиной Королевского флота. Многие писали домой о радостях службы на Дальнем Востоке, о жизни, так не похожей на аскетизм и экономию 1920-х и депрессию начала 1930-х годов. Командер Филип Фрэнсис вспоминает начало службы, которой суждено было стать долгой карьерой, преимущественно на подводных лодках:

«Я пришел во флот, потому что мой отец думал, что это хорошее дело. Он работал в Сити, в Лондоне, и понял, что, возможно, будет лучше из Лондона уехать — а мы тогда делали то, что нам говорили. Я приехал в Дартмут в 1922 году, когда мне было 13 лет,

вскоре после переезда из Осборна. Я навсегда запомнил прибытие в Дартмут. Нас подвели к зданию и показали, что находится на фасаде колледжа; это была цитата из Сэмюэла Пеписа: “Именно от флота, благим промыслом Божиим, больше всего зависит богатство и процветание страны”. Вот как тогда было дело.

Я в конце концов стал подводником отчасти потому, что здесь я ежедневно дополнительно получал по пяти шиллингов. Здесь можно было получить больше ответственности, будучи молодым. Можно было стать командиром подводной лодки в 23 года или около того, что нам очень нравилось; многие из моих друзей пошли служить на подводные лодки, и я подумываю, что имел к этому какое-то отношение. У меня был большой друг, мой зять, и мы с ним это обсудили. Мы все делали вместе. Нашей базой был Корабль Его Величества “Дельфин” (береговая база в Госпорте). Я был младшим офицером, а затем отправился в Китай, чтобы служить на “Отусе”. Здесь было 12 субмарин, лодки классов “О”, “Р” и “R”; я был торпедным офицером. Мы базировались в Гонконге и летом, когда стало слишком жарко, ушли на север. Это было в те дни, когда страной правили генералы. У них не было хоть какого-нибудь организованного правительства, и каждый военачальник управлял своим районом по-своему — он требовал с местных то, что ему причиталось, и, пока они ему платили, все было спокойно. Нашей работой в это время были частые операции против пиратов. Пираты были довольно активны и обычно нападали на стоящие у берега корабли. Один раз пираты взяли в плен

Лэвида Лейта, который потом стал Первым морским лордом, и нам пришлось платить огромный выкуп, чтобы вернуть его.

Мы жили на плавучей базе. Гонконг в те дни был прекрасным городом. В жизни у меня не было лучшего времени, чем когда я был младшим лейтенантом в Гонконге. Все было очень дешево. У меня был пони для игры в поло, быстроходный катер и слуга-китаец. Я был жокеем, часто участвовал в скачках в Гонконге; светская жизнь бурлила, и девушек было вполне достаточно. Мы часто ходили стрелять уток и бекасов; было очень много игр. Я отслужил на Китайской станции две смены, а затем вернулся из Гонконга назад в Англию; это заняло 1933—1934 годы.

Мы решили построить яхту и привести ее назад в Англию. Пятеро из нас, все подводники, вложили по 500 фунтов стерлингов каждый. Мы были здесь три года и имели право на трехмесячный отпуск, в период которого на флоте платили половину оклада. Лодка стоила 800 фунтов стерлингов, и у нас было много денег, чтобы снарядить ее и сделать запасы. Из Гонконга мы направились в Японию, затем к берегам Канады, в Ванкувер, и к западному побережью Америки, в Лос-Анджелес. Здесь нам устроили прогулку по студиям Голливуда, и мы встретили Фреда Астера и Джинджер Роджерс. Затем нас на лодке Файфа отбуксировали через Панамский канал и дальше в Англию».

У командера Уильяма Кинга — совершенно противоположные воспоминания. Он тоже вышел из Дартмута, который, как он говорит, «был похож

на японский лагерь для военнопленных, и я его не навидел». Он пришел во флот 17-летним кадетом, служившим на линкоре «Резолюшн». Во время учения он вышел в море на субмарине и решил, что больше никогда не захочет повторить такой поход, но у Королевского флота были другие планы:

«Перед получением офицерского звания мы возвращались домой, проходили курс, изучали артиллерийское дело и так далее и наконец выходили в море в качестве младшего лейтенанта. Я не хотел специализироваться, но к моему времени желающих служить на подводных лодках не было, и Адмиралтейство командовало: “Ты, ты и ты — напра-во, шагом марш!” Никто из нас не хотел служить на подводных лодках. Был 1931 год, и мне пришлось оставаться на подводных лодках ближайшие 15 лет Мы прошли довольно долгий курс, и потом я отправился служить на Корабль Его Величества “Орфеус” на Китайскую станцию. Эта станция по всему должна была быть довольно приятным перерывом. Я остался на два с половиной года, и в большой степени это в общем-то было здорово, из-за огромного разнообразия. Население Гонконга не было многочисленным, он, скорее, был похож на викторианский город, и всегда была возможность уйти во внутренние районы Китая. Затем флот ушел на север; здесь летом была чудесная погода, как на Средиземном море. Наши патрули также заходили в районы Маньчжурии, Борнео, Сингапура и Филиппин.

Военная цель была довольно простой — представлять Британскую империю, уравновешивать растущие военные амбиции империа-

листоческой Японии и приглядывать за китайскими военачальниками. Мы просто показывали флаг. Обстановка была немного нервозная. Одна из наших субмарин затонула незадолго до нашего прибытия¹. Нашей плавучей базой был “Медуэй”, великолепный корабль.

Мы жили на подводной лодке, и это было очень неудобно. Кондиционирования воздуха не было никакого, и после окончания одного двухнедельного патрулирования мы составили рапорт о том, что нельзя совершать патрулирования в этих водах на лодках без кондиционирования воздуха. “Офеус” при таких условиях в 1932 году был адом. Мы пожаловались, но ничего не произошло, и в будущем тоже — по правде говоря, если забежать на десять лет вперед, то и в то время я командовал подводной лодкой в Малаккском проливе, на полуострове Малайя, без кондиционирования; половина моей команды была больна. С такой ситуацией вскоре пришлось столкнуться многим подводникам».

Уже проявлялось странное и почти невероятное положение дел, когда Фрэнсис и Фишер, которые

¹ 9 июня 1931 года «Посейдон» столкнулся с грузовым судном «Юта» по пути из Шанхая. «Юта» пробила V-образную рану в балластных цистернах подлодки. Приказ покинуть корабль был отдан сразу же, но лодка затонула так быстро, что 26 человек пошли на дно вместе с ней. Среди спасшихся был отец троих детей, Том Моррис, который по трагическому стечению обстоятельств оказался на М-2, когда она погибла со всей командой во время плановых учений у Портленд-Билл годом позже. Ему оставался месяц до ухода в отставку после полных 12 лет службы.

цитировались выше, вернулись каждый со своей позиции на Дальнем Востоке, чтобы обнаружить, что они втянуты в подготовку к тому, о повторении чего даже не предполагали, — в подготовку к еще одной войне. Оба скоро примут командование новыми подлодками, которые вскоре сойдут со стапелей британских верфей, где еще совсем недавно лодки более ранних проектов стоимостью в миллионы фунтов стерлингов окончили свои дни как лом!

Глава пятая

НА РАССТОЯНИИ ВЫТЯНУТОЙ РУКИ: ЛОДКА, КОТОРУЮ НЕ УДАЛОСЬ СПАСТИ

Переменчивый роман Британии с подводным флотом продолжился, чтобы прерваться из-за нежелания Адмиралтейства создавать большой подводный флот. Одна за другой влиятельные военно-морские державы не скрывали своего желания поддерживать ограничения на число подлодок, установленные соглашениями уже в 1930-х годах. Но было уже слишком поздно, даже если бы бывшие союзники оказали поддержку Англии — чего они не сделали! Британия, недавно пережившая такие социальные проблемы, как Всеобщая забастовка¹, построила с середины 1920-х годов лишь восемь лодок

¹ Забастовка горняков в мае 1926 года, имевшая резонанс во всем мире. — *Примеч. пер.*

класса «О» и шесть лодок класса «Р», большая часть которых служила на Дальнем Востоке. Америка, Япония, Франция и даже Россия — имели субмарин больше, чем Британия, — и вскоре появились новые факторы, которые изменили весь ход событий.

Приход Гитлера к власти в Германии стал сигналом к началу нового планирования. Нацисты отказались соблюдать Версальский договор и в марте 1935 года потребовали новых переговоров по вопросу разрешенного уровня военных сил. Британская политика умиротворения Гитлера в этот период благодаря заключению англо-германского морского соглашения позволила Гитлеру начать восстановление военно-морского флота Германии, который, как предполагалось, должен был составлять 35 процентов от тоннажа Королевского флота Британии. Единственное исключение было сделано для нового подводного флота, которым командовал адмирал Карл Дениц; подводному флоту Германии был разрешен тоннаж в пределах 45 процентов тоннажа подводного флота Британии.

Цифры прежних соглашений не имели значения. Гитлер дал понять, что он больше не будет ограничивать себя наказанием 20-летней давности и уже создает новый военно-морской флот, хотя его планы были все еще далеки от завершения, когда грянула Вторая Мировая война. Дениц хотел довести численность подводного флота до 300 лодок, но к 1939 году эти планы не были исполнены и на четверть. Тем не менее Германия вскоре должна была наверстать упущенное.

Повторяющиеся предупреждения Уинстона Черчилля об опасности наращивания вооружений в Германии и амбициозных тенденций у японцев заставили Адмиралтейство начать пересмотр нужд

собственного подводного флота. В середине 1930-х годов переоценка охватывала основную часть лодок, оставшихся после Первой Мировой войны, а также 20 или около того лодок классов «О», «Р» и «S». Были еще три лодки класса «Порпойс» — крупные 1560-тонные корабли, сконструированные как минные заградители. То, что энтузиазма в деле перестройке подводного флота не испытывали ни правительство Британии (которое даже прижимало с деньгами), ни Адмиралтейство, с ужасной очевидностью проявилось, когда грянула Вторая Мировая война.

В начале 1930-х годов в производство были запущены лодки класса «S». Их выпускали в течение десяти лет и в годы войны; класс состоял из трех групп, имевших подводное водоизмещение от 735 и 870 тонн. Это была лодка среднего класса с командой из 36 человек; она предназначалась для плавания в водах Северной Европы и Средиземноморья. Лодка была известна высокой маневренностью, могла невероятно быстро погружаться и была популярной у личного состава. Лодки класса «S» были также сильно вооружены. Первые две группы шли с шестью 21-дюймовыми торпедными аппаратами. Третья группа, строившаяся с 1940 по 1945 год, дополнительно вооружалась торпедным аппаратом в корме, а также имела большую скорость погружения. Эти лодки должны были отправиться на Дальний Восток и в Тихий океан. В целом 62 лодки класса «S» были построены между 1931 и 1945 годом и показали себя на службе исключительно с хорошей стороны.

Вскоре после того как Гитлер разорвал Версальский договор, Адмиралтейство начало новую программу строительства. Теперь добавился еще класс «Т» — еще одна многофункциональная лодка

водоизмещением в 1325 тонн и с командой из 57 человек. Конструкция лодки постоянно пересматривалась, и класс прошел через многочисленные модификации и улучшения, особенно с появлением новых технологий, касавшихся двигателей и конструкции. За десять лет должно было быть построено более пятидесяти субмарин, хотя, по предварительным подсчетам 1937 года, семь лодок класса «Т» планировалось сдать в 1939 году и четыре — в 1940-м. В реальности только три лодки были полностью укомплектованы к началу войны.

Третьей важной составляющей британского подводного флота во Второй Мировой войне стали меньшие по размерам лодки класса «U», которые начали строить в 1938 году, хотя, когда разразилась война, ни одна из них не была готова. По первоначальному замыслу, они должны были заменить класс «Н»; лодки класса «U» имели водоизмещение до 759 тонн, команда состояла из 31 человека. Достойная высочайших похвал, эта лодка была невероятно нужна. На начало войны Программа срочной постройки, по которой было произведено так много субмарин в 1914—1918 годах, снова была вызвана к жизни, и на следующий день после начала военных действий была утверждена постройка семи лодок класса «Т» и двенадцати лодок класса «U» — в сроки, сжатые вдвое.

Как мы увидим, лодкам каждого из этих классов суждено было совершить несколько замечательно славных подвигов. Но спуск на воду лодок класса «Т» в недели, предшествовавшие началу войны, повлек за собой особенно страшную катастрофу.

Третьей из лодок класса «Т», готовящихся к вступлению в строй, была «Тетис», построенная компанией «Кэммелл Лерд». После спуска на воду

в 1938 году, она должна была пройти последние приемочные испытания в конце весны 1939 года. Ее командир, лейтенант-коммандер Гай Болюс, во время последних работ находился при ней. С пятью другими офицерами и сорока восемью рядовыми он покинул верфь в Мерсисайде, чтобы в мае пройти пробный поход в устье реки Клайд. Предстояло решить несколько проблем, которые не были необычными для новой лодки, и «Тетис» вернулся к «Кэммелл Лерд» для доработки. Пробное погружение отложили до 1 июня, оно должно было проводиться в Ливерпульском заливе.

«Тетис» должен был выйти из Бирмингема вскоре после 9 часов утра 1 июня, имея на борту обычно большое число людей. Помимо команды, здесь находились офицеры флотилии, к которой должна была присоединиться «Тетис» после вступления в строй, гражданские наблюдатели из Адмиралтейства, 26 сотрудников «Кэммелл Лерд», пятеро специалистов других кораблестроительных фирм, которые должны были строить лодки класса «Т», двое официантов из ливерпульского «Сити-Катерерз», которые готовили обед, и летчик из Мерсисайда; всего 103 человека. Погода была прекрасная, море — спокойное, едва ощущался восточный ветер. Каждый из находившихся на борту ожидал интересного путешествия; для неморяков оно было приятным приключением, и лишь немногие, вероятно, ощущали неясное предчувствие. Те, кто был постарше, может быть, помнили катастрофу К-13, которая произошла при очень похожих обстоятельствах. Но, конечно, с того времени было проведено так много испытаний подводных лодок, с обычными обстоятельствами и хорошим обедом для рабочих верфи и гражданских во время испытаний по приему этих лодок.

На начальных стадиях испытаний «Тетис» сопровождал паровой буксир с командой из семи человек «Грибкок», предоставленный компанией «Кэммелл Лерд» по договору компании с флотом. На его борту находился военно-морской наблюдатель, лейтенант Дик Колтарт, подводник, в задачи которого входило поддерживать общее наблюдение и предупреждать все корабли, которые могут оказаться в районе погружения. «Грибкок» должен был находиться рядом также для того, чтобы забрать с «Тетиса» тех пассажиров, которые захотели бы покинуть лодку после обеда, до того как начнется пробное погружение. Место назначения было достигнуто вскоре после 13:30; оно находилось примерно в 40 милях от Ливерпуля и в 15 милях от Грейт-Ормс-Хед, возле города Лландудно.

Когда «Грибкок» подошел, чтобы забрать пассажиров, оказалось, что на борту собираются остаться все. На мостике лодки появился командир, который прокричал в мегафон: «Я никого не буду высаживать. Займите место в моем кормовом секторе. Курс погружения — 310 градусов». Десять минут спустя лейтенант-командер Болжос дал сигнал, подтверждающий, что он погружается на три часа. После этого он покинул мостик, люк боевой рубки закрылся, и, спустившись в центральный пост, ровно в 14:00 командир корабля отдал приказ о погружении. Однако лодка не пожелала опускаться.

Артур Моусон, судовой механик «Грибкока», вспоминал:

«Это явно было нештатное погружение. Мы видели, как на лодке продули цистерны. Она немного опустилась, но затем как будто зависла. Лодка погружалась под воду то носом, то кормой и вновь занимала прежнее по-

ложение. Затем, после довольно долгого времени, она просто исчезла с поверхности, очень быстро. Наш капитан тогда вымолвил вслух: «О боже, она быстро тонет». Он повернулся к лейтенанту Колтарту и сказал: «Не правда ли, сэр, она пошла странно?»»

Дик Колтарт ничего не мог узнать; в любом случае он мало что мог сделать. С субмариной не было радиосвязи. Он приказал капитану буксира подойти ближе к тому месту, где погрузилась «Тетис», и попытаться удерживаться в этой точке.

Почему субмарина исчезла так быстро? О том, что произошло с ней, можно узнать из свидетельских показаний, полученных в ходе предпринятого расследования. После того как лейтенант-коммандер приказал начать пробное погружение, обнаружилось, что субмарина почему-то не может опуститься на глубину более шести метров. Старший помощник Гарольд Чепмен, у которого были сделанные наблюдателем от Адмиралтейства точные расчеты, от которых зависело погружение, произнес: «Это просто невозможно» и повернулся к Болюсу с вопросом: «Заполнены ли торпедные аппараты номер пять и шесть?»

Один из наблюдателей Адмиралтейства сказал: «Не думаю, что так должно быть».

Чепмен посмотрел в расчеты и ответил: «Ну, а согласно инструкции, они должны быть заполнены».

Было приказано провести проверку, чтобы убедиться, что «Тетис» набрал необходимый для погружения балласт воды. Решающее значение тут имели, в соответствии с инструкциями, торпедные аппараты, расположенные в носовой части. Трубы двух из шести аппаратов должны были содержать по 100 галлонов воды каждая. С помощью пяти

членов команды торпедный офицер, лейтенант Фредерик Вудс, начал проверку вентилях на внутренних крышках торпедных аппаратов. Первые четыре были сухими, далее Вудс проверил шестой номер. Из вентиля брызнула вода, но труба оказалась заполнена не до конца, лишь внизу слегка плескалась вода. Вудс приступил к проверке номера пятого, которому полагалось быть полным, и из его вентиля тоже должна была бы брызнуть вода, но поскольку этого не произошло, он предположил, что труба, вероятно, пуста. Тогда Вудс решил открыть крышку и удостовериться в правильности своего предположения. Он, конечно, не знал, что вентиль номера пятого залит краской и неисправен.

Команда с трудом открывала крышку аппарата, как вдруг она неожиданно встала в полностью открытое положение. Вырвалась струя воды, сопровождавшаяся громким треском распахнувшейся задней крышки, и поток с невероятной скоростью устремился в торпедный отсек.

«О господи, нас заливают!» — закричал Вудс. Он приказал сослуживцам доложить о происходящем в центральный пост и передать, чтобы продули балластные цистерны. Но в течение минуты вода достигла низа водонепроницаемой двери отделения, где хранились торпеды. По тому как через всю лодку проносился воздух, было ясно, что торпедная труба открыта в море, и командир приказал задрать все двери. Когда он отдавал приказ, субмарина начала погружаться. Вудс приказал людям выйти и попытался закрепить водонепроницаемую дверь, которая вела в торпедный отсек, — для этого надо было закрепить 18 гаек-барашков¹.

¹ На лодках этого класса носовые торпедные аппараты отделялись от собственно торпедного отсека дверью, которую хорошо видно на фотографии торпедного отсека лодки «Телемах», приведенной в книге. — *Примеч. ред.*

Одна из них упала, сделав невозможным герметичное закрывание двери. В этот момент в торпедном отделении полопались лампочки. Вода продолжала прибывать, и командир оказался перед необходимостью принять сложное решение. Если вода попадет в следующий отсек, где расположены батареи, произойдет утечка хлора, и он отравит воздух на всей лодке. Он приказал закрыть водонепроницаемую дверь в торпедный отсек, которая фиксировалась единственным маховиком посередине, независимо от того, удалось ли всем людям выбраться из отсека.

Старший трюмный машинист Уолтер Арнольд был, среди прочих, рядом с Вудсом, когда они выбирались из носового отсека. Позднее, на следствии, он показал, что, поскольку лодка скользила вниз под углом, потребовалось три человека, чтобы закрыть дверь, и, когда последние двое моряков выбирались из отсека, вода почти переливалась через дверь в следующий отсек. Если бы вода все-таки перелилась, сказал Арнольд, «она дошла бы до батарей, и, конечно, из-за хлора большинству из нас была бы крышка».

Субмарина опустилась на дно таким образом, что ее нос крепко увяз в иле, но постепенно выровнялась до менее крутого угла. Два передних отсека были теперь полностью затоплены, но наглухо отделены от остального пространства лодки. Паники не было, говорил Арнольд, и все были уверены, что выход из положения скоро будет найден.

На поверхности медленно проходило время: Дик Колтарт и капитан «Грибкока» пристально смотрели на море, ожидая знака. Каждая четверть часа тянулась, как целый час, и, хотя определенных указаний на какое-либо несчастье не было, на борту «Грибкока» сгущалась атмосфера беспокойства, страха и дурных предчувствий. Минуло четыре часа

дня, но никаких сигналов от «Тетис» все еще не поступало. Лейтенант Колтарт начинал нервничать, но сказал капитану буксира, что, возможно, лодка могла всплыть где-нибудь в другом месте.

Выражение его лица, по словам Артура Моусона, говорило о другом, и когда истекли три часа, отведенные Болюсом для погружения, Колтарт почувствовал, что не может больше ждать и должен поднять тревогу. Он решил послать радиограмму на базу субмарин в Форт-Блокхауз, которая должна была пройти через несколько станций. Колтарт тщательно подобрал слова, чтобы донесение не вызвало паники, но, как он надеялся, побудило командование базы принять какие-то меры. В депеше просто говорилось:

«Какова продолжительность погружения
"Тетис"»?

Колтарт».

Сообщение в Госпорт пришло с невероятным опозданием. Сигнал был получен в Сифорте в 16:56 дня. Он пришел в Ливерпуль в 17:05 и с Лондон — в 17:19. В 17:38 послание было получено почтовым отделением Госпорта, и тут опять произошла задержка. У телеграфного рассыльного лопнула шина велосипеда, и сообщение попало в Форт-Блокхауз только в 18:15 вечера. К этому времени Форт-Блокхауз уже пытался установить связь. Связисты начали вызывать «Тетис» еще до пяти часов дня, запрашивая подтверждение о всплытии раньше определенного срока. Ответа не было.

Об этом сообщили дежурному офицеру штаба, и он распорядился продолжать попытки связаться с «Тетис» с десятиминутным интервалом. Депеша

Колтарта с «Грибкока» наконец поступила адресату и произвела желаемый эффект. Беспокойство превратилось в тревогу, и в течение трех минут был определен ближайший к району аварии корабль. Эсминцу «Брейзн», направлявшемуся в Ирландское море, было приказано повернуть к Ливерпульскому заливу и начать поиски субмарины. На помощь были призваны и Королевские ВВС. В 19:40 четыре «Энсона» вылетели из Глазго, чтобы присоединиться к поискам. Начинали сгущаться сумерки.

Когда самолеты появились над Ливерпульским заливом, было уже почти совсем темно, но летчики продолжали методично обследовать, то опускаясь, то набирая высоту, заданные квадраты поиска; второй пилот каждого самолета вглядывался в море через бомбовый люк. Несколько раз летчикам казалось, что они обнаружили цель, но «Энсоны» так и не нашли следов «Тетис». К 21:40 шесть самых быстроходных эсминцев Королевского флота вышли из Портленда, а спасательное судно «Виджилент» покинуло Ливерпульский залив чуть позже. Но уже прошло больше семи с половиной часов с того момента, как субмарина затонула. Незадолго до 11 часов вечера Королевский воздушный флот прислал свой рапорт о поисках. Летчики вернулись ни с чем, наблюдатели с «Брейзна» тоже ничего не обнаружили, и никаких сигналов не уловили на экранах АСДИК. Около 5 часов утра, едва только рассвело, поиски возобновились, и «Брейзн» отправился в новый район, к юго-западу от того места, где пытался остаться «Грибкок».

Участники спасательной операции не знали, что у буксира короткая якорная цепь, поэтому судно не смогло удержаться на месте и, дрейфуя, ушло на несколько миль от точки погружения «Тетис». «Брейзн» постепенно описывал более широкую

дугу, и вот почти через три часа наблюдатели заметили то, что на расстоянии выглядело как красный сигнальный буй; эсминец направился к нему. Когда он подошел ближе, команде эсминца открылась невероятная картина: 5,5-метровая корма 83,5-метровой «Тетис» торчала из воды. Лодка лежала носом вниз, под углом в 45 градусов, в 15 милях от побережья Северного Уэльса. И в ней были заперты 103 человека. Вопрос состоял в том, можно ли их спасти? Теоретически задача представлялась не столь уж трудной, даже принимая во внимание, что кислорода на лодке оставалось немного.

На практике, спасение терпящих бедствие оказалось практически невозможным. Болюс на «Тетис» провел небольшое совещание со своими офицерами. Они решили осушить часть: необходимо, чтобы доброволец со спасательным аппаратом Дэвиса вошел в затопленные отсеки через носовую спасательную камеру¹, закрыл крышку аппарата

¹ Камера представляла собой стальной цилиндр, встроенный непосредственно в корпус лодки, снабженный отверстием в днище и клапаном для выпуска воздуха, установленным в крышке люка в верхней части камеры. Принцип действия камеры заключался в следующем. Войдя в нее, человек закрывал нижний люк и начинал впускать в камеру воду до тех пор, пока ее давление не уравнивалось с давлением воды за бортом лодки, а затем, надев индивидуальный спасательный аппарат Дэвиса, с помощью выпускного клапана стравливал воздух из камеры. Когда камера заполнялась водой, он открывал верхний люк и поднимался на поверхность. Необходимый для дыхания воздух во время всех этих операций обеспечивался спасательным аппаратом. Оставшиеся в лодке люди закрывали верхний люк и открывали нижний, выпуская таким образом в лодку скопившуюся в камере воду. Затем весь процесс повторялся. — *Примеч. ред.*

номер пять и открыл два дренажных вентиля. Эти действия предполагали опасное противостояние 32-килограммовому давлению в течение 15 минут или около того. Вызвались Вудс и еще двое, но все они по очереди выяснили, что давление слишком велико, и не смогли войти в затопленный отсек.

Затем Болюс решил попытаться поднять корму лодки, откачав балласт и соляр¹. Между тем условия на лодке становились отчаянными. При обычных обстоятельствах воздуха на лодке вполне хватало на сорок часов. С тем, что третья часть объема была отрезана, а людей на борту находилось вдвое больше обычного, кислорода оставалось все меньше, и многие уже начинали ощущать последствия этого — головокружение, тошноту, общую слабость и одышку. Находившиеся на лодке гражданские специалисты были в особенно тяжелом состоянии.

Чтобы спастись, можно было попытаться покинуть лодку через кормовую аварийную камеру, которая, по расчетам, находилась всего в 7,5 метра от поверхности. Но и в этом случае лодку могли бы покидать только по четыре человека каждые полчаса — таково было время затопления аварийной камеры и откачки воды из нее. Поэтому главной надеждой для тех, кто находился в заточении на «Тетис», было то, что в лодку удастся провести воздухопровод. Болюс решил, что два человека должны попытаться достичь поверхности; он надеялся, что им помогут, а они точно объяснят спасателям, что нужно сделать. Были выбраны кэптен Джо Орэм, командовавший 5-й флотилией, и лейтенант Вудс. Орэм должен был доставить сообщение,

¹ При этом корма действительно всплыла. — *Примеч. ред.*

которое было запечатано в герметичной емкости, привязанной к его запястью — на тот случай, если он погибнет во время попытки. По случайности, когда моряки успешно вошли в аварийную камеру, на место прибыл «Брейзн». Он дал знать о своем прибытии двумя легкими глубинными бомбами. Этот сигнал вызвал приглушенное оживление среди находящихся в лодке, а Орэм и Вудс успешно выплыли. Оба выскочили на поверхность в течение нескольких секунд.

Их подобрала гребная шлюпка с «Брейзна». Когда спасенные обрисовали командиру сложившуюся на субмарине ситуацию, выяснилось, что на корабле нет оборудования, чтобы провести воздухопровод. Внизу, на лодке, Болос решил предпринять еще одну попытку выбраться, послав на этот раз четырех человек — двух гражданских специалистов и двух членов команды. Им выдали аппараты Дэвиса и напомнили о том, чему их учили: когда камера заполнится водой выше человеческого роста, они должны дышать, как обычно, используя воздушные мешки, а затем толчком открыть аварийный люк. Машинист Арнольд, один из тех, кто помогал этим четверым, потом рассказывал:

«Камера заполнилась водой... Мы дали им достаточно времени, чтобы выбраться, но все еще ничего не происходило. Мы откачали воду из отделения. Трое из них были мертвы, а четвертый — очень плох. Нам пришлось вытаскивать тела, это заняло у нас два часа, потому что мы были совсем обессилены. Погибших снесли вниз, а оставшийся в живых молодой рабочий из «Кэммел Лерд» сел на палубе, но, я думаю, протянул он недолго».

До сих пор неизвестно, почему вторая попытка выхода через аварийную камеру закончилась так трагически, хотя установлено, что люди запаниковали, когда в камеру стала поступать вода. Машиниста Арнольда спросили, не согласится ли он вместе с еще одним членом команды, Фрэнком Шоу, совершить еще одну попытку. Дав согласие, оба моряка совершили все положенные действия и, толчком открыв люк, в мгновение ока вылетели на поверхность, как пробки. Это произошло в десять утра. Миновало 19 часов с того момента, как «Тетис» затонула; становилось ясно, что спасательная операция на поверхности проводится совершенно неэффективно. Тем временем в Мерсисайде встревоженные родственники и близкие рабочих верфи собрались у «Кэммелл Лерд» и требовали сообщить, что случилось. Поскольку руководству компании уже было известно о том, что четверым членам команды удалось подняться на поверхность, естественно было предположить, что и остальные участники драмы вот-вот будут спасены. Поэтому семьям сообщили, что спасательная операция идет своим чередом.

Что ж, доля правды в этом была. К «Брейзну» присоединились спасательное судно «Виджилент» из Ливерпуля, спасательный катер из Лландудно, шесть эсминцев, пять буксиров и еще одно спасательное судно, стоявшее на якоре в том районе, где лежала «Тетис». Все они находились довольно близко к сидевшей на мели субмарине, но возлагали надежду на то, что вслед за Арнольдом и Шоу остальные члены команды «Тетис» начнут подниматься на поверхность тем же способом. Однако внизу больше ничего не происходило, и ничего не было слышно, кроме стука по обшивке, когда водолазы наконец спустились к лодке.

Первый водолаз, не имевший необходимого опыта действий по спасению, ничего не мог сделать. Послали за другими; кислородно-ацетиленовое устройство для резки металла и компрессор везли из Ливерпуля. В начале второго часа дня трос диаметром 9 сантиметров закрепили вокруг кормы, и спасательные суда стали тянуть его, чтобы выдернуть «Тетис» из ила, одновременно предпринимались попытки открыть горловину главного воздуховода на корме лодки.

Наконец, спасатель с «Виджилента» сам забрался на выступающую корму и попытался вскрыть ее. Он бился над болтами около часа и уже открывал люк, когда лодка резко накренилась, и его пришлось снять. Теперь оставалась лишь одна надежда: вырезать в борту отверстие ацетиленовым резаком. Для этого «Тетис» надо было немного приподнять, чтобы предполагаемое отверстие оказалось над водой.

В 15:10, когда «Виджилент» попытался сделать это, трос с треском лопнул, и «Тетис» снова погрузилась на дно, унося с собой 99 человек, оставшихся на борту. Их все еще можно было спасти, если бы был протянут воздухопровод, как на К-13. Однако проводившаяся без необходимого снаряжения и достаточного количества опытных специалистов спасательная операция была обречена на провал. На следующий день Адмиралтейство пришло к заключению, что весь экипаж лодки погиб и продолжение спасательной операции не имеет смысла. Было выпущено официальное заявление, гласившее: «К пригорю, надежда на то, что на “Тетис” кто-то остался в живых, должна быть оставлена».

Пройдет три месяца, прежде чем «Тетис» поднимут на поверхность. 3 сентября 1939 года, в тот самый день, когда премьер-министр Нэвилл Чембер-

лен объявил, что Британия вступила в войну с Германией, спасательная команда отбуксировала «Тетис» к пустынному уэльскому берегу, где лодку исследовали флотские инспекторы с намерением установить причины аварии. Члены трибунала, заслушавшие показания сорока девяти свидетелей, в том числе четверых спасшихся, обнаружили шесть имевших роковое значение факторов: задняя крышка торпедного аппарата была открыта, когда другой конец необъяснимым образом открылся в море; пробный вентиль на задней двери был забит краской; команда не смогла должным образом закрыть водонепроницаемую дверь; команда не смогла откачать воду из затопленного отсека; не была организована эффективная помощь с поверхности; члены команды не смогли спастись, используя спасательный аппарат Дэвиса. Выводы комиссии не удовлетворили многих родственников, вдов и сирот тех, кто утонул на «Тетис», а также профсоюзы, представлявшие интересы рабочих верфи.

Был подан иск от имени родственников, и суд первой инстанции решил дело в их пользу. Решение было обжаловано, и только через шесть с половиной лет после рассмотрения в Палате лордов была поставлена последняя точка. За время войны, которая унесла миллионы жизней, трагедия «Тетис» перестала казаться такой уж чудовищной. Пятеро лордов-судей подержали апелляцию компании и отказали в требовании о компенсации ущерба семьям погибших. Они пришли к заключению, что после долгого расследования необходимо доказать ответственность одной из участвующих в деле сторон. Их мнение было таково, что подобных доказательств не существует.

«Тетис» была последней субмариной, затонувшей в период между двумя мировыми войнами. За

21 год, с момента окончания Первой Мировой войны до начала Второй, затонуло четырнадцать подводных лодок, шесть из них — со всем экипажем.

В 11 часов утра того дня, когда «Тетис» вытащили на берег в Северном Уэльсе, подводные лодки в море получили сигнал: «С настоящего момента начать военные действия против Германии». Четыре минуты спустя «Спирфиш», которой командовал лейтенант Д.Х. Иден, была атакована немецкой подводной лодкой в Северном море. Торпеда не попала в цель, но это было первое столкновение подводных лодок с врагом¹. В этот же день немецкая лодка U30 торпедировала и потопила пассажирский корабль «Атения», шедший в Соединенные Штаты. Трагедия «Лузитании» повторилась.

В первые месяцы войны происходило много подобных схваток, особенно вблизи северного и восточного побережий Британских островов, некоторые из них заканчивались гибелью субмарин, которые вели патрулирование в этом районе. 10 сентября с британской стороны появились первые жертвы, но они были скорее следствием ошибки, чем результатом умелых действий врага. Старая лодка класса «О», «Оксли», первоначально построенная для Королевского флота Австралии в 1926 году и в 1930-х вернувшаяся на службу в Британию, перед самым началом войны была переоборудована в учебную.

¹ «Спирфиш» снова была атакована через месяц в проливе Каттегат. Ее отремонтировали в Ньюкасл-апон-Тайн; вернувшись в строй, 11 апреля 1940 года она торпедировала и серьезно повредила «карманный линкор» «Люцов», затем 20 мая два рыболовецких судна, но сама была торпедирована и потоплена лодкой U34 около берегов Норвегии 1 августа 1940 года. Единственный оставшийся в живых подводник был взят в плен.

«Оксли» вышла в свое первое боевое патрулирование у берегов Норвегии. В открытом море, ночью и при плохой видимости, она была замечена на расстоянии одной из своих «напарниц», лодкой «Тритон»¹. Команда не сумела подать правильный опознавательный сигнал. В результате «Оксли», к несчастью, приняли за немецкую подлодку и торпедировали. «Оксли» стала первой субмариной, погибшей во Второй Мировой войне.

Из 54 членов экипажа спаслись лишь ее командир, лейтенант-командер Х.Г. Боуэрман, и еще один моряк. Но полная информация об этом несчастье, которое случилось всего через неделю после того, как была поднята «Тетис», до британской общественности так и не дошла. Черчилль, вернувшийся в Адмиралтейство, объявил, что гибель «Оксли» должна быть отнесена на счет случайного взрыва. Правда обнаружилась лишь в 1950-х годах. Были также засекречены подробности очень похожего случая, имевшего место 14 сентября 1939 года, когда «Старджон» выпустила три торпеды по однотипной лодке «Свордфиш». К счастью, они не попали в цель. Оба инцидента отчасти были обусловлены близким расстоянием между позициями, отведенными подводным лодкам у берегов Норвегии. Между ними едва было 4 мили — предполагалось, что только такая плотная расстановка субмарин обеспечит наиболее эффективное прикрытие от пытавшихся прорваться немецких кораблей. Ситуация стала чуть менее напряженной, когда Королевские ВВС смогли поднимать в воздух самолеты

¹ «Тритон» погибла со всем экипажем во время патрулирования Адриатики 6 декабря 1940 года. Она атаковала теплоход «Олимпия», но больше об этой лодке ничего не слышали.

большей дальности полета и расстояние между позициями субмарин увеличилось с 4 до 16 миль. Однако взаимодействие между самолетами и подводными лодками само по себе было чревато новыми осложнениями: с воздуха британские и немецкие подводные лодки выглядели одинаково, особенно зимой. Некоторые командиры подводных лодок в эти первые дни жаловались на действия авиации. Среди них был командир лодки «Тетрарх» Рональд Миллз:

«Однажды около шести часов вечера я направлялся в море, чтобы зарядить батареи. Мы увидели группу самолетов, которые летели на восток на высоте примерно 5000 футов. Я определил их как “Бленхеймы”, мы дали опознавательный сигнал, и тут, к моему ужасу, я увидел, что они снижаются и пикируют прямо на нас. Мы произвели срочное погружение так быстро, как только смогли; когда мы погрузились примерно на 70 футов, слышались взрывы бомб. Они взрывались вокруг кормы настолько близко, чтобы сорвать люк машинного отделения и причинить определенные разрушения. Уже ночью из Адмиралтейства пришел запрос: были ли наши субмарины в таком-то месте в такое-то время. На этот запрос я ответил буквально следующее: “Да, это был я. Хорошая атака. Снаряды прошли близко”. Я потом получил выговор за это донесение — они подумали, что он был довольно пренебрежительным по отношению к Королевским ВВС, которые тем временем отрапортовали о поражении цели. Мне пришлось отправиться к береговому командованию и извиниться перед ним. Вопрос на

64 000 долларов был в том, почему меня не опознали. По их словам, им показалось, будто я стреляю по ним, но до сих пор сочетания опознавательных сигналов четко и ясно утверждают каждый день. Им следовало опознать нас как дружественную субмарину, но они не опознали. Вообще, в те дни на нас так часто нападали дружественные самолеты, что на подводных лодках вошло в привычку, подавая сигнал о прибытии, сообщать: «Ожидайте прибытия в такое-то и такое-то время, дружественная авиация присутствует»».

Итак, первые два-три месяца операций были не слишком удачны, и Черчилль решил действовать. 9 января 1940 года он назначил вице-адмирала сэра Макса Хортон, героя Первой Мировой войны, прославившегося на Балтике, командующим подводными силами. Но если Хортон собирался повторить балтийскую кампанию 1914 года, за которую немцы обвинили его в пиратстве, то ему пришлось отложить это намерение. В первые три дня на его стол ложились только неутешительные сообщения о потерях британцев:

«Сихорс»: потоплена германской 1-й флотилией минных тральщиков в Гельголандской бухте. Погибла команда из 39 человек.

«Андин»: затоплена командой после того, как была поражена глубинными бомбами с немецких минных тральщиков M1201, M1204 и M1207 в Гельголандской бухте. Члены команды взяты в плен.

«Старфиш»: поражена глубинной бомбой и потоплена немецким минным тральщиком M7 в Гельголандской бухте. Команда спаслась, чтобы отправиться в лагерь для военнопленных.

Глава шестая

УЖАС ГЛУБИННЫХ БОМБ. МИНЫ И НАПАДЕНИЯ С ВОЗДУХА

Как и во времена Первой Мировой войны, Гельголандский залив и пролив Скагеррак уже стали охотничьими угодьями британских субмарин, когда немецкие подводники начали неограниченную подводную войну. Немецкие корабли, оставляющие свои порты, представляли собой наиболее приоритетные цели для англичан. Были все основания опасаться также, что британские экспедиционные силы, пересекающие Ла-Манш, будут естественной мишенью как для германских подлодок, так и для «Люфтваффе». К тому же германский флот с начала декабря занимался установкой обширных минных полей, его корабли подходили все ближе к берегам Британии.

Ответственность за британский подводный флот в новом, 1940 году легла на плечи Макса Хортонa. И он, и Пер-

вый лорд Уинстон Черчилль были озабочены двумя исключительно важными аспектами. Во-первых, существовала возможность германского вторжения в скандинавские страны, что практически означало бы переход этих вод под контроль противника. Во-вторых, необходимо было воспрепятствовать свободной поставке железной руды из северной Швеции в Германию, поскольку это сырье превращалось в корабли и самолеты. Руду проводили через незамерзающий порт Нарвик на севере Норвегии, все еще остававшейся нейтральным государством. Такая проблема уже возникала во время Первой Мировой войны. Два этих вопроса, волновавшие британских военных специалистов, отвечавших за стратегическое планирование, в начале года слились в один: 9 января Германия вторглась в Данию.

В тот же день британский Военный кабинет объявил, что британские подводные лодки с этого времени будут топить немецкие транспортные корабли в пределах видимости, а двумя днями позже расширил этот приказ указанием держать под прицелом любой корабль в радиусе 10 миль от норвежских берегов. То, что Макс Хортон еще неделей раньше бросил практически все свои силы к Норвегии, доказывало разумную предусмотрительность с его стороны. Хотя британские соединения находились достаточно далеко от Балтики, где прославился Хортон, он отправил все субмарины, какие можно было выделить, на соединение с лодками, которые уже выполняли патрулирование, перекрывая все выходы Германии из Гельголандской бухты, проливов Скагеррак и Каттегат.

Пролив Скагеррак между южным побережьем Норвегии и Ютландским полуостровом Дании имел жизненно важное значение. Вместе с проливом

Каттегат он соединял Северное море с Балтийским. Имеющий около 150 миль в длину и от 75 до 90 в ширину, Скагеррак, мелкий возле Ютландии, становился глубоким у норвежского побережья. В проливе часты жестокие штормы. Во время Первой Мировой войны в Скагерраке произошло Ютландское сражение, и у Германии здесь были естественные преимущества.

В этих опасных водах в начале 1940 года и расположились субмарины Макса Хортонa, несущие дозор. Одни лодки сменялись другими, так что за первые полгода не осталось, наверное, ни одного командира подлодки в метрополии, который бы там не побывал; некоторые из них так и не вернулись с задания. Кроме выслеживания немецких кораблей, особой задачей команд этих лодок была установка 50 мин за каждое плавание. Об интенсивности их действий можно судить по количеству судов, потопленных подводным флотом за месяц, с 8 апреля по 4 мая: около 35 разных судов, почти 90 000 тонн, при этом было потеряно 4 британские субмарины. Это было мучительное время раздирающего душу ужаса — особенно для молодых, не имевших большого опыта подводников: впервые в истории дополнительно к обычной опасности от мин стали массово применяться эффективные глубинные бомбы.

Глубинные бомбы впервые были применены во время Первой Мировой войны. Сначала они представляли собой наполненный тротилом большой цилиндр, который скатывали или сбрасывали с кормы корабля. За прошедшие между войнами годы глубинные бомбы и механизмы для их пуска были значительно усовершенствованы, и работа над новыми образцами продолжалась. Более эффективные глубинные бомбы были применены уже в начальном периоде Второй Мировой войны. Ис-

пользование новой, более мощной взрывчатки, которая называлась «торпекс», позволило существенно уменьшить размер глубинной бомбы. Оболочке придали обтекаемую форму, чтобы бомба быстрее тонула и от нее было труднее уйти. Одно из самых страшных переживаний, которое только можно себе представить, — это ощущения человека, находящегося в лодке, вокруг которой взрываются десятки таких бомб, и моряк этот видит, как командир с тревогой глядит на глубиномер...

Воспоминания о трагедии «Тетис» были еще свежи, и многие молодые моряки и подводники постарше мысленно с тревогой примеряли на себя судьбу экипажа, запертого в затонувшей субмарине. Действительно, в эти месяцы суждено было произойти многим авариям, которые невольно возвращали к случаю с «Тетис». В одном таком инциденте участвовал Рональд Миллз, опытный подводник, который перед этим закончил службу в Китае и вернулся, чтобы принять командование новой подводной лодкой класса «Т», «Тетрарх», которая доставлялась фирмой «Барроуз». В августе 1939 года он узнал, что его временно откомандировали руководить флотской командой, работавшей на «Тетис» с ливерпульской спасательной компанией, и, следовательно, принял участие в реконструкции событий. Опыт, как он признается, вскоре очень пригодился:

«У меня была возможность очень свободно беседовать с офицерами медицинской службы, которые приехали обследовать “Тетис”, о том, как долго команда подлодки могла оставаться в сознании. Я четко понял, что при определенном давлении внутри подводной лодки возможность активной жизнедеятельности

после 24 часов пребывания в отравленном воздухе очень мала.

Это произвело на меня такое впечатление, что, когда наступил решающий момент, я, конечно, использовал свои знания. Возможность предоставилась гораздо быстрее, чем я воображал, весной 1940 года. Мы покинули Портсмут, собираясь присоединиться к 3-й флотилии в Росайте, но на полпути к Северному морю я получил приказ идти к северному берегу Норвегии, где разворачивалась Норвежская кампания, и присоединиться к патрульной линии, которая пересекала Скагеррак. Поскольку мне понадобилось пересечь Северное море и медленно проделать путь до своей позиции, я пришел на место лишь 22 апреля. Той ночью мы, находясь на поверхности, заряжали батареи и слышали громкий звук приближающегося гидролокатора. Я смог определить около четырех или пяти вражеских минных тральщиков или траулеров, так что мне пришлось погрузиться, хотя мы не закончили зарядку батарей, и они портили мне жизнь целый день.

Только в шесть часов я смог подняться до перископной глубины и увидел конвой, идущий с востока на запад, к Норвегии. Он состоял из трех эсминцев, сопровождавших очень большое торговое судно. Я приблизился на полной скорости и по истечении десяти минут выпустил две торпеды с довольно широким раствором; через две минуты я поднял перископ, чтобы посмотреть, что произошло. Враг как будто уклонился, и сейчас по следу моих торпед шли строем фронта три немецких эсминца. Я выполнил срочное погружение на

глубину 300 футов, которая, как предполагалось, была для нашей лодки максимальной, и через две минуты я услышал гидролокаторы проходящих над нами эсминцев и серию громких ударов, когда они сбрасывали глубинные бомбы. Это продолжалось около получаса. Они сбросили около 30 глубинных бомб очень близко ко мне; все дребезжало и тряслось. Радостно было думать, что они взрываются на меньшей глубине, чем я находился.

Ничего особенного не происходило в течение часа или около того, пока в восемь вечера мы не услышали, что эсминцы уходят. Мы услышали гидролокаторы ходящих взад-вперед кораблей, что показывало, что на охоту вышла флотилия минных заградителей или тральщиков. Я попытался сделать обычную вещь — уйти на одном моторе, но это вызвало град глубинных бомб. Я посоветовался со своим инженером-механиком. Меня очень занимал вопрос, сколько времени мы сможем оставаться на глубине с тем давлением, которое установилось внутри лодки, если они будут оставаться над нами. Я вспомнил свой разговор с врачами о “Тетис”, и меня затрясло при мысли, что нам осталось жить меньше 24 часов. Тогда я решил, что важнее всего сейчас избавиться от повышенного давления, даже если для этого придется рискнуть и всплыть среди судов-охотников. Я поднялся к поверхности очень постепенно, закрыв люк боевой рубки прежде, чем выбил скобы. Сигнальщик стоял за мной на лестнице и крепко держал меня за ноги, так как я сказал, что, когда откроется люк, мы вылетим, как пробка из бутылки. Наконец мы всплыли; я открыл люк —

и взлетел в воздух, сигнальщик все еще держал меня за ноги, и, уцепился за находившийся впереди перископ, чтобы не вылететь за борт.

Примерно минуту спустя, однако, клубы пара с шумом рассеялись, и мне удалось выйти на мостик. Я приказал открыть артиллерийский огонь; артиллеристы открыли люк и прошли к орудиям. Я огляделся: ближайшее ко мне вражеское судно находилось на расстоянии примерно в 1500 ярдов. Была середина ночи. Когда субмарина пускает в ход свои орудия, плохо то, что они расположены на передней части палубы и, чтобы выстрелить, приходится приближаться к врагу. И вот я приказал запустить двигатель, подойти поближе и дать несколько залпов, хотя вряд ли мы хоть раз попали. Потом на нас упал свет их прожекторов, и я увидел совсем близко еще один корабль. Я выждал пару минут, чтобы вентиляторы очистили атмосферу внутри лодки, и когда ближайшее судно уже было в пределах 500 ярдов от меня, снова командовал срочное погружение на 300 футов. Вообще-то, мы очень круто пошли на глубину, на 400 футов, прежде чем я смог этому помешать, затем я довольно эффектно поднялся на поверхность.

Я пытался не дать кораблю погрузиться с носовым дифферентом в 20 градусов и остановить его на 400 футах. Лодка выровнялась и снова рвалась на поверхность. Не знаю, что в этот момент делал неприятель, но мы вырвались-таки на поверхность снова и, прежде чем я мог выровнять лодку горизонтальными рулями, снова круто ушли вниз на

глубину 350 футов. Мы остановили все моторы, как я думал, но немцы продолжали удерживать контакт с нашей лодкой и сбрасывали глубинные бомбы каждые пять минут или около того. В конце концов мы обнаружили, что небольшой мотор в носу лодки по случайности продолжает работать, и как только я его остановил, атаки прекратились. Они не нападали на меня больше, хотя курсировали вокруг.

К тому времени на нас сбросили около сотни глубинных бомб.

Я объявил, что принимаю решение оставаться на месте с остановленными моторами и буду ждать, пока что немцы не уйдут. Решено было остановиться на глубине в 350 футов. Мой механик и я провели в центральном посту остаток ночи и следующий день, с тревогой глядя на пузырек указателя дифферента. Если пузырек начинал подаваться вперед, это значило, что нос приподнимается, и наоборот. Я приказал, чтобы матрос с двумя ведрами воды пришел в центральный пост, и, когда пузырек начинал движение вперед, матрос шел через всю лодку в нос, пока пузырек не подойдет к центру, а потом снова возвращался, когда пузырек двигался в обратном направлении, и так далее. Это оказалось весьма действенным, и мы установили равновесие на 12 часов.

В лодке снова начало расти давление, и воздух опять становился непригодным для дыхания. Батареи сели так, что мы двигались не быстрее пешего шага. Напряжение упало до 2 вольт на ячейку, и я медленно вывел корабль на перископную глубину, а затем запустил

воздушные компрессоры (которые не работают ниже перископной глубины) и включил увлажнители воздуха. Я запустил на десять минут все работающие вентиляторы и приказал выдать дополнительную порцию рома. Было около 11:30 дня, следующего за нашей первой контратакой. Мне удалось удержать корабль под контролем при движении на вспомогательных двигателях, что дало темп самой медленной ходьбы. В 23:30 тех же суток я счел, что уже достаточно темно, чтобы всплыть. К моему удивлению, то, что казалось сушей, было ярко освещено, а ведь во всех городах Норвегии была введена светомаскировка. Я предположил, что не дошел примерно двух миль до шведского берега. Это значило, что я дрейфовал благодаря подповерхностному течению, которое отнесло нас на расстояние около 50 миль от места первоначальной атаки.

В любом случае, это был конец того погружения. Я всплыл и оставался под прикрытием шведского берега, пока не перезарядил батареи. Я доложил о своем положении, так как был вне пределов досягаемости Адмиралтейства почти два дня, и получил приказ снова найти дорогу домой. Это был конец первого патрулирования».

В действительности, Миллз скромно воздержался от упоминания о том, что «Тетрарх» поставил рекорд длительности пребывания под водой — 43 часа, несмотря на жестокую контратаку глубинными бомбами. Когда он, наконец, поднялся на поверхность, его команда буквально валилась с ног, как пьяная. Но Миллз все-таки признается:

«Быть под атакой глубинными бомбами очень страшно. Это как если бы кто-нибудь находился в 15-дюймовой башне, стоящей между перестреливающимися орудиями. Это вроде грома — очень тревожный звук. Нам повезло, что мы не получили опасных повреждений, но когда я вернулся в Росайт, я сразу поставил корабль в док, чтобы осмотреть корабль, и увидел, что прочный корпус усеян вмятинами по всей длине. Команда держалась очень хорошо. На протяжении всего времени все оставались очень спокойными, только надели на себя дополнительную одежду. Я сказал им, чтобы они надели, что могут, потому что становится холодно, и правда — было чертовски холодно».

Череда погружений на длительный срок, сопровождающихся атаками глубинными бомбами, могла иметь неприятные последствия, особенно когда бомбы сбрасывали в море отряды хищников-эсминцев, разозленных тем, что подводная лодка только что нанесла фатальные повреждения одному из новеньких немецких крейсеров. Именно это произошло с адмиралом С.Н. Хатчинсоном. В то время он был капитан-лейтенантом на одной из первых лодок класса «Т» — «Труант». Во время Норвежской кампании он провел несколько успешных патрулирований в Северном море. 24 марта 1940 года он потопил вражеское судно в 2400 тонн, а двумя неделями раньше, во время почти непрерывных патрулирований, он, вместе с еще одной лодкой, должен был обеспечивать прикрытие высадки неудачного десанта союзников в Норвегии, который должен был противостоять немецкому вторжению.

Хатчинсон вспоминает, что произошло, когда он приблизился к патрульной позиции:

«Море было абсолютно спокойным, но видимость была очень плохая, из-за тумана. В начале ночи я услышал в своих гидрофонах шум корабельных винтов. Было похоже на то, что они везде вокруг меня, и было вполне очевидно, что это — часть флотилии вторжения. Однако приборы в те дни были недостаточно точными, чтобы обеспечить мне безопасность на поверхности, без почти неизбежного столкновения с кораблями, которые явно находились очень близко и были невидимы. Это вызывало тяжелое чувство неуверенности. Я попробовал идти в надводном положении то одним, то другим курсом, по нескольким разным направлениям на поверхности, надеясь получить более полное представление о том, что было вокруг. Затем я погрузился и попытался разобратся в обстановке, опираясь на АСДИК и гидрофоны. Из этого ничего не вышло, и я не смог определить цель точно. Наступил день, и туман стал рассеиваться, но до семи часов вечера ничего не было видно. И тут внимание привлек шум винтов, очень слабый, к северу.

Он постепенно становился все громче, и наконец я увидел в перископ идущий по направлению ко мне немецкий крейсер; его окружали по меньшей мере три или четыре корабля сопровождения, небольшие эсминцы. Я ушел на глубину 60 футов, чтобы набрать скорость так, чтобы оказаться в середине строя и впереди приближающегося крейсера. Когда я сбавил скорость и можно было поднять перис-

коп без сильных бурунов, я увидел, что нахожусь на позиции, идеальной для того, чтобы открыть огонь. Я убрал перископ, а примерно через две минуты поднял его, надеясь, что скоро смогу отдать приказ открыть огонь.

К своему недовольству я увидел, что крейсер и его эскорт изменили курс примерно на 70 градусов к востоку, оставив меня на невыгоднейшей позиции. Крейсер быстро удалялся от меня. Вопрос стоял так: сейчас или никогда. Я дал мощный торпедный залп: две торпеды близко к поверхности, чтобы достать эскорт, средние торпеды — чуть глубже, чтобы зацепить крейсер, а затем последние торпеды — чтобы снова поразить эскорт, который был теперь позади крейсера. Я поднял перископ, чтобы взглянуть — и не увидел ничего, кроме сильно увеличенной кормы эсминца, бывшего прямо над нами. Фактически я уперся взглядом в толстого кока в дверях камбуза».

Тогда Хатчинсон не знал, что торпедирует немецкий крейсер «Карлсруэ», возвращающийся к родным берегам из Осло. Немцы, естественно, пришли в ярость. Крейсер был поврежден настолько серьезно, что Берлин приказал немедленно его затопить. Пока два эсминца подбирали оставшихся в живых, два других корабля эскорта получили приказ выследить подлодку и уничтожить ее глубинными бомбами. Как верно предполагал Хатчинсон,

«...возмездие должно было последовать неизбежно. И, конечно, оно последовало. Все вокруг как будто прыгало. Все, что не было закреплено в центральном посту, как, например, судовой журнал, полетело со стола. Разные

трубки со свистом выпускали сжатый воздух. Стали появляться течи, корма отяжелела, и глубина нашего погружения увеличилась. Я попытался откачать воду из кормового отсека, но скоро прекратил, потому что это подействовало бы как верный знак для тех, на поверхности. Гирокомпас крутился, как и магнитный, когда взрывы сотрясали металлический корпус корабля, и магнитной игле трудно было точно решить, где находится север. Однако это не имело значения.

Необходимо было стряхнуть тех, наверху, закидывавших нас бомбами. Здесь, думаю, я должен сказать, что подводные учения вплоть до этого момента не давали нам опыта глубинных обстрелов. Раньше я лишь однажды слышал о глубинных бомбах, и это было на безопасном расстоянии в 5 миль. Таким образом, мы столкнулись с оружием, которое было для нас новым. Атаки на нас все продолжались и продолжались, некоторые бомбы опускались в опасной близости. К этому времени мы были на отметке около 350 футов, что было великолепной глубиной для того времени, и я вполне уверен, что она спасла нас и что бомбы разрывались довольно высоко над нами. *“Труант”* двигалась под отвратительным углом, носом вверх, кормой вниз, из-за течи в кормовой части вокруг сальников гребного вала и в разных других местах.

Тем не менее нам удалось сохранить контроль над лодкой, и после почти двух часов — мы ходили кругами, потому что у нас не было компаса, — я считал безопасным подняться и поглядеть в перископ. Мы немного не дошли до перископной глубины, когда произошла еще

одна серия взрывов, и я снова ушел вниз при продолжавшихся вокруг ударах. Я оставался на глубине еще час или около того, и когда мы снова всплыли, никого не было видно. Мы потащились домой, на ремонт. Когда мы вернулись в Росайт, нас прекрасно встретили... линейный крейсер "Ринаун" с пробоиной в баке стоял на якоре в Росайте, его команда выстроилась на палубе и прокричала нам "ура».

Именно во время следующего патруля Хатчинсона возможность обстрелов глубинными бомбами стала угрожать лодкам метрополии. Ему было дано задание перевезти и высадить десантно-диверсионное соединение морской пехоты, которое должно было зайти за вражеские линии на норвежском берегу и завязать бой. Среди них были безрассудный лорд Лават и его волынщик; оба они позже заслужили известность в операциях недавно созданных британских десантно-диверсионных частях морской пехоты. Хатчинсон вспоминает:

«Мне было приказано пересечь Северное море и пройти около 90 миль до фиорда Хардангер, который был полностью под контролем Германии, имея на борту компанию военных храбрецов, и высадить их в глубине *фиорда*. Они поднялись на борт с таким оружием, как пластиковая взрывчатка, "сырная проволока", для того чтобы обеззвучивать часовых, ужасающего вида ножи — вообще они выглядели, как банда головорезов. Но, должен сказать, я их обожал. Они рвались в бой, однако, им, наверное, никогда не хотелось оказаться на глубине в подводной лодке, и,

конечно, они не ожидали обстрела глубинными бомбами. К сожалению, нас обстреляли — и торпедами тоже. Огромная красноватая вспышка, колоссальные взрывы и затем эта ужасающая тряска. Мы ушли глубоко, и я начал исследовать повреждения. Мы набрали немного воды; батареи тоже были повреждены. Одна из них была в особенно опасном состоянии, сломалось несколько ячеек. В воздухе чувствовался хлор, и у нас действительно не было другого выбора, кроме как повернуть назад и снова тащиться домой “на честном слове и на одном крыле”.

Именно на обратном пути в Росайт я понял, что нервы мои сильно расшатаны. Перед этим походом мне прописали довольно сильное снотворное, но, конечно, я не мог принимать его в море. И хотя меня могли обвинить в том, что я подвожу свою страну, но я думал, что не слишком хорошо принимать на себя командование экипажем в том состоянии, в котором я был. Я сообщил об этом своему старшему помощнику и хорошо помню выражение ужаса на его лице. Я сообщил о том, что возвращаюсь на базу и что командиру нужен отдых. Я с трудом мог смотреть в лицо членам команды, а в Росайте меня отволокли в госпиталь, и тем закончилась моя служба на “Труанте”».

Один из близких друзей Хатчинсона, лейтенант-командер Руперт Лонсдейл, тоже попал под огонь врага, когда его лодка «Сил» вошла в Скагеррак, в этот период великой активности и драм британского подводного флота. Для Лонсдейла это тоже означало конец его военной службы, унизи-

тельную сдачу своей лодки врагу, а затем пять лет немецкого концлагеря и трибунал по возвращении домой.

Руперт Лонсдейл, которого знали как прекрасного, заботливого командира, знающего и опытного подводника, уже был удостоен упоминания в официальных сообщениях за участие в операциях по защите атлантического конвоя. 4 мая 1940 года он получил задание установить мины в проливе Каттегат, к чему его лодка «Сил» была полностью приспособлена. Она была одной из шести субмарин, предназначенных для постановки мин; эти лодки были спущены на воду в 1930-х годах и имели подводное водоизмещение в 1560 тонн. Класс назывался «Порпойс»¹. Все лодки этого класса имели цистерны в надстройке для компенсации плавучести мин на корме и для того, чтобы не дать лодке начать погружаться кормой.

После погрузки 50 мин в Иммингеме Лонсдейлу была определена зона в находившихся под вражеским контролем водах пролива Каттегат, в которой надо было установить мины. Когда поход кончался, Лонсдейла дважды атаковали с воздуха; первая из атак, как считается, была произведена дружественными силами. «Сил» продолжала уворачиваться от

¹ Из остальных минных заградителей класса «Порпойс» четыре погибли во время войны, все вместе со всеми командами, в документах стоит пометка «причина гибели неизвестна»: «Грампус» в Средиземном море в июне 1940-го; «Нарвэл» — у берегов Норвегии в августе 1940-го; «Кашалот» — в октябре 1941 года (другие подробности неизвестны) и «Порпойс» — последняя британская субмарина, погибшая на войне, — в Малаккском проливе в январе 1945 года. Единственной «выжившей» субмариной этого класса была «Роквел», которая оставалась на службе до апреля 1946 года.

огня, и Лонсдейл наконец храбро устремился к месту, где, в соответствии с указаниями, установил свои 50 мин за рекордно короткое время — 45 минут, а затем повернул домой. Его заслуга была в том, что расположение мин было таково, что можно было потопить четыре корабля, а значит, успех был гарантирован. Лонсдейл был на пути домой, когда столкнулся со смешанной атакой — с поверхности воды и с воздуха. По иронии судьбы, один из рулей глубины «Сил» случайно зацепился за минреп. Последовал мощный взрыв, лодка содрогнулась и везде появились течи.

«Сил» пошла на дно кормой вниз, серьезно затопленная, и следующие 23 часа лежала на 39-метровой глубине, неспособная сдвинуться с места. Враг наверху действовал активно, и Лонсдейл и его люди тихо ждали 10 часов, прежде чем сделали первую попытку подняться; эта попытка не удалась. Лонсдейл сделал три отдельные попытки; в последней из них он отчаянным усилием освободился от 11-тонного сбрасываемого кия — устройства, избавившись от которого один раз, субмарина уже не смогла бы погружаться. Но даже это не помогло.

Батареи постепенно садились и едва давали свет, воздух был тяжелым, отравление углекислым газом начинало сказываться на команде. Настал момент, когда — как и люди на «Тетис» — подводники просто не смогли воспользоваться спасательным аппаратом Дэвиса, несмотря на угрозу того, что вода затопит внутреннее пространство лодки.

Положение становилось все более безнадежным, и кто-то сказал: «Все, что мы можем сделать — это молиться», и в предчувствии неминуемой гибели моряки обратились к Богу. Лонсдейл собрал молитвенное собрание в центральном посту. Напрягая

слабеющий голос, он прочел «Отче наш» и несколько других составленных им самим молитв.

Казалось, это придало подводникам сил, чтобы сделать последнюю попытку. Лонсдейл предположил, что, если он переведет какую-то часть людей в носовую часть, которая была в воде значительно выше кормы, и в то же самое время будет продувать цистерны и использует остатки заряда аккумуляторов для запуска моторов, этого может оказаться достаточно, чтобы освободить лодку. Моряки, цепляясь за все выступы, подобрались так близко к носу, как смогли, и «Сил», покачиваясь, определенно начала подниматься к поверхности, где ее тут же стал бомбить и обстреливать из пулеметов немецкий гидроплан «арадо». Повреждения уже были достаточно серьезными, чтобы обездвигить «Сил», и надежды Лонсдейла на то, что она сможет уплыть в шведские воды, рухнули. Кроме того, некоторые члены команды были в ужасном состоянии. Положение из плохого стало очень плохим, когда на горизонте появился второй самолет, пилот которого заметил, как «арадо» с гулом кружит над британской субмариной, и заторопился принять участие в потехе.

Руперт Лонсдейл быстро уничтожил секретные документы, а его офицеры вывели из строя ценное оборудование. Затем командир выбросил белый флаг, чтобы спасти своих людей, некоторые из которых были тяжело ранены. Гидроплан приводнился, и командир лодки лично поплыл к нему и сдал свою субмарину пилоту самолета, лейтенанту Шмидту. Лонсдейл и его товарищи стали военнопленными и оставались в плену до конца войны. «Сил» отбуксировали на верфь Килия и ввели в состав немецкого флота, используя в основном в пропагандистских целях; в итоге она была затоплена в

1945 году. Находясь в лагере для военнопленных, Лонсдейл заслужил еще одно упоминание о себе в официальных донесениях за работу с военнопленными, однако по возвращении домой он неизбежно должен был предстать перед трибуналом, как любой командир, потерявший свой корабль. Он был с честью оправдан, и председатель суда вернул ему его шпагу. На улице группа моряков из его экипажа приветствовала Лонсдейла криками «ура!». Лонсдейл оставался на службе два года, а затем ушел на пенсию и стал священником¹.

Между тем блицкриг Гитлера в Европе сделал бесполезным развитие наступления союзников в Норвежской кампании. В то же время силы союзников, которые пытались выбить немцев из Норвегии, действительно заставили врага бежать, и при таких обстоятельствах поражение было вырвано из когтей победы. Королевский флот был вынужден сдерживать немцев, пока союзники выводили свои войска из Нарвика. Положение во Франции, а точнее — эвакуация экспедиционных сил, собранных в Дюнкерке, означало, что Дания и Норвегия будут сданы вскоре нацистам. К июню 1940 года большая часть Европейского континента уже была под нацистским сапогом, и Британия продолжала сражаться в одиночку. Она могла призвать на помощь лишь свои доминионы.

Отступление союзников из Норвегии в первую неделю июня 1940 года, вкупе с продвижением немцев в Европе, оказало существенное влияние на

¹ Он стал викарием в Морден-и-Алмер, в Дорсете, в 1951 году. Позднее Лонсдейл дважды пасторствовал в Африке и один раз — на Канарских островах; в 1970 году он отошел от дел. Руперт Лонсдейл умер в 1998 году в возрасте 93 лет.

подводную войну и фактически на весь ход войны. Британия была вынуждена вывести из Норвегии 36 000 солдат союзников. 338 226 солдат Британских экспедиционных сил были эвакуированы из Дюнкерка при героической поддержке с моря. Военная машина нацистов набирала обороты, и премьер-маршал Франции Анри Пэтэн попросил Гитлера о перемирии, чтобы спасти Францию от блицкрига, который уже сокрушил Нидерланды. По условиям оккупации нацисты получили контроль над большей частью береговой линии Франции, а Пэтэн сделал столицей городок Виши на неоккупированном юго-востоке.

Когда Уинстон Черчилль стал премьер-министром, он предупредил, что Битва за Британию вот-вот начнется. Официально она началась 8 августа, и Королевские ВВС отлично сражались на передовой. Битва за Британию дорого обошлась и подводному флоту. Операции минных заградителей и дозоров на севере простирались вплоть до важного и хорошо защищенного норвежского порта Тронхейм. Весь путь проходил в глубинах Северного моря, от восточного побережья Британских островов, через Английский канал; вскоре они перенесли свои действия на французское побережье и порты Бискайского залива. Еще более долгие патрули были необходимы для того, чтобы своевременно заметить признаки готовящегося вторжения, в то же время нужно было проводить эффективные атаки на вражеский флот.

Кроме того, в защите нуждались идущие из Северной Америки корабли со снабжением, а также британские колониальные государства. Эта задача легла в основном на надводные эскорты, но участие подводного флота также было значительным. Уже испытывавшие недостаток и в личном составе, и в

лодках, британские подводные флотилии продолжали нести тяжелые потери уже за месяц до начала Битвы за Британию, когда возможность вторжения немцев еще только казалась вероятной. Лодки, которые продолжали действовать у берегов Норвегии, были особенно уязвимы из-за долгого светового дня, что сокращало возможности для зарядки батарей, возвращения на поверхность или отдыха после атак. По этим причинам, а также из-за увеличения численности немецких подводных лодок, противолодочных морских судов и нападений с воздуха Макс Хортон был вынужден отдать приказ о временном отступлении патрулей из опасных зон у берегов Норвегии, таких как Тронхейм.

Тем не менее он настойчиво продолжал посылать свои корабли на выполнение тайных и специальных операций, таких как высадки агентов, диверсантов, организаторов сопротивления, или для перевозки снаряжения. Например, 4 июля «Сивульф», под командованием лейтенант-командера Стадхольма, высадила на остров Уллерс норвежских морских офицеров для ведения разведки. Через пять дней лодка вернулась, чтобы забрать разведчиков. Впоследствии проводилось множество подобных операций — и не только на побережье Норвегии, а практически на каждом из театров военных действий. Как мы узнаем из отчетов командиров, субмарины использовались для доставки на занятые врагом территории агентов, диверсантов и членов недавно сформированных частей, таких как Специальная Лодочная Служба, САС, и исполнителей специальных операций, а равно и представителей общей разведки. Наконец, подбирали буквально десятки людей, спасавшихся на самых разных суденышках из оккупированных немцами стран. Без помощи британских подводников бежен-

цы никогда не смогли бы пересечь суровые воды Северного моря.

Риск был велик, и с ходом войны он только увеличивался; подобное использование подводных лодок становилось все более частым. По необходимости капитанам субмарин приходилось подходить к берегу порой на опасно близкое расстояние, нередко в пределах досягаемости береговых батарей. Казалось бы, простая задача высадки диверсантов в байдарки, на которых те должны были добираться до берега, например, была связана с необходимостью четверть часа или еще дольше оставаться на поверхности в кишачих немецкими подлодками водах, под огнем надводных кораблей или в зоне частых рейдов противолодочных самолетов. Именно эта составляющая немецкой обороны теперь начинала чинить серьезные препятствия подводному флоту Британии. Несколько лодок одна за другой в июле того же 1940 года затонули или были затоплены своими командами из-за разрушений, причиненных новым оружием — глубинными бомбами, которые сбрасывались с самолетов.

5 июля капитан-лейтенант Питер Бакли на лодке «Шарк», стоявшей на поверхности у восточных подходов к проливу Скагеррак, был неприятно удивлен появлением противолодочного самолета. Он скомандовал экстренное погружение, но слишком поздно, чтобы успешно уклониться от атаки глубинными бомбами. Потоки пулеметного огня обрушились на нос лодки во время ее погружения; лодка едва достигла глубины в 6 метров, когда ее настигла первая бомба, за которой последовали еще четыре или пять. Бакли ушел на такую глубину, на какую только отважился, но повреждения были значительными, и лодка накренилась под углом в 35 градусов. Командир приказал офицерам доложить

обстановку, и вскоре стало ясно, что у «Шарк» серьезные затруднения и что придется всплывать. Гирокомпас пришел в неисправность, руль не работал, в кормовую часть поступает вода, не действовал гребной электромотор правого борта.

Неконтролируемое погружение продолжалось, и Бакли пришлось использовать остававшийся воздух высокого давления в попытке вернуть «Шарк» на поверхность. Другой возможности спастись не было. Секретные карты и шифровальные книги были подготовлены к уничтожению, а оружие — 3-дюймовая пушка и пулемет Льюиса на мостике — к бою, и все винтовки были розданы команде. Бакли вывел лодку на поверхность под невероятным углом, и места у орудий были заняты немедленно. Очень скоро лодку заметили, и бомбардировка возобновилась. Первая атака была произведена с небольшой высоты; бомбы разорвались справа у кормы, отчего двух человек смыло за борт. Бакли и его команда не сдавались. Они ответили огнем, направляя орудия на нападавшие самолеты до тех пор, пока все члены команды «Шарк», за исключением трех человек, не были ранены. Сам Бакли был тяжело ранен, но продолжал игнорировать предложения сдаться, подаваемые световыми сигналами с одного из гидросамолетов. Над лодкой одновременно кружило около десятка немецких самолетов. Наконец, после долгих пяти часов боя Бакли приказал уцелевшим членам своей команды оставить корабль. В своем последнем рапорте он объяснил, что именно появление четырех Me-109 сделало для команды продолжение боя невозможным:

«Они продолжали обстреливать мостик продольным огнем из пулеметов и пушек. Огонь был опустошительным, и мне казалось очевидным, что наш конец близок, хотя каждый держался на своем посту с потрясающей

стойкостью до тех пор, пока не был ранен или убит. Имея много убитых и раненых, я принял тяжелое решение сдаться. Почти всеми нашими жертвами мы были обязаны налету “мессершмиттов”, и под конец мостик был завален залитыми кровью ранеными вперемешку со стреляными гильзами.

Когда мы остановились минут на 30, один из небольших гидросамолетов сел у нас за кормой. Двое летчиков с него поднялись на борт. Вскоре после этого их самолет отнесло течением, он перевернулся и затонул. Они объяснили, что повредили самолет об одну из лопастей нашего винта во время посадки, но я думаю, что это произошло, вероятно, из-за того, что они плохо сели, но не желали этого признать. Летчик очень нервничал и не хотел снять палец с курка своего “люгера”».

Четыре тральщика шли, чтобы взять людей под арест как военнопленных. Примерно около часа или даже позднее приводинлся более крупный гидросамолет, и Бакли вместе с другими тяжелоранеными был эвакуирован. Когда самолет взлетал, Бакли видел, как глубоко и опасно накренилась «Шарк». Моряки остались ждать тральщиков, которые прибыли через четыре часа. Один из них попытался взять поврежденную субмарину на буксир, но как раз в тот момент, когда немцы пытались закрепить трос, «Шарк» в последний раз оказала сопротивление и не сдалась в плен. Она будто встала на дыбы и затонула, повредив корму одного из тральщиков¹.

¹ Питер Бакли три недели провел в госпитале, перед тем как присоединиться к другим в лагере для военнопленных. Он вернулся на действительную службу после войны и уволился в 1965 году в чине контр-адмирала.

После этого в немецком коммюнике об успехах немецких противолодочных воздушных сил было сделано любопытное открытие. В сообщении упоминалось, что в тот день были атакованы две подводные лодки англичан: одна была серьезно повреждена, а вторая затонула. Из лодок класса «S», патрулировавших в то время побережье Норвегии, «Сэлмон» не отвечала на сигналы, последний из которых приказывал ей вернуться на базу в Росайте. «Сэлмон» была одной из самых известных в первые месяцы войны подводных лодок. Ей было суждено потопить 4 декабря 1939 года первую за эту войну немецкую подлодку U36. 12 декабря она напала на немецкий лайнер «Бремен», но атака со стороны летающей лодки вынудила ее уйти под воду. На следующий день она торпедировала крейсера «Нюрнберг» и «Лейпциг», когда те прикрывали устанавливающий мины эсминец у Тина, а 12 апреля 1940 года потопила в северном море U54. И вот 9 июля 1940 года она не вернулась домой и была объявлена погибшей со всем 41 членом экипажа. Позже выяснилось, что она шла через подводное минное поле, поставленное лишь двумя днями раньше.

22 июля минный заградитель «Нарвэл», корабль того же класса «Порпойс», что и «Сил», покинул Хамбер, чтобы установить мины на южных подходах к Тронхейму. Дальнейшей связи с ним не было, и его сочли погибшим вместе с 59 членами экипажа после того, как немцы подтвердили взрыв в районе действия «Нарвэла». В тот же день одна из крупных субмарин класса «Ривер», которые строились в середине 1930-х годов как преемницы класса «К» и стоили 500 000 фунтов стерлингов каждая, также не ответила на вызовы. «Темз», под командованием капитан-лейтенанта «Данкса» Дан-

керли, отправилась на патрулирование из Данди и не вернулась; ее сочли погибшей со всей командой (61 человек).

До конца месяца пропала еще одна субмарина класса "S", «Спирфиш». Это тоже была лодка со своей историей: 11 апреля 1940 года она торпедировала и серьезно повредила «карманный линкор» «Лютцов» около Ско (или Скаген, мыс на севере Дании), так что немецкий корабль был на год выведен из строя, а затем 20 мая 1940 года потопила два траулера. То, что она затонула, было подтверждено германским коммюнике 1 августа; «Спирфиш» была торпедирована у берегов Норвегии лодкой U34. Один из членов команды чудом не погиб во время взрыва. Эйбл Симен Уиллиам Пестер, подводник-новичок, был, видимо, вытянут через люк на корме, который открылся от взрыва. На поверхности его подобрала, и он стал военнопленным.

Роковым оказалось и плавание старшего машиниста Оливера на одной из лодок времен Первой Мировой войны, крошечной H-49, командир которой, 27-летний лейтенант Дик Колтарт, впервые принял командование кораблем. Во время своего первого и последнего патруля, в который он отправился из Гарвича, он сообщил, что атакует шесть торговых судов в 9 милях от Тексела, в Голландии. Затем он несомненно вывел свою лодку на поверхность в условиях тумана. Он неудачно появился на поверхности недалеко от группы из четырех немецких противолодочных кораблей, которые немедленно бросились в погоню за Колтартом, как только он отдал приказ об экстренном погружении.

Пять серий по три глубинных бомб были сброшены на место погружения, и вскоре на поверхности появилось нефтяное пятно, вслед за которым поднялся воздушный пузырь. Были сброшены еще

три глубинные бомбы, и Н-49 погибла; единственным спасшимся был машинист Оливер. Позже он объяснял, что, когда вокруг Н-49 стали рваться бомбы, команде были розданы спасательные аппараты Дэвиса. Но их не хватило на всех, и Оливер вызвался плыть без аппарата. Когда лейтенант Колтарт безуспешно пытался подняться на поверхность, Оливер полубессознательно заметил светлый круг над головой, в центральном посту. Люк сорвался, и Оливер почувствовал, что его неумолимо тащит к нему и через него на поверхность, куда он и всплыл в полубессознательном состоянии, чтобы быть подобранным немцами. Никто из его 22 товарищей не спасся.

Заслуживают упоминания некоторые аспекты гибели Н-49. Дик Колтарт принял командование лодкой у лейтенанта Майка Ленгли, который стал командиром «Свордфиш», лодки более современного класса «S». Но сам Ленгли пережил свою прежнюю команду лишь на три недели. Его новую лодку отправили на задание к Бресту, чтобы докладывать о любом скоплении кораблей противника. «Свордфиш» так и не достигла пункта назначения. Она наткнулась на мину у мыса Сент-Кетрин, на острове Уайт, и раскололась надвое — это подтвердилось, когда в 1983 году водолазы нашли обломки. Так совпало, что Н-49 Колтарта водолазы обнаружили годом позже.

Дик Колтарт, напомним, являлся свидетелем катастрофы с «Тетис»: он был молодым военно-морским наблюдателем на буксире, сопровождавшем лодку класса «Т» к месту ее пробного погружения, и именно он поднял тревогу, когда лодка не поднялась на поверхность в назначенное время. До конца того года проявилась еще одна связь с «Тетис». Джон Стивенс, в ту пору лейтенант, был направлен на новый корабль, который достраивался в Биркенхеде. Стивенс, окончивший Дартмутскую школу и

пришедший во флот мальчишкой, прослужил в подводном флоте два года, когда разразилась война. Он был торпедным офицером на новенькой лодке класса «Т», «Триумф», которая достраивалась на верфях фирмы «Виккерс Армстронг» в апреле 1939 года, за месяц до того, как «Тетис» начала проходить свои последние испытания. «Триумф» тоже был отправлен патрулировать Северное море, и Стивенс исполнял обязанности торпедного офицера и вел записи:

«Нас вместе с остальными отправили патрулировать норвежское побережье. Мы искали немецкие корабли, докладывали о них и атаковали их, если они были. Эскадра, в состав которой мы входили, шла в Росайт из Данди, и мы ожидали, что встретим Рождество в бухте, как вдруг, в Сочельник 1940 года, с корабля-базы нам передали по громкой связи, чтобы мы готовились к немедленному выходу в море. Не прошло и часа, как мы уже пулей неслись по направлению к Северному морю. Очевидно, пришли данные разведки о том, что немцы установили новое минное поле с оставленным для их собственных кораблей проходом, и мы могли обнаружить подходящую цель.

До немецкого берега было около 100 миль. Мы прибыли на позицию и занялись обычными делами: погружались днем и поднимались на поверхность ночью, заряжали батареи. У нас было что-то наподобие рождественского обеда, когда мы всплыли на поверхность, а на второй день Рождества, когда дарят подарки, мы ушли под воду и снова всплыли вечером. Я никогда этого не забуду... В шесть минут двенадцатого раздался ужасающий удар. Мы наткнулись на плавучую мину.

Это была мина старого образца, с якорем и минрепом. Конечно, минреп порвался, и, по Женевской конвенции, предполагалось, что такие мины становятся безопасными, если отрываются и дрейфуют. Эта *не была* безопасной и причинила множество разрушений. В носовой части “Триумфа” находились восемь торпедных аппаратов, из которых шесть проходили через прочный корпус, а две размещались на верху прочного корпуса. Все они были заряжены полностью готовыми торпедами, с капсюлями, взрывателями и предохранителями. Предохранитель в те дни представлял собой вертушку: когда запускали торпеду, ее лопасти вертелись, пока торпеда не оказывалась на достаточно безопасном расстоянии, чтобы она не взрывалась прямо перед тобой.

После взрыва две из торпед, бывших во внешних трубах, пропали. У трех торпедных аппаратов из тех, что были в прочном корпусе, снесло передние крышки, которые удерживали воду за пределами лодки; в одном случае лопастью предохранитель была на месте, но лопасти снесло. Это делало огромную честь устройствам, обеспечивающим безопасность, которые иногда раздражали. Но на этот раз, если бы их не было, мы бы отправились в Царство Божие. Двигатели не остановились, и мы пошли по кругу; нам пришлось смириться и отправиться в Росайт на ремонт. Нам очень повезло, что не было жертв. Мы сообщили о случившемся и медленно потащились домой. Когда рассвело, были высланы самолеты, чтобы прикрывать наше возвращение. Наконец мы привели “Триумф” в Чатэм на ремонт, который занял год. Только через год лодка смогла вернуться на службу».

Тем временем Стивенса перевели на берег, а потом он служил на французской подводной лодке в качестве британского офицера связи, после чего его перевели на старую подлодку класса «Н», которой была поставлена задача патрулировать воды у берегов Голландии, чтобы предотвратить вторжение немцев. Через три месяца Стивенсу было приказано сообщить на «Кэммелл Лерд», чтобы там были готовы к выполнению того, что он знал только как «дело №568». Стивенс продолжает:

«Прибыв на верфь “Лерд” в Биркенхеде, я сначала не знал класса корабля, а потом обнаружил, что это еще одна лодка класса “Т”, “Тандерболт”. Только тогда я узнал историю этой лодки. В своей прошлой жизни лодка затонула с огромными жертвами на учениях. Тогда она была Кораблем Его Величества “Тетис”. Лодку подняли, откачали воду и отправили назад на “Кэммелл Лерд”, которой было предложено вернуть субмарине ее былую мощь. Мы покинули кораблестроителей и отправились на учения, проходя практику в водах реки Клайд. Некоторые, что вполне естественно, чувствовали себя слегка неуютно.

Во время своей первой операции мы спустились в Бискайский залив и патрулировали устье Жиронды, где находилась база немецких подлодок. Нам в какой-то степени везло, потому что когда мы пробыли там неделю, пришла итальянская подводная лодка в сопровождении немецких тральщиков. Мы выпустили шесть торпед, одна из которых попала в лодку, и она затонула. Спаслись три человека, из тех, кто был на мостике. Мы тогда были в восторге, потому что почувствовали, что лодка, затонувшая с большими человеческими жертвами, как

“Тетис”, может не только тонуть, но и быть удачливой»¹.

Действия Стивенса в Бискайском заливе были характерным примером того, как стали действовать подводники с тех пор, как Норвежскую кампанию организовали по-другому. Это было сделано для того, чтобы отправить больше лодок к берегам Франции и в Средиземноморье, а также на дополнительные задания в атлантический конвой — отчаянные ситуации множились именно на этой арене войны.

¹ Позже Стивенс получил новое задание, и «Тандерболт» участвовала в успешной кампании в Средиземном море, выполняя ключевую роль в атаке на бухту Палермо в ходе операции «Принципал» 3 января 1943 года. Однако через два месяца, 14 марта 1943 года, «Тандерболт» была атакована итальянским корветом «Чиконья» и затонула — на этот раз у мыса Сан-Вито на севере Сицилии. Только двум членам команды удалось спастись.

Глава седьмая

«ВОЛЧЬИ СТАИ» НЕМЕЦКИХ ПОДЛОДОК. ЗАГАДКА «ЭНИГМЫ»

То, что немцы контролировали множество стратегически важных военно-морских баз и аэродромов на оккупированных ими территориях, значило, что они единым разом привели в порядок и укрепили береговую линию, выходящую на французскую часть Атлантического океана, Ла-Манш, Северное и Балтийское моря. Это обеспечило нацистам исключительные пути подвоза и дало им возможность поддерживать свои смешанные военные силы хорошо укомплектованными, обеспеченными топливом и экипированными — также как обеспечило и безопасное береговое убежище их крупным береговым кораблям и подводным лодкам. Снова применив тактику, которой они придерживались во время Первой Мировой войны, немцы надеялись

привести Британию к подчинению голодом, недостатком продуктов и новой техники, обстреливая морские пути, от которых зависела Британия. Главным морским оружием в этих атаках суждено было стать подводным лодкам, а контроль над базами Бискайского залива обеспечил немцам базы, с которых они могли выходить в Атлантический океан, не проходя Ла-Манш и не огибая Британские острова с севера в конце каждого патрулирования.

Почти треть импорта Британии приходила из далеких колониальных портов; эти рейсы удлинились из-за того, что приходилось избегать обычных морских путей. Закрытие Суэцкого канала на востоке, например, означало долгий обходной путь, который увеличивал расстояние до Бомбея с 6000 до 11 000 миль. Тем не менее в центре внимания немцев стали атлантические перекрестки, как и предупреждал Уинстон Черчилль в апреле 1941 года:

«Чтобы выиграть войну, Гитлер должен или завоевать этот остров, захватив его, или перерезать океанские пути снабжения, связывающие нас с Соединенными Штатами. Тяжелейшие усилия были сделаны нашим флотом и нашими воздушными силами... людьми, которые строили и ремонтировали наш великолепный флот торговых кораблей; людьми, которые грузили и разгружали их, и, должен сказать, офицерами и матросами торгового флота, которые в любую погоду шли в пасть к любой опасности, чтобы сражаться во имя любви к родной стране и за дело, которому служат».

Конвои, в состав которых входило от 40 до 60 кораблей, должны были двигаться колоннами, с расстоянием в 2 мили между колоннами и в треть мили —

между кораблями. Конвой из двенадцати колонн должен был растягиваться на 5 с половиной морских миль в длину и на две мили в ширину. Эскорты из надводных кораблей, подводных лодок и самолетов сопровождали конвой на разных этапах пути. Польза от конвоев стала заметна почти сразу. За полные два года войны в британские порты прибыло 12 057 кораблей в составе 900 конвоев. Лишь 291 корабль из этих конвоев погиб вследствие вражеских действий — всего 2 процента от общего числа. Но на этой «дороге жизни» была трещина, которая стала известна как «атлантическая брешь».

В первые месяцы войны военно-морские эскорты конвоев, покидающих Британские острова, могли выйти в море только на 300 миль, затем им приходилось поворачивать назад, чтобы сопровождать прибывающий конвой. Эсминцы сопровождения могли оставаться в море всего семь дней без дозаправки, что означало, что на прикрытие конвоя и возвращение назад можно было тратить по три с половиной дня. Это расстояние увеличилось к октябрю 1940 года до 400 миль, а к апрелю 1941 — до середины Атлантического океана. Когда кораблям стали обеспечивать воздушное прикрытие — с Британских островов, из Канады и Исландии, — пространство Атлантического океана, оставленное немецким подводным лодкам к маю 1941 года, сократилось до приблизительно 300 миль в ширину. Но даже при таком положении дел это была зияющая расщелина, и в любом случае немецкие субмарины не перестали нападать на свои цели везде, где они могли их найти.

Немецкие подводные лодки, которыми руководил Карл Дениц, постепенно сосредоточивали свои смертоносные атаки на кораблях Британии и нейтральных

государств — нацисты снова разыгрывали карту неограниченных боевых действий; это значило, что они в любое время будут поражать все, что окажется в пределах их видимости. Это было достаточно ясно продемонстрировано в 1941 году потоплением «Орандора-Стар», 15 000-тонного нейтрального корабля, перевозившего немецких и итальянских беженцев из Ливерпуля в Галифакс (Новая Шотландия). В августе немцы атаковали голландский лайнер «Волендам», перевозивший 320 детей-беженцев, у мыса Малин-Хед, и только везение и блестящая спасательная операция спасли их. Спустя месяц двести взрослых и детей, находившихся на «Сити-оф-Бенарес», потопленном немецкой подводкой, оказались не такими удачливыми.

Несмотря на мощные конвои, защищенные надводными эскортами и субмаринами, союзники вскоре начали терять тысячи тонн кораблей каждый месяц. В ответ Адмиралтейство распорядилось отправить большее количество подводных лодок через Атлантику в Галифакс, где была лучшая бухта Канады и одна из лучших бухт в то время. Ее обширные доки принимали корабли отовсюду, и из более близких вест-индских и американских портов. Там были также кораблестроительные верфи, нефтеперерабатывающие установки, военно-морская станция и военный порт, в котором могли разместиться транспорты снабжения и военные корабли. Некоторые лодки 2-й флотилии, базировавшиеся на реке Клайд, были отправлены в Галифакс для усиления надводного эскорта атлантических конвоев и частично — чтобы сыграть роль приманки для немецких подводных лодок и военных кораблей. Джон Стивенс, служивший на «Тандерболт» (бывшая «Тетис»), вспоминал:

«Растущие потери сил конвоя в Атлантике были причиной мрачных опасений. Были значительные опасения по поводу возможности того, что большие корабли немцев выйдут в море и начнут косить наши конвои, вдобавок к подводной угрозе со стороны подлодок, которая была существенной. Нас отослали на базу в Новой Шотландии вместе с полудюжиной других субмарин — обеспечивать океанский эскорт кораблям, пересекавшим Атлантику. Были составлены предварительные планы, по которым коммодор конвоя будет пытаться догнать любой немецкий корабль, который появится в пределах видимости и который можно будет легко потопить. Эта работа никому не нравилась. Мы шли по сторонам конвоя. Погода была очень неприятной, и мы вышли из Канады к югу Исландии и вернулись обратно».

Хотя Дениц сконцентрировался в основном на своем подводном флоте, силы которого быстро удвоились, а с момента объявления войны — утроились, отдельные военные корабли тоже являли собой угрозу кораблям союзников. Названия крупных немецких линкоров, таких как «Бисмарк» и «Тирпиц», стали так же хорошо известны британскому обществу, как названия знаменитых британских кораблей, и Королевский флот заявил, что будет преследовать их; именно это он и сделал во время одной из крупнейших операций против одного вражеского корабля, «Бисмарка». В мае 1941 года британские военные корабли настигли, загнали в ловушку и, наконец, потопили гордость Германии во время признанного блестящим маневра в 620 милях от

французского берега. С этого времени самые крупные военные корабли немцев видели редко, и давление на британский флот пришло со стороны немецких подводных лодок, чьи способности понятны из одних только статистических данных: с июля по декабрь 1941 года подводный флот Германии вырос с 65 до более чем 230 лодок.

К этому времени немецкие подлодки рыскали стаями. Их прозвали «волчьими стаями»; немцам эта тактика была известна как «рюдельтактик»; они были созданы Деницем специально для проведения операций против конвоев союзников. Имея свору тяжело вооруженных субмарин, он считал, что конвой из 30—40 кораблей будет легкой добычей при достаточном расстоянии между ними — чтобы немецкие подлодки смогли отступить прежде, чем их атакует эскорт. В конце концов у Деница стало достаточно подводных лодок и удобных береговых баз, чтобы испробовать свой замысел, и поначалу он обошелся невероятно дорого Британии и ее союзникам. Первое нападение «волков» было произведено на конвой номер НХ72, который вышел с 21 кораблем из Галифакса, 9 сентября 1940 года. Дополнительные корабли, пришедшие из Южной Америки, присоединились днем позже, и наконец 42 корабля сформировались в 9 колонн и отправились в путь через Атлантический океан. В состав эскорта входил эсминец Канадского королевского флота «Сагени» и патрульное судно «Френч». К ним присоединился вспомогательный крейсер «Джервис-Бей», который, в свою очередь, отвели, когда конвой был в 500 милях к западу от Ирландии, чтобы сопровождать конвой, идущий назад в Америку. Это создало 17-часовой временной зазор, в течение которого конвой оставался неприкрытым. Эсминцы командования Западных Подходов должны были встре-

тить конвой примерно в 300 милях западнее Ирландии. 20 сентября 1940 года конвой был замечен командиром немецкой подводной лодки U47, Гюнтером Прином. Он уже был известен в Германии тем, что потопил британский линкор «Ройял-Оук» в Скапа-Флау в октябре 1939 года. Несколькоими днями раньше U47 напала на конвой SC2 и с того времени сообщала данные о погодных условиях для налетов «Люфтваффе» на Британию. Прин передал, что заметил большой конвой, и адмирал Дениц лично организовал атаку, ставшую известной как первое нападение «стаи» в Битве за Атлантику.

Он дал указание U47 быть впереди конвоя и вести наблюдение, пока не прибудет подкрепление. Затем он отправил пять других подлодок, чтобы организовать наступательную линию в 30 миль шириной, которая, как рассчитал Дениц, встретит конвой на следующий день. Когда корабли союзников приблизились, Дениц приказал подлодкам подойти ближе и атаковать. 22 сентября 1940 года он записал в своем дневнике:

«Пять подлодок, которые находились за 380 миль на момент первого обнаружения, были готовы атаковать возвращающийся домой конвой в результате точных донесений отслеживания: было потоплено 13 кораблей. Успех стал возможен в результате того, что плохо охраняемый конвой был перехвачен далеко к западу благодаря верным тактическим действиям лодок, выслеживавших и действовавших в широких зонах и благоприятной погоде. Действия последних дней показали основательность разработанных до войны деталей, которые касаются конвоев и использования радиосвязи во время сражения с неприятелем».

Потери Британии от нападения на НХ72 насчитывали 11 кораблей, общим тоннажем в 72 727 тонн. Корабли перевозили более 100 000 тонн припасов и 45 000 тонн топлива. НХ72 был первым союзническим конвоем за время войны, потерявшим больше пяти кораблей. А еще военно-морские командиры, руководившие конвоем, были поражены, когда узнали, что германские подводные лодки начали действовать среди кораблей конвоя по ночам как надводные суда; из-за небольшого силуэта их было невероятно трудно заметить в темноте. При такой форме нападения АСДИК были бесполезны: подлодки уже были на поверхности.

Начиная с этого времени стаи начали работать по четкой схеме; разделив Атлантический океан на ячейки и используя патрульные линии, чтобы выслеживать конвои. Когда патруль обнаруживали, одна лодка шла и следила за ним, докладывая его направление и скорость. На начальных стадиях Дениц лично руководил многими операциями. Все доклады передавались ему для личного командования, и он давал указания по развертыванию остальных лодок и по нападению на конвой всей стаей. Иногда Дениц обращался к стратегии расстрела отдельных отставших от конвоя кораблей, которых всегда бывало несколько. В других случаях он мог окружить определенную часть конвоя, и стая набрасывалась на нее более или менее одновременно, обычно ночью и на поверхности. Почти 140 «волчьих стай» было сформировано за период их наибольшей активности, с 1940 по 1943 год. Они действовали вместе около двух-трех недель. Самые маленькие группы состояли из 3—4 лодок, хотя более крупные группы — даже до 20 в одной «стае» — не были редкостью. Для конвоев это была страшная встреча — когда одна за другой эти лодки засе-

кались АСДИК, кружа, как акулы. Для британских подводников это было то же — и более. Долгие переходы через Атлантический океан были тяжелейшим испытанием для дизельных моторов, а верхней вахте приходилось особенно тяжело во время столкновения с ужасающими погодными условиями Атлантики.

Бывший старшина Джон Монен был в феврале 1941 года на субмарине «Таку», направлявшейся в Новую Шотландию во время сильнейшего шторма, когда в центральной части Атлантического океана отказали двигатели и они потеряли мощность — в невероятных условиях, в море, которое грозило перевернуть лодку. И, как будто этого было недостаточно, вспоминал Морган:

«Когда я проходил через центральный пост, я увидел на карте один или два крестика. Потом я узнал от другого лейтенанта, которого сменил в машинном отделении, что крестики означают немецкие подлодки, ждущие только подходящей погоды, чтобы напасть на нас. Какое-то время спустя, когда я снова проходил через центральный, я бросил взгляд на карту и увидел, что добавилось еще два-три крестика. Заступая на вахту в машинном, я заглянул в каюту машинистов и заметил, как один или двое молятся. Один из старших машинистов начал тихо петь “Когда я поднимаю взор”. Казалось, что благодаря этому все наладилось. Корабли вышли на поиски “Таку”. Какое-то время все считали, что единственное решение — это затопить лодку и снять команду. На самом деле ее потом взяли на буксир и привели ее назад на базу в Шотландии, на ремонт».

Для дежурств в Атлантике требовалось очень много подводных лодок, и на службу отправляли все доступные лодки. Хотя в 1941 году предполагалось поступление 53 новых субмарин плюс еще одна, которая шла из США по ленд-лизу, и 3 были построены на британских верфях для Турции, но теперь удерживались, заданий хватало всем. Пока комплектовались новые лодки, многие из построенных до 1919 года лодок классов «Н» и «L» использовались на передовой. Они были плохо оснащены, технологически слабы и малодейственны и в высшей степени неудобны для экипажа.

И все-таки учебная флотилия лодок класса «Н», о которой командер Липскомб говорит, что «она никогда не действовала, не считая операций патрулирования», приняла вид соединения из 18 субмарин, стянутых отовсюду, чтобы сформировать вокруг Бреста то, что стало известно как «железное кольцо». Они дежурили круглые сутки, и их задачей было изматывать немецкие корабли, покидающие хорошо защищенную бухту, укрытую северо-западным побережьем Франции. Эта бухта была гаванью для больших военных средств неприятеля, и здесь заправлялись немецкие подводные лодки, нападавшие на атлантические конвои. Это означало долгое пребывание под водой. Липскомб описал блокаду как «исключительное событие в истории подводного флота», хотя во время Первой Мировой войны случались прецеденты, когда Британия организовала подводную блокаду вокруг Зеебрюгге.

Тем временем далеко в Атлантическом океане тактика «волчьих стай» немецких подлодок создавала значительные трудности в отслеживании их передвижений и точного определения их местонахождения. Тем не менее в 1941 году произошло событие, в котором британские подлодки хотя и не участвовали

напрямую, но которому суждено было оказать глубинное влияние на будущие события и — в конечном итоге — на исход войны.

По этой причине — хотя сказанное и будет некоторым отклонением от главной линии настоящей главы — истории, которая сейчас развернется, уделяется здесь столько внимания. Детали ее разбирались спустя много лет после войны, и через некоторое время последовало вмешательство соединения флота Соединенных Штатов, которое проводило подобную операцию (значительно позже во время войны). Это вмешательство имело результатом появление вымышленной истории, изложенной в голливудском фильме «U571», вышедшем в апреле 2000 года и вызвавшем похвалы и восхищение американцев. Таким образом, появились неточности и искажение фактов. Дэвид Бэлм, в то время молодой британский офицер, бывший в центре этой истории, так встревожился по поводу некоторых относящихся к нему действий, которые были поданы совершенно неверно, что предоставил запись-интервью с изложением событий архиву звукозаписей Императорского военного музея. Его вклад — подробные воспоминания, которые, благодаря множеству подтверждающих их очевидцев, не могут быть изменены.

Бэлм начинает рассказ с самого начала своей карьеры, поступления в Дартмут в 1933 году, когда ему было 13 лет. В 1938 году он патрулировал воды у берегов Палестины на минном тральщике; пройдя курсы младших лейтенантов, он поступил на крейсер «Бервик» в Биркенхеде, где корабль только что прошел ремонт, и отправился прямо на действительную службу в Средиземноморье. Начиналась греческая кампания, и «Бервик» участвовал в главной флотской операции, перевоза тысячи британских солдат к передовым линиям. К Рождеству 1940 года

«Бервик» в составе крупного соединения был отправлен сопровождать значительный конвой транспортов, идущих из Австралии. Они знали, что в море находятся тяжелые немецкие корабли, и, как и следовало ожидать, развернулось морское сражение. «Бервик» был сильно поврежден и десятеро членов команды убиты в сражении с немецким крейсером «Хиппер», в то время как конвой прошел беспрепятственно. «Бервик» притащился назад в Портсмут, и ему пришлось несколько месяцев простоять на верфи на ремонте. Затем Дэвид Бэлм начал служить на эсминце «Бульдог», в феврале 1941 года — в год своего двадцать первого дня рождения. Предоставим закончить рассказ ему самому:

«Это был самый счастливый корабль и лучшие дни за все время моей службы во флоте, — маленький корабль с великолепным командиром. Офицеров было всего четверо, строевые офицеры, механик и врач. У нас была маленькая команда, и мы все всегда были очень заняты, у нас было много обязанностей. Мы были ведущим кораблей 3-й эскаортной группы, сопровождавшей идущие из Соединенного королевства конвои. Конвой состоял из 40 торговых кораблей, некоторые шли из Ливерпуля, некоторые — из Клайда, где мы стояли, а некоторые шли до восточного побережья и там присоединялись к нам. Мы вышли и постепенно, по мере того как проходили северо-западную оконечность Шотландии и выходили в Атлантический океан, собирали конвой из 40 кораблей. Наша группа сопровождения состояла из трех эсминцев и трех или четырех корветов, пары вооруженных тральщиков и спасательного катера с несколькими врачами и операционной;

еще у нас были сети, чтобы люди, корабль которых затонул, забирались по ним на борт.

Ни одно судно сопровождения не могло позволить себе останавливаться, чтобы подбирать оставшихся в живых, если корабль торпедировали,— поэтому сзади шли спасательные катера. Мы обычно вели этот конвой до позиции на юге Исландии, а из Исландии выходила другая группа сопровождения, которая вела конвой другие несколько дней. Вторая эскортная группа затем забирала второй конвой, который шел из Америки к Британским островам, и оставалась с ним около четырех дней.

От базы в Исландии была невероятная польза: мы могли сопровождать конвой далеко на север Атлантического океана, по возможности далеко от баз немецких подлодок. Но даже при всем этом во время каждого похода несколько кораблей погибало. На тебя нападали, и ты шел в контратаку, или в контратаку отправлялись другие корабли. Британия оказалась припертой к стене из-за того, что поставки шли через океан. Мы тогда не знали, насколько это действительно плохо, но что мы знали, так это то, что мы постоянно теряем корабли; мы знали, что на этих кораблях были дорогостоящие и ценные грузы — все от нефти до самолетов. Мы все видели самолеты на палубах. Думаю, что, если у вас было сорок кораблей и вы теряли два-три в двух сражениях, никто не осознавал, насколько были важны эти дополнительные машины. Но было не до того, чтобы слишком много думать об этом. Лишь потом мы поняли, каким отчаянным было положение и что, возможно, вместе с тем или иным кораблем утонул месячный запас бекона».

Здесь мы подходим к описанию Дэвидом Баллом памятного дня в истории Второй Мировой войны, 9 мая 1941 года:

«В тот день у меня была утренняя вахта, с четырех до восьми часов, с конвоем из приблизительно 40 кораблей. Я принял душ, позавтракал и поднялся на мостик, наверное, около одиннадцати. В это время дня мы обычно собирались на мостике. Солнечный день, синее небо, как всегда, небольшие волны Атлантики, но не особенно сильные. Должно быть, это случилось сразу после полудня. Были внезапно торпедированы два корабля: два мощнейших взрыва подняли столбы воды возле них.

Будучи руководителями эскорта, мы были в центре, во главе конвоя. Курс конвоя немедленно отклонили на 45 градусов в сторону, а “Бульдог” и еще два корвета пошли к тому месту, где, по нашим предположениям, были немецкие лодки. Командир приказал остальным кораблям сопровождения оставаться с конвоем, на случай, если там есть другие немцы, и дал конвою указание двигаться дальше. В это время один из корветов, “Обретиа”, немедленно обнаружил немцев и сбросил глубинные бомбы. Мы только еще подходили к месту действия, когда он во второй раз сбросил глубинные бомбы, так что немцев вытолкнуло на поверхность.

Это мечта всех судов сопровождения: увидеть, как немецкая подлодка идет на поверхность и точно знать, что она попалась. Когда лодка всплыла, “Бульдог” открыл огонь из всех орудий, которые у нас были. В лодке должен был быть отчаянный шум, пока сна-

ряды и пулеметный огонь горохом сыпались на ее обшивку. Вероятнее всего, там была совершенная паника. Они повалили из лодки просто толпой. Некоторые пытались воспользоваться оружием, но мы все были так близко, что открыли пулеметный огонь, и они или были убиты, или попрыгали за борт. Двадцать или тридцать, полагаю, только барахтались в воде. Но лодка не затонула. Обычно ожидается, что команда, покидая лодку, устанавливает взрывное устройство, и лодка тонет — навсегда, — но эта не затонула. Она осталась на поверхности, и команда не сделала попытки затопить ее. Наш командир сразу же это понял и сказал: “Хорошо, мы возьмем ее на abordаж”. Мы к тому времени были, наверное, всего в 300 ярдах от нее. Раздались звуки трубы, призывающей членов abordажной команды в лодку, гребную шлюпку на фишбалках. Капитан повернулся ко мне и сказал: “Младший лейтенант, вы будете командовать шлюпкой”. Когда я пришел на палубу, помощник старшего артиллериста раздавал револьверы, снаряжение и спасательные жилеты.

Моя команда из семи или восьми человек садится в лодку — поразительную лодку вроде вельбота, с заостренным носом и кормой и пятью гребцами, тремя с одной стороны и двумя с другой, — и мы опускаемся, пока лодка не оказывается в воде. В Атлантическом океане большие волны, тебя бросает взад-вперед, и когда мы опустились на 6 футов, я кричу: “Отдать шплинты”, и матросы на носу и на корме вытаскивают шплинты из талей, которые держат лодку на весу. Теперь шлюпку ничего не держит в воздухе, кроме стапеля,

похожего на согнутый палец, матрос становился рядом со стапелем, и по мере того как “Бульдог” опускается, шлюпка оказывается на гребне волны. Это может быть очень неприятным, так как она может перехлестнуть и залить тебя. На этот раз нас спустили прекрасно, и мы начали грести.

Тем временем «Обретиа» подбирал из воды оставшихся в живых, что было сделано с величайшей эффективностью. Их подобрали почти сразу, и командер Бейкер-Кроссуэлл, наш командир, закричал “Обретии” через “тэнной”: “Спустите их вниз, быстро”. Их спровадили, так чтобы они не видели, что делается на поверхности. Если бы кто-нибудь из немцев увидел, как мы поднимаемся на борт их лодки, он мог бы как-нибудь сообщить об этом в Германию.

Мы подвели вельбот к борту подлодки, она называлась U110, баковый гребец выпрыгнул и закрепил шлюпку. Мне пришлось перелезть через гребцов, прежде чем спрыгнуть на немецкую лодку. Она была ужасно круглая и скользкая. Я вытащил револьвер, прошел по обшивке и по закрепленной лестнице забрался в рубку. С радостью говорю, что там никого не было, но круглый люк диаметром в 2 фута, к моему удивлению, был закрыт. Это заставило меня задуматься: не осталось ли кого-нибудь на корабле. Когда я спустился в лодку, я поводил револьвером, чтобы сразу выстрелить, если бы там кто-нибудь затаился и вдруг появился бы. Я спустился прямо в центральный пост, и это был самый опасный момент. Я был легкой мишенью, так как обе руки у меня были заняты.

К счастью, все еще не было признаков того, что кто-либо тут есть, и я прошел прямо из конца в конец через всю лодку, через незакрытые водонепроницаемые двери, чтобы убедиться, что на ней никого нет. Установив, что команда оставила корабль, я крикнул своему сигнальщику Поллоку, стоявшему на мостике с сигнальными флажками. Я сказал ему: “Передайте на «Бульдог»: «Все чисто»”, а остальным членам команды велел спускаться вниз. Они все спустились, оставив наверху сигнальщика, чтобы поддерживать связь с “Бульдогом”. Я приказал очистить субмарину от всего — документов, оборудования — всего, что мы могли без труда забрать в тот день. Я составил цепочку: два человека на палубе, два человека в рубке и так далее, вниз по трапам, и мы приготовились передавать наверх все, что попадется нам в руки.

Мы начали, конечно, с книг, сняли все книги со всех полок, все пособия по навигации, пособия по кораблевождению, книги шифров... все. Затем, еще до того как мы погрузили хоть что-нибудь из добытого, мы столкнулись с серьезным затруднением. Наш вельбот попал в сильное волнение и разбился о борт подлодки. Мы просигналили “Бульдогу”, и командир распорядился, чтобы другой из наших эсминцев, “Бродвей», выслал шлюпку. “Бродвей” был бывшим американским эсминцем, старого типа, с четырьмя трубами. К счастью, на нем были моторные лодки, а не гребные шлюпки, такие лодки очень удобны на небольших расстояниях.

Весь день мы переправляли материалы, и командир очень волновался, чтобы ничего не

было повреждено. Книги с шифрами, например, водонепроницаемы, и все написанное растекается, когда на них попадает вода. Кикам-то чудом все упало, совершенно не отсырев. Со мной был и радист. Его делом было отправиться прямо в радиорубку и прочитать все настройки, чтобы мы могли установить, какие частоты использовали немцы. Поскольку на подводных лодках ужасная теснота и все расположено очень близко, радиорубка находилась всего в 8 футах от того места, где я стоял в центральном посту, и он позвал меня: “Посмотрите, сэр” — и указал на то, что по виду казалось старой пишущей машинкой. Мы оба сказали, что предмет выглядит интересно и что будет лучше, если мы отправим его наверх.

И это оказалась... знаменитая “Энигма”, привинченная к палубе четырьмя винтами. Мой радист, очень сообразительный парень, в мгновение ока отвинтил ее и передал назад, вверх по трапу, через рубку, по палубе в каютер и на “Бульдог”. Постепенно в течение дня мы забрали множество других элементов оборудования, небольшие радиоустановки и все, что мы смогли снять с места; также отвинчивали и отправляли наверх все элементы всех казавшихся интересными механизмов. Затем я открыл стол с картами и выдвинул ящики. Там были все эти карты с жирными черными линиями, идущими из всех французских портов, которые ясно обозначали пути немцев. Это были новейшие карты, и в первый раз случилось так, что кто-то захватывал карты всех немецких минных полей. Они использовались бы, без сомнения, по меньшей мере в

следующем году. Далее, я обнаружил карту, впоследствии известную как карту-сетку, которую союзники до этого не видели. Эта карта делила Атлантический океан на квадраты, с подводными лодками, направленными патрулировать определенные зоны.

Тщательные поиски заняли долгое время, и отсоединение найденного иногда было очень тонкой операцией. Многие из обнаруженных книг были просто незаменимыми, уникальными; некоторые содержали совершенно секретные нацистские коды и шифры — например, “Офицерская шифровальная книга”, которую опять же мы никогда до этого не видели. Мы исследовали подлодку шесть часов, тогда как обычно абордажные команды пробегали лодку и выбирались наружу через двадцать минут. Командир весьма любезно послал нам сэндвичей и чаю. Все были взбудоражены и увлечены работой. Было чувство сильнейшего, огромного волнения — да, да.

Когда все было закончено, командир решил пойти немного дальше. Он решил, что мы попробуем взять немецкую лодку на буксир, и ее начали окруживать тросами. Я со своей командой остался на борту. Наконец лодку взяли на буксир, но вскоре лопнул трос, так что нам пришлось заново его заводить. Мы начали двигаться вполне удовлетворительно, когда вдруг поднялась тревога. Был замечен перископ немецкой подлодки, и “Бульдог” пошел в атаку. Он удалился на большое расстояние и в конце концов потерялся из виду. Это был для нас отчаянный момент — мы болтались посреди Атлантического океана в немецкой подлодке без электричества и сильно протекавшей. И мы

были очень, очень рады, когда опять увидели «Бульдог» невредимым. Нам удалось снова зацепить трос».

Вскоре после этого командир приказал абордажной команде вернуться на «Бульдог», а немецкая подлодка оставалась на буксире. Трудно было двигаться вперед в бурном море, и на следующий день перед полуднем Бейкер-Кроссуэлл приказал отдать буксирный трос, и U110, теперь основательно затопленная, затонула почти сразу же. Затем корабль ушел в Исландию, откуда выжившие члены экипажа U110 были переведены на «Бульдог» и доставлены на базу в Скапа-Флоу в качестве военнопленных. Бэлм продолжает:

«Это была насмешка. Всего лишь за перегородкой от того места, где содержались военнопленные, были все их книги, шифры и карты — всего в 6 ярдах. Они и не предполагали, что спят и едят в нескольких футах от своих секретов. Мы шли назад, в Скапа-Флоу, 36 часов, и когда мы ошвартовались, то избавились от пленных немцев. Им всем завязали глаза, чтобы они не увидели, какие корабли стоят на базе. Немцы думали, что им завязали глаза, потому что ведут на расстрел. На базе был эксперт из Блетчли-Парк; он приветствовал нас и изучил все книги, и я помогал ему. Только теперь до нас стал доходить, насколько это все важно. Это был день тревоги, волнения, возбуждения. Эксперт сказал, что все добытое — просто несказанный дар небес, особенно шифры, механизмы и настройки, список настроек и так далее. Он сфотографировал каждую страничку в каждой книге, просто на случай, если

они потеряются в самолете или поезде по пути в Лондон и Блетчли.

Потом нас посвятили в секретные сведения. Нам было запрещено говорить что-либо кому-либо. Капитан сказал однозначно: “Никогда ни единого слова ни родственникам, ни кому-то еще о том, что мы сделали”. Через несколько месяцев я увидел в “Интеллидженс дайджест”, который нам давали читать, насколько резко сократилось потоппление. Я знал, что это произошло в основном благодаря тому случаю. Это был самый тщательно охраняемый из существовавших секретов. Было, конечно, и несколько медалей, и их тоже вручали в тайне. Я был награжден Крестом “За боевые заслуги”. Король Георг VI лично вручал награды. Он был поразительно хорошо осведомлен и действительно понимал значение сделанного. Король был замечательным человеком; прикрепив мне Крест, он сказал: “Это самое важное событие во всей морской войне. Я хотел бы наградить вас более высокой наградой, но не могу — из-за секретности”».

Секретность была сохранена, и из-за нее писатели и историки на протяжении многих лет пытались собрать воедино интригующую работу по взлому кодов, которую вели в Блетчли-Парк, известном больше как «Ультра» в годы войны. Хотя в пору наибольшего напряжения здесь в тесноте работали 10 000 человек, группа была ликвидирована и организация пропала практически без следа в 1946 году. Даже в двадцать первом веке официальный сайт администрации исторического здания признает: «История Блетчли-Парк, до некоторый степени, все еще покрыта тайной».

Именно из-за отсутствия точной информации в послевоенных произведениях начали появляться неточности. Отчет о захвате U110 появился в Германии и стал причиной страданий для Дэвида Бэлма и его сослуживцев. Бэлм продолжает:

«Было заявлено, что офицер абордажной команды — то есть я — застрелил командира подлодки Фрица Лемпа. Эта теория пропагандировалась автором, который считался авторитетом в вопросе Битвы за Атлантику, и потом, казалось, любой другой писатель брался за эту тему. Немецкая воскресная газета начала печатать эту историю “с продолжением”. Я упоминался по имени как офицер, который застрелил командира, что было совершенной неправдой. Другой немецкий писатель, через моего друга, приехал в Англию и побеседовал со мной. Вскоре после этого он издал свое сочинение, в котором говорил, что может авторитетно утверждать: Дэвид Бэлм Лемпа не застрелил. Тот умер каким-то другим образом».

В действительности 12 членов команды U110 погибли во время боя — в основном это были те, кто находился у орудий, когда лодка всплыла. Лемп не был среди них. Он спрыгнул за борт вместе с 32 оставшимися в живых. Радист с U110, Хогель, вспомнил во время допроса, что командир плыл рядом с ним. Затем он исчез. Он был молодым, сильным пловцом. Так как же он погиб? Этот вопрос приводит нас, наконец, к сути отклонения. Лемп, как представляется, ожидал, что «Бульдог» продолжит свой курс на столкновение с лодкой, когда отдавал приказ «Оставить корабль!» «Бульдог», однако, не столкнулся с лодкой, и когда Лемп оглянулся и

увидел, что U110 все еще на плаву, он понял, что она выдаст все секреты Германии. О его кончине можно лишь строить предположения: он либо покончил с собой, либо попытался вернуться на лодку и затопить ее и утонул во время своей попытки.

Возможность того, что U110 закончит в Исландии свое путешествие на буксире, тоже была маловероятной. Бейкер-Кроссуэлл понимал ценность, которую немецкая лодка представляла для британской разведки, — поэтому он не протаранил ее. Но он также понимал, что если он приведет лодку в Исландию, многочисленные нацистские шпионы прознают, что британцы завладели «Энигмой» и всем, что было на лодке. На следующий же день Берлин переменял бы все коды и шифры системы. И захват U110 остался самым охраняемым секретом Королевского флота.

Так механизмы и руководства с U110 попали в руки Блетчли-Парк. Как показала история, шифр «Энигмы» был хребтом немецких военных и разведывательных средств связи с 1918 года. Немцы считали, что к нему невозможно подобрать ключ — и не без причины. Сложность «Энигмы» была поразительной. На клавиатуре аппарата набирались обычные немецкие слова; их набор посылал электрический импульс серии вращающихся колес, электрических контактов и проводов, и слова, теперь зашифрованные, высвечивались на панели над клавиатурой. Получатель, набирая этот код на своем аппарате, видел, как буква за буквой появляется расшифрованное послание. Роторы и провода аппарата могли соединяться в любой последовательности. Вероятность того, что кто-нибудь не знающий настроек сможет взломать шифр «Энигмы», было один к 150 миллионам.

Польский математик взломал «Энигму» в 1932 году, и ему даже удалось воссоздать аппарат. Когда началась война, код сменился, и поляки оказались перед закрытой дверью. В июле 1939 года они передали то, что знали, британцам. Вооруженные этими знаниями, взломщики кодов из Блетчли-Парк уже читали многие из посланий немецкой разведки. Еще ббльшим охватом и точности способствовали изобретения блестящего математика Алана Тьюринга, а также документы и оборудование, захваченные на U110 и на других немецких кораблях Королевским флотом в ходе войны.

Британские моряки поднимались на борт немецких судов и захватывали материалы «Энигмы» уже в 1940 году. Среди них был лейтенант Алек Дэннис, например, который руководил абордажной командой, захватившей немецкий траулер со сборниками кодов «Энигмы» в апреле 1940 года. Другая важная подборка была захвачена через 17 месяцев после случая с U110. 30 октября 1942 года глубинными бомбами британских эсминцев «Пекенгем», «Петард» и «Хироу» к северу от Порт-Саида была обстреляна U559. Семеро членов команды погибли, а тридцать два выжили. Понимая ценность материалов, находящихся на борту, трое членов команды «Петарда» поднялись на борт тонущей развалины. Они спустились в лодку и подняли множество секретных документов и продолжали выполнять задание даже тогда, когда лодки уже шла на дно. К прискорбию, британские матросы все еще передавали папки, когда она затонула окончательно, и двое из трех погибли.

Стенли Рейнольдс, в то время 21-летний матрос, вспоминает об этом:

«Я видел, как тонет немецкая лодка, хотя двое наших, и один из них — старший помош-

ник, все еще передавали документы и секретные книги. Потом корма лодки скрылась под водой. Через несколько секунд лодка опустилась на дно. Хотя мы искали там, где пропала лодка, мы больше так и не увидели тех двоих, что были в ней».

Следующей захваченной лодкой была U505, которая попала в американской противолодочной группе, состоявшей из эскортного авианосца «Гуадалканал» и четырех американских эсминцев, у мыса Блан во Французской Западной Африке (в Тунисе) 4 июня 1944 года и была с триумфом приведена к Бермудам. Контр-адмирал американского военно-морского флота Дэниел Гэллери позже живо описал события в своей книге «Мы захватили немецкую подлодку». К тому времени содержимое подлодок стало гораздо менее важным. Британцы благодаря «Энигме» собрали массу разведанных и наконец предоставили американцам доступ к блестящей работе Блетчли-Парк — за несколько месяцев до того, как команда Гэллери получила свой приз. Захваченная лодка стала музейным экспонатом и остается им до сего дня.

Книга адмирала Гэллери вызвала бурю гнева в Королевском флоте, и его официально историку, кэптену Роскиллу, пришлось написать:

«Прежде всего: ни один британский офицер, сражавшийся в Битве за Атлантику, не примет заявления адмирала о том, что идея абордажа и захвата немецких лодок была его детищем. Он ошибается, заявляя, что U505 “была единственной немецкой субмариной, захваченной в море”. Можно лишь предположить, что писавший книгу адмирал Гэллери

никогда не слышал о достижениях Королевского флота. Это неудивительно и потому, что секреты охранялись так тщательно, что никто, кроме непосредственных участников событий и нескольких высокопоставленных офицеров Адмиралтейства, никогда не узнал историю целиком, хотя со временем сотрудничество между Королевским флотом и флотом Соединенных Штатов стало полным.

Поистине замечателен тот факт, что хотя команды трех судов эскорта и множество спасшихся с затонувшего перед этим “купца” — всего по меньшей мере 400 офицеров и матросов — все знали о захвате U110, но ни один из них ни словом не обмолвился о нем. Редко когда осторожность соблюдается более тщательно и секрет хранится лучше. Но есть еще один важный факт, касающийся захвата U110, который делает это достижение совершенно уникальным. Немецкая команда U505, захваченной адмиралом Гэллери, знала точно, что их корабль захвачен, тогда как захват U110 был проведен настолько профессионально, что оставшиеся в живых немцы так и не узнали, что их корабль попал в руки врага. Это значительно увеличивает ценность захвата — произведенного более чем за три года до того, как команда Гэллери подняла звездно-полосатое знамя над нацистским крестом».

Гнев британских ветеранов Второй Мировой войны, вызванный заявлениями американцев, вновь усилился в апреле 2000 года с выходом на экран «U571» с Гарви Кейтелем, Мэтью Макконахи и Джоном Бон Джови в главных ролях. Это была вымышленная история о том, как американ-

скую субмарину отправили за «Энигмой» и книгами шифров, но британским ветеранам был ясен скрытый смысл: американцы выиграли войну, потому что захватили ключевые аппарат и книги кодов. Они правильно оценили эту историю как вводящую в заблуждение безвкусицу.

Реальность была в том, что британцы стали обладателями материалов тогда, когда это действительно имело значение. Каждая новая захваченная подборка добавлялась к их знаниям; с «Петарда», например, пришли важные документы, которые великолепно помогли подводному флоту Британии, — в то же самое время поставив немецкие подлодки под величайшую угрозу быть опознанными, — факт, который так хорошо подтверждается потерями, которые понесли две группы. Потери немецких подводных лодок возрастали со второй половины 1941 года, а более общий эффект резкого сокращения тоннажа потопленных хищниками из волчьих стай был значительным в той же мере. Это не означает, что нападения на конвои союзников были менее чем убийственными.

В 1942 году немецкие подлодки потопили более 6266 тонн корабельных мишеней. Пик пришелся на март 1943 года, когда, имея 240 лодок в море, немцы торпедировали 627 377 тонн кораблей за один месяц. Общий тоннаж включал потери в наиболее страшном, с точки зрения союзников, со времени начала войны сражении, когда 20 немецких подлодок напали на объединенный конвой из 77 кораблей и потопили 21 из них, потеряв при этом всего одну лодку. В конце того месяца тем не менее волна пошла на убыль. Британцы значительно шагнули вперед в своих противолодочных действиях. Британское береговое командование предприняло общее наступление, начав три масштабные операции с использованием

оснащенных радарными самолетами, которых немцы не могли засечь.

Немецкие подлодки доложили на свои базы, что ночью их неожиданно атаковали. 1 мая Дениц отдал приказ, гласивший, что все подводные лодки, оснащенные орудиями, «должны оставаться на поверхности и вступать в бой». Это только подлило масла в огонь сражений, и в течение мая 1943 года, вообще считавшийся переломным в Битве за Атлантику, была затоплена 41 немецкая подлодка, что означало более четверти оперативных сил немцев в то время. Германия так и не оправилась после этой катастрофы. В следующем месяце счет немецких подлодок упал до 100 000 тонн затопленных союзнических судов. Кризис в Атлантике был преодолен.

Глава восьмая

В СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ: «...ЛУЧШЕЕ, ЧТО БЫЛО СДЕЛАНО БРИТАНСКИМИ ПОДВОДНИКАМИ»

Средиземным морем вынужденно пренебрегали. Ход Норвежской кампании, возникшая затем угроза вторжения и, наконец, страшные потери атлантических конвоев не давали возможности сосредоточить силы на британских военно-морских базах на Мальте и в Александрии до осени 1940 года. Это было продолжение «странной войны» в Средиземноморье, причем условия здесь не были такими жесткими, как в боевых действиях, которые развивались ближе к метрополии. Все вскоре должно было измениться, но, говоря коротко, мало что можно было сделать, чтобы принять вызов. Предостережения губернатора Мальты генерала сэра Уильяма Дobbи о том, что ее оборона

ужасающе слаба и там даже нет самолетов, вскоре подтвердились.

Муссолини вступил в войну, заключив договор с Гитлером в конце мая 1940 года. Вскоре он переправил свои соединения в Северную Африку, чтобы выбить британскую армию с берегов Нила. Генерал сэра Арчибалда Уэйвелл, командующий британской 1-й армией, сосредоточил 300-тысячное войско союзников. Он был уверен, что сможет остановить продвижение итальянцев на суше. На море силы британцев были растянуты до предела, особенно это касалось подводных флотилий. Очень быстро традиционные пути, ведущие к восточным аванпостам в Средиземном море и на Среднем Востоке, закрылись для британцев. Британские военные руководители были вынуждены посылать свои корабли в долгие походы, продолжавшиеся по два-три месяца, вокруг мыса Доброй Надежды, для подвоза любого снабжения, за исключением того, что доставлялось специальным конвоем с крупным флотским эскортом, который Королевский флот мог предоставить с большим трудом. На тот момент ни Британия, ни Германия не имели крупных субмарин в зоне, которая вот-вот должна была стать наиболее важной ареной войны. При отсутствии серьезных соперников итальянский флот получил превосходство на Средиземном море — по крайней мере, на текущий период имея там 5 линейных кораблей, 25 крейсеров, 90 эсминцев и 90 подводных лодок. Их поддерживали 2000 самолетов береговой авиации, а еще итальянцы проводили эксперименты с мини-лодками, людьми-торпедами, боевыми пловцами и взрывающимися моторными лодками, способными подвергнуть британские войска еще большей опасности. Когда Муссолини вступил в войну, британцам стало ясно, что у них нет реаль-

ной военной силы между Гибралтаром и итальянскими военными портами. На Мальте базировалось всего-навсего шесть субмарин и совершенно не было береговой инфраструктуры. Одной из первых операций флота Муссолини стала установка обширных минных полей вдоль всей береговой линии Италии и вокруг Мальты.

В течение первой недели после того, как Муссолини заключил пакт с Гитлером, одна за другой погибли три из шести британских субмарин, базировавшихся на Мальте: заградитель «Грэмпус», «Один» и «Орфеус». Было решено, что все они затонули со своими экипажами, подрывавшись на итальянских минах, установленных на глубине до 100 фатомов, хотя проводившееся после войны расследование показало, что все три лодки незадолго до этого прибыли с баз на Дальнем Востоке и еще не успели приспособиться к местным условиям и опасностям. Последние, как оказалось, были значительным фактором на протяжении всей войны как для британских, так и для немецких субмарин. Эти события сопровождались интенсивными авианалетами на Мальту, и в особенности на британскую военно-морскую базу.

Все это совпало с началом походов крупных итальянских конвоев на Ливию, и британские субмарины на время были перебазированы в Александрию, в Египет. Несмотря на то что эти операции держали врага в напряжении, было ясно, что необходимо укреплять обе базы. Субмарины нового класса «U», уже строившиеся на верфях Британии, предназначались в основном для патрулирования Средиземного моря, начинавшегося с Мальты. Но они все еще проходили испытания в озерах Шотландии, когда Италия вступила в войну, и использовать большую их часть стало возможным только в 1941 году.

Тем временем 1-я флотилия, базировавшаяся на Александрию, осенью была укреплена. В ее состав вошли подводная плавучая база «Медуэй», вместе с пятью лодками нового класса «Т», тремя класса «R», двумя класса «P», одной класса «O» и минным заградителем «Кэшэлот». Итальянцев вскоре стали тревожить, когда их корабли, перевозившие людей, оружие и подкрепление, шли к Северной Африке. Но первые успехи, хотя и воодушевляли и прибавляли уверенности, не смогли остановить этот поток, и сами британцы считали контрмеры итальянцев опасными для себя. Особенно это касалось большого количества недавно установленных глубоководных мин и новых торпедных катеров, недавно появившихся у итальянцев.

Наконец в Александрии появилась ремонтная база и штаб управления операциями. Мальта была жизненно важной точкой в центре Средиземного моря и этапным пунктом для британских кораблей, идущих на восток, но там все еще не было организованной структуры для операций подводных лодок. Командер Рональд Миллз, с которым мы встречались в шестой главе, был отправлен на Средиземное море после Норвежской кампании. Его лодку отправили на Мальту вместе с тремя другими.

«Мне дали полное командование. Было четыре подводные лодки класса “Т”: моя собственная, “Тетрарх”, “Труант” Хью Хаггарда, “Тритон” Тини Уоткинса, “Триад” Джорджа Сольта. Начальство сказала мне, что я сам должен буду давать указания своим командирам, когда я захочу, чтобы они действовали. В основном все так и происходило. Не было никаких планов, как мы должны действовать. Хаггард был единственным (не считая меня

самого), кто до этого участвовал в боевом патрулировании. Мы с ним посоветовались и решили, что отдадим более легкие патрульные позиции “Тритону” и “Триаду”, а сами подойдем близко к итальянскому берегу. Все мы должны были встретиться на Мальте и использовать ее как свою базу, хотя это было довольно рискованно, так как итальянские военно-воздушные силы использовали ее для учебных стрельб».

«Труант» Хаггарда, раньше действовавшая под командованием лейтенант-командера Хатчинсона и сильно поврежденная во время Норвежской кампании, только что вышла из ремонта. Норман Джуэлл, в то время 27-летний старпом, вспоминает:

«Мы вышли из Чатема и направились к Средиземному морю, обогнув север Шотландии и дальше вниз через Ирландское море. Только мы вошли в Бискайский залив, как увидели два “купца”, идущие по направлению к нам из Бордо. Мы всплыли, чтобы схватиться с ними, и когда мы это сделали, на кораблях начались взрывы. Оказалось, что корабли были под командованием немецкой призовой команды и перевозили людей, секретное оборудование и документы с “Графа Шпее”¹, а также британских и норвежских военнопленных. Очевидно, что у немецких моряков был приказ в случае нападения затопить корабли, который они и выполнили. Перед тем как затопить корабли, команды и пленных пересадили

¹ «Граф Шпее» — гордость немецкого флота — был затоплен собственной командой. Он пошел на дно, охваченный огнем, после знаменитого сражения на реке Ла-Плата с тремя британскими военными кораблями, в Уругвае, 17 декабря 1939 года.

в шлюпки. Среди пересаженных была женщина, жена одного из пленных капитанов. Она уронила свою сумочку и прыгнула за ней из шлюпки в воду. Она была насквозь мокрая, когда мы ее подобрали¹. Мы взяли пленного на лодку, всего их было около 30, но у нас не было помещения для немцев. Они горько жаловались на свою судьбу, но мы доложили об их положении, и их в конце концов забрали летающие лодки «Сандерленд». Мы высадили тех, кого спасли, в Гибралтаре и продолжили двигаться к Мальте».

Рональд Миллз на «Тетрарх» уже прибыл на Мальту, а позже к нему присоединился Хаггард на «Труант». Другие две лодки, «Триад» и «Тритон», не смогли прийти к месту встречи. «Триад» была торпедирована, а о «Тритон» в последний раз было доложено, что она патрулирует у итальянского берега. Больше о ней ничего не слышали, хотя думают, что лодка была втянута в бой с теплоходом «Олимпия».

Рональду Миллзу пришлось обустроить базу на Мальте более или менее самостоятельно:

«Я понимал, что необходимо было устроить базу и организовать ее работу, и поскольку я был здесь самым старшим командиром, я сказал своему командующему, что готов принять командование здесь и передать командование своей лодкой «Тетрарх»² одному из офицеров команды. Я оставался командую-

¹ Первая женщина, когда-либо плававшая на подводной лодке.

² Сама «Тетрарх» погибла со всей командой, наскочив на мину в Сицилийском заливе в октябре 1941 года.

щим на Мальте около трех месяцев, пока наконец кэптен Симпсон, назначенный на это место, но находивший в отлучке, не принял командование. Ко времени его прибытия было уже очень много действующих объектов. Мы построили подземный цех по ремонту торпед, торпедные склады, и у нас все шло хорошо, под руководством моего инженер-механика, лейтенант-командера Сэма Мак-Грегора.

Итальянцы подолгу бомбили нас днем, но на самом деле мы их не слишком боялись, хотя у нас было всего три самолета, которые мы звали “Пип”, “Скуик” и “Уилфред”. На них летали летчики губернатора, и им удавалось не подпускать к нам итальянцев близко. Когда в дело вступили самолеты “Люфтваффе”, все стало совершенно по-другому».

И в самом деле: хотя итальянцы, бомбившие Мальту, доставляли довольно много хлопот, ожидавшееся прибытие первоклассных пикирующих бомбардировщиков «Люфтваффе» на Сицилию, на расстояние короткого перелета до Мальты, повергло в ужас и сам остров, и британский флот вообще. Следующие авиабазы немцев появились уже в самой Италии, чтобы объединить все возможные виды ударных сил «Люфтваффе». Вскоре воздушные разведчики и пикирующие бомбардировщики, знающие об особенностях Средиземного моря, начали угрожать британским надводным кораблям и субмаринам. В конце ноября 1940 года, например, «Регулюс», которой командовал лейтенант-командер Карри, подверглась нападению с воздуха. Она была одной из четырех субмарин второй серии лодок класса «R», построенных первоначально в 1930 году для Средиземноморья, но служивших в предшествующие

пять лет на Дальнем Востоке. Экипаж лодки был новичком на средиземноморской арене. Субмарину посчитали затонувшей в результате авианалета итальянцев. С «Регулюс» количество британских лодок, погибших со всей командой в Средиземном море за шесть месяцев, прошедших со времени вступления в войну Муссолини, увеличилось до 9, а количество погибших офицеров и рядовых — до 41 и 407 соответственно.

Активные действия авиации стали прелюдией к началу контрнаступления немцев в Северной Африке. 14 февраля 1941 года, через три недели после того, как армия Уэвелла обратила итальянцев в бегство, захватила Тобрук и взяла в плен 100 000 человек, Африканский корпус генерала Эрвина Роммеля высадился в Триполи с приказом спасти итальянскую армию. Теперь в Западной пустыне начались ожесточенные бои. Немецкие танки и десятки тысяч солдат перевозились всеми доступными судами в Ливию и Тунис по Средиземному морю.

Недавно принявший командование подводными лодками на Мальте Шримп Симпсон (ВМФ Великобритании) получил краткое распоряжение от своего главкома: «Остановить все поставки из Италии в Триполи». Задание легло почти исключительно на небольшие силы, дислоцированные на Мальте. Александрийская 1-я флотилия находилась в 1000 милях от побережья Ливии и имела другие не терпящие отлагательства задания и обязанности в Восточном Средиземноморье и в Эгейском море, где Греция и принадлежащие ей острова сначала подвергались атакам итальянцев, а затем вторжению немецких наземных войск.

С другой стороны, Мальта была на очень большом расстоянии от судоходных путей, по кото-

рым гитлеровцы и их союзники пересекали Средиземное море, и потому остров стал объектом интенсивных бомбардировок, проводившихся «Люфтваффе» с началом экспедиции Роммеля в Западную пустыню. База субмарин в заливе Лацаретто на северной стороне Валетты была основной целью, и по необходимости бомбоубежища были вырезаны в песчанике за строениями. Место стоянки подводных лодок на базе приходилось обустраивать в перерывах между авианалетами. Симпсон более чем своевременно получил данные о прибытии, начиная с января 1941 года, новых субмарин класса «U», и вскоре мальтийские соединения начали показывать зубы. Тоннаж потопленных и сильно поврежденных кораблей возрос, хотя сначала Симпсон мог одновременно послать в центр Средиземного моря не более четырех лодок. За первые три месяца действий, базировавшиеся на Мальте «Риджент», «Апхолдер», «Труант», «Атмост», «Ровер», «Апрайт» и «Урсула» потопили 11 кораблей снабжения, итальянский крейсер «Армандо Диас» и итальянскую подлодку «Кампани».

Необходимость наносить удары по конвоям для того, чтобы сорвать поставки, осуществлявшиеся союзниками гитлеровцев, стала еще более настоятельной, когда Африканский корпус Роммеля занял позиции, чтобы начать полномасштабное наземное наступление в апреле. Британская Нильская армия вступила в сражение и была отеснена назад, к Египту; 9000 британских солдат и три генерала попали в плен. Так как кампания Роммеля набирала темп, генералу требовались продовольствие и топливо, поставки которых все еще шли без помех. И только когда для патрулирования прибыло большее число лодок класса «U», атаки стали более частыми. Джон Стивенс, которого мы встретили в последний

раз во время патрулирования Атлантики на борту «Тандерболт», теперь сам командовал лодкой «Анраффлд»:

«Самым главным для нас было перехватить конвой Роммеля, состоявшие из двух-трех кораблей снабжения. У «Анраффлд» было достаточное число попаданий, больше дюжины потоплений, до 40 000 тонн. Мы также подбили из своих орудий четыре шхуны. Обычно мы не останавливались, чтобы подбирать выживших — конвой всегда шли в сопровождении четырех миноносцев и других эскортных и воздушных судов. У нас было недостаточно торпед, чтобы рисковать ими. Лодки класса «U» были предназначены для коротких патрульных операций и несли только восемь торпед — четыре в аппаратах и четыре незагруженных. Если бы после начала патрулирования были совершены две торпедные атаки, все торпеды были бы потрачены, и пришлось бы возвращаться на Мальту. Конечно, у нас было небольшое 3-дюймовое орудие, но рассчитывать на него не имело смысла. Поэтому нам приходилось довольно придирчиво выбирать мишени. Несколько раз во время контратак мы были на волосок от гибели; иногда на нас сбрасывали глубинные бомбы по пять часов подряд. Довольно часто они могли увидеть подлодку и доложить о ней с воздуха. Одно из предупреждений, которые давались командирам-новичкам в средиземноморских патрулях по прибытии их на Мальту, — это что их могут заметить с воздуха на глубине до 150 футов. Нас поднимали в легких самолетах, чтобы показать, как легко нас можно заметить.

Гитлеровцы и их союзники давным-давно это поняли, и большинство конвоев, на которые мы нападали, имели по два гидросамолета, которые рыскали вокруг в поисках наших лодок».

Из-за опасности быть замеченными с воздуха, а также обильно заминированных зон рядом с береговой линией Италии Шримп Симпсон разработал план того, как заманивать в ловушки транспорты. Вместо того чтобы нападать по пути, его командиры теперь практиковали ожидание рядом с местом назначения судов, когда противолодочные самолеты вполне могли повернуть назад или приземлиться, а надводные корабли чувствовали себя более безопасно и уверенно в виду бухты Триполи. Такая тактика была очень эффективной.

Мальтийская флотилия вскоре очень существенно увеличила счет потопленных вражеских кораблей, и лучше всех действовала «Апхолдер», которой командовал лейтенант-коммандер Малькольм Уонклайн. Он был одним из самых удачливых командиров подводных лодок во Второй мировой войне, несмотря на то что карьера его оказалась сравнительно короткой. Построенная фирмой «Виккерс Армстронг» «Апхолдер» прибыла на Мальту 12 января 1941 года. Во время своего первого патрулирования она потопила судно из конвоя гитлеровских союзников, с грузом в 5000 тонн, совсем рядом с Триполи, а через два дня почти на том же месте — 8000-тонный транспорт из охраняемого конвоя. На этот раз «Апхолдер» подверглась контратаке; она приняла удары 32 глубинных бомб, прежде чем скрылась под покровом темноты.

После короткого отдыха «Апхолдер» вернулась на позицию и в апреле, снова у Триполи, серьезно

повредила грузовое судно, а на следующий день взяла на абордаж итальянский корабль снабжения «Арта», который был атакован британскими эсминцами. Абордажная команда случайно устроила на корабле пожар, когда пыталась вскрыть с помощью взрывчатки сейф, однако ей удалось спасти пачки секретных документов вместе с коллекцией сувениров, в которой были немецкие каски и оружие. Уонклайн, большой шутник, вернулся из конвоя под развевающимся немецким знаменем, с выстроившимися на палубе матросами в немецких касках.

1 мая 1941 года «Апхолдер» снова была в деле и потопила одну за другой три цели в одном и том же конвое: эсминец и транспорты в 4000 и 10 000 тонн. 24 мая Уонклайн заметил итальянский лайнер «Конте Россо» в 17 800 тонн, перевозивший 4000 солдат, с эскортом из трех крейсеров и нескольких эсминцев. Он выпустил две торпеды, и обе они попали точно в середину корабля. Лайнер быстро затонул, с ним погибли 1500 солдат. За эту атаку Уонклайн был награжден орденом «За безупречную службу».

Вполне возможно, что такие результаты давал именно дух соревнования среди служивших на Мальте командиров, во всяком случае к середине мая вся флотилия увеличила число попаданий в цель, хотя приблизительно в это же время соединение потеряло одну за другой четыре своих лодки. «Уск» наскочила на мину у мыса Бон, «Андонтед» и «Юнион» погибли от глубинных бомб у Триполи, а минный заградитель «Кашалот» протаранила итальянская подводная лодка по пути с Мальты в Александрию. «Кашалот» была затоплена собственной командой, чтобы ее не смогли захватить.

В Александрии успехи на море тоже были светлым пятном в ряду довольно мрачных для союзни-

ков событий. Британцы вынуждены были с позором отступить из Греции, оставив за собой массу техники и тысячи военнопленных и убитых; их разгромили у Крита; Югославия пала в ходе блицкрига, и, к счастью для британцев, Гитлер только что разорвал свой пакт с Россией, и его соединения двигались к Москве. Единственной хорошей новостью было то, что итальянцы в Абиссинии сдались, и «крысы пустыни» — Седьмая бронетанковая дивизия союзников — начали прогрызать ход, уходя от Африканского корпуса Роммеля.

Таким образом, при плохих новостях со Средиземного моря, пути снабжения армии Роммеля оставались целью номер один, если британцы хотели изменить ход событий в Западной пустыне. Малькольм Уонклайн и его товарищи-командиры стали принимать на себя бóльший риск, а их отдых сократился. В сентябре 1941 года Уонклайн, вышедший в свое четырнадцатое патрулирование, присоединился к «Анбитен», «Апрайт» и «Урсуле» для заранее подготовленного нападения. Они собирались перехватить и уничтожить перевозивший войска конвой, вышедший из южного итальянского порта Таранто и направлявшийся в Тунис. Эта операция походила на действия «волчьих стай» немецких подлодок: четыре субмарины заняли позиции рядом с маршрутом следования врага, к северу от Мисурты, на северо-западной оконечности Сирта. Три транспорта шли в сопровождении четырех эсминцев. «Апхолдер» приблизилась к ним на полной скорости, чтобы проникнуть в центр ордера сопровождения. После того как позиция была занята, вышел из строя гирокомпас, и Уонклайну пришлось положиться на магнитный. Он первым выпустил три торпеды с расстояния в 4500 метров, прикинув его на глазок.

Две торпеды поразили транспорт «Нептуния», который затонул через восемь минут, и эсминцам пришлось поторопиться, чтобы подобрать уцелевших. Третья торпеда Уонклайна снесла корму «Очеания». Третий транспорт, «Вулканиа», был подбит «Урсулой» с дальнего расстояния, а «Атмост» прикончила его, когда он с трудом пытался уйти. В это время «Атмост» заметила три итальянских крейсера и несколько эсминцев и немедленно потопила один из крейсеров.

По результатам своих последних действий Малькольм Уонклайн в декабре 1941 года был представлен к Кресту Виктории. В приказе о награждении говорилось:

«Вечером 24 мая 1941 года, находясь на патрулировании побережья Сицилии, лейтенант-командер Уонклайн, командир субмарины Его Величества “Апхолдер”, заметил направлявшийся на юг вражеский конвой, перевозивший войска, с мощным охранением из эсминцев. Плохое освещение не позволяло полагаться на данные наблюдения в перископ, но атака в надводном положении была бы легко замечена. Акустическая аппаратура “Апхолдер” не работала. Несмотря на эти серьезные помехи, лейтенант-командер Уонклайн решил атаковать противника с близкого расстояния. Он быстро развернул свой корабль в выгодное положение и приблизился настолько, чтобы быть уверенным в попадании. К этому времени нельзя было определить положение эсминцев сопровождения. Рискуя столкнуться с одним из кораблей эскорта, лейтенант-командер Уонклайн продолжал преследовать вражеский транспорт. Когда он уже был готов открыть огонь, из темноты неожиданно на вы-

сокой скорости появился один из вражеских эсминцев, и Уонклайн едва избежал столкновения. Как только Уонклайн уклонился от этой опасности, он поднял перископ и выпустил торпеды, которые потопили крупный транспорт. Эсминцы неприятеля сразу начали жесткую контратаку и за следующие двадцать минут сбросили рядом с “Апхолдер” тридцать семь глубинных бомб. Поломка акустической аппаратуры значительно усложнила отход, но, проявив величайшую смелость, выдержку и профессиональные качества, Уонклайн увел “Апхолдер” от врага и привел ее в базу.

До этой выдающейся атаки, с того времени как он стал кавалером ордена “За безупречную службу”, лейтенант-коммандер Уонклайн торпедировал танкер и торговое судно. Он продолжал проявлять выдающуюся храбрость в виду неприятеля. Он проводил свои атаки на врага умело и с неослабевающей решимостью; он потопил также один эсминец, одну немецкую подлодку, два перевозивших войска транспорта по 19 500 тонн каждый, один танкер и три судна снабжения. Кроме того, он, вероятно, уничтожил торпедами один крейсер и один эсминец и, возможно, подбил еще один крейсер».

Эти атаки повлекли за собой ответные действия, которых все ожидали, но все-таки надеялись, на лучшее. Бомбардировки Мальты и базы субмарин шли по нарастающей — и эти нападения были безжалостны. Непрерывные ночные налеты, пикирующие бомбардировщики и постановка мин с воздуха — все было брошено против острова и его гостей-военных. Не занятые в патрулировании субмарины были поставлены на мертвый якорь полукругом, так чтобы бомбы не падали вдоль него. Атаки продолжались

практически круглые сутки, и 13 февраля 1942 года база субмарин в Лацаретто была сильно повреждена — оказались разрушены казармы и столовая. Во время другого налета, 17 февраля, град бронебойных бомб потопил несколько субмарин.

В результате налетов многие из тех, кто находился на Мальте в это время, получили ранения, кроме того, на острове начинал чувствоваться голод из-за недостатка снабжения. Неделями более крупные лодки классов «Ривер» или «Нэрвел» перевозили продовольствие «по часовой стрелке» от Александрии. Эти перевозки получили название «волшебный ковер». Особенно часто в подобных операциях были задействованы два подводных корабля — «Клайд» и «Порпойс»; их минные палубы были очищены, чтобы складывать на них припасы, а иногда они перевозили пассажиров, в том числе и очень важных. Вообще всем подлодкам, идущим мимо Мальты, было приказано так или иначе перевозить припасы на остров. Быстроходный транспорт «Бреконшир» сделал несколько рейсов, часто — под обстрелом с воздуха. «Порпойс» также посчастливилось уйти во время одного из плаваний из-под 87 глубинных бомб и целого потока бомб с воздуха. Всего «грузовые» субмарины перевезли на Мальту 383 135 литров бензина, 387 860 литров керосина, 30 тонн припасов, 12 тонн почты, 6 тонн оружия и 126 необходимых специалистов.

Тем временем один из величайших героев Мальты, Малькольм Уонклайн, завершал срок своего там пребывания и должен был вернуться на «Апхолдер» в Англию на ремонт. 6 апреля 1942 года он вышел с базы в свое двадцать пятое патрулирование. В конце этого двухнедельного задания «Апхолдер» должна была направиться в Гибралтар, а затем домой. Но она так и не вернулась из похода.

14 апреля «Апхолдер» была заброшена глубинными бомбами и потоплена итальянским противолодочным кораблем «Пегасо» к северо-востоку от Триполи, где сам Уонклайн потопил так много вражеских кораблей. Его результат был выдающимся. За 16 месяцев в составе 10-й подводной флотилии «Апхолдер» потопила или повредила 22 неприятельских корабля, включая 3 подводные лодки, 2 эсминеца и 1 крейсер, а также вражеские транспорты вместимостью 119 000 тонн. О потере легендарной субмарины Адмиралтейство не объявляло официально до 22 августа 1942 года. В этот день оно выпустило, можно сказать, беспрецедентное в истории военноморского флота сообщение, в котором была отдана дань субмарине и ее командиру:

«Их светлостям редко приходится проводить границу в том, что касается разных обязанностей флота, но они, воспользовавшись случаем, в специальном упоминании выделяют тех, кто служил на Корабле Его Величества “Апхолдер” под командованием лейтенант-командера Уонклайна. Он долго сражался, совершая набеги на коммуникации противника в Центральном Средиземноморье, и члены его команды стали известны благодаря неизменно высокому качеству исполнения своих трудных и опасных обязанностей. Профессионализм и отвага их были таковы, что пример офицеров и матросов этого корабля вдохновлял не только коллег из их флотилии, но и матросов и офицеров флота, частью которого была их лодка, и всей Мальты, где так долго базировалась “Апхолдер”. Корабль и его команда ушли от нас, но вдохновляющий пример остался».

Шримп Симпсон должен был покинуть Мальту, но задержался, когда услышал новость об «Апхолдер». Отступление было подобно капитуляции, и Симпсон не собирался отступить, хотя он знал, что терпеть дальше налеты, от которых страдала Мальта, уже невозможно. Смелость и жизненное упорство жителей острова были оценены 16 апреля, когда король Георг VI наградил Крестом Георга (который был гражданским аналогом Креста Виктории) островную крепость, которая противостояла врагу четыре месяца, при почти ежедневных бомбардировках.

Последними катастрофами были потери нескольких лодок типа «Спирфиш», которые наконец-то прибыли, чтобы помочь обороне, но число которых за 48 часов сократилось до небольшой горстки. Потом база подводных лодок в Лацаретто подверглась массированному нападению сил «Люфтваффе», которым было дано четкое указание — уничтожить базу полностью. 10-й флотилии Симпсона в конце концов пришлось уйти. Пять из оставшихся у него субмарин ушли в Англию на ремонт. Остальные пять (из двадцати, которые входили в соединение) были переведены в Александрию с тем, чтобы присоединиться к лодкам класса «Т» 1-й флотилии, а позже принять участие в операциях из Бейрута, где стали базироваться другие пять субмарин. По пути произошла еще одна трагедия и погиб еще один герой Мальты: «Эрдж», которой командовал Томмо Томпкинсон, больше не увидели. На ее счету было 20 патрулей.

В первой фазе мальтийских операций было потеряно десять подлодок, хотя отсутствие на острове 10-й флотилии продолжалось всего 10 недель, после чего Шримп Симпсон вернулся с лодками «Анброкен», «Юнисон», «Анбендинг» и «Юнайтед», готовыми действовать. Новые силы Мальты были на

месте, чтобы поддержать знаменитую «миссию милосердия» в августе 1942 года, проводившуюся под кодовым названием «Пьедестал». Конвой столкнулись с жестокими бомбардировками со стороны сил «Люфтваффе», которые потопили девять из четырнадцати транспортов и десятки кораблей эскорта, сопровождавших конвой в Валлетту.

По другую сторону Средиземного моря столь же ожесточенно сражалась Александрийская флотилия, и здесь было больше награжденных Крестом Виктории, в том числе — за следующий случай. «Трешер», сравнительно новая лодка класса «Т», которая пробыла на Средиземном море всего пару месяцев и в феврале 1942 года действовала к северу от Крита. 16 февраля она среди бела дня прошла в центр ордера охранения из пяти эсминцев и потопила крупный транспорт фашистов, недалеко от залива Суда. Эсминцы начали преследование. После срочного погружения лодки они оставались над ней больше часа и сбросили более 30 глубинных бомб. «Трешер» оставалась на глубине два часа и всплыла после наступления темноты, чтобы убедиться, что эсминцы ушли. Лодка направилась к заливу Таранто, но очень скоро слышались звуки ударов по обшивке. После проверки выяснилось, что в субмарине застряли две неразорвавшиеся бомбы.

Лейтенант Питер Робертс и старшина Томми Гаульд вызвались пойти и убрать бомбы, одна из которых была на кормовой оружейной площадке, а вторая — в обшивке легкого корпуса. Первую бомбу обнаружили и аккуратно сняли, завернули в мешковину и сбросили с кормы. То, что происходило потом, описано в приказе о последовавшем награждении обоих Крестом Виктории:

«Бомбы оказались неизвестного им типа. Опасность при работе со второй бомбой была очень велика. Чтобы добраться до нее, им

пришлось проникнуть под палубу, которая была такой низкой, что им пришлось проползти под ней на животе. По узкому пространству, в полной темноте они подталкивали и тащили бомбу на расстоянии около 20 футов, пока не появилась возможность спустить ее с борта. Каждый раз при движении бомбы был слышен громкий звук, похожий на звук рвущейся струны, что не повлияло на их решимость. Этот поступок был тем более героическим, что о присутствии «Трешер» было известно неприятелю; лодка находилась близко к вражескому берегу, в водах, где, как было известно, патрули действуют круглые сутки. Очень велика была вероятность — и они знали об этом — того, что лодка будет вынуждена начать срочное погружение, когда они находились на обшивке. Если бы это произошло, они бы утонули».

На протяжении этого периода моряки Александрийской флотилии, так же как их товарищи на Мальте, проявляли величайшее мужество и героизм; часто они погибали. Невозможно упомянуть обо всех, но некоторые субмарины стали знаменитыми:

«Триумф», которой командовал лейтенант-командер Вудс, не изменял успех со времени ее прибытия в Средиземное море. Она также выполнила несколько специальных операций, высаживая соединения десантно-диверсионных войск морской пехоты для организации диверсий по всему побережью Италии. Это всегда опасное дело требовало действий близко к берегу, а также ожидания, пока десантники-диверсанты выгружали свои складные шлюпки и гребли к берегу. «Триумф» много раз атаковала вражеские конвои. На ее счету итальянская субмарина «Сальпа», потопленная в июне 1941 года;

она также серьезно повредила тяжелый крейсер «Больцано» у берегов Сицилии в августе, когда доставляла диверсионное подразделение к Палермо. Когда «Триумф» уходила, диверсанты приобрели неприятное знакомство с глубинными бомбами, но успешно высадились и взорвали железнодорожный мост. Однако на следующий день «Триумф» всплыла в условленном месте встречи в условиях плотного тумана и не смогла установить контакт с диверсантами. Все они попали в плен. В том же году, во время такой же операции, Вудс перевозил группу диверсантов для тайной высадки в районе Афин; «Триумф» отплыла из Александрии 26 декабря 1941 года. Через четыре дня Вудс передал, что группа успешно достигла пункта назначения. «Триумф» должна была вернуться и забрать десант 9 января, но не смогла прийти на место встречи. Больше о лодке ничего не слышали. Никто из фашистов или их союзников не заявил о ее уничтожении; считается, что она подорвалась на mine.

«Торбей» выполнила несколько специальных заданий по высадке диверсантов и агентов по всему Средиземноморью (см. главу девятую), а также продолжала успешно патрулировать в море и вскоре после своего прибытия потопила итальянскую субмарину «Джантина» у берегов Египта в июле 1941 года. Но именно нападения на корабли у Корфу в марте 1942 года привлекли к лодке особое внимание и принесли Крест Виктории ее командиру, лейтенант-командеру Энтони Майерсу. В приказе о награждении упоминалось, что во время патрулирования греческого побережья 4 марта 1942 года лейтенант-командер Майерс заметил идущий на север конвой из четырех перевозивших солдат транспортов, которые входили в канал Южного Корфу.

«Сначала корабли были слишком далеко, чтобы напасть на них, и Майерс решил следовать за ними в надежде поймать их в бухте Корфу. Ночью “Торбей” незамеченной приблизилась к каналу и осталась в надводном положении, заряжая батареи. К сожалению, конвой прошел прямо через канал, но утром 5 марта, в условиях гладкого моря, Майерс успешно атаковал два транспорта, а затем снова вывел “Торбей” в открытое море. На субмарину было сброшено 40 глубинных бомб, и она находилась в усиленно патрулируемых неприятелем водах 17 часов».

«Турбулент» дебютировала на средиземноморской сцене с крупным успехом в сериях атак на идущие в Северную Африку конвои. Количество успешных нападений, записанных на ее счет, являло собой значительное достижение, которое в итоге принесло Крест Виктории за «величайшую отвагу» ее командиру, командеру Джону Уоллейсу Линтону уже после оказавшегося последним похода. С ним почти до конца оставался лейтенант Джон Трауп. Джон в 19 лет пошел на подводный флот добровольцем, что, по его словам, было юношеским протестом против отца, который этого не хотел:

«Конечно, в первый свой выход на подводной лодке я испугался ужасно. Я думал: “Что, черт возьми, ты, дурак, здесь делаешь?” Я понимал, что это совсем не то, чего мне хотелось, но уйти было нельзя. В принципе, это было вполне естественно, и я не занимался ничем другим с тех пор, как попал на подводные лодки. После учебы на лодках “L” и службы на “Трайдент” меня перевели на “Турбулент”, ко-

торая отправилась в Барроу-ин-Фернесс. Я остался рядом с ней (то есть отправился в Барроу для окончания сборки лодки и ее испытаний. — *Д.П.*), и в декабре 1941 года мы наконец вышли в море.

Мы пробыли в Средиземном море вплоть до марта 1943 года, и почти все это время я провел в походах. Я как-то подсчитал, что в 1942 году мы были в море 254 дня, по большей части — под водой. Многие поразительные случаи врезались мне в память. Мы потопили множество кораблей, и наш командир, Линтон, был очень одаренный человек и чудесный командир. Лучше всего у него получалось перехватывать конвои Роммеля, этим он был известен. Это продолжалось весь год. Мы потопили много кораблей, на нас сбрасывали глубинные бомбы, мне казалось, очень долго; у нас было множество вооруженных столкновений с кораблями, а еще мы обстреливали поезда на западном берегу Италии. Нас очень много бомбили, а когда мы стояли в бухте Мальты, которая была нашей временной базой, нас бомбили постоянно, и там никто не оставался надолго. В итоге мы оказались на нашей главной базе в Бейруте, потому что нашу плавучую базу “Медуэй”, которая пыталась перебраться из Александрии в Бейрут, потопила в ходе яростной атаки немецкая субмарина.

“Медуэй” сопровождали восемь эсминцев, но немецкая подлодка прошла сквозь их строй и потопила плавбазу, так что когда мы после довольно долгого пребывания в море вернулись в базу, у нас не было ничего — ни одежды, ни еды — ничего. Это было невероятное, невозможное время в моей жизни, а у молодого

человека боевой дух поддерживается мыслью: “Со мной никогда не случится ничего плохого”. У нас к тому же был замечательно компетентный, знающий командир, и наш боевой дух был довольно высоким все время, что мы были на Средиземном море. На боевой дух очень сильно влияло то, получил ли ты письмо, когда вернулся, и то, насколько хорошо ты справился с этим патрулированием — постоянства тут не было. Если за время патруля не удалось ничего потопить, люди немного хандрили, но в целом мы были полны уверенности и бодрости, мы были молоды — и многому радовались».

В марте 1943 года Джон Трауп покинул «Турбулент», чтобы отправиться на курсы «Перишер» (название курсов для подготовки командиров лодок; курсы получили такое название из-за напряженности обучения) прежде, чем получил собственную лодку. После его ухода Линтон уже был объявлен великим в зале славы подводного флота, но это была не просто история «больших ударов» в Средиземном море. Это было нечто гораздо большее — в таких понятиях, как отвага, мужество и верность долгу перед лицом величайшей опасности. Как говорилось в приказе о награждении Линтона Крестом Виктории:

«С самого начала войны и до последнего патруля “Турбулент” командер Линтон был бессменным командиром лодки и за это время нанес врагу множество ударов. Он потопил один крейсер, один эсминец, одну немецкую подлодку, двадцать восемь транспортов, суммарным водоизмещением около 100 000 тонн, и уничтожил артиллерийским огнем три поез-

да. В последний год жизни он провел в море двести пятьдесят четыре дня, более половины этого времени — под водой. За его кораблем охотились тринадцать раз; на него сбросили двести пятьдесят глубинных бомб. Своим блестящим успехом он был обязан постоянной активностью и профессионализму, а также мужеству, которое никогда не изменяло ему, когда можно было атаковать врага. Так, однажды, находясь на борту «Турбулент», он увидел в тумане и лунном свете конвой из двух «купцов» и двух эсминцев. Он выполнил полный поворот по направлению к конвоем и погрузился, чтобы атаковать корабли, когда они будут проходить через лунную дорожку на воде. Подняв перископ, он обнаружил, что находится прямо впереди эсминца. Тем не менее он сохранял курс, пока эсминец не оказался практически прямо над ним, и тогда Линтон открыл огонь. Его огромная отвага и решительность были вознаграждены. Он потопил один «купец» и один эсминец сразу поджег и второй «купец», так что тот взорвался».

Поход Линтона и его команды подошел к концу в феврале 1943 года, когда они вышли из Алжира патрулировать Тирренское море. 1 марта «Турбулент» атаковала и потопила итальянский пароход «Винченц». 11 марта она торпедировала почтовое судно «Мафальда», бывшее одновременно и судном снабжения. На следующее утро она сама была атакована противолодочным кораблем «Тети II», но ушла от погони — чтобы подорваться на mine у Маддалены, близ берегов Сардинии, 23 марта. Много лет спустя изучение повреждений на лодке

подтвердило насмешку судьбы в ходе ее последнего похода.

Веда боевые действия в союзе с надводными патрулями, флотскими торпедоносцами и Королевскими ВВС, подводные флотилии как минимум дали время британской 8-й армии для перегруппировки, срывая перевозку новых солдат и техники армиям Муссолини и Роммеля. Это было тяжелейшее сражение — но оно было переломным для союзников, и через шесть месяцев 8-я армия отшвырнула Африканский корпус, расчистив путь для проведения союзниками операции «Торч» — высадки в Оране и далее — захвату Сицилии и материковой Италии.

Роль, которую сыграли подводные лодки 1-й и 10-й флотилий, возможно, не всегда по достоинству оценена историками, хотя командер Липкомб написал¹:

«Хотя с течением времени становится трудно понять, что в действительности значили их патрули для наступления, нет сомнения в том, что все наступление на Средиземном море можно рассматривать как отличную работу, выполненную британскими подводниками».

За два решающих года, с января 1941 по декабрь 1942 года, итальянцы потеряли в Средиземном море 171 корабль, общим водоизмещением более полумиллиона тонн, огромная часть при этом была потоплена подводными флотилиями. Что касается потерь, то британцы потеряли в Средиземноморье 14 подводных лодок, 70 офицеров и 720 рядовых матросов.

¹ The British Submarin. P. 113



Типичная картина удачной атаки, наблюдаемая через перископ субмарины.



На таких подводных лодках плавали во время и после Второй Мировой войны. Это было то самое оружие, которое глава флота за несколько десятков лет до этого назвал «подлым, бесчестным и, черт возьми, не английским».



«Ресаргем» — одна из первых подводных лодок Британии. Ее сконструировал и построил молодой священник, преподобный Джордж Гарретт. Лодка затонула у берегов северного Уэльса, следуя к месту испытаний, в декабре 1879 года.



«Голланд I», первая подводная лодка Королевского флота, разработанная в Америке Джоном Голландом, но построенная в 1901 году в Барроу-ин-Фернесс, стоила 35 000 фунтов стерлингов. Всего было построено пять лодок этого класса. Это были очень простые субмарины с примитивным перископом.



Изобретатель Джон Голланд в одной из своих первых подводных лодок.



Такими они были... Члены экипажа подводной лодки Е-14, командир которой, лейтенант-командер Джеффри Уайт, в январе 1918 года был посмертно награжден Крестом Виктории.



Еще один герой Первой Мировой войны, лейтенант-командер Мартин Нэсмит, командир Е-11, тоже стал кавалером Креста Виктории.



Е-11 возвращается из похода в Дарданеллы.



Во время Первой Мировой войны были построены крупные и мощные подводные лодки, которые могли бы противостоять германским субмаринам. Среди этих подводных лодок были лодки класса «М», одна из которых превратилась в подводный авианосец. М-1 вооружили мощным 12-дюймовым орудием. Обе эти лодки погибли со своими экипажами.





«Тетис», новейшая лодка класса «Т», стала жертвой трагедии. Она затонула во время испытаний, имея на борту 103 человека экипажа и важных гостей.



Спасательной команде удалось высадиться на выступающую из воды корму лодки, но она затонула снова, унеся с собой множество жизней.



«Тетис» после подъема, позже она вступила в строй переименованная в «Тандерболт».



X-1, самая большая неатомная подводная лодка, когда-либо построенная Королевским флотом. Лодка была построена в период между двумя войнами, но отправлена на слом из-за ненадежности двигателей.



Прежде чем погрузиться, подводная лодка выпускает воздух из балластных цистерн.



Редкая фотография подводного минного заградителя «Сил», захваченного немцами. Ясно видны пробоины от снарядов.



Экипаж лодки «Труант» (класса «Т»), которой командовал лейтенант-командер Хью Хаггард, кавалер орденов «За безупречную службу» и «Крест за боевые заслуги». Лодка возвращается домой после двух с половиной лет, проведенных в Средиземном море и на Дальнем Востоке. «Веселый Роджер» — знак удачливости команды.



Лейтенант-командер Малькольм Уонклайн. Он посмертно награжден Крестом Виктории вскоре после того, как его лодка погибла со всей командой в апреле 1942 года.

Лейтенант-командер
Норман Джуэлл на
мостике «Сераф».





На лодке «Телемах» готовят торпеды, которые потопили японскую субмарину I-166 у берегов Пенанга в июле 1944 года. После войны подводная лодка десять лет прослужила в Четвертой подводной эскадре в Сиднее, Австралия.



Погрузка торпед на «Спитфул» с плавбазы перед патрулированием в 1943 году.



Экипаж лодки «Тракюлент», вступившей в строй в сентябре 1942 года. «Веселого Роджера» она заработала за боевые успехи, в числе которых было потопление немецкой субмарины U308 у берегов Фароса в июне 1943 года. В январе 1950 года во время возвращения лодки на верфь после испытаний она столкнулась с танкером и затонула в устье р.Медуэй. Шестьдесят семь человек успешно покинули лодку, однако выжили всего одиннадцать — остальные погибли в ледяной воде или были унесены сильным течением и утонули.





«Шариот», одно из спецсредств, связанных с подводным флотом. Появились во время Второй Мировой войны и использовались для выполнения диверсий.



«Спящая красавица», или «моторизованное погружающееся каноэ». Использовалось при попытке нападения на японский флот в Сингапуре.



Немецкий линкор «Тирпиц», ставший объектом многочисленных атак союзников, в том числе и появившихся незадолго до этого X-судов — карликовых субмарин.



Х-суда, карликовые подлодки, использовались для нападений на немецкий и японский флоты.



Интерьер крошечного судна.



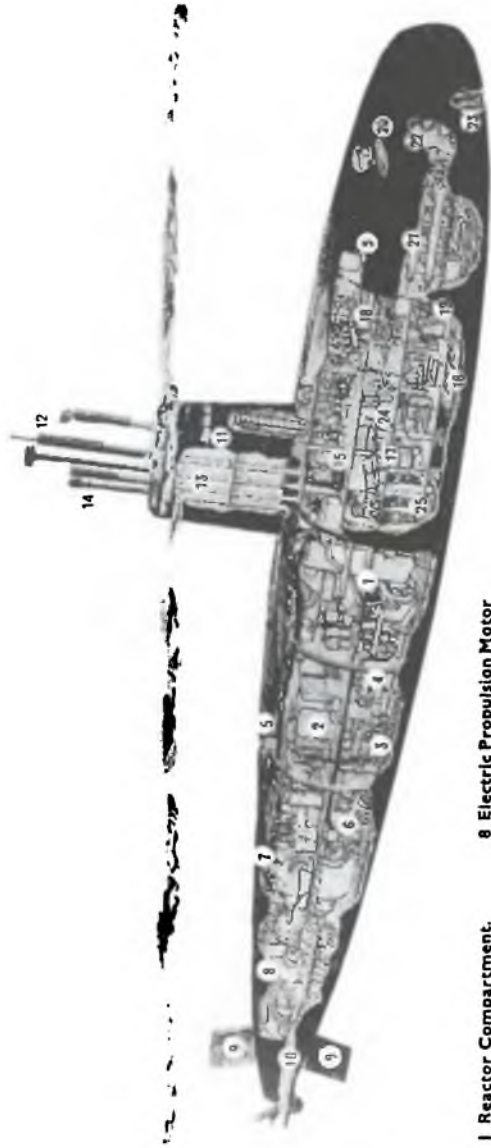
Офицеры Х-лодок, которые принимали участие в крупных рейдах, в том числе в сложнейшей групповой атаке на «Тирпиц». Слева направо: Т. Мартин, К. Хадспет, Б. Макфарлейн, Б. Плейс, Д. Кемерон. Кемерон и Плейс были награждены Крестом Виктории.



«Дредноут»
спускают на воду в
присутствии
королевы. Октябрь
1960 года.



Британская субмарина поднялась на поверхность на
Северном полюсе.



- 1 Reactor Compartment.
- 2 Reactor Control Compartment.
- 3 Auxiliary Machinery.
- 4 Diesel Generator.
- 5 Escape Hatch.
- 6 Main Condenser.
- 7 Main Turbines.

- 8 Electric Propulsion Motor (Alternative drive).
- 9 Rudders.
- 10 Aft Hydroplane.
- 11 Surface Navigating Bridge.
- 12 Periscope.
- 13 Radar & Radio Aerials.
- 14 Snort.

- 15 Control Room.
- 16 Electric Batteries.
- 17 Crew's Quarters.
- 18 Officers' Quarters.
- 19 Electrical Space.
- 20 Forward Hydroplane.
- 21 Torpedo Space.
- 22 Torpedo Tubes.
- 23 Stowed Anchor.
- 24 Galley.
- 25 Store Rooms & Refrigeration Space.

Адмиралтейский план, показывающий «Дредноут», первый британский подводный атомный подводный лодка.

Жизнь на подводной лодке «Трафальгар».



«Шеф-повар» готовится к одной из смен на лодке, которые действуют круглые сутки.



У карты в центральном посту.



Постоянное поддержание в исправности электронной аппаратуры — одна из многих задач, которые теперь требуют специальных знаний.



Перископ лодки класса «Трафальгар».



Современное машинное отделение — место, где когда-то все стучало, дребезжало и было покрыто маслом.



Запуск раке
«Трайдент»

Ракетный отсек на «Резолюшн»,
первой британской подлодке —
носителе ядерного оружия



Класс «Резолюшн» был выведен из состава флота в 1990-е
годы и заменен новыми лодками класса «Виджилент»,
носителями ядерных ракет «Трайдент».

В качестве эпилога: статистика интересна, если сопоставить ее с потерями немецких подлодок на Средиземном море. В период с сентября 1941 по конец 1944 года немцы отправили 62 подводные лодки через Гибралтар, контролировавшийся англичанами. 9 были потоплены во время попытки пройти пролив, еще десять — серьезно повреждены во время движения. Хотя этот ущерб был очень невелик, ни одна из этих 62 немецких лодок больше не вернулась в Атлантику. Большинство из них были потоплены или получили тяжелые повреждения в бою, а немногие оставшиеся были затоплены ми командами.

«Выступление» в Средиземном море было для немецких подводных флотий блестящим — и, к сожалению, не закончилось с победой у Эль-Аламейна.

Глава девятая

«ЧЕЛОВЕК-КОТОРОГО- НЕ-БЫЛО» И ДРУГИЕ СПЕЦОПЕРАЦИИ

Шпионские операции, в которых подводные лодки использовались как основные средства передвижения, были, как правило, невероятно опасными, но жизненно необходимыми для военных действий на всех театрах Второй Мировой войны. Они включали в себя все те виды действий, которые обычно требовали отчаянной храбрости, и на их основе разрабатывали свои операции спецсоединения в течение следующей половины века. Таг Уильсон был первопроходцем в спецоперациях, вместе со многими своими товарищами, командирами подводных лодок. Романист Джон Людовик, позже поступивший добровольцем в только что сформированную SBS, писал о нем: «Как руководитель первых успешных рейдов... он занимал в нашей

иерархии положение, не такое уж далекое от положения св. Петра в Святой церкви».

Уилсон был красивым, стройным, по рождению он являлся выходцем из среднего класса. Его коллега, Марин Уолли Хьюгс, был человеком малорослым, но крепким. Они делили общие обязанности. Они плавали на байдарках и были членами-основателями SBS, которая в то время являлась скромно укомплектованным подразделением диверсионной службы, созданным в 1941 году по личному приказу Черчилля. Все служившие в SBS стали часто пользоваться «подводными автобусами», но Уилсон и Хьюгс, оба рвавшиеся действовать, впервые стали применять особую разновидность спецопераций. Работа эта заключалась в том, что субмарина подходила к берегу, сбрасывала с корпуса двух человек в разборной байдарке, а затем забирала их после того, как они взорвут более или менее важный объект на берегу. Так, во всяком случае, все начиналось.

Шримп Симпсон был среди тех, кого надо было убедить в значимости тайных диверсионных заданий. Он подписал документ, который давал им разрешение выходить в море на «Эрдж», когда лодка пришла заправляться на мальтийскую базу. Это произошло на третьей неделе июня 1941 года. Пара диверсантов погрузила свою хрупкую байдарку, вместе с ящиком взрывчатки, автоматами и ножами, и отправилась на охоту на южное побережье Италии. У них не было какого-либо конкретного объекта. По плану, они должны были прочесать берег в поисках чего-либо важного, что можно взорвать.

«Поднять перископ!» — приказал лейтенант-командер Томмо Томпкинсон, когда «Эрдж» в нерешительности остановилась под водой в спокойном море в 3 милях от восточного побережья

Сицилии, между Таорминой и Катанией. Над ними в лучах предвечернего солнца сияло Средиземное море — лето было жаркое. Огромная Этна была хорошо видна — декорация театра войны, выразительно вырастающая по мере подъема перископа. Датой первого задания и первой успешно проведенной диверсии за время войны в Средиземном море, которая послужила моделью подобных операций в будущем¹, было 22 июня 1941 года. Томпкинсон позвонил Тага Уильсона к перископу. Почти у самого подножья Этны он заметил то, что было похоже на туннель, обслуживающий главную железную дорогу, которая, без сомнения, служила ключевым транспортным звеном мощных, многочисленных войск гитлеровцев и их союзников, расположенных на Сицилии.

— Это годится? — спросил Томпкинсон.

— То, что надо, — ответил Уильсон. — То, что надо.

— Ладно. Я выброшу вас примерно в миле от берега.

Уильсон и Хьюгс собрали свои приспособления, проглотили пару таблеток бензедрина и отнесли свою ненадежную на вид лодочку к переднему люку, чтобы быть готовыми к отправлению, когда с наступлением темноты субмарина поднимется на поверхность. Томпкинсон подвел подводную лодку так близко к берегу, насколько хватило смелости. Уильсон и Хьюгс были готовы, от таблеток «бенни» у них здорово подскочил уровень адреналина. Вода еще была над обшивкой, когда они вытащили свою байдарку через передний люк, завершили ее сборку, вернув на место деревянные детали — они были вынуты, чтобы можно было просунуть их через люк, — и погрузили 30 килограммов взрывчатки.

¹ Полное описание: См.: *Джон Паркер. Внутренняя история морского спецназа, «Хедлайн», 1997.*

Диверсанты поместили байдарку на носовой части лодки, осторожно забралась на свои места, зачернив лицо, покрыв одежду жиром, с веслами в руках и автоматами через плечо. По знаку Уильсона подводная лодка тихо прошла вперед и скрылась под водой, предоставив байдарке колыхаться на воде, с двумя гребцами, дружно гребущими к берегу. Их тренировки были минимальными, а снаряжение — более чем скромным. Оно не подразумевало никаких средств связи, кроме сигнальных фонариков, обтянутых, чтобы скрыть свет, старым носком. Уильсон вспоминал, что ничто не могло подготовить человеческую душу к нервному возбуждению, которое нарастало внутри по мере того, как они осторожно приближались к сицилийскому берегу.

Уильсон оглянулся назад. «Эрдж» исчезла из виду. Она должна была вернуться в назначенное время на условленное место и всплыть на поверхность, когда командир заметит мигание фонарика — условный сигнал, который будут подавать оба диверсанта. Исчезновение лодки-носителя вызвало приступ мучительного волнения: «Будет ли лодка здесь, когда мы вернемся? Найдем ли мы ее в темноте?» Позднее Таг Уильсон на собственном горьком опыте установил, что субмарина может и не вернуться, тогда-то он окажется в весьма неприятном положении. В этот — первый — раз все казалось устроенным правильно. Полтора часа диверсанты пробирались к туннелю и устанавливали заряды. Потом они вернулись на берег, сели в байдарку и направились к месту встречи, увидев по дороге от одной или двух рыбацких лодок. «Эрдж» всплыла со стороны их правого борта, и вскоре они уже втаскивали на борт субмарины свою байдарку. Мгновение они стояли, вглядываясь в

берег с радостным удовлетворением; это чувство омрачалось беспокойством по поводу того, что взрыва все не было. Отсырела взрывчатка или, может быть, неверно соединили? Они быстро разобрали байдарку и направились вниз, а «Эрдж» в это время плавно уходила в сторону глубоких вод. Когда они пришли, командир вызвал Уильсона и Хьюгса на мостик. В бинокль он заметил вспышки неяркого света на берегу. Поезд как раз въезжал в туннель, когда Таг увидел его. Он считал секунды... и затем — ба-бах! Небо вдали осветилось красной вспышкой.

Так был отмечен первый успешный рейд СБС в Средиземном море. Он стал образцом для выполнения будущих заданий и будет повторяться на протяжении всей войны практически в каждой боевой зоне, где была береговая линия, а также в послевоенные годы и в развитии современных СБС.

Для Уильсона и Хьюгса сицилийская прогулка еще не закончилась. После того как успех рейда подтвердился, «Эрдж» закончила свое патрулирование и направилась на юг Мессинского пролива, где была замечена новая цель — два 10 000-тонных итальянских крейсера, в окружении шести эсминцев. Томпкинсон, не теряя времени, также выбрал себе цель — крейсер «Гориция». В течение нескольких минут крейсер пошел ко дну с парой пробоин в борту, нанесенных торпедами Томпкинсона. Итальянские эсминцы начали поиск подлодки. Они сбросили несколько десятков глубинных бомб. Лодка вздрагивала и сотрясалась, как если бы готовилась расколоться на части; стоял оглушительный, ужасающий шум.

Уильсону никогда не доводилось испытывать ничего подобного, и он вспомнил слова командира своей части, кэптана Роджера Кортни: «Члены

СБС, которым выпала честь быть на борту субмарины, когда на нее сбрасывают подводные бомбы, должны оставаться спокойными, уйти с дороги в какой-нибудь угол, ничего не говорить, ничего не делать и притвориться, что читают книгу».

Книги у Уильсона не было, и момент заставил его размышлять: как же так получилось, что он, Роберт Уильсон, еще совсем недавно тихо и спокойно бывший почтенным бристольским конструктором, никогда никому не причинивший зла, оставивший дома молодую жену, с которой он собирался растить детей, — сидит теперь забившись в угол центрального поста, в подводной лодке, на которую падают глубинные бомбы; только что он взорвал поезд, погубив бог знает сколько жизней, и уже думает о следующем задании. Ничего подобного он и представить себе не мог, когда записывался в Территориальную армию незадолго до войны.

В следующие три месяца Уильсон и Хьюгс успешно выполнили еще несколько рейдов, благодаря субмаринам 10-й флотилии, которые лоставляли их в Средиземное море; их мастерская работа стала причиной сбоев и беспорядка в железнодорожной системе Италии. Уильсон и Хьюгс выходили в море и с Томпкинсоном, и с лейтенант-командером Диком Кейли на «Атмост», Хью Хаггардом на «Труант», Энтони Мирсом на «Торбей», Малькольмом Уонклайном на «Апхолдер», Элистером Марсом на «Анброкен» и лейтенантом Уотсоном на «Анбитен». Вместе они атаквали цели по всему итальянскому побережью.

В конце июля 1941 года Уильсона и Хьюгса определили на «Атмост», к лейтенант-командеру Кейли, приземистому человеку, с которым у Уильсона сразу же наладились дружеские отношения. За последующие три месяца их набеги сеяли абсолютный хаос в

железнодорожной системе южной Италии. Наиболее заметным был огромный железнодорожный мост через реку Серачино, у залива Таранто. Этот мост был настолько важен для итальянцев, справедливо опасавшихся диверсии против данного объекта, что они замаскировали его обращенную к морю сторону, и это, конечно, затруднило разведку. Увидеть его без помех можно было только при дневном свете, через перископ.

Когда вечером 27 августа стемнело, Дик Кейли подвел «Атмост» настолько близко к берегу, насколько осмелился, так как требовался очень большой груз взрывчатки — восемь зарядов особой мощности, упакованных в пуленепробиваемые водонепроницаемые мешки, по 14 килограммов каждый. Двух диверсантов столкнули с лодки, и Кейли оставил субмарину на поверхности, чтобы посмотреть, как они плывут. Море было спокойным — к счастью, так как тяжело нагруженная байдарка глубоко сидела в воде. Диверсанты были страшно взбудоражены, когда начали выгружать свои ящики на берегу. Уильсон глянул в сторону моря и увидел, что «Атмост» не погрузилась. Черный корпус подлодки был отчетливо виден с берега — слишком близко, чтобы высадившиеся могли быть спокойными: лодка могла привлечь внимание итальянцев и тем самым помешать выполнению задания диверсантов.

Несмотря на ограниченное время, Уильсон с великолепным хладнокровием снова забрался в байдарку и направился к лодке, чтобы вежливо попросить Кейли убраться. Снова оказавшись на берегу, он и Хьюгс, с готовыми к бою автоматами Томпсона, начали путь к цели, сначала карабкаясь по крутым склонам и оскальзываясь на глине. Пришлось сделать четыре ходки, чтобы перенести ящики к

мосту, и пока Хьюгс распаковывал их и готовил взрыватели, Уильсон начал карабкаться на кручу со смертоносным грузом, раскачиваясь, как мартышка, между балками моста. Один раз он повис на одной руке, устанавливая снаряды и вставляя взрыватели. Когда все было готово, Уильсон в последний раз проверил соединения, затем размотал длинный, медленно тлеющий бикфордов шнур так, чтобы он свешивался с моста, и поджег его.

«А теперь бегом!»

В уме он отсчитывал секунды, пока вместе с Хьюгсом мчался назад. Они с треском неслись через подлесок — назад, к морю. Вся земля была усеяна осколками бетона, покореженного металла, кое-что упало на «Атмост», которая стояла примерно в полумиле от берега. Когда Уильсон и Хьюгс поднялись на борт, команда приветствовала их.

Положение накалялось, и в течение следующего месяца «Атмост» продолжала доставлять бесстрашных спецназовцев к намеченным объектам, не оставляя при этом свои обычные обязанности по патрулированию. 18 октября Уильсон и Хьюгс перешли на «Труант», которым командовал лейтенант-коммандер Хаггард, направлявшийся в Александрию и во время пути обязанный патрулировать пролив Отранто между Италией и Албанией. Этот поход оказался самым опасным подводным путешествием Уильсона. «Труант» пришлось столкнуться с обстрелом с надводных судов и самолетов, глубинными бомбами, выполнять торпедные атаки против вражеских судов и, наконец, пережить леденящие душу четыре часа, когда лодка лежала на мелководье.

Несмотря на все это, Хаггард доставил Уильсона к важной цели — главной железнодорожной линии Милан — Бриндизи, около Анконы. Уильсон

взял приготовленные снаряды и укрепил их на рельсах вдвое быстрее обычного — поезд уже приближался. Взрыв прогремел точно в назначенное время. Состав сошел с рельсов, разбилось 14 спальных вагонов, в которых были гитлеровские военные чины. Взрыв также причинил множество разрушений на линии.

Роджер Кортни был в Александрии и снова приветствовал Уильсона на борту плавучей базы Специальной Лодочной Службы «Медуэй». К тому времени первая SBS значительно расширила набор спецопераций, сотрудничая в основном с подводными лодками. Диапазон заданий охватывал разведку берега для высадки войск, диверсии на железных дорогах, которые устраивал сам Уильсон, и помощь войскам союзников, оставшимся на вражеской территории после падения Крита в июне 1941 года. За один только август капрал Бремнер (SBS) в одиночку спас 125 британских, австралийских, новозеландских и греческих солдат, которые скрывались в холмах Крита со времени захвата острова немцами. Он переправил их в безопасное место с помощью подлодки «Торбей» и далее в Александрию. Он был награжден медалью «За выдающиеся заслуги».

Еще одним видом операций, ставших специальностью командиров подлодок, которые действовали в союзе с SBS во второй половине 1941 года, была высадка (и последующая эвакуация) секретных агентов в тыл врага — через все Средиземное море, а позже — на Дальний Восток. Эти задания продолжались, часто — с величайшим риском для всех участников, в особенности для подводников. Одна из наиболее рискованных операций этого типа стартовала в Александрии; в ней участвовали «Торбей» и «Талисман». Они были предназначены для дос-

тавки группы диверсантов на задание, завершившееся смелым, но неудачным нападением на штаб-квартиру Роммеля.

Задача была поручена последним из знаменитых «Лейфорс» полковника Роберта Лейкока, которые первоначально состояли из 7-, 8- и 11-й десантно-диверсионных подразделений морской пехоты, но были буквально выкошены, когда прикрывали отступление войск союзников с Крита. Во время других операций тоже были большие потери, и к сентябрю 1941 года от «Лейфорс» практически ничего не осталось: уцелело всего 53 человека из первоначальных 1200, которые прибыли из Шотландии 10 месяцев назад, полные надежд и отваги.

Эти оставшиеся в живых члены «Лейфорс» были теперь приданы 8-й армии в качестве специального десантного соединения, которым руководили сам Лейкок и подполковник Джеффри Кийз, сын адмирала сэра Роджера Кийза, первого руководителя комбинированных операций, героя рейда на Зеэбрюгге во время Первой Мировой войны. Он оказал огромную поддержку «Лейфорс» и сделал возможным сотрудничество между подводниками и SBS.

Нападению на штаб-квартиру Роммеля, которое планировалось совершить в глубоком тылу врага, на удалении в 200 миль от линии фронта должна предшествовать высадка на берег, под руководством SBS, с «Торбей» и «Талисман». Добираться до берега должны были на байдарках и в резиновых лодках. Ночью 14 ноября шторм поднял волны на поверхности, и две пары членов SBS отправились в байдарках на берег, чтобы проверить плацдарм до начала высадки основных сил. Когда выяснилось, что все чисто, был отдан приказ продолжать высадку, несмотря на волны. Байдарки и

лодки с «Торбей» постоянно заливало, и чтобы переправить с борта субмарины на берег 36 человек, понадобилось почти 7 часов — вместо 90 минут, которые, как рассчитывали, займет операция. К этому моменту переправку на берег 18 человек, оставшихся на «Талисман», признали невозможной. Лейкок и Кийз были среди высадившихся на берег.

Группа в уменьшенном составе тем не менее направилась к центру связи Роммеля, а затем — к вилле, которая использовалась как штаб-квартира его «канцергруппы Африка». Тем временем лейтенанты SBS Инглс и Эллот с двумя помощниками прятали резиновые лодки, чтобы они были готовы к возвращению группы. Неудачное начало высадки, вероятно, было дурным предзнаменованием; трудности продолжались. Важность зданий-объектов была преувеличена, и, как выяснилось потом, самого Роммеля там не было. Он уехал в Рим.

Зато здесь было достаточно немецких солдат. Начался яростный бой, в котором погиб и руководитель экспедиции Джеффри Кийз (позже он был посмертно награжден Крестом Виктории). Десантная группа вернулась к месту высадки, чтобы встретиться с «Торбей». К тому времени, когда они достигли берега, из 36 человек в живых оставалось 22. В довершение несчастий погода была ужасной, море было очень бурным, с долгими накатами, идущими с северо-запада — то есть прямо к месту высадки. «Торбей» пришла на место к назначенному времени и ждала возвращения группы, не подозревая о бое, который развернулся на берегу. Вскоре после наступления темноты 18 ноября — первого дня операции «Крестonosец», которая была наступлением 8-й армии, предпринятым для освобождения Тобрука, — они прибыли на берег. Вернувшиеся десантники, однако, сигнализировали, что

резиновые лодки, которые перед походом были спрятаны, теперь исчезли и они оказались в тяжелом положении.

«Торбей» стояла на позиции, рискованной даже в темноте, и, не видя ясных путей спасения десантников, командир решил погрузиться и сообщить, что он вернется на следующий день с наступлением темноты. Ночью на оставшихся в живых десантников напали немцы. Некоторые из 22 командосс погибли, многие попали в плен, а по меньшей мере четверо бежали в сторону холмов. Среди бежавших был и сам полковник Лейкок, который, вместе с сержантом Терри, совершил невероятный 36-дневный пеший переход через неприятельскую территорию и пустыню. Они вышли к британским позициям на Рождество.

Некоторое время после этой катастрофы диверсионные и десантные операции с использованием субмарин были запрещены Лондоном, но в начале декабря Таг Уильсон и Хьюгс снова оказались пассажирами «Торбей», когда лодка вышла в очередное патрулирование. Это была важная и даже еще более опасная операция, в основном из-за испытания магнитной мины, которую изобрел Уильсон. «Торбей» везла их в залив Наварино, и через перископ было видно вражеский эсминец, покачивавшийся у пирса.

Напарники уселись в свою байдарку и подошли к кораблю на расстояние чуть ближе 135 метров. В этом месте Уильсон, одетый лишь в смазанный жиром длинный балахон, защищавший его от холода, соскользнул в воду и поплыл к кораблю, осторожно толкая перед собой на поплавке шесть магнитных мин. Мины представляли собой килограмм пластиковой взрывчатки в металлической оболочке, которые прикреплялись к днищу корабля магнитом.

Мины взрывались после того, как ломалась стеклянная ампула с кислотой; кислота, в свою очередь, проходила через окружавшую ее перегородку и воспламеняла детонатор. Каждая мина могла проделать 2-метровую дыру в борту корабля. Тяжелый груз требовал осторожного обращения, это задание требовало времени и при самом лучшем раскладе, а декабрьская вода была ледяной.

Хьюгс заметил, что у его коллеги примерно в 70 метрах от корабля возникли затруднения. Он дал знать Уильсону — по веревке, прикрепленной к нему, — что вытаскивает его. Протестующий Таг был втащен обратно в лодку, с окоченевшими руками и стучащими от холода зубами. Таким был печальный конец их совместной работы. Хьюгс и Уильсон больше никогда не действовали вместе.

В начале января 10-я флотилия снова с радостью встретила Тага на Мальте. Надо было провезти под водой множество агентов-десантников, участвовавших в жизненно важных операциях, на берег Туниса вместе с экипировкой и радиоустановками. Здесь же он узнал, что за свои подвиги награжден орденом «За беспорочную службу». Его должны были отправить домой, в Англию. Чтобы он получил награду из рук короля, в Букингемском дворце.

«Одно последнее задание, — сказал Шримп Симпсон после объявления о награде. — Двух агентов надо высадить около Карфагена».

«Конечно», — без колебания ответил Уильсон.

Ему надо было идти на «Апхолдер» лейтенант-командера Малькольма Уонклайна. Высадка прошла гладко, и Уильсон вернулся на субмарину, чтобы у острова Лампедуза встретить «Анбитен» и перебраться на нее для обратного путешествия. Вышло так, что «Анбитен» еле тащи́лась домой — она была повреждена в бою. К этому времени море

выглядело слишком беспокойным для попытки перебраться на другую лодку. Уонклайн предложил, чтобы Уильсон остался с ним, вернулся на Мальту, а оттуда его «подбросят» в Гибралтар. Однако Таг, которому не терпелось отправиться домой, решил рискнуть. Это было решение самой судьбы. Как говорилось в предыдущей главе, «Апхолдер» затонула со всей командой на следующий день. Таг Уильсон был последним, кто видел моряков в живых.

Таг между тем был вызван в штаб комбинированных операций, теперь им командовал лорд Маунтбаттен, обдумывавший особое задание. Таг должен был опробовать устройство нового типа «Q», изобретенным в одном из сверхсекретных экспериментальных отделов Маунтбаттена, сэром Малькольмом Кэмпбеллом. Это была мини-торпеда, которую вручную запускали с байдарки и которая приводилась в движение мотором для «дворника» ветрового стекла автомобиля. Идея состояла в том, чтобы вооружить находящихся на борту подводных лодок членов SBS, так чтобы они на байдарках кружили по вражеским бухтам, взрывая корабли.

Когда Таг вернулся, был август, и Шримп Симпсон уже выбрал объект, изучив фотоснимки кораблей в бухте Кротоне, сделанные с воздуха. В этот раз — в первый раз — он был без своего обычного коллеги, Пузатого Хьюгса, который был болен; его заменит другой проверенный десантник-диверсант, капрал-бомбардир Бриттльбэнк. Их доставили в бухту на «Анброкен», которой командовал лейтенант Марс. Лодка поднялась на поверхность правильно, в полутора милях от зоны объекта, двое диверсантов выгрузили свою байдарку и снаряжение. Они должны были снова явиться на то же место, чтобы встретить лодку, через пять часов.

Уильсон и Бриттльбэнк отплыли при безлунном небе около 11:30 ночи и успешно достигли бухты, пройдя мимо покоруженного снарядами бона. Они успели выпустить только одну торпеду, когда их заметили со шхуны. Уильсон вспоминал:

«Держа торпеду под водой, я тщательно прицелился и тихонько толкнул ее... В следующие несколько секунд (до того, как им пришлось отступить. — *Примеч. ред.*) я едва не последовал за ней. Глубина была около пяти футов, и торпеда, как казалось, пошла без помех. Во время отступления не было слышно определенного взрыва, хотя теперь в итальянской флотилии был большой шум и стали во множестве появляться огни прожекторов. Мне было дано указание о том, что мы никоим образом не должны попасть в плен, имея при себе торпеды, поэтому мы стали грести к нашему “материнскому” судну, которое ждало нас на месте встречи на расстоянии в 2000 ярдов».

«Анброкен» все еще была под водой, но у диверсантов возникли трудности по пути к месту встречи. На горизонте появились два итальянских эсминца, которые шли по направлению к ним. Когда они приблизились, Уильсон выпустил вторую из своих мини-торпед. Она унеслась и, кажется, поразила одну из целей — но ничего не произошло. Эсминцы повернули и прошли с обеих сторон байдарки, не заметив ее. Почти наверняка они теперь искали «Анброкен», и Уильсон понял, что Марс засек их появление благодаря гидрофонам и ушел в сторону.

Теперь море поднималось, появились большие волны с белыми барашками; они бежали, пересекая

район встречи. В течение следующих пяти часов Уильсон и Бриттльбэнк дежурили на месте, пока не истекло время, в которое могла произойти встреча. Они сбросили несколько ручных гранат с четырехсекундным замедлением, чтобы привлечь внимание субмарины, если она была где-нибудь под ними. «Анброкен» не отозвалась. Они прождали еще полтора часа, и когда байдарка начала опасно наполняться водой, они решили вернуться на берег, просушить ее, а затем попытаться вернуться на Мальту своим ходом, пройдя на веслах все 250 миль.

Они шли довольно успешно, пока во время одного торопливого перехода от берега не повредили байдарку и не были вынуждены сделать еще одну остановку. Их немедленно окружили и взяли в плен итальянские солдаты. Таг Уильсон провел весь остаток войны в итальянских и немецких лагерях для военнопленных, откуда бежал, — типичная история военнопленного. В Германии он бежал дважды, один раз — из едущего поезда, под сильным огнем. Он сумел вернуться в Италию в 1943 году и попал на «римский путь беглецов», организованный католическим священником, но потом его предали, и он снова попал в плен. До конца войны он оставался в лагере для военнопленных в Брунsvике.

Заканчивая историю о последнем походе Тага Уильсона и его товарищей из мальтийской подводной флотилии скажем, что второй комплект управляемых вручную торпед был опробован майором Гарри Голден-Уайтом из 2-й SBS, во время операции «Торч» у Орана. Он тоже попал в плен во время операции и дал такую оценку:

«В центре этой мощной операции, в которой участвовали 300 или больше кораблей,

были я и мой второй номер, капрал Эллис. Мы гребли, вокруг была бойня — пылающие корабли и крики раненых, — чтобы выпустить эти чертовы мини-торпеды на подходах к бухте Оран. Я выпустил одну, которая попала во вражеский корабль. Я не слышал взрыва, а корабль продолжал двигаться, хотя его потом и потопила наша подлодка сразу за пределами Оранской бухты. Я выпустил вторую торпеду, выбрав своей целью одну из их подлодок, которая как раз входила в бухту, но торпеда ушла в сторону и угодила в стенку гавани. Но наконец она взорвалась, и появился начальник бухты, крича и размахивая руками. Мы выпустили другую, но проклятая торпеда остановилась в самый ответственный момент, и когда нас брали в плен, я с ужасом увидел, как она плавает в бухте. Считалось, что она должны остаться сверхсекретной».

Средиземноморские подводные флотилии с напряжением всех сил участвовали в высадках союзников в Северной Африке в ноябре 1942 года, которые последовали за знаменитой победой генерала Монтгомери при Эль-Аламейне. Вновь назначенный британский командующий нанес удар по северному флангу Африканского корпуса 23 октября в ходе тщательно подготовленного наступления, а к 5 ноября вынудил Роммеля отступить. Войска союзников, сражавшиеся под командованием генерала Дуайта Эйзенхауэра, 8 ноября начали высадку в Марокко и Алжире, а американский контингент — на Касабланке и Ороне. Вклад подводного флота в эти высадки был громадным. Имея в тылу Мальту и с мощной поддержкой с воздуха, союзники затопили до 40 процентов гитлеровских кораблей, пере-

возивших людей и снабжение армиям Роммеля, и доля подводных лодок была достаточно большой.

Подводный флот также выделил 18 лодок для прикрытия операций по высадке — в качестве маркеров и маяков для надводных кораблей оперативных групп и десантных судов. В той же степени значительным был вклад в развертывание самих высадок — особенно в ту, когда флот из более чем 320 кораблей шел с Британских островов, чтобы доставить 140 000 человек на побережье Туниса и Ливии.

Именно эта операция потребовала множества разведок такого типа, к какому раньше не прибегали. Большая часть этих разведок проводилась в союзе с подводной флотилией. В первый раз за всю историю подводные лодки начали получать регулярные задания от нового формирования, КОПП (СОРР — Combined Operations Pilotage Parties). Оно возникло всего за шесть недель до этого по приказу Маунтбаттена, после его личного провала высадки у Дьеппа, сравнительно небольшого, но стоившего жизни 3000 человек. «Копписты» (так называли служивших в соединениях КОПП) были питомцами лейтенант-командера Нигеля Клогстона Уиллмотта, ветерана Нарвика и первых дней Средиземноморской кампании. Он представил свою идею Маунтбаттену, и ему была дана вся власть, чтобы проследить за тем, чтобы она оказалась реализованной, с невозможным крайним сроком — к началу операции «Торч». КОПП были элитными сверхсекретными подразделениями, набранными в основном из офицеров Королевского флота, чьи настоящие обязанности не открывались еще около 15 лет после окончания войны (в основном все они еще служили в этих частях, в засекреченных точках вроде Ирака. Затем их объединили с SBS, морским спецназом).

Члены КОПП были пловцами и гребцами на байдарках, которые обучались навигации и гидрографии. Их доставляли на подводных лодках для проведения полной разведки на место будущего штурма, которое, естественно, было вражеской территорией, часто — с патрулями, защищенной береговыми батареями и другими оборонительными сооружениями. Задачей разведчиков было составление карт, которыми могли бы руководствоваться войска союзников, для безопасной и гладкой высадки на плацдарм. Всю зону высадки следовало обследовать подробно, уточняя уклоны берега, препятствия, отмели, скалы, состав песка (чтобы предупредить увязание машин), поверхность земли, минные зоны, сооружения береговой обороны и, что самое важное, береговые пути отхода, выходы штурмующих войск. Выполнение задания на любом из плацдармов могло занять много часов и потребовать огромного терпения и осторожности от командиров подводных лодок, доставлявших разведчиков.

Хотя подводный флот использовался для ограниченной разведки плацдармов высадки — обычно членами СБС, первым командиром подлодки, связанным с коппистами, был Норман (Билл) Джуэлл; мы встречались с ним в предыдущей главе, когда он принял командование «Труант» после Хью Хаггарда. За это время он вернулся в Соединенное королевство, закончил курсы командиров и летом 1942 года получил новенькую лодку класса «S», «Сераф», на верфи «Виккерс» в Бэрроу-ин-Фернесс. Как большинство вновь назначенных командиров, он оставался рядом с лодкой во время ее доукомплектовки, ожидая спуска судна, которое станет одной из знаменитейших подводных лодок времен войны:

«В “Виккерс” все были очень внимательными и прислушивались ко всему, что мы хотели сделать с этой подлодкой. Мы проводили испытания в районе Клайда, а оттуда пошли в свое первое военное патрулирование в Северном море. Боевое крещение новой субмарины произошло, когда мы приближались к зоне патрулирования. Мы были на поверхности и заметили то, что нам показалось перископом. Мы открыли огонь — и взорвали кита. В конце концов нас отправили на Средиземное море, присоединиться к эскадре в Гибралтаре, и, если не считать бомбардировки нашими же самолетами в Бискайском заливе, у нас было сравнительно не богатое приключениями путешествие. Противолодочный патруль Королевских ВВС сбросил на нас несколько бомб¹, и мы погрузились и оставались под водой около получаса, прежде чем двинулись дальше.

Когда мы прибыли в Гибралтар, нас отправили патрулировать побережье Северной Африки, от Алжира до Орана. Готовилась — хотя мы об этом не знали — высадка союзников в Северной Африке. Мы вернулись в Гибралтар, чтобы взять на борт группу коппис-тов, которые должны были составить карту плацдарма высадки североафриканского берега. Мы простояли у берега, пока группа

¹ Это не было чем-то необычным. С середины 1942 года летчики Королевских ВВС находились на круглосуточном противолодочном патрулировании, внося в журнал тысячи летных часов каждый месяц и выводя из строя десятки немецких подлодок. То, что пилоты и наблюдатели часто страдали от перенапряжения глаз, так как приходилось постоянно вглядываться в море, и было причиной множества инцидентов, когда они обстреливали своих.

КОПП в байдарках ночью добиралась до места высадки. Днем мы делали фотоснимки плацдарма и береговой линии через перископ, так что у них была полная картина зоны высадки».

Это была первая такая операция. Она оказалась такой успешной, что ее повторяли при подобных высадках союзников до конца войны. Составители планов были поражены количеством деталей, которые они получили. Сама природа показала выгоды плацдармов высадки, которые — если бы не это — могли бы ускользнуть от внимания. Постановили, что впредь ни одна широкомасштабная высадка не будет предприниматься войсками союзников без первоначального обследования берега коппистами, и обычно это значило доставку их на подводных лодках.

Планы высадки близились к плодотворному исполнению, и благодаря своим знаниям о районе Джуэл стал «естественным выбором» для специального задания. После своего возвращения на Гибралтар он получил загадочное сообщение, гласившее: «“Сераф” назначена выполнять специальные политические операции начиная с этого дня. Все дальнейшие приказы следует заучивать наизусть, после чего они должны быть уничтожены».

Джэулл не мог себе представить, что за этим последует, но еще до конца дня он получил свое задание. Оно было частью операции, которую Уинстон Черчилль описал позже как спасшую огромное количество жизней:

«Меня просили подойти к берегу и встретить группу американцев, которые хотели, чтобы их высадили. Я не имел понятия, кто

бы это мог быть, но меня скоро просветили. Всего их было шестеро, в том числе генерал Марк Уэйн Кларк (заместитель Эйзенхауэра и заместитель командующего операцией «Торч». — *Д.П.*) и бригадный генерал Лаймен Лемницер (главный специалист по планированию США в штабе Эйзенхауэра. — *Д.П.*). Мы, очевидно, должны были вскоре высадить их на один из скалистых вадии Северной Африки, около Алжира, принадлежавшего вишистской Франции и, следовательно, контролируемого немцами. У них должно было быть небольшое сопровождение из SBS — и это все».

После напоминания о том, что все, что происходило на встрече, является совершенно секретным, они обсудили операцию и то, как Джуэлл, которому тогда было 28 лет, видит ее ход. Они быстро просмотрели план подхода и высадки — но не более того, и Джуэлла наконец известили, что высадка будет происходить 20 октября. Той ночью на борт «Сераф» поднялись шестеро американцев. Их сопровождали всего три человека из SBS, кэптен «Крафф» Кортни, брат основателя SBS, и лейтенанты Ливингстон и Фут, которые имели при себе все полагающееся снаряжение SBS.

Американцы должны были высадиться и добраться до домика с белыми стенами на вершине прибрежного холма. Они должны были встретить генерала Маста, командующего вишистскими соединениями, и Роберта Мерфи, дипломатического представителя президента Рузвельта в Северной Африке. Целью миссии было склонить вишистского генерала к сотрудничеству и к тому, чтобы не оказывать большого сопротивления — или вообще не оказывать сопротивления, — когда начнется высадка

союзников. Итак, 20 октября, когда стемнело, «Се-раф» подошла к берегу на расстояние меньше полу-мили, и люди SBS приготовились выгружать бай-дарки, в которых они должны были перевезти американцев на берег. Джуэлл продолжает:

«Нам сказали, что если выход на берег бу-дет безопасным, то в окне будет гореть слабый свет. Мы нашли домик, но весь вечер — и дальше всю ночь — проболтались у берега. В конце концов, перед самым рассветом, мы увидели, что свет загорелся. К тому времени, однако, было слишком поздно, чтобы закон-чить операцию по высадке без риска, и мы ушли и вернулись на следующую ночь. На этот раз свет загорелся перед наступлением темно-ты, и мы наблюдали шестерых американцев, плававших в байдарках около корпуса лодки.

Мы держали с ними связь по радио, и на следующую ночь, около полуночи, получили сигнал, что они хотят, чтобы их забрали. По-года к тому времени ухудшилась, появились большие волны, и мы подошли так близко, как только смогли, — наверное, в пределах 400 метров. Когда они плыли назад, байдарки немилосердно швыряло, и все три переверну-лись. Генералы и их сослуживцы барахта-лись, в одежде, глубоко в воде, и им при-шлось плыть к берегу — с трудом, в то время как члены SBS выволакивали их лодки на бе-рег. Пока разведчики сушили байдарки, они скрылись. На короткое время нам пришлось отойти. Ситуация становилась критической, но перед самым рассветом погода успокои-лась. Мы снова подошли, и на этот раз, один за другим, они снова поднялись на борт, мок-

рые до нитки. Мы погрузились, доложили об их благополучном возвращении, а затем ждали, пока не пришло сообщение, что с нами встретится гидросамолет и заберет их.

Мы прибыли на место встречи, и самолет прилетел в назначенное время. Американцев снова переправили байдарками и увезли домой. Вообще-то, генералы были на борту лодки чертовски хорошей компанией. Они принимали участие в играх во время наших переходов и пока мы ждали, когда их высадить. Перед тем как улететь, Марк Кларк сказал, что у нас может быть еще одно подобное задание. Через неделю со мной связался кэптен военно-морского флота США Джерольд Райт (офицер связи Эйзенхауэра. — Д.П.) вместе с американским офицером американских ВВС».

Встреча с генералом Мاستом закончилась так, как и ожидалось. Вишистский генерал Маст согласился сотрудничать и гарантировал лояльность алжирского гарнизона, которым командовал. Французские соединения в районе Орана и на Касабланке были провишистскими, но был один человек, за которым они могли бы последовать, если он позовет. Этим человеком был популярный герой, генерал Анри Оноре Жиро, который незадолго до этого бежал из немецкого лагеря для военнопленных, куда его бросили из-за сомнений в его лояльности вишистской Франции и который скрывался около Лиона. Тем не менее его местонахождение было известно маршалу Пэтэну, который был готов вот-вот арестовать его и отправить назад в Германию в ответ на дальнейшую поддержку со стороны Гитлера. Был послан тайный курьер, чтобы

найти Жиро и установить, не хочет ли он, чтобы его увезли из Франции. Он согласился, на том условии, что сможет взять с собой свою семью, что ему будет дано командование при сохранении его звания и что его возьмут на борт американской подлодки — он ненавидел британцев за потопление французского флота.

25 октября лейтенант Джуэлл и его SBS снова были назначены участвовать в операции «Кингпин» — спасти Жиро и взять его на борт «Сераф», которая в течение операции должна была числиться во флоте США. Операция казалась столь важной, что была организована поддержка с использованием родственной «Сераф» лодки «Сибил» под командованием лейтенанта Тернера. Времени оставалось уже мало. 27 октября «Сераф» было приказано находиться у южного побережья Франции. Проходили часы, потом дни в ожидании известий из Гибралтара, подтверждающих, когда и откуда забирать Жиро и его группу. Семь дней субмарина оставалась под водой в дневное время и всплывала ночью, чтобы освежить воздух и сменить батареи. Не было получено никаких известий к 4 ноября — за четыре дня до вторжения в Северную Африку. Затем, в 8 часов вечера, прорвало. Генерал Жиро был на пути из Лиона, продвигаясь по ночам. Он будет готов подняться на борт лодки в 1000 ярдах от Ла-Лаванду следующей ночью. Джуэлл переместился, чтобы занять позицию, «Сибил» была невдалеке за ним.

«Мы обогнули мыс, и нам приказали ждать сигнала с берега. Мы вернулись, погрузились и оставались на дне около часа. По завершении этого срока мы поднялись на поверхность и через некоторое время заметили маленькую белую лодочку, которая направля-

лась к нам в темноте. Она подошла к борту, и генерал Жиро и еще пять человек, в том числе и его сын, взобрались на палубу. Один из них соскользнул и упал на балластные цистерны, но ничего себе не повредил — только вымок. Мы повернули и пошли назад, к месту встречи с самолетом, который должен бы забрать генерала в Англию.

Генерал Жиро попросил карту Северной Африки. Он был несколько напыщенным и думал, что будет командовать высадкой в Северной Африке. Думаю, он был немного удивлен, когда встретился с Эйзенхауэром и открыл для себя, что он высадкой командовать не будет».

Высадка прошла, как известно, в высшей степени успешно. После первоначального сопротивления под Ораном некоторые вишистские войска отступили, хотя такое сотрудничество не было повсеместным, особенно это касалось некоторых частей французского Иностранного легиона. Среди тех, кто прославился переменой сторон после высадки союзников, был адмирал Жан-Франсуа Дарлан, высший комиссар французской Северной Африки, впоследствии застреленный наемным убийцей.

Он немедленно последовал за генералом Анри Оноре Жиро, и лейтенант Джуэлл и команда «Серф» с удовлетворением услышали в речи Уинстона Черчилля, что многие тысячи жизней были спасены во время операции, ключевой момент которой — быструю и эффективную перевозку — обеспечил подводный флот.

Вскоре после этого «Сераф» Джуэлла была повреждена в столкновении с вражеской подложкой у берегов северо-западной Африки. Она вернулась в

Соединенное королевство на ремонт, и там же появилось новое задание для ее командира:

«Мне было приказано представить доклад военно-морской разведке, а потом я встретился с компанией, которая сострепала невероятный план. В двух словах: мы должны были попытаться одурачить немцев, приняв ложный план высадки. На испанский берег должно было быть выброшено тело с дипломатом, содержащим секретные документы, письмо Эйзенхауэру, главнокомандующему в Северной Африке, в котором говорилось, что высадка должна будет производиться не в Сицилии, а на южном берегу Греции. Я к тому времени не был посвящен в этот план полностью и едва знал о подготовке “биографии” тела — этого недавно погибшего гражданского, чье настоящее имя так никогда и не узнали, — и о сотворении Человека-которого-не-было.

Мои знания были строго ограничены тем, что мне нужно было знать, чтобы исполнить свою роль. Тем не менее мы провели немало времени, создавая “прошлое” этого тела, которое должно было зваться майором Мартином. Его обеспечили жизнью, подружкой, в карманы вложили театральные билеты, ресторанные счета, письмо и тому подобное. Знали, что все это будет проверяться немецкими шпионами в Лондоне. И я с удовольствием изображал “майора Мартина” в предшествующие операции дни — ходил в театры, рестораны, ночные клубы и так далее, собирая предметы, которые станут частью истории его жизни. Потом, когда ремонт “Сераф” был

окончен, тело “майора Мартина” поместили в контейнер размером примерно с торпеду.

Тело обложили льдом, чтобы оно имело должный вид, когда его выбросит на берег. Нам дали чистый проход к берегу Испании; это значило, что Королевские ВВС извещены о нашем присутствии. Нам также сказали, что от нас не требуется нападать по дороге на что-либо, так как наша миссия слишком важна. Несмотря на это, мы отклонились от нашего безопасного прохода, чтобы атаковать несколько судов, шедших в Бордо. Мы их никогда не видели, но из-за этого нас потом три раза бомбили Королевские ВВС.

Наконец мы прибыли к берегу Испании, в той точке, где Испания граничит с Португалией. Ночью мы подошли к берегу и были готовы подняться на поверхность, когда над нами пошли рыболовецкие суда, отправившиеся на ловлю сардин. Мы поднялись, когда они прошли, и приблизились к берегу в подходящей, по нашим расчетам, точке, откуда течение вынесет тело на берег. С моей точки зрения это, возможно, был самый трудный момент. До него ни один человек на борту — кроме меня самого — не знал, что в контейнере находится тело.

Считалось, что там находится метеорологическое оборудование для заполнения информационной брешки лондонского гидрометцентра. Но теперь надо было извлечь тело из контейнера, чтобы оно оказалось на берегу. Мне пришлось рассказать о нем офицерам, поскольку я не мог управиться в одиночку. Я не уточнял деталей, но во всяком случае мне пришлось заставить их пообещать сохранить все в тайне.

Они были удивлены, а некоторые — поражены. В то время очень немногие видели мертвые тела, не говоря уже о том, чтобы отправить тело неизвестного человека в море таким манером. Я отправил офицеров на мостик в качестве впередсмотрящих, а сам, с корабельным механиком, спустился на палубу, — надо было разобрать контейнер, чтобы достать тело. Контейнер был в виде трубы, шириной примерно с человека.

Мы сняли крышку контейнера и вынули тело. Я увидел его в первый раз. Мы в последний раз проверили “майора”, чтобы убедиться, что его бумаги и портфель с секретными планами “вторжения” в порядке и прикреплены к его запястью, а затем спихнули его с лодки. Мы дали полный назад, чтобы отойти от него, произнесли над ним несколько слов в качестве погребальной молитвы, а затем втащили контейнер внутрь и погрузились. На рассвете мы поднялись на поверхность, чтобы избавиться от него, и нам пришлось провозиться долго.

Чтобы лед не растаял, его уложили так, чтобы везде вокруг него были воздушные “карманы”, и хотя мы проделали в контейнере 20 отверстий, стреляя из пулемета, не произошло совершенно ничего. Нам пришлось снова подойти к контейнеру, укрепить изнутри и снаружи пластиковую взрывчатку и отойти назад, когда она взорвалась. Наконец контейнер скрылся из виду. После этого мы отправились в Гибралтар и прибыли туда на следующий вечер. Когда мы пришли, какой-то человек поднялся по сходням. У него была для меня телеграмма, в которой говорилось, что посылка доставлена; значит, тело доплыло

в сохранности. Как выяснилось потом, немцы долго выясняли прошлое “майора Мартина” через своих лондонских шпионов и не смогли найти противоречий в информации, которой мы его снабдили. В результате немцы оттянули бронетанковую дивизию и отправили ее через Италию к Греции. На Сицилии осталось по крайней мере одной немецкой дивизией меньше, когда высадка наконец состоялась. Я действительно был очень рад видеть, что все идет по плану.

Потом у нас была короткая передышка в Гибралтаре, после которой нам приказали выгрузить все торпеды и заполнить торпедные аппараты, погреба боеприпасов и торпедные стеллажи вином и спиртом для корабля-базы в Алжире. Оттуда мы двинулись к Орану, где нас должен был инструктировать по поводу высадки на Сицилии американский генерал Паттон. Он явился к нам, весь поглощенный револьвером с перламутровыми вставками. Было вполне ясно, что он не слишком думал о своих союзниках, собиравшихся на Сицилию. Он был с нами очень краток, до грубости прямолинеен и самодоволен. Адмирал Кинг тоже был здесь и поблагодарил нас за участие в операции. Мы вернулись в Алжир и приготовились выйти на отмеченные позиции у западного берега Сицилии. Нам дали маяк, который мы должны были закрепить на днище, чтобы передавать сигналы для высаживающихся. Пока мы укрепляли его в довольно густом тумане, итальянский катер подошел практически к нашему борту. К счастью, нас не заметили. Мы погрузились и ушли в сторону и поднялись примерно через полчаса. Позже той же

ночью нам пришлось подняться, чтобы быть маркером для первых десантных кораблей, так как операция началась.

Когда мы закончили это задание, нам дали свободный проход, чтобы мы вернулись на Мальту. Когда мы возвращались, мы слышали, как кто-то кричит в воде. Оказалось, что это американский солдат, который, видимо, упал за борт. Чуть дальше мы обнаружили другого, потом — еще одного. Они плавали в воде и были живы и здоровы. Им очень повезло, что мы их слышали. На них были спасательные пояса; очевидно, они прыгнули за борт, чтобы не участвовать в начале операции.

С Мальты нас отправили патрулировать залив между Сицилией и Северной Африкой, в то время немцы перебрасывали туда внушительное подкрепление. Две линии субмарин стояли прямо на пути через пролив, так что любому транспортному кораблю, перевозящему солдат, пришлось бы прорываться через них. В первую же ночь наша береговая эскадра пошла прямо по нашей позиции, так что нам пришлось погрузиться, чтобы уйти с дороги. Мы потеряли около двух часов, и пока они занимались своими делами наверху, мы поднялись и увидели на поверхности то, что выглядело как три горящих лайнера. Потом в течение ночи ничего больше не было, и когда мы на рассвете поднялись на поверхность, вся зона была покрыта плавающими в воде телами. Вскоре после этого появилась флотилия эсминцев, и тела стали подбирать. У нас не было указаний, как действовать, но мы решили не нападать на эти корабли, потому что это не было бы правильным в подобных обстоятельствах; это было бы безнравственно».

Во время высадки на Сицилии «Сераф» действовала как вожатый и как маяк для высаживающихся американских соединений. За это, а также в знак признания прежних заслуг лейтенант Джуэлл был награжден орденом «За боевые заслуги», по представлению Эйзенхауэра. Помимо колоссального вклада, сделанного во время генеральных атак на корабли гитлеровцев, 18 субмарин поддержали десанты операции «Торч» в Северной Африке в ноябре 1942 года. 47 субмарин союзников участвовали в выполнении различных жизненно важных заданий во время высадки на Сицилию и — позже — в Италии.

Было, вероятно, правильным, что «Анривейлд», которой командовал лейтенант Тернер, предварительно направилась в бухту Бари, когда стало известно о капитуляции Италии 7 сентября 1943 года. Здесь Тернер обнаружил массу итальянских кораблей и атмосферу контролируемой паники: пришло известие, что Германия повернулась против Италии и теперь немцы будут при любой возможности топить итальянские корабли. Тернер быстро воспользовался моментом и разослал по всей бухте известие, что он организует конвой для безопасной доставки кораблей. Теперь с помощью «Анрули» он скомандовал итальянским командирам: «Следуйте за мной», что они и сделали.

В течение нескольких дней практически все оставшиеся корабли итальянского флота были собраны в Большой бухте на Мальте. Это был последний иронический укол опустошительной статистики: за три года войны итальянцы потеряли 1 линкор, 2 авианосца, 14 крейсеров, монитор, 2 корабля ПВО, 2 быстроходных минных заградителя, 44 эсминца, 41 подводную лодку, 7 корветов, 8 флотских минных тральщиков, 94 других судов всех типов плюс тысячи погибших на этих кораблях.

Именно к острову Креста Георга, который они последовательно бомбардировали, остатки флота и были доставлены в качестве трофея, и 11 сентября 1943 года главнокомандующий, сэр Эндрю Каннингем, сообщил в Адмиралтейство в Лондон: «С радостью сообщаю вашим светлостям, что итальянский военный флот стоит на якоре под дулами орудий крепости Мальта».

Глава десятая

ЛЮДИ-ТОРПЕДЫ И МИНИ-ЛОДКИ НАПАДАЮТ НА НАЦИСТСКОГО «ЗВЕРЯ»

Действия подводного флота на Средиземном море привлекли внимание к более широкому кругу возможностей нападений на врага с использованием как подводных лодок, так и подводных технологий. Это вызвало интерес ведущих военноморских и научных умов из «подразделения специальных механизмов» группы комбинированных операций лорда Маунтбаттена. Его светлость активно поддерживал представление всех необычных и действенных схем, которые можно было использовать против врагов. Он желал устраивать нападения и диверсии по всей контролируемой врагом береговой линии, и в этом он слово в слово повторял речи Уинстона Черчилля, особенно его знаменитый призыв солдатам «устроить пожар по всей

Европе». Однако у Маунтбаттена был, естественно, свой собственный «конек», особенно в области малочисленных десантов. Ему невероятно нравилась мысль о слиянии SBS и подводного флота. Он видел в этом блестящее изобретение, объединяющее профессионализм и смелость командиров-подводников с изощренным коварством командос.

То, к чему разными путями приходили изобретатели, исследовалось по мере привлечения интереса добровольцев из специальных групп, которые участвовали в заданиях, широко описывавшихся как «опасная особая служба». Иными словами, шансы вернуться живым были меньше, чем 50 на 50. Несмотря на это, недостатка в добровольцах не было.

Надо сказать, что Маунтбаттен шел против мнения военных и флотских, поддерживая малочисленные десантные группы и такие проекты, как создание различных подводных судов для особых целей. Между всеми тремя службами существовали крупные разногласия, так как эти различные группы начинали становиться на ноги и некоторые все еще думали, что с десантами SBS возятся больше, чем они того заслуживают. Они указывали на то, что — с такими группами или без них — командиры подводных лодок и сами очень хорошо работают, расстреливая итальянские поезда и береговые сооружения, как только представится возможность. То, что лодка болтается около берега, пока байдарочники плавают туда и обратно, являло собой опасность не только для команды, но и для самого дорогостоящего боевого средства.

Новые проекты приходили в Объединенные операции каждый день, и один из них, несколько раз отвергнутый высшим начальством, был наконец взят в работу после сильного давления со сто-

роны самого Маунтбаттена в декабре 1942 года. «Герои Коклшелл»¹ — еще одна знаменитая история военного времени. Двенадцать человек на байдарках должны были быть доставлены к устью реки Жиронда на субмарине «Тюна». Человеком, претворявшим эту идею в жизнь, был 28-летний майор Блонди Хейслер — высокий, дюжий, хорошо известный своей страстью к маленьким лодкам. Он решил, что поведет команду из 12 человек в байдарках, с магнитными минами и взрывчаткой, в дерзкий 90-мильный поход на веслах до Жиронды и взорвет вражеские корабли, стоящие в гавани, которая считалась безопасной. В действительности с «Тюна» ушли на задание только десять человек на пяти лодках; шестая лодка была повреждена, когда ее выгружали из субмарины. Из тех десяти, что ушли на задание в тот день, в живых остались только Хейслер и его партнер, матрос Нед Спаркс. Из остальных двое утонули, когда их лодка перевернулась, а остальные были взяты в плен и расстреляны немцами.

Это, однако, не помешало Маунтбаттену послать начальникам штаба официальную записку, в которой указывалось, что «эта блестящая маленькая операция была проведена с величайшей решимостью и отвагой и является хорошим примером успешного применения магнитных мин».

Его мысли, возможно, соответствовали тому, как действовали итальянские «морские волки». Они были полны идеями механизмов, приспособлений, моторизации и экспериментирования. С начала войны итальянцы показывали свое преимущество над всеми в ведении партизанской войны под

¹ Подробнее см.: «The Inside Story of Special Boat Service».

водой. Они также обладали впечатляющим набором смертоносных игрушек для купания, таких как эффективные дыхательные аппараты для подводного плавания, двойные магнитные мины, боевые пловцы, управляемые торпеды, миниатюрные торпеды и взрывающиеся моторные лодки. Это оружие находилось по большей части в руках опытных и хорошо обученных людей, которых воодушевлял знаменитый командер Беллани и малоизвестный князь Джулио Валерио Боргезе из 10-й легкой флотилии итальянского военно-морского флота. Эти особенные умения итальянцев начинали серьезно беспокоить союзников в 1941 году, в то время, когда британский флот сократился до двух линкоров в Средиземном море, «Вэлиант» и «Куин Элизабет», которые скрывались за торпедными сетями в Александрии. 19 декабря в 3:30 ночи были обнаружены двое итальянцев, прицепившихся к якорному бую «Вэлианта». Они немедленно сдались; их забрали на берег для допроса, а затем, после их замешательства, снова на «Вэлиант», где они подтвердили, что линкор вот-вот взорвется. Команду собрали на палубе, а водонепроницаемые двери закрыли, но сразу после 6:00 утра корабль содрогнулся, когда заряд, установленный итальянцами, прорвал большую дыру в его корме. Вскоре после этого «Куин Элизабет» поднялась от двух взрывов ниже ватерлинии. Оба корабля некоторое время высывались из воды. Вскоре выяснилось, что они были атакованы тремя торпедами, управляемыми людьми, известными как «майале» («морские свинки»). Эти торпеды управлялись командой из шести человек (из 10-й легкой флотилии) и умели проходить под водой несколько миль; люди были одеты в гибкие резиновые костюмы и передвигались при помощи торпедных двигателей и ласт. Их

выпустили с субмарины князя Боргезе «Шире», недалеко от Александрии, по двое человек верхом на каждой торпедо. «Свинки» плыли на торпедо к кораблю-мишени, где боеголовки с часовым механизмом отделялись и прикреплялись к корпусу корабля. Затем на оставшихся частях торпед диверсанты возвращались, откуда приплыли. Операция даже заслужила похвалу Черчилля как пример «невероятного мужества и изобретательности».

Маунтбеттан собрал нескольких выдающихся военных и научных экспертов, чтобы представить новое оружие и методы своим людям — для «изучения, координирования и развития всех форм скрытых морских атак, производимых небольшими группами, уделяя особое внимание нападениям на корабли в бухтах». Среди проектов, пущенных в работу сразу же, был «Шариот» — мощный снаряд в форме торпеды, который был копией управляемого командой из двух человек итальянского «майале» (один такой снаряд был захвачен возле Крита). Люди, снабженные дыхательными аппаратами, которые должны были обеспечивать человеку шесть часов воздуха под водой, сажались верхом на «Шариот», который двигался со скоростью около 16 узлов и нес 272-килограммовый снаряд. Они были опасными и тихоходными. Первое соединение человеко-торпед начало действовать в сентября 1942 года, под покровительством подводного флота, в операции по нападению на «Тирпиц» — самый крупный и самый мощный корабль, когда-либо построенный в Германии, в 53 000 тонн.

Он был еще более мощным, чем его старший брат «Бисмарк», и базировался в оккупированной Норвегии с января 1942 года. Отсюда он и сопроваждавшие его делали вылазки, чтобы нападать на корабли союзников — по крайней мере, такова

была теория. В действительности немцы редко использовали «Тирпиц» в своих операциях. Его даже не видели; если британцы только знали о нем, то немцы боялись его потерять. Но даже при всем этом одного его присутствия где-то во фьордах Норвегии было достаточно, чтобы заставить нервничать команды кораблей, проходивших по наиболее опасным путям конвоя, к северо-западным берегам России. Расклад изначально был не в пользу британских кораблей — если их атаковали подводные лодки или самолеты, транспорты и эскорт оставались вместе, чтобы максимально увеличить способность к сопротивлению, но если их поражал надводный корабль, им было приказано рассеиваться. Поэтому шеф немецких подводных лодок Дениц применял двойную тактику, сокрушительно продемонстрированную в нападении на конвой PQ7 в июле 1942 года. Первый морской лорд, адмирал сэр Дадли Паунд, лично приказал конвою рассеяться, так как был уверен, что «Тирпиц» вот-вот пойдет в атаку. «Тирпиц» даже не подошел близко, когда конвой рассеялся, и беззащитные корабли стали добычей поджидавших их немецких подлодок и самолетов. Две трети конвоя и почти 100 000 тонн военных грузов для России пошли ко дну. «Тирпиц» не сделал ни единого выстрела.

Британцы, не знавшие того, что немцы боятся потерять этот корабль, начали рассматривать схемы уничтожения немецкого зверя, и в октябре 1942 года был разработан дерзкий план — потопить его, используя «Шариот». Два «Шариота» были спрятаны в двойной носовой части норвежского рыболовецкого траулера, который должен был следовать в Тронхейм. Здесь команда должна была извлечь снаряды, чтобы атаковать «Тирпиц» на его стоянке, за противолодочными сетями во фьорде к северу от

Тронхейма. Хотя траулеру удалось пройти через три немецких поста, операция провалилась из-за неожиданной перемены погоды во время запуска «Шариотов». Их пришлось оставить, а команда вплавь добралась до берега и бежала в Швецию. Дальнейших попыток в том году предпринять не смогли из-за низких температур.

Было построено более 50 «Шариотов», а их командам выпадали и удачи, и неудачи. Лучшие результаты были в Средиземном море, хотя в действительности они никогда не считались успехом. Например, операция «Принципал», проводившаяся 3 января 1943 года и имевшая целью нападение на бухту Палермо. Были использованы пять «шариотов». Каждый, с командой из двух человек, был поднят в водоотталкивающем контейнере на палубу подводных лодок «Трупер» и «Тандерболт» (бывшая «Тетис»). «Анраффлд» участвовала в качестве лодки для отдыха после операции. Один «Шариот» потопил итальянский крейсер «Ульпио Траяно», а второй повредил лайнер «Виминале», который затонул позже в том же году. Из трех оставшихся один сломался по дороге и через шесть часов был подобран «Анраффлд», второй затонул по неизвестной причине, а водитель третьего порвал водолазный костюм, когда преодолевал оборонительные сооружения бухты, и утонул. Его напарник повернул назад, вытащил «Шариот» из воды и взорвал его.

Следующая атака на «Тирпиц» должна была производиться новым подразделением подводного флота — до сих пор не использованной и не опробованной флотилией X-лодок. Она состояла из полностью экипированных миниатюрных субмарин. Первоначально они были придуманы в 1942 году двумя флотскими командерами, Варли и Бэллом, чтобы

проникать во вражеские бухты, но скоро стало ясно, что мощность их двигателей и баки для горючего делают их в той же мере подходящими для действий на более дальних расстояниях, хотя езда на них была бы в высшей степени неудобна.

Последняя модель имела дальность в 1200 миль на поверхности и, возможно, полных 150 миль под водой, прежде чем могла понадобиться перезарядка батарей. Нападали таким способом: проходили под вражескими кораблями, а затем водолаз вылезал и прикреплял магнитные мины к корпусу корабля. Позже были добавлены крупные подвесные заряды, укреплявшиеся по одному на каждом борту корабля и содержавшие по 2,25 тонны смеси «торпекс» каждый. В них были емкости плавучести, которые заполнялись водой, и заряды оставались под кораблем-жертвой. Взрыватель можно было устанавливать на время до шести часов, при минимальной задержке в пятнадцать минут, чтобы лодка успела отойти. Они шли в паре с контрминами, и если взрывалась одна, то взрывались и все бывшие поблизости мины, так что в случае множественной атаки взорвались бы все снаряды вместе.

Команда лодки первоначально состояла из трех человек, но потом один водолаз погиб во время аварии, так что в команду ввели более квалифицированных водолазов из тех, что были на «Шариотах», которые ныряли постоянно и были гораздо опытнее. С этого времени команда увеличилась до четырех человек.

Успешные испытания были проведены, и в конце лета 1943 года представилась возможность применить новое оружие в крупной операции. Целью был неуловимый гигант, линкор «Тирпиц», который продолжал оставаться предметом ночных кошмаров союзников. В начале 1943 году адмирал Де-

ниц стал главой военно-морского флота Германии и дал понять, что будет вкладывать все средства в подводную войну. Тяжелые корабли и подводные лодки были переведены в порты Норвегии, чтобы избежать долгого обратного перехода в Германию, и откуда они могли при желании выходить против кораблей союзников. «Тирпиц» был переведен на север от Тронхейма, чтобы сделать его недосягаемым для британских самолетов-разведчиков, и таким образом конвои со снабжением, шедшие в Россию, были остановлены во второй раз. В том же году, позже, Шпицберген, который был частично занят союзниками и обслуживался британскими субмаринами, подвергся атаке. «Тирпиц» вместе с «Шарнхорст» и семью эсминцами открыл совершенно неэффективный огонь, а затем удалился.

Тогда было решено, что пришло время испытать Х-лодки в атаке на «Тирпиц», который теперь прятался в Альтен-фьорде. В июне 1943 года Джон Диксон, пилот-разведчик Королевских ВВС, пролетавший, как обычно, один на невооруженном «Спитфаере» для дальних полетов, с фотокамерами на носовой части самолета, заметил «Тирпиц». Его открытие позволило Адмиралтейству перейти в наступление с рейдом карликовых субмарин.

По плану атаки, шесть Х-судов должны были идти на буксире за обычными субмаринами на протяжении большей части 1000-мильного перехода. Затем они должны были пойти сами, погрузившись, к своей цели, которая стояла в 80 милях от открытого моря. Лейтенант Бэзил Чарльз Плейс начинает свой рассказ с образования подразделения Х-лодок:

«Я только вернулся со Средиземного моря из обычного подводного флота и был отправлен

командиром субмарины соединения, которое тогда было 5-й подводной флотилией, в Форт-Блокхаус, в Госпорте. Командир сказал просто: “Как вы смотрите на то, чтобы потопить «Тирпиц»?” Я тут же ответил утвердительно. Оттуда я отправился на северную базу¹ за инструкциями касательно лодки, а затем вернулся, чтобы забрать вторую модель, построенную на верфях Портсмута. После испытаний на верфи мы пошли в Шотландию, где использовали судно в качестве учебной лодки, пока “Виккерс Армстронг” строила в Барроуз шесть рабочих лодок. Четверо или пятеро энтузиастов пришли тогда; один был австралиец — не подводник. Так получилось, что он был вахтенным офицером на “Куин Элизабет”, когда ее атаковали итальянские “Шариоты” в Александрийской гавани, и командир сказал ему: “Вам лучше делать то же самое”.

Другой долго прослужил на подлодке в домашних водах. Они казались подходящими — с нужным опытом, кадровыми офицерами или курсантами военно-морского училища и достаточно разбирались в береговой навигации и подобных вещах. Двое по-настоящему стойких приверженцев были Уильям Ик, бывший старпомом на “Старджен”, и Дональд Кэмерон, бывший там же помощником и выполнявший все первоначальные и приемочные испытания. Мы провели несколько испытаний в Шотландии, а затем ушли в Портсмут, где надо было ночью провести секретные испыта-

¹ Корабль Его Величества «Варбел», бывший береговой базой в Ротсей для 12-й подводной флотилии. Эта флотилия участвовала во всех специальных проектах вроде карликовых субмарин, людей-торпед и разных видов подводных судов.

ния. После завтрака мы вернулись в девять в конференц-зал и на слайдах просмотрели результаты испытаний.

Дальше, с ноября 1942 года, мы испытывали все, в том числе и условия жизни: то, какую еду мы будем есть и тому подобное. Проведение пятидневных испытаний никогда не было таким уж хорошим делом, так как лодка очень страдала из-за проблем, в основном с электричеством. Что, по моему мнению, никогда не оценивалось, так это то, насколько сыро может быть в этих маленьких лодочках¹. Лодка также была не очень устойчива. К несчастью, из-за этого был смыт с борта и погиб во время пятидневных приемочных испытаний мой старпом. Другой мой помощник погиб позже, во время той части операции, когда резали сеть.

Перерезание сети было очаровательным занятием, хоть каким-то развлечением. Иногда мы поражались заметности этой работы в светлое время дня во вражеской бухте. Выход из лодки производился заполнением отсека, в котором сидел водолаз. Когда давление уравнивалось, он через люк выбирался наружу, подплывал к сети и перерезал ее, чтобы лодка могла пройти. Мы недолго раздумывали над тем, как это сделать. Возможности прорваться через противоторпедные сети, как мы выяснили, не было никакой. Но противолодочная сеть — это довольно широкие ячейки, рассчитанные на то, чтобы остановить субмарину значительных габаритов. Четыре фута были вполне обычным размером ячейки, так что пять-шесть разрезов в сети могли пропустить X-лодку.

¹ Настолько сыро, что от банок с продуктами отклеивались этикетки, и никто из членов команды не мог бы сказать, что они собираются съесть.

Если все шло как надо, то был определен- ный азарт в том, чтобы сделать последние над- резы. Лодка проходила через сеть, а ты сидел на носу, затем снова забирался в лодку, и она продолжала свой путь. Но это было одно из та- ких дел, где когда что-то одно идет плохо, то плохо идет все. Это тот случай, когда ни в коем случае нельзя применять грубую силу, и, пока у нас не появились телефоны, водолаз должен был стучать по борту, чтобы дать понять, что надо немного приподняться или немного опу- титься, чтобы лодка прошла через сеть.

Недостаток был в том, что было видно, как изгибается и ломается линия буюв, поддержива- ющих сеть, когда лодка проходит через нее, и наблюдатели с берега тут же понимали, что что- то не так. Когда водолаз не в лодке, он в какой- то степени является жертвенным ягненком. Ему приходится решать, не подвергает ли он лодку опасности, и быть уверенным в том, что, если он погибнет, кусачки не упадут таким образом, что лодка окажется в сети. Множество таких случаев заставляли чувствовать, что резать сети, в особенности днем, — нелегкое дело.

На Рождество 1942 года мы отправились в Барроу, чтобы увидеть новые лодки — от X-5 до X-10. К тому времени большая часть про- блем с конструкцией была решена. Новое уст- ройство лодки было очень хорошим и не достав- ляло больших хлопот. Примерно с 5 сентября “Спитфаеры”, летавшие в Шетландских остро- вов и приземлявшиеся на севере России, чтобы дозаправиться, проводили ежедневную развед- ку. Для нас был специальный простой код, что- бы сообщать о кораблях, если “Тирпиц” уйдет или произойдет еще что-нибудь. Простая кодо-

вая передача через Би-Би-Си — все, что у нас было, без коммуникаций. Условная фраза повторялась в двух программах новостей. Ни у кого не возникло бы ни малейшего подозрения.

Работа велась для операции, запланированной на март, но три новые лодки не сошли со стапелей до середины февраля. К концу марта световой день был уже слишком долгим, чтобы позволить зарядку батарей. Решили отложить операцию до сентября. Все лето мы работали, и к концу августа у нас была “Малайя”, старый линкор, стоявший на якоре на одном из шотландских озер, и все лодки (их к тому времени было шесть) атаковали совершенно без затруднений в практически точно воспроизведенных условиях. К тому времени между членами команды установились хорошие отношения. Лодки подняли на борт для полной проверки и укрепления бортовых снарядов.

В то время здесь был Уильям Ик — мощный “старик” — ему было лет 28. Потом его отправили обратно, на обычные субмарины. Его лодку принял его старпом, Креббл. У Дональда Кемерона была вторая лодка, X-6; он был с Уильямом Иком с самого начала, к этому времени уже около двух лет. У меня была третья, X-7, у Теренса Мартина — четвертая, X-8, австралиец Макфарлейн руководил X-9, а Кен Хадспет, тоже австралиец, — X-10. Команды состояли из добровольцев. Шесть субмарин-буксиров пришли в начале сентября для окончательной подготовки — две лодки класса “Т” и четыре — класса “S”. Боевой дух был очень высоким. Одна из причин задержки была в том, что нас довольно долго не тащили. Мы пользовались специальными веревками с

телефонным проводом, которые спускались вниз, к центру, для связи между двумя судами.

Два больших корабля, лодки классов "Т", тянувшие Х-5 и Х-6, выдержали путешествие без разрыва троса, но все остальные буксиры хотя бы раз, но порвались. Сентябрь был самым ранним месяцем, когда мы могли бы попытаться провести операцию, из-за его светового дня. Вполне можно было лежать в темноте на поверхности среди скал, заряжая батареи, но неразумно было ожидать, что можно пройти туда и обратно на расстоянии около 80 миль без дозарядки в середине пути».

А теперь скажем о самой операции: шесть судов вышли 10 сентября на 48 часов, идя на буксире за субмаринами «Трешер», «Тракюлент», «Стабборн», «Сиртис», «Скипетр» и «Си-Нимф». Они отправились в море из Лох-Кернбом, на северо-западном побережье Шотландии, на первом этапе операции «Соурс» («Источник»). Каждая Х-лодка было вооружено двумя 2-тонными взрывчатыми зарядами. Бэзил Плейс вспоминает две особенные катастрофы:

«Х-лодка, когда ее тащат на буксире, остается под водой шесть часов, а затем в связке с лодкой-буксиром поднимается на поверхность. Потом Х-лодка проветривает отсеки и немного подзаряжает батареи, обычно около двадцати минут каждые шесть часов. Телефонная связь, однако, была плохой, и когда она отказала, мы пользовались для сигнализации взрывающимися снарядами.

Первое несчастье произошло, когда на Х-8, шедшую за "Скипетр", послали сигнал о подъеме. Ответа снизу не было, и когда вытаскивали трос, на его конце ничего не было. Х-8

никогда больше не видели. Другая история произошла со “Стабборн”, которая тащила мою лодку, Х-7. Х-лодку заметили на поверхности ночью — это удивительно, потому что они очень маленькие. Это была Х-9, которая потеряла свою субмарину-буксир. «Стабборн» ждала рядом с ней, пока посылали сигнал той субмарине, чтобы она вернулась на место. Связь, конечно, установили, но к тому времени камеры плавучести так разболтались, стучаясь о корпус в волнах, что один из швов лопнул, и лодка накренилась на 30 градусов.

Когда субмарина-буксир появилась, Х-9 начала маневрировать по направлению к ней. Они выпустили бортовой снаряд, чтобы соединиться с субариной, но по неизвестной причине он взорвался. К счастью, в это время они двигались вперед, и повреждения не были обширными. Но они оказались достаточными, чтобы привести Х-лодку в безнадежное состояние, и было решено оставить ее. Команду забрали на подводную лодку. Так что в боеспособном состоянии остались всего четыре лодки. Погода в первые четыре-пять дней была неважной. Решили отпустить буксир 20 сентября. Мы поменялись командами, сменная команда перешла на субмарину-буксировщик, а меня с основной командой переместили на Х-лодку. Во время перехода мы наткнулись на мину, которая запуталась в буксире. К счастью, мне удалось выпутать ее. Потом, во время перемены, снова порвался трос. На этот раз уже ничего нельзя было сделать, и нам пришлось продолжать путешествие на одном из причальных канатов субарины, таким образом потеряв способность к быстрому освобождению.

Несмотря на это, нам удалось достичь своей позиции скольжения, имея кучу времени. В 8 часов вечера 20 сентября мы наконец освободились. Х-5, Х-6, Х-7 и Х-10 — все были отвязаны в сравнительно короткое время, и каждая отправилась своим путем в Штандсхунд через противолодочное минное поле, о котором было известно. Мы сочли, что самым разумным будет идти по поверхности, поскольку предполагалось, что немецкие тяжелые корабли проходили поверх него. К этому времени погода значительно улучшилась. Не ожидалось, что лодки будут видеть друг друга или координировать свои атаки чаще одного раза каждые четыре часа. Этот час был временем взрыва, и было невозможно подходить слишком близко к цели.

Наконец, в 2:30 ночи мы погрузились и прошли путь до Альтен-фьорда без приключений, поднимаясь до перископной глубины довольно часто. Мы глубоко погрузились, а погода к этому времени была довольно приятной. Альтен-фьорд оказался примерно такого же размера, что и Скапа-Флоу, и, видимо, использовался для проведения учений малого флота, противовоздушных учений и так далее. Мы поднялись на поверхность сразу после того, как стемнело, среди маленьких островков, совсем рядом со стоянкой главного флота и стоянкой вспомогательного флота, где немцы держали свои главные танкеры и корабли-склады. Берега были очень крутые, и мы стояли около какой-то скалы, где нас не смогли бы увидеть. Нам нужно было полностью зарядить батареи, что мы и делали, хотя обнаружили и небольшую проблему.

Протекала выхлопная труба, которую пришлось починить. На следующую ночь около 1:30 мы погрузились, чтобы наконец пройти через противолодочный бон к “Тирпицу”, причем у нас было полно времени. Нам понадобилось около пяти с половиной часов, чтобы пройти требуемые 5—6 миль. Мы немного поболтались — пока не наступил световой день — перед тем, как двинуться вперед, к противолодочному бону, который находился в жерле фьорда. Затем мы погрузились — глубоко, чтобы уйти от проходящего минного тральщика, и попали прямо в пустой противоторпедный бон, в котором не было кораблей, но который образовывал квадрат. Как назло, кусок металла от оборванного буксира прицепил нас к торпедной сети, которая окружала пустую стоянку, и понадобилось немело времени, чтобы отцепиться. Мы не произвели волнения на поверхности, но я очень волновался, что мы обнаружили свое присутствие.

Однако реакции не было, и мы двинулись дальше. Около 5:45 в первый раз увидели нашу цель, “Тирпиц”, вполне отчетливо, очень чисто. Мы установили приближение и погрузились глубоко, чтобы пройти под противоторпедными сетями, окружавшими немецкий корабль. Теперь все наши познания о немецких противоторпедных сетях основывались на данных воздушной разведки и знаниях о наших собственных сетях. Наши сети не опускались ниже 40 или самое большее 50 футов. Они были сделаны из прочных стальных колец, переплетенных между собой. Говорили, что буи идут по поверхности в два ряда. По измерениям буев было решено, что сети,

вероятно, не могут опускаться ниже 40 футов, но если они были подвешены на крючках, то они могли быть и ниже, до 70 фунтов. Глубина в этом месте была 110 футов, и теоретически мы должны были пройти под сетью без помех. Но, как оказалось, их сети были совсем не те, что наши. Это были отличные 4-дюймовые плетенки, совсем как вышивальный крестик, с отличными тонкими тросами, и уходили они значительно глубже.

У меня было впечатление, что у них одна сеть идет от поверхности на глубину, скажем, 40 футов. Вторая начинается на глубине 30 футов и опускается до 70 футов. Потом была сеть, которая поднималась со дна; она свисала с буюв, находившихся под водой, и эти буи перекрывали вторую сеть. И нам пришлось потратить достаточно времени, чтобы преодолеть их. Откровенно говоря, на каком-то этапе я предполагал развернуться и пройти через коридор для лодок, который был ясно виден на фотографии, сделанной с воздуха. Я лично не думал, что мы сможем правильно развернуться, не рискуя лечь на грунт. После попыток прорваться на всех глубинах я решил, что нет другого выбора, кроме как подняться на поверхность и взглянуть как положено через ночной перископ.

Чудесным образом, когда мы поднялись на поверхность, промежуточных сетей не было, и "Тирпиц" находился всего в 50—60 футах от нас. Мы как могли быстро опустились глубже, оказались примерно в 25 футах от носа корабля и аккуратно скользнули вниз в тени корпуса. Именно здесь мы услышали, как взорвались первые снаряды, направленные, как мы думали, против нас, но к тому времени мы были в идеальной позиции для атаки.

Мы выпустили свои два снаряда и были в некотором сомнении по поводу того, насколько мы попали в цель. Я решил вернуться к тому месту, где мы прошли сеть. Это было проще сказать, чем сделать, — и следующие сорок пять минут мы провели, пытаясь найти выход. Наши снаряды были установлены на час, и, значит, у нас было всего 15 минут до взрыва. Требовались немедленные меры, и мы как бы “плюхнулись” под сеть, держась внизу и продувая носовую цистерну до абсолютной полной плавучести так быстро, как только могли, так что мы вышли вверх под неопишваемым углом, идя в то же время вперед полным ходом. Мы только задели верхушку сети и вырвались. Боюсь, что это привело к тому, что вышел из строя гидрокомпас. Мы надеялись, что идем в открытое море, но оказалось, что снова вернулись в сеть, примерно на 50 футов. Прогремели взрывы, а мы оказались слишком близко, чтобы быть в безопасности.

Задний люк открылся, и туда залилось порядочно воды. Из одного или двух мест били струи, и мы задом ушли от этого куска сети на перископной глубине, где могли оставаться, но нам пришлось подняться. Я огляделся и с величайшим раздражением обнаружил, что “Тирпиц” не выглядел осевшим в воду. Я тогда даже засомневался, были ли это взрывы от наших снарядов, или же это взорвались глубинные бомбы, сброшенные с надводного корабля.

Тем не менее мы на некоторое время снова ушли на глубину и решили, что будем уходить дальше. Однако в следующие полчаса обнаружили, что не можем оставаться ни на какой глубине. В лодке было столько воды, что как только ее ставили под углом вверх,

вода сливалась в корму, и лодка выходила на поверхность. А как только нос направляли под углом вниз, вода лилась в нос, и лодка пулей летела ко дну. Нас обстреляли почти сразу же, как только мы поднялись, и, потеряв ночной перископ, знали, что были в смертельной опасности — мы могли выскочить на берег. Мы всегда говорили, что самое секретное в этой операции — это то, что она может быть произведена, и если бы это произошло, секретности пришел бы конец.

Лодки были гораздо сильнее, чем подозревали враги. Они, видимо, думали, что мы — люди-торпеды. Мы совершенно не хотели, чтобы лодка вылетела на берег вслепую и немедленно снабдила бы неприятеля информацией. Мы посоветовались и решили, что лучше покинуть лодку. Мы хотели выйти через камеру Дэвиса (оборудование спасательного аппарата Дэвиса. — *Примеч. ред.*), но решили, что выбросим белый флаг, а момент, когда нас будут забирать, даст другим возможность бежать. Сильный огонь продолжался, и казалось логичным, что я должен выйти и помахать свитером. Как назло, лодка стала набирать воду. Я закрыл люк, но небольшого количества воды, которое она набрала, оказалось достаточно, чтобы она снова пошла на дно, где остальные трое ждали, по плану, пока наверху закончится худшее, что может быть, чтобы затем выйти через камеру Дэвиса, чему они, естественно, были хорошо обучены. Выход через камеру Дэвиса — всегда очень рискованное дело, хотя 110 футов воды — не такая уж громадная толща. Но, к прискорбию, видимо, что-то случилось, и двое из них застряли на лодке — возможно, из-за кислородного голода-

ния, случившегося до того, как камера заполнилась водой, и бежал только один из них. Его, как и меня, подобрали примерно через полтора часа.

Что касается других лодок, то снаряды, взрывы которых мы слышали, были выпущены против Кемерона, в X-6. Лодка получила несколько действительно опасных, вызывающих тревогу повреждений, одним из которых было затопление бортовых зарядов. X-6 шла с креном примерно в 15 градусов. Так как во время атаки перископ был под углом, мы видели небо с одной стороны и воду — с другой и ничего между ними. Кемерон решил произвести последнюю короткую часть своей атаки через проход для лодок и попытаться лечь на дно. Ему удалось лечь на дно примерно в 15-20 футах воды; он взволновал поверхность, рванулся — наверное, в это время наши лодки были рядом — и произвел свою атаку, попал “Тирпицу” в левый борт, сбросил заряды. Вся команды выбросилась, когда лодка наполнилась водой, и была подобрана.

X-5, как мы знали, находится близко от цели, так что Кемерон видел ее с борта “Тирпица”, после того как его подобрали. Через несколько лет в этом районе провели тщательные поиски, но лодка не была найдена, хотя Кемерон был того мнения, что лодка затонула тогда. У Кена Хадспета на X-10, четвертой участвовавшей в операции лодке, было так много повреждений, что ему пришлось четыре или пять дней сидеть в пустынной части фьорда, пытаясь справиться с течами и починить гирокомпас. Он отправился в район цели только на десятый день после спуска, а к тому времени там все так кишело катерами, что он

никак не мог туда попасть. Он вернулся на место встречи, где его подобрала “Стабборн”, у которой оставался только один трос для буксира; остальные порвались на обратном пути. Потом начался шторм, и было решено, что Х-10 затонула. А тех из нас, кого взяли на борт “Тирпица”, потом перевели на другое судно и отправили на нем в лагерь для военнопленных в Германию».

Четыре взрыва, произведенные зарядами Х-лодок, в действительности покалечили корабль. Один из них, с Х-7 Плейса, попал точно под машинное отделение, серьезно повредив обе главные турбины и систему управления огнем. «Тирпиц» был выведен из строя, а Плейс и Дональд Кемерон получили Крест Виктории за

«...в высшей степени дерзкую и успешную атаку на немецкий линкор “Тирпиц”, находившийся на защищенной якорной стоянке Каа-фьорд. Чтобы проникнуть на стоянку, понадобилось преодолеть вражеское минное поле и подняться на 50 миль по фьорду, о котором было известно, что он бдительно патрулируется врагом и охраняется сетями, береговыми батареями, а также прослушивается. После этого перехода они были по меньшей мере в тысяче миль от базы. С успехом избежав всех этих опасностей и проникнув на стоянку, лейтенанты Плейс и Кемерон, полностью пренебрегая опасностью, провели свои небольшие суда через противолодочные и торпедные сети, окружавшие “Тирпиц”, и, находясь внутри этих сетей, произвели хладнокровную и решительную атаку. Когда они все еще находились внутри сетей, разъяренный

враг развернул контратаку орудиями и глубинными бомбами, что сделало отступление невозможным. Тогда лейтенанты Плейс и Кемерон затопили свои суда, чтобы те не попали в руки врагов. Перед этим они предприняли все меры, чтобы обеспечить безопасность своих экипажей, большинство членов которых, как и они сами, были взяты в плен. В ходе операции эти небольшие суда сделали все возможное, приняв все опасности и столкнувшись со всеми возможными трудностями, которые были изобретены для защиты бухты, где стоят самые важные корабли. Отвага и полное презрение к опасности перед самым лицом врага, проявленные лейтенантами Плейсом и Кемероном во время их решительной и успешной атаки, были наивысшими».

«Тирпиц» ремонтировался, а немецкий флот снова ждали дурные известия. «Шарнхорст» был потоплен «Дюк-оф-Йорк» и его эскортом 26 декабря 1943 года. Это означало, что «Тирпиц» — единственный оставшийся у немцев современный линкор. И британцы снова удвоили свои усилия, направленные на то, чтобы «Тирпиц» никогда больше не вернулся, чтобы докучать им. 3 апреля 1944 года бомбардировщики военно-воздушного флота и истребители с «Викториуса», «Формидбла» и трех других авианосцев атаковали корабль на его стоянке в Норвегии. Дважды налетавшим торпедным бомбардировщиком Фейри-42 «Барракуда» и американским истребителям Грумман «Уайлдкет» и «Хелкет» пришлось встретиться с 68 зенитными орудиями, окружавшими теперь «Тирпиц», но они сумели произвести несколько прямых попаданий, которые снова вывели корабль из строя. Еще четыре

атаки были произведены Королевскими ВВС в июле и августе, а затем, наконец, бомбардировщики «Ланкастер» сбросили на него свой груз по пути из России в Англию. В итоге Дениц признал, что гордость немецкого флота уничтожена, и отбуксировал корабль в Тромсе-фьорд, где он действовал как батарея береговой обороны. Но даже это не удалось, когда Королевские ВВС сделали еще один рейд и сбросили бомбы на корабль. На этот раз он взлетел на воздух из-за бывших на нем боеприпасов, и меньше 90 человек из 1000 попавших в ловушку членов команды спаслись с линкора.

Тем временем Х-лодки использовались для других атак. Х-24, которой командовал лейтенант Иан Фрезер, отправилась 13 апреля в бухту Бергена, чтобы атаковать крупный плавучий док, и потопила 7800-тонный корабль и сильно повредила портовые сооружения. Две другие, Х-20 и Х-23, использовались в связи с коппистами для предварительного обзора и для обозначения десантных плацдармов для высадки «дня Д». Карликовые субмарины в Европе теперь были практически не нужны, и их переместили на Дальний Восток, чтобы начать операции против японского флота.

Глава одиннадцатая

ПЛОХИЕ И ХОРОШИЕ ДНИ В МАЛАККСКОМ ПРОЛИВЕ

По сравнению с напряжением Битвы за Атлантику и невероятными приключениями подводных лодок в Средиземном море, Дальним Востоком серьезно пренебрегали, хотя, конечно, такое пренебрежение не было следствием выбора. Как мы уже видели из предыдущих воспоминаний, Китайская станция в Гонконге была самой загруженной из всех заокеанских мест расквартировки подводного флота в течение почти 20 лет, предшествовавших войне. Команды радовались жизни, и в лучшие времена на станции базировались 15 субмарин. Они прошли испытания и были оборудованы для защиты обширных интересов Британии на Востоке. Когда началась война, Британии потребовалось, чтобы все наличные лодки были стянуты в домашние воды, и субмарины были поспешно выведены с

Дальнего Востока. В течение года после своего прихода на службу в Британскую и Средиземноморскую флотилии семь из пятнадцати были потоплены.

Когда японцы напали на Перл-Харбор, что в итоге привело к вступлению в войну Америки, у Королевского флота была всего одна субмарина, «Ровер», стоявшая в сухом доке Сингапура на ремонте. Семь голландских подлодок, до этого соблюдавшие интересы собственного государства в этой районе, тоже перешли под контроль Британии, но к Рождеству 1941 года четыре из них затонули. После нападения на Перл-Харбор адмирал сэр Джеффри Лейтон, командующий Восточным флотом, буквально умолял о подкреплении. Он получил всего две субмарины: новую лодку класса «Т», «Трасти», которая пришла из Средиземного моря 26 декабря, и пришедшую следом за ней 9 января «Труант», которой командовал командер Хаггард. Последняя только что закончила пятимесячную службу в Средиземном море.

Командер Уильям Кинг был ветераном китайской станции. Вспомним по его прежним высказываниям, что он впервые попал туда в 1932 году. Потом он много сражался и в норвежской, и в средиземноморской кампаниях в команде «Снеппер», которую изъяли со службы осенью 1941 года для переоборудования. Он вспоминает:

«Я сдал “Снеппер”¹ и отправился в Барроу-ин-Фернесс, чтобы принять свою вторую лодку, “Трасти” — бóльшую по размерам, но

¹ При новом командире «Снеппер» покинула Соединенное королевство, чтобы патрулировать Бискайский залив, и больше о ней ничего не слышали. Полагают, что она наткнулась на мину или была взорвана глубинной бомбой около Бреста между 10 и 12 февраля 1942 года. При этом все 42 человека команды погибли.

ненамного лучше приспособленную для жизни на ее борту. Воздушного кондиционирования или чего-то подобного не было. Мы вышли на патрулирование в Средиземное море, а потом нас отправили на Дальний Восток, чтобы подлатать оборону Сингапура. Мы прибыли в гавань на северной стороне острова и обнаружили, что никого из руководства нет. Мне сказали, что японцев с минуты на минуту ждут на другой стороне дамбы. Я отправился на другую сторону острова. Мы сделали то, что должны были сделать, и попытались найти что-то из еды, которую можно было бы взять с собой. Все, что мы смогли найти, было сгущенное молоко «хорпекс» и австралийские пастилки от кашля, которые и должны были поддерживать наши силы во время патрулирования. Мы вышли из бухты и немедленно столкнулись с 20 000-тонным японским транспортом. Вся его палуба была покрыта транспортными средствами, и мы открыли огонь из пушки. Он скрылся в языках пламени и затонул. Мне сделали выговор. Мне сказали, что следовало торпедировать транспорт, но я нарочно не сделал этого, так как мы могли легко столкнуться с главным японским флотом, а ближайшее место, где можно было бы получить новые торпеды, было в тысяче миль отсюда.

Потом я услышал по радио, что Сингапур пал. У нас было несколько повреждений и текло масло. Мы пошли в Сурабайю, которую уже не раз бомбили. Нам необходимо было взять топливо и воду. Бухту уже обстреливали, и я принял решение остаться на поверхности. Голландская субмарина, которая погрузилась, погибла со всей командой, после того

как на нее сбросили глубинные бомбы в мелкой воде. После этого мы потащились на Цейлон и встали в Коломбо, где некоторое время оставались на ремонте в сухом доке. Вышли из него, вовремя, до Пасхального рейда японцев на Цейлон, и были около корабля-базы, загружаясь торпедами, когда налетели японские самолеты.

Оставшиеся корабли союзников ушли в Индийский океан, и мы были единственной оставшейся в бухте современной подлодкой, так что на нас нападали без конца, и самолеты пролетали почти на уровне мачты. Я даже мог разглядеть летчиков в их кабинах. К счастью, мы заменили свой пулемет “люис” на “брен”, который работал превосходно. Еще у меня был очень хороший младший связист, который вовсю садил по этим ребятам. Он подбивал их, когда они прилетали, и подбивал, когда они улетали. И поэтому их бомбы не попадали в цель. Было видно, как они дырявят бухту совсем рядом с нами, нервно торопясь уйти от “брена”, плевавшему в них огнем. Некоторым это так и не удалось — эти налеты стали концом их карьеры. Просто они были слишком смелыми и летали слишком низко.

Затем мы отправились патрулировать Малаккский пролив — в условиях, в которых с трудом можно было поддерживать человеческую жизнь. Очень многие заболели. Я был болен и не думаю, что хорошо справлялся со своими обязанностями. Все это было из-за того, что не было кондиционирования воздуха. Это самое худшее, чего можно ожидать от подводной лодки. Живешь в самом грязном

зловонии — смеси человеческих запахов, выделений, кухни, газов батареи, топлива, стирки, всего — невероятный коктейль. Слава богу, природа милосердна: когда живешь в постоянной вони, твои изумленные нервы устают и больше не ощущаешь этих запахов. Когда поднимаешься на поверхность и глотаешь свежего воздуха, а потом воздуха снизу, то точно понимаешь, в чем ты жил. Курильщики говорили мне, что приходилось выкуривать три сигареты, прежде чем начнешь получать удовольствие — настолько весь организм пропитан этой гадостью. Запахи были невероятным неудобством — не в последнюю очередь из-за того, что когда мы ходили в туалет, то «продукты жизнедеятельности» приходилось хранить в ведрах, вроде большой банки. В конце дня или когда можно было подняться на поверхность, мы выплескивали с борта содержимое этих ведер.

Можете представить себе картину: лезешь вверх через боевую рубку, при скорости ветра 80 миль в час (потому что двигатель — с нисходящим потоком), тащишь эти ведра, которые прикрыты только мешком, и выплескиваешь содержимое на подветренную сторону. Мне обычно приходилось быстро отходить с места, где мы стояли, выплескивать экскременты и быстро ретироваться. Никогда не поднимайтесь на поверхность, потому что самолеты, летавшие над нами, всегда ждали именно этого. Так обстояли дела в те дни.

Другое — это то, что когда погружаешься, хочется расходовать как можно меньше кислорода, и вот говоришь всем, чтобы оставались на местах и вели себя тихо. В команде

подводной лодки всегда был дух хорошего товарищества, который поддержал всех в трудных обстоятельствах. Естественно, иногда случались ссоры, но ненадолго, потому что все знали — скоро опять будет трясина. А то, что наши подлодки по сравнению с американскими — трущобы, это правда. Если надо было что-то сделать, например загрузить торпеды или еще что-нибудь срочное, то обнаруживалось, что кислород весь вышел очень быстро. Тогда было необходимо вытащить торпеды после погружения, находясь на приличной глубине и под наблюдением. Поэтому приходилось держать всех в тишине, насколько возможно, и все разговоры начинались ночью, когда мы поднимались на поверхность. На Дальнем Востоке в таких условиях никогда не было удобно, и единственным утешением было то, что бедняги на берегу были в еще худшем положении, чем мы сами».

Еще шесть субмарин наконец прибыли на базу в Коломбо с марта по август 1943 года, чтобы соединиться с кораблем-базой «Лючия». Это количество все еще было ничтожным для долгих патрулей, которые были необходимы на Дальнем Востоке после падения Сингапура, но в присылке большего количества лодок было отказано, хотя просьбы продолжались. Как и 14-я армия фельдмаршала Уильяма Слима, подводники Дальнего Востока были изолированы на забытом фронте — у это неудивительно: Средиземное море и Атлантический океан требовали сверхусилий. На Дальнем Востоке можно было проводить лишь предварительное патрулирование до того, как в сентябре 1943 года капитулировали итальянцы. К тому времени ситуация стала критиче-

ской. К началу этого месяца у Восточного флота была в распоряжении всего одна подводная лодка, голландская О-24, остальные были потоплены или выведены.

Капитуляция Италии сделала возможным скромное пополнение, которое пришло в первые месяцы 1944 года. 4-я флотилия была сформирована из семи лодок классов «Т» и пяти класса «S». К апрелю начала действовать 8-я флотилия, состоявшая из шести лодок класса «S». Две флотилии осуществили почти девяносто патрулирований с января по сентябрь 1944 года. В августе, когда больше лодок освободинлось из Средиземноморья, 3-я флотилия, сформированная на р. Клайд, отбыла в Тринкомали, на восточный берег Цейлона, и в сентябре Восточный флот насчитывал 26 подводных лодок.

Было обещано дальнейшее пополнение, и все новые субмарины классов «S» и «Т» строились в доках Британии в последние месяцы 1945 — начале 1945 года для Дальнего Востока. Очень скоро началась охота, торпеды носились по восточным морям, и десятки вражеских кораблей и судов снабжения, хотя многие из них и были настоящей мелюзгой, были отправлены на дно.

Джон Трауп, который при предыдущей нашей встрече был первым лейтенантом на «Турбулент» Линтона, повторимся, покинул субмарину незадолго до того, как она затонула со всей командой и начал подготовку к самостоятельному командованию. Ему было всего 24 года, а он блестяще выдержал курсы «Перишер» (командирские) и начал следующий этап своей жизни подводника как командир новенькой лодки класса «S», «Стронгбау». Команда была собрана наспех, в основном из «призывников военного времени» (ПВВ), прослуживших во флоте всего около шести месяцев:

«Вполне вероятно, что у кого-то захватывало дух, но они все старались изо всех сил — это было великолепно. Думаю, что между ПВВ и профессионалами была разница, но после недолгого времени различить их было довольно трудно. Профессионалы были надежными, знали свое дело, им ничего не нужно было говорить и так далее, зато ПВВ были полны энтузиазма. Некоторые были не слишком хороши, но в целом, думаю, они были энергичной командой. Их собрали на разных жизненных дорогах и бросили на подводную лодку. Мы ушли на Дальний Восток перед самым “днем Д” в 1944 году в составе конвоя торговых судов.

К тому времени Битва за Атлантику была выиграна, и мы отправились с конвоем прямо на юг, к Гибралтару. Мы уже покидали Атлантику, когда произошла высадка “дня Д”. Было грустно, что я не там. Тем не менее мы продолжали путь через Средиземное море. Нас задержали на Мальте примерно на неделю или на десять дней, так как не было решено, будет ли моя лодка действовать в Эгейском море — немцы в это время все еще занимали греческие острова.

К сожалению, нас туда не отправили. Нас отправили на Дальний Восток. Мы прибыли в Тринкомали в конце августа. Простояв десять дней на причале, мы вышли в патрулирование, а потом продолжали патрулировать практически без перерыва и в следующем году. Я был на патрулировании в Индийском океане, когда было объявлено о победе, так что я провел там около года. За это время я выходил в патрулирование из Тринкомали, пересекая назна-

ченный район напротив Бирмы, вдоль западного берега Суматры к проливу Малакка и спускался на юг к Сингапуру. У нас были превосходные карты Адмиралтейства. Мы на них полагались *безоговорочно*, потому что в те дни у нас были очень примитивные радары и навигация в проливе была нелегким делом. Минные поля спускались по обе стороны Суматры и малазийского побережья, и обычно мы плавали, ориентируясь скорее по небесным светилам, чем по чему-либо еще, и измеряли глубину лотом, так как берег был довольно плоским и трудно было определить, где находишься. Цели, которые мы находили, были известны в Королевском флоте как суда снабжения. Мы всегда топили суда снабжения, а враги всегда топили торговые суда — они были точно такими же. Не было ничего больше 5000 тонн — в основном каботажные суда, много небольших кораблей и всякий плавающий утиль. Такие корабли и каботажные суда, которые быстро тонули — вот то, чем они воевали.

Иногда мы проходили мимо целей, потому что считали их слишком маленькими или потому, что было слишком мелко и нельзя было подобраться к ним. С этой проблемой мы сталкивались несколько раз. Атаку я начинал в верхней точке Малаккского пролива, где было полно песчаных отмелей. Эхолот показал 12 футов под килем, и это значило, что я не могу открыть огонь: когда я выпущу торпеды, они угодят прямо в дно. Вот с чем приходилось сталкиваться. У меня, например, было что-то вроде неписаного правила: я не должен заходить на глубины меньше 60 футов, потому что

нельзя будет погрузиться и нельзя будет защититься. Я всегда помнил, что единственная оборона против нападающих самолетов — это погружение.

Это стало особенно трудным, когда мы начали перемежать патрули с большой частью секретной работы в водах, которые патрулировали японцы, — высадкой агентов и диверсантов, очень похожей на то, что мы делали в Средиземном море. Одна высадка была на Таиланде, и, к несчастью, все десантники попали в плен. Сделали один заход на место, откуда должны были забрать группу, находившуюся на острове у западного берега Суматры. Это были американец, чернокожий и местный житель. Мы должны были забрать их, пополнить запасы и привезти назад. Они находились там уже очень давно, записывая передвижения кораблей; поразительные люди. С нашей точки зрения, это тоже была трудная операция. Нам было сказано встретить их у острова, где мы увидим эти людей на пироге с аутригером. Мы видели, как они гребут, и они видели при свете дня перископ, но мы не смогли подойти из-за воздушной активности японцев, и пришлось ждать до темноты. Но они начали грести вслед за перископом, пытаясь идти вровень с нами.

Они явно были обессилены, а мы ничего не могли поделать. Наконец я решил отправить им послание в бутылке. Мы составили осторожную записку, в которой просто указали: “Бросьте якорь и ждите до сумерек”, и я вложил ее в бутылку из-под шерри. Потом нам пришлось думать, как отправить им эту бутылку. У нас была подводная пушка для

стрельбы дымовыми свечами. Мы вложили бутылку в пушку и выстрелили. Я подошел под их лодку, и бутылка всплыла рядом с ними. Как назло, когда она появилась, они снова увидели перископ и снова принялись яростно грести по направлению ко мне и совершенно не заметили бутылку. Потом я погрузился, зная, где они находятся, и ждал, пока не стало почти темно. Мы вернулись, взяли их на борт и отдали им все сигнальные аппараты, какие смогли достать. Когда им надо было возвращаться, началась буря, и я сказал, что отбуксирую их назад, так как нас отнесло на несколько миль. Мы привязали их к корме, а потом так потянули, что утащили их вниз. Буря начала стихать, и нам пришлось приготовить торпедную лебедку, чтобы поднять их пирогу из воды и сделать все заново. Когда мы закончили, было уже вовсю светло, так что я дьявольски волновался. Ветер стих, они уплыли, а я выскочил на поверхность, чтобы убраться по возможности подальше и не подводить их. Потом я узнал, что они не погибли и их вывезли, когда закончилась война. Это был очень похож на все эти невероятные происшествия в Средиземном море (на «Турбулент». — Д.П.), но это было и крайне рискованно — подходить близко к берегу, где не было защиты и невозможно было уйти под воду. Мы были очень уязвимы, и не было слов, чтобы описать смелость агентов. Они никогда не были в тягость — они были сверхлюдьми.

Один или два раза мы были на волоске от гибели. Однажды, идя в надводном положении на юг, к проливу Малакка, мы увидели в отдалении на траверзе дымок. Было похоже

на торговый корабль. Мы пошли параллельным курсом с ним, чтобы оказаться впереди него, но когда я глянул в перископ, то увидел, что это эсминец. В эту же минуту он повернулся по направлению ко мне, мы погрузились, а он пошел прямо на меня, бросаясь из стороны в сторону как сумасшедший. С него сбросили глубинные бомбы, хотя это не было так уж плохо; появилось всего несколько течей. Японские атаки глубинными бомбами отличались от немецких умением; у японцев были хорошие эхолокаторы, и они бомбили довольно точно, в противовес общепринятой точке зрения. Мы думали, что они будут примитивными противниками, у которых есть только гидрофоны. Но у них было и то и другое, а эхолокаторами они пользовались весьма эффективно, особенно с моей точки зрения, так как я был зажат в самой верхней точке узкого конца Малаккского пролива.

Это было место, известное как «Канал спины одного фантома», и меня поймали пять противолодочных кораблей, пара фрегатов и три первоклассных траулера. Они заставили нас пережить неприятные минуты, очень неприятные. Повреждения были такими, что нам пришлось пытаться вернуться в базу, до которой была тысяча миль. Так что это заняло какое-то время. Повреждения не поддавались ремонту, что бесило. У нас был продавлен прочный корпус; в то время подводные лодки (по крайней мере, моя) были клепаными, и сила взрыва вдавила крепление двойного соединения, так это называлось, и образовалась течь. Главные двигатели тоже сдвинулись со своих мест, и от этого была сильная вибрация.

Торпеды застряли в аппаратах, воздушные компрессоры были разбиты вдребезги, и вообще лодка была в плохом состоянии. В итоге мы вернулись на базу, но это был конец. Определили, что с такими повреждениями лодка не сможет погрузиться глубже 150 футов, что не сулило никому ничего хорошего. И мы ушли в Англию. С одной стороны, это бесило, но с другой — могло быть и хуже.

Была разница в отношении к врагам-немцам и врагам-японцам. И, я думаю, все остальные страшно не любили японцев. Они позверски обращались с военнопленными, и мы знали, что они творят с людьми кошмарные вещи. Мой кузен, Пэт Келли, командовал подлодкой «Стратеджем», в той же флотилии, и его потопили в Малаккском проливе, всего за пару месяцев до этого. Спасся только один офицер. Для пленных это были черные дни, и с ними очень жестоко обращались. Мы все об этом знали. Немцев не любили, но их уважали, в особенности за их флот. Они хорошо и метко стреляли, лучше, чем итальянцы, но не такими были японцы».

О последних упоминает и другой командир, лейтенант-командер (впоследствии контр-адмирал, сэр) Хью Маккензи, прибывший на новенькой субмарине «Ганталюс» в апреле. До этого он участвовал в средиземноморской компании как командир «Трешер», и у него были два абсолютно разных задания. Задания по патрулированию часто перемежались высадкой агентов и диверсантов по всему Дальнему Востоку, иногда прямо по заданию южно-азиатского отделения разведки Маунтбаттена, иногда по заданию Управления специальных

операций. Оно имело отношения ко всем районам, несмотря на общий недостаток снабжения, трудности с союзниками или военными контролерами и сложности с доставкой агентов на позиции. Последнее легло в основном на плечи британской подводной флотилии, и часто задания заканчивались трагедией. Как вспоминает Маккензи:

«С апреля по сентябрь мы ходили во время патрулирования до пролива Малакка. Вода была мелкая, грязная, жаркая, трудная для навигации, везде — песчаные отмели, и было очень мало целей. Практически во время каждого патрулирования мы должны были высаживать агентов. Обычно мы подбрасывали их до западного побережья Малайи — подходили близко к береговой линии и отправляли их на сушу на разборных байдарках. Нам почти всегда удавалось успешно высадить их, но редко — подобрать, и почти всегда нас заставляли врасплох японские самолеты, когда мы пытались приблизиться к ним. Было ясно, что японцы знали слишком много. Дело в том, что они взяли в плен множество агентов на берегу и применяли ужасающие способы получения информации от них — пытки, и поэтому узнали примерное место, где их должны были забирать. Агенты были очень смелыми людьми — знали, на какой риск они идут, и немногие из них возвращались назад. Большинство из них были британцами, которые оказались в Малайе перед войной».

Маккензи также участвовал в одном из наиболее противоречивых инцидентов войны на Дальнем Востоке — попытке взорвать японский флот в Син-

гапуре. Это было одно из 81 заданий, которые проводились на удерживаемой японцами территории австралийским отделом Управления специальных операций, или, как эта организация называлась в то время, Отделом разведки (также известным как Специальный отдел). Это было то самое задание, которое проводилось под названием «Операция “Римо”», что по-малайски значит «тигр». Эта миссия провалилась — трагическая миссия; операция сама по себе была амбициозной, да еще и увязла в «сотрудничестве» соперничавших друг с другом британских и американских административных военных организаций. Генерал Дуглас Макартур, например, производил на австралийцев такое впечатление, словно бы было недоволен их вкладом в войну на Тихом океане. Его тактика «я знаю лучше, чем любой из вас» явно не была чем-то необычным в любой ситуации. По словам Граффа Кортни (который, как мы помним, сопровождал генерала Марка Кларка в его специальной миссии к Орану), подозревали, что Специальный отдел (SDR) является троянским конем англичан, который они внедрили на американский военный театр, чтобы снова заполучить потерянные Британией колонии (в данном случае — Сингапур), когда война подойдет к концу и вдвойне восстановить свое влияние на Дальнем Востоке. В свою очередь, главная штаб-квартира будет терпеть SDR из политической вежливости по отношению к союзнику, но сделает его бессильным — так, что его можно будет без опаски игнорировать, и отведет ему место в тени, рядом с остатками австралийской армии. Каждый проект SDR должен был получить одобрение американской штаб-квартиры, даже если это одобрение давалось с неохотой; необходимый воздушный и морской транспорт следовало получать от соответствующих воздушных

и военно-морских командиров, которые имели право отказать. Штаб-квартира также непрямо, но ощутимо контролировала финансы SDR, и каждая планируемая операция, не получившая одобрения, умирала в зародыше от финансовой анемии.

Операция «Римо» была разработана по следам более ранней атаки на японский флот, начатой из Австралии. Это была операция «Джейвик», во время которой подполковник Айвен Лайон, откомандированный из шотландского полка Гордона для разведки и спецопераций, провел очень успешный рейд на Сингапурскую бухту. Складные байдарки были спущены с захваченного японского рыболовецкого судна, ныне известного как «Крепит»; пострадали семь кораблей, общим счетом в 40 000 тонн. Осенью 1944 года Лайон планировал другую, еще более крупную операцию, на этот раз с применением новых и предположительно секретных «брзентовых» подводных лодок, известных как «спящие красавицы» (MSC). Официально они назывались «моторные погружающиеся каноэ» и были изобретением Блонди Хейслера, руководителя «Героев Коклшелла», к тому времени служившему в штабе командования Юго-Восточной Азии Маунтбаттена. Предполагалось доставить 15 таких судов на субмарине на остров около Сингапура и оттуда начать атаку, в которой участвовали бы в основном подводные каноэ, и укрепить магнитные мины на японских кораблях. «Спящие красавицы» в первый раз приняли бы участие в крупной операции.

Что было в порядке вещей, генеральная штаб-квартира не придавала операции первостепенного значения — из-за того, что к тому времени дальневосточная арена была очень загруженной, хотя для подводных операций Австралия значила больше.

С 1942 по 1945 год 122 американских, 31 британская и 11 голландских подводных лодок использовали австралийские порты, причем главную роль играл Фримантл. Более 60 подлодок использовали этот порт как действующую базу.

В августе операции «Римо» был дан зеленый свет, и снова операцию возглавил подполковник Лайон. Он руководил смешанной командой, набранной из британской и австралийской армий, Королевской морской пехоты, Королевского австралийского военно-морского флота и Королевского военно-морского добровольного резерва. Ранее засекреченный документ, подготовленный исследователями властями Австралии, гласит:

«Первоначальный план подготовлен в Лондоне и подразумевает следующее:

1. Подводный транспорт для района действий.

2. Разведку с субмарины базы, расположенной примерно в 70 милях от Сингапурской бухты. Временно выбран остров Мерапас.

3. Снабжение этой базы с подводной лодки.

4. Захват местной джонки и погрузка на нее с подводной лодки группы, оперативного запаса и оборудования.

5. Джонка в качества плавучей базы плывет к месту встречи, с которого может начаться совместная атака 15 MSC на целевые районы.

6. Отступление к месту встречи. Дальнейшее отступление на складных байдарках на предусмотренную базу.

7. Эвакуация с базы на подводной лодке».

Инструкция из Лондона также зловеще утверждала: «Если эвакуация не состоится в предусмотренный планом день, группа должна ждать следующие

30 дней, по истечении которых членам группы предоставляется свобода проводить самостоятельную подготовку к побегу». То, как именно им следует добираться домой, не указывалось.

Группа покинула Фримантл 11 сентября 1944 года на большой субмарине-минном заградителе «Порпойс» (лейтенант-командер Мершема), которая приобрела известность во время блокады Мальты — она провозила на своей минной палубе провизию и топливо. Теперь она везла 14 тонн запасов для операции «Римо». На борту также находились 11 складных байдарок и 15 моторизованных подводных каноэ. Без приключений они прибыли сначала на Мерапас, маленький, покрытый густым лесом островок в 70 милях к востоку от Сингапура. Лодка добралась до него 23 сентября, и разведка, проведенная после наступления темноты, показала, что Мерапас — подходящая база, с превосходным прикрытием и хорошим водоснабжением. Ночью 24 сентября запасы были выгружены с «Порпойс» на берег. Один офицер остался на месте охранять выгруженное, а остальные снова погрузились на «Порпойс» и отправились на поиски местной джонки.

Прошло четыре дня, прежде чем было замечено подходящее судно — джонка «Мустика»; ее увидели у побережья Борнео. Ее остановили и захватили семеро членов группы «Римо». «Порпойс» приняла ее, и «Мустика» пошла к острову Педжантан, достигнув северного берега вскоре после полудня. В эту ночь оперативные запасы и оборудование, включая подводные суда, были перегружены с «Порпойс» на «Мустика», и субмарина ушла назад в Австралию. Она прибыла во Фримантл 11 октября 1944 года, с малайцами на борту — капитаном и семью членами команды джонки, которых допроси-

ли. Были получены «некоторые полезные разведанные».

На обратной дороге у «Порпойс» начались проблемы с двигателем, и когда Хью Маккензи на «Танталюс» покидал Фримантл, отправляясь 16 октября в патрулирование, он обнаружил, что получил дополнительное задание — забрать группу «Римо» с места встречи у острова Мерапас. Предположили, что Маккензи может прервать патрулирование, чтобы забрать группу, примерно 7 ноября. Когда этот день наступил, у него на борту все еще были 15 торпед, значительные запасы топлива и не только, этого хватило бы для еще одного двухнедельного патрулирования. Продолжаем краткое изложение событий, которые готовились в Австралии:

«Поскольку главной целью Маккензи было нападение на японцев, ему не хотелось отвлекаться от патрулирования на этом этапе, чтобы забрать “Римо”. Кроме того, группе было сказано, что они могут ждать, когда их заберут, в любой день в течение месяца после первоначальной даты 8 ноября. Следовательно, Маккензи (после консультации со штаб-квартирой подводного флота. — *Д.П.*) должен был отложить прерывание патрулирования до того времени, пока не потребуются топливо, запасы и расход торпед. Об этом сообщили майору Чепмену (офицер связи «Римо». — *Д.П.*), и он согласился с предложенным раскладом. В итоге было решено устроить встречу 21–22 ноября. В 7:06 минут 21 ноября, после того как с поверхности стал виден берег, “Танталюс” погрузилась и подошла к северной оконечности острова Мерапас.

Перископная разведка не показала ничего подозрительного, хотя группы не было видно.

Субмарина всплыла точно рядом с островом в 19:16. Условия были подходящими для высадки, и было решено выгрузить складную байдарку около северо-восточного угла острова вскоре после восхода луны, в 23:45. Отсюда спасательная партия сможет высадиться на северном берегу. В 1:00 22 ноября “Танталюс” встала примерно в 600 ярдах от северо-восточной оконечности острова, и майор Чепмен и капрал Кротон пересели в байдарку. Затем “Танталюс” ушла в море, с намерением вернуться на следующую ночь.

В 21:50 22 ноября “Танталюс” встала в нескольких ярдах от северо-западной оконечности Мерапаса. Вскоре после этого подошла байдарка, в которой были только майор Чепмен и капрал Кротон. Чепмен доложил, что на острове не видно никого из группы “Римо”. Было решено, что дальнейшее ожидание рядом с островом и попытки вернуться потом ничего не дадут. “Танталюс” беспрепятственно отошла и уплыла во Фримангл. На острове майор Чепмен обнаружил следы, показавшие, что вся группа была здесь и, очевидно, в спешке ушла. Найденные следы показали, что группа снялась с места по крайней мере 14 дней назад. Не было оставлено никакого послания, и не было видно никаких признаков боя или борьбы».

Приведенный ниже отчет о потере группы «Римо» был составлен после войны по материалам допроса японских военнопленных и местных жителей. В отношении передвижений группы он выглядит несколько гипотетично:

«1 октября группа “Римо” на джонке “Мустика” отплыла на остров Пулау-Лабан через

проливы Тамланг и Суги. Пулау-Лабан, расположенный в 11 милях от бухты Кеппел, был точкой, откуда, как намечалось, должна была начаться атака. 6 октября вблизи Пулау-Лабан (и, вероятно, когда члены группы готовились выгружать “спящие красавицы”) к “Мустика”, на которой была группа “Римо”, подошла лодка местной полиции. По ошибке приняв лодку за японское патрульное судно, члены группы открыли огонь, перебив всех местных полицейских, бывших в ней. Затем полковник Лайон решил, что, поскольку операция перестала быть секретной, ее следует прекратить из-за необходимости сохранить тайну моторизованных подводных каноэ. Поэтому последние были уничтожены, а вся партия разделилась на четыре группы. У каждой группы была своя резиновая лодка и приказ своим путем возвращаться на остров Мерапас. Через три дня японцам стало известно о случае с местной полицией, и все островные гарнизоны были брошены на поиски. По совпадению, все четыре группы встретились на острове Соле, где произошел бой с японцами.

Во время перестрелки были убиты руководитель партии, подполковник Лайон, и еще один офицер. Остальные бежали к Мерапасу. По дороге был убит еще один старший офицер, подполковник Дэвидсон. Группа оставалась на острове до 4 ноября, когда ее снова обнаружили и атаковали японцы. Несколько японцев было убито, а группа не понесла дальнейших потерь. Затем партия разделилась на маленькие группы и двинулась на юг. С этого момента их передвижения неясны. О троих известно, что они захватили китайскую джонку, которая

направлялась на остров к востоку от Тимора. Одного из них утащила акула, другой был убит китайцем-членом команды, а третий, лейтенант Сарджент, попал в плен и больше его не видели.

В течение следующих нескольких дней остальные 11 членов партии были взяты в плен в разных точках. Их всех отправили в Сингапур в декабре 1944 года, где один из них потом умер от болезни. Судьба остальных так и не была выяснена. Полагают, что они погибли в перестрелках с японскими поисковыми партиями».

Десять оставшихся в живых пленных предстали перед японским трибуналом, и их приговорили к смерти. Приговор был приведен в исполнение 7 июля 1945 года, за месяц до капитуляции Японии. Им «оказали честь» и торжественно обезглавили. Так трагически закончилась неудавшаяся операция, о которой австралийцы никогда не забывали. Когда о ней упоминают, то до сих пор осуждают то, как партия «Римо» была на месяц оставлена на территории, кишавшей японцами, хотя субмарина должна была забрать их во время патрулирования. Еще раз раскол между военными патрулями и секретными миссиями, «навязанными», как выражаются некоторое, подводному флоту во время войны, стал предметом жарких споров. Другим моментом, из-за которого операция «Римо» пошла прахом, стало то, что по настоянию Лондона была поставлена под угрозу безопасность, чтобы не рисковать «секретными моторизованными подводными судами». Жизни 22 человек показались менее важными, чем то, что 15 бесполезных игрушек попали бы в руки японцев.

Попытки взорвать японский флот в Сингапуре не были оставлены. Х-лодки могли рассчитывать на успех! После бергенской атаки в Европе у них оставалось мало мишеней, и было решено отправить их на Дальний Восток. Шесть лодок погрузили на борт корабля-базы «Бонавенчур», переделанный «клановый» лайнер, который до этого был в распоряжении шотландских горцев и прибыл в первую неделю апреля 1945 года. Командир Фелл передал управление 7-й флотилией Соединенным Штатам, но, казалось, Х-лодкам суждено быть в тени, пока им не поручили специальную операцию по перерезанию подводных коммуникационных кабелей между Сингапуром и Гонконгом с одновременным нападением на крейсера в проливе Джохор, у Сингапура. 27 июля субмарины «Спарк», «Стиджиэн» и «Спирхед» вышли из Бруней на Борнео, а «Силин» — из бухты Субик на Филиппинах; каждая из них тянула на буксире карликовую субмарину.

Высадка была назначена на 31 июля. Лейтенант Шин и его команда на ХЕ-4 успешно перерезали провод, соединявший Гонконг и Сайгон, и провод, соединявший Сайгон и Сингапур. Операция была проведена великолепно, в особо тяжелых обстоятельствах и, как обычно при подобных заданиях, куски кабелей были привезены назад в качестве доказательств. Лейтенант Уэстмакотт и его команда на ХЕ-5 с трудом прорвались к своей цели в тщательно охраняемых водах Гонконга. Здесь они провели три с половиной дня, пытаясь выполнить задание, срываясь в открытое море каждый раз, когда появлялись патрульные суда. Однако попытка не удалась, и им пришлось вернуться на базу.

В это время лейтенант Иан Фрезер был отправлен в Сингапурскую бухту на ХЕ-3, чтобы взорвать

японский тяжелый крейсер «Такао», а лейтенант Смарт на ХЕ-1 должен был сделать то же самое с «Миоко». Фрезер вспоминает:

«Из Лабауна на Борнео до Сингапурского пролива надо было пройти около 600 миль на буксире. Мы отправились в плавание в последнюю неделю июля 1945 года, нас тянула “Стиджиэн”. На входе в Сингапурский пролив мы сменили команды. Команда, бывшая на ХЕ-3 во время перехода, покинула ее, а я со своей основной командой заняли место в ней. Мы отцепились от буксира и начали двигаться вверх по Сингапурскому проливу, пока не достигли самого острова Сингапур. Крейсер, который нам надо было атаковать, находился в старом доке Адмиралтейства на северной стороне Сингапура. Это означало 12-мильный переход вверх по узкому каналу, огибавшему северную оконечность острова, этот канал назывался пролив Джохор.

Мы прошли через бон, ворота которого были открыты в бухту, около девяти часов утра 31 июля. Мы двигались по каналу, пока не увидели “Такао”, надвигавшийся на нас спереди. Он был тщательно замаскирован и стоял близко к берегу. Думали, что его будут использовать как плавучую батарею против британских войск, идущих из Бирмы. Я дал всем членам команды посмотреть в перископ. Один из них был новозеландец, “Киви” Смит. Я так и не узнал его настоящего имени. У меня был артиллерист-механик, которого звали Чарли Рейд. А водолазом был старший матрос Мадженнис. Я дал им всем посмотреть на “Такао” в перископ перед тем, как мы на-

чали атаку — очень нервничали, особенно когда погрузились и увидели корпус корабля через бортовой иллюминатор.

Мы прошли под кораблем и легли на дно. Водолаз Мадженнис вылез из лодки и, к своему ужасу, обнаружил, что все днище корабля сплошь покрыто ракушками. Ему пришлось соскребать их водолазным ножом, чтобы укрепить магниты. Это была довольно сложная работа: чтобы укрепить шесть магнитных мин, ему понадобилось сорок минут. Все они были заряжены и готовы взорваться. Он вернулся на субмарину, я дал полный ход — но ничего не произошло. Мы не могли сдвинуться. Начался отлив, и мы застряли в очень узкой дыре под кораблем, на который только что повесили целую гирлянду магнитных мин. Было похоже, что уровень воды упал на фут или около того, и “Такао” тоже опустился.

Подлодка не могла двинуться с места. Мы могли только попытаться так или иначе вырваться. Полный вперед, полный назад, продували цистерны, заполняли цистерны. Это продолжалось добрых 20 минут, и за это время я немного обезумел. В конце концов мне удалось промять ложбину в морском дне, мы вырвались и прилично шли по морскому дну, когда обнаружилось еще одно затруднение. Мы сбросили контейнеры после установки магнитных мин, но заметили, что одна из них повреждена и прочно застряла, так что одна была, а другой не было, отчего наша лодка скособочилась. Она все время кренилась на правый борт. Мадженнису снова пришлось выбраться из лодки в своем водолазном костюме и уравновесить ее. Он делал это, находясь в

50 ярдах от крейсера и в 30 футах очень чистой воды. Любой, кто посмотрел бы вниз, мог бы увидеть постоянную черную тень. Еще хуже было то, что у Мадженниса протекал водолазный костюм и на поверхность поднимался поток пузырьков.

Наконец он освободил боковую грузовую цистерну, снова забрался в лодку, и мы двинулись из пролива Джохор и дальше в море. Взрыватель был установлен на шесть часов. Иначе говоря, он должен был сработать в тот вечер около девяти часов. К этому времени мы порядком устали, так как находились в лодке что-то около 56 часов и, чтобы не спать, выпили таблетки бензедрина. В девять часов я остановил лодку и поднял всех на палубу, чтобы увидеть — если мы могли что-то увидеть, — как взорвутся заряды. Точно в назначенное время прогремел ужасающий, просто великолепный взрыв. Мы немного порадовались, потом продолжили путь, встретились со “Стиджиэн”, снова поменялись командами, и нас на буксире привели назад, в Лабаун.

Но не все было гладко. Через пару дней мы с кэптенем Феллом просматривали фотографии того места, сделанные с воздуха. Старый “Такао” все еще был там, предположительно сидя на дне. Нельзя было сказать наверняка, так как он был в очень мелкой воде. Но он точно не разлетелся на куски, как мы представляли себе по силе взрыва.

Кэптен Фелл сказал: “Это можно исправить только одним способом. Вам придется снова вернуться туда и сделать еще один заход”.

Это ужасно меня расстроило — я думал, что атака была успешной, а теперь приходит-

ся возвращаться... хорошее дело! Но мы сказали "ладно" и назначили возвращение через восемь дней. 9 августа я сидел на палубе "Бонавенчура" и смотрел кино. Х-лодка была готова к отплытию в тот день, на ней были новые запасы и новая взрывчатка. Вдруг фильм прервали; вышел командир и объявил, что на Нагасаки была сброшена ядерная бомба. Нашу маленькую операцию отложили. В итоге, конечно, Япония капитулировала, так что нам не пришлось возвращаться в Сингапур. Я был очень рад этому.

Вместо этого меня сделали старшим офицером подводного флота в Сиднее, а потом я узнал, что меня и Мадженниса наградили Крестом Виктории. Мы оба должны были получить награду из рук короля, в Букингемском дворце. Было решено, что на обратном пути я отправлюсь в Сингапур, чтобы выяснить, что случилось с "Такао", что я и сделал. Меня провели на борт офицеры-японцы. Один из них учился в Оксфорде, и его английский был совершенным. Он показал мне корабль до самого днища. Объяснение было в том, что "Такао" стоял в очень мелкой воде, и единственное место, куда мы могли попасть на Х-лодке, было под его серединой, где глубина составляла примерно 18 футов. От носа до кормы под кораблем было всего от 4 до 6 футов. Все снаряды взорвались, но не так, как ожидалось. Предполагалось, что они воспламят боеприпасы на борту корабля, но боеприпасов там не было. Боеприпасы с него сняли. Теория о том, что корабль собираются использовать как плавучую батарею против британских войск, была неверной, и на борту была

только команда технического обслуживания. Поэтому крейсер опустился всего на 6 футов по сравнению с первоначальным положением. Я узнал, что за мощный взрыв мы видели, — это взорвался самолет, который разбился при посадке в аэропорту. Таков был конец истории. Японцы не усмотрели в этой ситуации никакой насмешки. Они смотрели на это с иной точки зрения, чем мы».

Приказ о награждении Фрезера Крестом Виктории заполнял некоторые пробелы, которые он оставил в своем рассказе:

«Во время долгого похода к Сингапурскому проливу ХЕ-3 добровольно вышла из безопасного канала и вошла в заминированные воды, чтобы избежать гидрофонных постов. Отвага и решительность лейтенанта Фрезера выше всех похвал. Поход туда и обратно означал 80 миль в водах, заминированных как неприятелем, так и своими, мимо гидрофонных позиций, через ловушки и контролируемые минные поля и через проволочный бон».

А вот что было сказано о старшем матросе Джеймсе Мадженнисе:

«Мало кому понравилось бы устанавливать магнитные мины, а потом возвращаться на судно. Тем не менее Мадженнис продолжал работу до тех пор, пока не укрепил все мины, после чего, невероятно уставший, вернулся на лодку. Вскоре после отступления не смотря на свою усталость, утечку кислорода и то, что его вполне могут заметить, Мадженнис

снова вызвался оставить судно, чтобы освободить поврежденный магнитный держатель. Он проявил величайшее мужество и преданность долгу, полностью пренебрегая личной безопасностью».

Бои на Дальнем Востоке завершились. В последний год, с сентября 1944 по август 1945, британские и голландские субмарины 94 раза патрулировали район Юго-Восточной Азии, базируясь на Цейлоне, и 79 раз — в юго-западном районе Тихого океана, имея базы по Фримантле и заливе Субик. Хью Маккензи на «Танталюс» поставил в последние месяцы рекорд по продолжительности патрулирования среди британских субмарин. Он провел в зоне патрулирования 39 дней и прошел 11 692 мили. Командер Артур Хецлет на «Тренчент» в последние недели был объявлен героем. В июне 1945 года он потопил тяжелый японский крейсер «Асигара», который перевозил тысячи солдат для укрепления Сингапура. В добавление к своему ордену «За безупречную службу» Хецлет получил еще американский орден «За боевые заслуги» за атаку, названную блестящей. Во время этой атаки он выпустил 8 торпед с расстоянием в 3650 метров, и пять из торпед попали в цель.

Старая боевая лошадка «Порпойс», которая принимала участие в каждой кампании на каждом театре военных действий с самого начала войны, не смогла вернуться из своего четвертого патруля, во время которого устанавливала мины в Малаккском проливе. Считают, что она затонула, подорвавшись на mine между 16 и 19 января, причем все 59 человек команды погибли. «Порпойс» была семьдесят четвертой — и последней — подводной лодкой, которую Британия потеряла во Второй Мировой войне.

Глава двенадцатая

ТЫСЯЧИ ЛЮДЕЙ, СОТНИ КОРАБЛЕЙ: ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ

Британские подводные лодки Флота Метрополии закончили войну там, где начали, патрулируя норвежские воды и за их пределами, по мере того, как слабело противодействие Германии. Немецкие подлодки еще бродили по морям, но уже в значительно меньшем количестве, и конвои союзников, с продуктами и другими поставками в Россию, бывшей тогда в отчаянном положении, с успехом проходили в северные порты, не встречая серьезных помех. Хотя флот союзников нес ужасные потери во время пика активности немецких подлодок, установка радарного оборудования на самолеты и усиление противолодочных сил в конце концов обратили немецкие субмарины в бегство.

Отмеченная разница в стратегии двух государств особенно заметна, если

изучить статистику подводного флота и сравнить ее с записями немецких подлодок. Подводники никогда не составляли больше 3 процентов от всего личного состава Королевского военно-морского флота. Британия в гораздо большей степени полагалась на надводный флот на каждой военной арене для защиты путей, по которым в Британию шли поставки продовольствия и сырья, и чтобы оказать давление на торговые пути гитлеровцев. Немцы, со своей стороны, использовали подлодки как основное оружие для морской войны. Это был их таран, призванный сокрушить противника. Подлодки также играли важную роль в защите побережья страны и в обороне морских путей сообщения.

Повторим, что Британия и Германия вступили в войну, имея одинаковое количество лодок. Пик подводной мощи королевского флота пришелся на начало 1942 года, когда только 88 субмарин были отнесены к числу оперативных, вместе с еще 9 лодками союзников, которые контролировала Британия. За годы Второй Мировой войны Британия так и не смогла выдвинуть магического числа — 100 субмарин. Стратегия Деница, которой он придерживался с самого начала, состояла в том, чтобы быстро построить самый большой подводный флот, который когда-либо существовал в мире. Вскоре этот флот насчитывал 100 подводных лодок, потом — 200.

За время войны Германия построила 1162 подводные лодки, и еще около 300 строились на момент капитуляции Германии в мае 1945 года. Они использовались в связи с объявленной Германией политикой неограниченной подводной войны, которая практически поставила Британию на колени во время Первой Мировой войны и которая повторилась в 1939—1945 годах с тем же результатом. Но в итоге союзники снова отвоевали свои позиции, и

Германия понесла непоправимые потери: 727 подлодок, которыми управляли общим счетом 26 918 человек, погибли. Большинство было потоплено надводными кораблями союзников и береговой авиацией. Подводный флот потопил 35.

То, как увеличивались потери среди германских подводных лодок, дает представление о ходе войны:

- 1939** — потеряно 9 лодок и 204 человека команды
- 1940** — потеряно 24 лодки и 643 человека команды
- 1941** — потеряно 34 лодки и 887 человек команды
- 1942** — потеряно 85 лодок и 3277 человек команды
- 1943** — потеряно 235 лодок и 10 081 человек команды
- 1944** — потеряно 219 лодок и 8020 человек команды
- 1945** — потеряна 121 лодка и 3806 человек команды.

Британцы, имевшие несравненно меньше подводных лодок, потеряли за годы войны 74 лодки, которыми управляли общим счетом 341 офицер и 2801 матрос. Кроме того, 50 офицеров и 309 матросов попали в плен.

К осени 1944 года наметилось возрождение успешной активности немецких подлодок, когда недавно спущенные на воду субмарины оснастили новым изобретением — шноркелем. Он имел форму убирающегося устройства, содержащего трубку для забора воздуха и выхлопную трубу — для двигателей и общей вентиляции. Телескопическая труба подавала воздух в дизельный двигатель и выводил

ла выхлопной газ. Подводная лодка, снабженная шноркелем, могла идти под водой на дизельном двигателе, одновременно заряжая батареи. И хотя это было возможно только при малой скорости и на перископной глубине, возможность того, что лодку заметят радары, сильно сократилась. Узнав об этом изобретении, флотские командиры союзников вздохнули с облегчением при мысли о том, что оно не было сделано раньше. Это была одна из нескольких замечательных разработок среди немецких подводных технологий, которые были почти поставлены на поток, когда война вошла в заключительную стадию.

Среди этих изобретений были два новых класса подлодок, XXI и XXIII, которые назывались «Электро». Они имели более обтекаемую форму, могли развить большую скорость под водой и дольше оставаться в погруженном состоянии, чем любая из существовавших в то время лодок. Немецкие верфи получили приказ построить более 350 новых лодок, и около 35 уже были готовы к спуску на воду. Задержки в их доставке из-за налетов союзников на верфи и уменьшающиеся возможности провести необходимые шестимесячные испытания означали, что только ограниченные операции с их участием были проведены перед тем, как кончилась война.

Другой важной разработкой был революционный подводный двигатель, изобретенный блестящим инженером, д-ром Гельмутом Вальтером. Британская военно-морская разведка уже собирала сведения об этих двигателях, которые вместе с остальными немецкими разработками в области подводных лодок были особой целью групп британских, американских и русских специалистов, прочесывавших Германию вслед за наступающими войсками. Этим людям было дано задание проникнуть в секреты

тысяч немецких технологий, охватывая при этом все — начиная космической наукой и кончая производством колбасы. Специалисты союзников в предвкушении потирали руки, видя, как тонны документов и сотни образцов грузятся на грузовики, самолеты и корабли, чтобы отправиться в Британию, Америку или Советскую Россию еще до конца войны.

Дениц, предвидевший такое движение, разработал план уничтожения немецких субмарин и главных кораблей, чтобы избежать повторения позора и унижения, через которые прошли их командиры в конце Первой Мировой войны. Он приказал, чтобы при передаче кодового слова “*regenbogen*”¹ флот должен быть затоплен². Оставить следовало только рыболовецкие суда, транспорты и тральщики для послевоенного разминирования. После капитуляции Деницу пришлось отменить приказ, но командиры подводных лодок на западе Балтики проигнорировали эту отмену и уничтожили все свои 231 лодку. Именно одна из новых лодок XXIII серии сделала последние залпы этой войны со стороны Германии, через два дня после капитуляции страны. 7 мая с нее заявили, что потопили два корабля общим водоизмещением 4669 тонн. Согласно истории немецкого подводного флота, команда не услышала сообщения о капитуляции из-за неполадок с радио.

Союзникам после приказа о сдаче кораблей достались 154 немецкие подводные лодки. Около 120 были в итоге потоплены в глубоких водах у западного берега Ирландии в 1945–1946 годах в ходе

¹ «Радуга» (нем.).

² Судьбы и история немецких субмарин. Статьи и списки см.: www.uboa.net.

операции «Дедлайт». Другие три десятка или около того попали в руки разных военно-морских разведывательных и общих департаментов для изучения и оценки; некоторые были потом переделаны и использовались Королевским флотом. Даже при этом, как и в 1918 году, Королевский флот встал перед необходимостью основательно перетряхнуть «запас» субмарин, когда закончилась война, и, как будет видно из следующей главы, немецкой технологии строительства подводных лодок суждено было стать закладным камнем в деле значительного развития подводной мощи на весь XX век.

Тем временем тысячи людей возвращались к гражданской жизни, хотя британский подводный флот выполнял множество заданий, перемещая людей, собирая трофеи и приглядывая за теми местами земного шара, где у Британии были интересы. Поэтому подводный флот не мог предоставить немедленного освобождения всем, кто этого хотел. Как вспоминает командер Кинг, всю жизнь проведший на подводных лодках и бывший участником многих активных действий на всех театрах войны: «В конце войны мне было тридцать пять, а выглядел я на пятьдесят пять. Я был ни на что не годной развалиной — физически, морально, социально, материально и во всех остальных смыслах. Я хотел уйти из флота, но, конечно, нас не отпускали. Я писал письма, я боролся — это заняло два года».

Ситуация разрешится в течение двух лет. К этому времени стало ясно, что большая часть британских подлодок уже изношена и в разной степени устарела. Полдюжины старых лодок класса «Н» — времен Первой мировой войны — все еще были на службе, как и небольшое количество лодок класса «L». Лодки класса «Н» хорошо послужили, и особенно полезными они оказались позже, в качестве

так называемых «заводных мышек» (мишеней) во время экспериментов с АСДИК. После войны их все отправили на слом. Лодки трех классов — «S», «T» и «U», бывшие основой подводного флота с 1939 года, — тоже попали под жестокое сокращение.

Восемнадцать лодок класса «S» погибло во время войны. Небольшое количество было отправлено на слом в конце 1940-х; в конце 1960-х на службе оставалось около 16 лодок. Класс «T» потерял на войне 17 лодок; 13 были отправлены на слом или проданы в конце 1940-х, в том числе и несколько знаменитых: «Торбей», «Труант» и «Трешер». Большая часть из оставшихся 23 оставалась на службе до конца 1960-х. Однако это был конец пути для класса «U». Девятнадцать лодок погибло во время войны, а остальные отправлены на слом или проданы в конце 1940-х гг.

Лодки нового класса «A», который был разработан, чтобы пополнить стареющий класс «T», развивали скорость в 18,5 узла на поверхности, имели 85,6 м в длину, а также четыре 21-дюймовых носовых аппарата и два 21-дюймовых внутренних кормовых аппарата. Среди нововведений были радары, которые действовали с перископной глубины, и ночной перископ. Массовое производство началось перед окончанием войны, и ни одна из этих лодок не увидела активной службы. Некоторым, в особенности политикам левого крыла лейбористской партии, они теперь казались не совсем нужными.

К этому времени было уже ясно, что подводный флот стоит на пороге поразительных открытий. Союзники ринулись к немецким подводным лодкам и сопутствующим руководствам. Эти лодки и руководства в некоторой степени содействовали возникновению нового поколения подводных лодок, которые строились по обе стороны «железного занавеса»,

опустившегося с началом «холодной войны». Двигатель Вальтера, который использовался в четырех немецких подлодках, построенных до окончания войны, был изучен с самым пристальным вниманием и тщательнейшим образом. Это была использующая энергию пара установка того типа, который долго не давался британским и американским инженерам, занимавшимся разработками для подводного флота. Принцип работы был таков: перекись водорода, пройдя катализ, дает кислород и воду. Кислород и вода поступают в камеру сгорания с небольшим количеством топлива. Полученная в результате смесь генерировала пар, который приводил в движение турбину. Вальтер работал над двигателем четыре года, но именно из-за его революционности мала была возможность того, что его утвердят в условиях ужесточающегося давления на немецкий подводный флот.

Одна из подготовленных Вальтером в марте 1945 года лодок была затоплена в немецком порту Куксхафен 5 мая 1945 года. Британцы уже знали о существовании этой лодки и подняли ее к концу месяца. Ее отремонтировали, отбуксировали в Англию, перестроили и подготовили под именем «Метеорит» для оценки. Профессора Вальтера и его сотрудников перевезли из Германии в Барроу-ин-Фернесс для рекомендаций во время перестройки. «Виккерс» провела испытания, результатом которых стала постройка двух субмарин на топливе из перекиси водорода, — «Эксплорер» и «Экскалибр». Они не были вооружены и строились ради скорости. Работа шла медленно. Британия испытывала финансовое давление из-за границы, в правительстве лейбористов был раздор из-за вопросов обороны в то время, когда страна была в самом плачевном состоянии. Как следствие, лодки не появились до середины

1950-х годов. Но даже при всем этом результаты были значительными: в погруженном состоянии лодка развивала скорость до 25 узлов. Однако к тому времени другие разработки и летучая природа химического вещества означали, что они уже устарели.

Америка тоже проводила эксперименты с захваченными немецкими субмаринами, тоже сосредоточенные на испытаниях скорости под водой. Лодка, похожая на экспериментальные британские субмарины, называлась «Альбакор». Она не имела вооружения, у нее был короткий толстый корпус с хорошей обтекаемостью, что позволяло ей развивать под водой наилучшую скорость при единственном винте. Высшим достижением «Альбакор» была скорость в 35 узлов. В это время, однако, ведущие державы продолжали пополнять запас новыми лодками обычной конструкции, которые своими новациями во многом были обязаны немецким лодкам XXI серии.

Американский военно-морской флот переделал 52 построенные во время войны субмарины в «Гуппи», которые должны были развивать «большую подводную скорость» («и» была добавлена для благозвучия). У этих субмарин были убраны палубные орудия и поставлена обтекаемая рубка. Было вполне ясно, что они предназначены скорее для задач разведки, чем для операций, где требовалась бы их огневая мощь. Другие усовершенствования были сделаны в области оружия и сенсоров. Торпеды, которые могли развить скорость до 50 узлов и определяли путь до мишени при помощи акустики, стали прорывом. Этими торпедами можно было управлять и с помощью команд, которые посылались им через нитеподобный провод, травившийся за ускорением движением снарядом. Сонар субмарины для определения как надводных кораблей, так и

других субмарин, также был значительно усовершенствован.

Советский Союз тоже предпринимал значительные усилия по разработке и производству обычных субмарин. Британцев беспокоило, что при этом копируются не только новейшие немецкие подводные технологии, но также и уровень выпуска, который был у Германии во время Второй мировой войны. Первым признаком начала «холодной войны» стало предложение Сталиным первоочередной программы, которая должна была обеспечить Советский Союз постоянным мощным подводным флотом из 500 лодок. Он умер до того, как цель была достигнута, но, несмотря на это, почти 270 лодок, которые наблюдатели НАТО оценили как лодки классов «Виски» и «Зулу», были полностью построены с 1950 по 1958 год. Продолжим сравнение: с 1945 по 1970 год СССР построил больше подводных лодок, чем флоты всех остальных стран, вместе взятые, произведя общим счетом 560 новых кораблей, в числе которых были и обычные, и атомные лодки.

Быстро последовала еще одна важная разработка. Когда война близилась к концу, Тихоокеанский флот США нес тяжелые потери среди эсминцев радиолокационного дозора, и было решено переделать некоторые субмарины так, чтобы они играли их роль под водой, особенно лодки, сопровождавшие авианосцы.

Инженеры США теперь сосредоточились и на разработке ракетносных субмарин. Крылатую ракету «Регулюс» перевозили в ангаре, и во многих отношениях она была похожа на немецкую ракету V-1 (Фау-1). Американцы играли совершенно новую роль в военных действиях под водой; потом эту роль исполняла небольшая группа ученых, работавшая над созданием ракетносных субмарин-атомоходов.

Советский Союз тут же последовал этому примеру и установил крылатую ракету SS-N-3 «Шеддок» и ракету малого радиуса действия SS-N-4 «Шарк» на некоторые специально оборудованные лодки. Однако эти ракеты надо было выпускать, находясь на поверхности, и сами подводные лодки не могли неограниченное время оставаться под водой.

Таким образом, едва только рассеялся дым Второй мировой войны, оказалось, что подводной ветви Королевского флота следует обеспечивать полноценное присутствие на переднем крае разведывательной деятельности, поскольку начала набирать обороты «холодная война». Независимо от сокращения числа подводных лодок, обеспечивавших оборону Соединенного королевства и его вклад в недавно созданный Североатлантический альянс — НАТО, новые лодки, заказанные незадолго до конца войны, были забраны с судостроительных верфей и немедленно поставлены на боевую службу.

Адмиралтейство сочло необходимым добавить мощь обычных лодок, чтобы поддержать устаревающие классы «А», «S» и «Т», которые теперь представляли собой основу подводного флота. В 1948 году было объявлено, что основной миссией подводного флота будут являться противолодочные военные действия, и в любом случае из-за бюджетных ограничений заказ сократили до восьми новых лодок класса «Порпойс» и тринадцати лодок класса «Оберон». Как и большинство тогдашних западных разработок, они испытывали сильнейшее влияние немецкой XXI серии, причем особое ударение было сделано на скорости и — в случае «Оберон» — максимальной глубиной погружения в 198 метров. Чертежи были утверждены в 1948 году, но даже эти лодки начали появляться только после 1955 года. Все они были назначены патрульными субма-

ринами и оказались настоящей находкой для напряженно работавших британских верфей.

Когда была добавлена шноркельная система, лодки смогли оставаться под водой гораздо дольше. Они также были очень тихими под водой. Большое внимание обращали на внутренние шумы и простые передвижения команды. Сонары тоже были обновлены, им придали самую совершенную форму для подводного прослушивания. Лодки были снабжены системой кондиционирования для походов по всему земному шару в холодные и жаркие края. В мире возникло множество новых точек военных действий, в которых надо было принимать участие. На Дальнем Востоке распространялся коммунизм, и начался болезненный уход Британии из ее протекторатов и колоний — процесс, который закончился только в 1960-х гг.

Хотя колониальные войны были достаточно большой проблемой, вскоре должна была проявиться более важная задача подводного флота — противостояние бывшему другу, Советскому Союзу, — задача, которая станет главным делом подводного флота до конца двадцатого века. Брайан Тилли пришел во флот в 1947 году, когда ему было 17 лет, и начал учиться. Он хотел служить на подводных лодках, но его сначала отправили на эсминец «Сент-Джеймс», где его обучали военному оборудованию субмарин. Наконец его перевели на подводные лодки, набираться опыта в работе с АСДИК и сонаром, на лодках классов «А», «Т» и «Порпойс», перед тем как отправить его на первую британскую атомную субмарину:

«Качества первоклассного гидроакустика — хороший слух, хорошая концентрация, да и просто интуиция. Пиано-тюнерами обычно

бывали эксперты, потому что у них было ухо на то, чтобы уловить высоту и тон звука на сонаре, определяя положения корабля. Потом стало необходимо различать двигатели и фоновые шумы, и, наконец, при небольшом опыте можно было уловить разницу, скажем, между американской и русской субмаринами. Британские субмарины уже имели устройства для уменьшения шума двигателя и изоляции. Еще у нас были ботинки, которые мы называли “паровыми ботинками”, на кожаной подошве. У нас у всех в море была удобная обувь — “обезьяний наряд”, мы ее называли. Русские подлодки казались самыми шумными, особенно их двигатели, которые были грубее американских или наших. Я плавал на “Эйкерон”, одной из первых лодок класса “А”, который был гораздо лучше класса “Т”. Лодки “А” казались мне лучше, хотя они были очень плохи на поверхности. Они сильно качались, но такая лодка была гораздо удобнее, когда погружалась. Опускались на 100 футов, чтобы уйти от любого шторма на поверхности. Самый долгий патруль мог продолжаться четырех-шести недель, и это был предел в зоне риска; мы прослушивали области северной России, собирая данные о природе сонаров и радиопередач. Задачей этих патрулей кроме шпионажа был сбор данных о передвижении подводных лодок в океане, которые можно было бы использовать в случае войны.

Затем я присутствовал при постройке и окончательной сборке “Грэмпус”, второй из новых лодок класса “Порпойс”, построенных в Биркенхеде. Условия жизни на “Грэмпус” по сравнению с лодками класса “А” были, с

точки зрения старых матросов, отвратительными. Это была маленькая коробочка — из-за того, что она была нагружена дополнительными устройствами. По своим тактическим свойствам это были хорошие лодки, но они были ужасны для обитания. Сонары были большим преимуществом. У меня была новая модель оборудования. На “Грэмпус” проводилось множество экспериментов. Эта лодка была лидером, который вел к следующей стадии разработки. В обтекателе на носовой части помещался отсек с оборудованием (которая потом стала характерной чертой лодок-атомоходов). “Контора” была в субмарине, ниже, и там мы записывали на магнитофон все, что улавливали. Потом записи отправлялись на анализ, и их было все больше и больше».

Усовершенствования в технических характеристиках обычных субмарин очень приветствовались, особенно когда у британских соединений появились арены широкомасштабных операций. Помимо тайного наблюдения за подводной активностью Советского Союза, которое велось почти с конца войны, субмарины прикрывали военно-морские операции Британии, потребовавшиеся на Среднем Востоке во время ухода из Суэца и других колониальных горячих точек, как и во время международной напряженности до и после Корейской войны и при решении ее последствий для Британии в Гонконге. Австралия снова стала «родным домом» для командиров подводных лодок, и новая флотилия была построена с помещениями для семей подводников на случай долгих походов.

До этого момента возможность немедленной смены морской тактики казалась небольшой. Русские

настойчиво продолжали копировать немецкие субмарины времен войны, производя их в огромном количестве. Многие военно-морские руководители в разных странах не видели причин менять курс, который провел их через две мировые войны к середине столетия. Использование обычных подводных лодок, конечно, ушло далеко вперед по сравнению с началом века. Но мощного сдвига уже ждали.

Среди последствий войны были и другие нерешенные вопросы, которые следовало решить. Они касались безопасности и систем спасения британских подводных лодок. Специальный комитет, созданный в 1939 году после трагедии с «Тетис», под председательством героя Первой Мировой войны, адмирала сэра Мартина Дунбар-Нэсмита, более или менее занималась этой проблемой. Война прервала рассмотрение вопроса о том, почему лодка, окруженная кольцом кораблей и с человеком, стоящим на ее корме, пошла на дно, унеся с собой 99 все еще запертых в ней человек. Новые исследования начались через год после окончания войны, на этот раз под председательством контр-адмирала Мак-Кина, и поле для работы было огромным. В помощь председателю дали большую группу специалистов, которые начали со сбора подробных заявлений тех, кто выжил в 32 подводных авариях с участием британских, американских, норвежских и германских судов. Были изучены все способы оставления субмарин. Появились новые идеи и были разработаны расширенные программы учений, а также рекомендованы и представлены улучшенные системы безопасности. Понадобилось много времени, чтобы новое начало претворяться в жизнь, — слишком много, чтобы спасти людей, попавших в две крупные аварии в мирное время.

В это время главные спасательные системы все еще включали в себя использование спасательного аппарата Дэвиса (DSEA). Он состоял из респиратора, соединенного гибкой трубкой с резиновым мешком, к которому была прикреплена емкость с кислородом, дававшая человеку возможность дышать под водой во время оставления лодки. Полагался зажим для носа и очки для защиты глаз. По дороге необходимо было оперировать контрольными клапанами и продвигать насадку на поверхность, что в трудных случаях не всегда было возможно, а неправильное использование могло повредить легкие и даже вызвать удушье. Оставление лодки предполагалось из специальных секций на подводной лодке, снабженных водонепроницаемыми дверями и вентилями. В каждой секции с люка спускалась труба, известная как «саржевая труба», которая создавала воронку, через которую осуществлялся выход, хотя ею нельзя было воспользоваться, пока лодка не будет затоплена и давление внутри и снаружи лодки не уравнивается. Когда равновесие устанавливалось, можно было начинать выход через воронку и люк.

Другим способом оставить пострадавшую лодку была спасательная камера, которые располагались в обоих концах лодки. Такой способ подразумевал долгий процесс затопления всего спасательного отделения перед тем, как будет открыт люк, и туда не могли поместиться больше двух человек сразу, то есть выход происходил примерно каждые двадцать минут. Однако из того, что рассказали спасшиеся, опрошенные комитетом Мак-Кина, менее 15 процентов из тех, кто не погиб непосредственно в момент затопления, смогли спастись. Из этого числа примерно у той же части не было спасательных аппаратов. Одной из основных причин такого низкого

процента выживаемости было то, что люди тратили слишком много времени на попытки спасти корабль, прежде начать, наконец, эвакуироваться самим, что было, вероятно, естественно посреди океана, где не было помощи на поверхности, или в других экстремальных условиях.

Цифры оказались поразительными. Сорок восемь процентов из тех, кто уцелел в момент аварии, погибали в попытках спасти корабль. Задержка эвакуации означала, что уровень углекислого газа в течение 10 часов становился таким, что многие серьезно страдали из-за него. К тому времени когда люди прекращали усилия по спасению судна, сами они были уже слишком отравлены углекислым газом в атмосфере, чтобы даже пытаться вырваться. Они могли даже потерять сознание, когда происходило затопление. Примерами послужили трагедия «Тетис» и опыт командера Лондсдейла, полученный на «Сил». Когда он собрал людей в центральном посту для молитвы после девятнадцати часов пребывания на дне, он обнаружил, что всего шестеро из них способны реагировать, и именно поэтому он в конце концов сдал подводную лодку немцам.

Исследования вопроса безопасности продолжались еще несколько лет, хотя довольно рано было дано определенное число твердых рекомендаций. Среди них было предупреждение по поводу использованию спасательного аппарата Дэвиса: эксперты считали, что его не стоит использовать на глубине больше 46 метров. Еще более серьезное предупреждение рекомендовало ввести его использование на учениях. Например, было установлено, что человек, завершающий подъем, может быть не в состоянии подвинуть трубочку до того, как закончится кислород, и, успешно оканчивая попытку спасения, умереть от удушья. Далее было установ-

лено, что спасательные камеры следует уменьшить в размерах, чтобы сократить время их затопления, и вообще надо работать над внутренними системами, чтобы улучшить очистку воздуха и ограничить эффект отравления углекислым газом. Немедленным результатом исследований стало улучшение операций по спасению команд. С этой целью в школе подводников в Форт-Блокхауз построили 30-метровую заполненную водой башню, 5,5 метров в диаметре, хотя ее строительство закончили только в 1952 году. Аварийные тревоги для подводников во время бедствия, с уделением особого внимания реакции, также были тщательно проанализированы, как части двух систем, которые назывались «субмэш» и «субсанк».

Некоторым усовершенствованиям в системе безопасности подводных лодок и спасательных процедур суждено было пройти проверку раньше чем кто-либо предполагал. Менее чем через пять лет после окончания войны в Британии произошли две крупные подводные катастрофы. Они были тем более мучительны, что произошли в месте, бывшем одним из самых загруженных морских путей Британии, которое контролировалось властями Лондонского порта.

12 января 1950 года субмарина «Тракюлент» провела день в море около устья Темзы. Она проходила испытания, последовавшие за долгой модернизацией в доках Чатема. На борту была команда из 59 человек, плюс 18 гражданских, техников верфи, которые должны были проверить, как ведет себя лодка, перед тем как официально передать ее снова Королевскому флоту. Одним из членов команды был Лесли Стиклэнд, которому было 20 лет, когда он во время войны пришел в подводный флот. Он остался служить и в конце концов попал на «Тракюлент»:

«В марте 1949 года лодка встала на основательный ремонт, а так как я был инженером по наружным механизмам — водолазным, по цистернам, насосам и так далее, — меня назначили оставаться рядом с ней во время ремонта. К началу января 1950 года мы снова были готовы выйти. Снова была набрана команда, и это был особый момент. Команда только еще собиралась, и старых связей, что было бы нормально, ни у кого не было; мы по большей части не были знакомы друг с другом. Но вполне поладили, все проверили и назначили день послеремонтных испытаний — на 12 и 13 января. Обычно сначала проводились испытания двигателя, а потом пробные погружения. 13-е число было пятницей, поэтому сначала мы провели пробное погружение.

Мы вышли в прекрасный день. Безветренно, отличная видимость, но было ужасно холодно. Примерно к четырем часам дня мы успешно завершили пробное погружение и пошли обратно, в Ширнесс. Во время перехода туда и обратно у нас время от времени возникали сложности с двигателями, что требовало их остановки, но к аварии это не привело. Мы как раз ужинали, когда в 6:45 вечера двигатели остановились снова, и почти сразу же последовал удар. Мы совершенно не представляли, что случилось, и даже было предположение, что мы наскочили на мину».

Лишь потом горсточка оставшихся в живых узнала правду. Когда «Тракюлент» шла назад в Ширнесс, вахтенный офицер увидел другое судно, которое приближалось со стороны правого борта. На нем был красный сигнальный огонь, который офи-

цер не смог определить. Судно было шведским танкером «Дивина», который шел в Швецию с грузом керосина. Красный огонь, который показывали с корабля, в соответствии с требованиями властей Лондонского порта, означал «опасный груз». Вахтенный офицер «Тракюлент» позвал на мостик командира. Тот, в свою очередь, потребовал справочник, и в конце концов было решено, что свет означает неподвижный корабль. Командир приказал продолжать путь в порт. Не зная о нем «Дивина» как раз менял курс, выходя из канала и направляясь на север, и теперь оба судна двигались на столкновение друг с другом. Командир приказал: «Право руля... полный назад». Водонепроницаемые двери были закрыты, когда ледокольный нос «Дивины» с хрустом продавил верхнюю часть субмарины, которая в течение нескольких секунд начала тонуть, носом книзу.

Командира и тех, кто был с ним на мостике, смыло в море и унесло течением. Через сорок минут на голландском судне «Альмдийк» услышали крики о помощи, доносившиеся из воды, и заметили несколько человек. Пятерых выживших, среди которых были командир и вахтенный офицер, подобрала и отвела вниз. На голландском корабле была радиоустановка, позволявшая связаться с берегом, и командир поднял тревогу. Тем временем его субмарина скользила ко дну, как вспоминает Лесли Стиклэнд:

«Лодка круто пошла носом вниз. Я удостоверился в том, что главные люки закрыты, и продул носовые цистерны, пытаясь исправить положение лодки, но без успеха. Хотя я тогда не видел воды, было ясно, что передние отсеки затопляются. Моим первым решением было

держат лодку носом вверх, а людей отправить в машинное отделение, пока мы не достигли дна. Когда стало ясно, что мы не сможем удержать лодку, старпом приказал очистить центральный пост, а нам перейти в машинное отделение. Мы наглухо закрыли двери машинного отделения. К этому времени мы уже находились на дне.

Мы понимали, что необходимо покинуть лодку. Не было причин думать, что спасательная операция не будет успешной. Мы решили, что из лодки надо выбираться как можно скорее, потому что мы не продержались бы долго с тем воздухом, который у нас остался после того, как половина лодки закрылась. Еще мы постоянно слышали над собой шум винтов и полагали — как оказалось, неправильно, — что это спасательные суда.

Затем мы раздали спасательные аппараты. Аппараты распределены по всей лодке, нужное количество в каждом отсеке, но, так как все собралось сейчас в задней части лодки, их бы не хватило. Я отдал свой своему другу, который работал в доке, а сам пошел без аппарата. Аппараты распределяли исходя из того, кто умел плавать и был самым сильным. И все равно, ощущения надвигающейся катастрофы не было. Мы не видели достаточной причины того, почему нам не следует выбираться. Не возникло никаких трудностей, и не думаю, что у кого-то было чувство, что мы не спасемся с лодки. Во время операции все было прекрасно. Некоторые воспринимали это как какой-то анекдот — все будет отлично. Каждый был твердо уверен, что через несколько секунд после того, как он окажется на поверх-

ности, его подберут. Выход прошел хорошо, и мы все выбрались наружу. В лодке не осталось ни одного члена команды.

Ну а когда мы оказались на поверхности, там ничего и никого не было. Не было других кораблей, и мы барахтались в воде, а течение было сильное. Кроме того, в лодке, хотя мы ее заполнили водой, чтобы выйти, двигатель перед этим работал несколько часов, было горячее масло и соответственно температура была нормальной. Когда мы вырвались на поверхность, вода оказалась чудовищно холодной. Ни один из нас не смог бы продержаться в ней долго, и очень скоро стали слышны крики людей, которые тонули или которых уносило. Я совершенно не представлял себе, как долго нахожусь в воде, но это точно было довольно долго, когда мы заметили гребную шлюпку. В ней были матросы с судна, которое в нас ударило. Они вернулись, чтобы проверить место, после того как один из членов команды доложил, что, как он думает, они кого-то ударили, возможно — моторную лодку. Они вытащили нас и сделали, что могли. Но нас после этого осталось немного.

В итоге подобрали всего восьмерых моряков и троих техников с верфи. Примерно через час нас перевезли на спасательной шлюпке на “Каудрей”, дежурный эсминец, который ответил на вызов “субмэш”. Примерно в то время, когда мы барахтались на поверхности, моряки были подняты по тревоге. Поэтому там, где мы всплыли, не было никаких военно-морских судов. Трагедия всего этого была в том, что погибло так много людей, тогда как оставление лодки прошло почти идеально. Всплыли все,

но было сильное течение и было очень, очень холодно.

В итоге меня попросили прибыть в Ширнесс, где обсуждали, надо ли поднимать "Тракюлент". В конце концов было решено поднять лодку. Операцию провели вполне удачно, с использованием двух немецких судов. Лодку подняли на поверхность, и ужасно было видеть, в каком она состоянии. В ней, наверное, было 2—3 тонны ила и песка. Никто не мог попасть внутрь судна, пока не выгребли грязь. Лодку доставили назад, в Ширнесс, но отремонтировать ее было невозможно. Носовая часть висела на обшивке левого борта, как дверь на петлях. Повреждения от столкновения доходили до трети всего герметичного корпуса. Она закончила свои дни среди металлолома.

Шестьдесят семь человек практически безупречно оставили затонувшую субмарину, и, за исключением одной-двух осложнений с необученными техниками, ворота Дэвиса выпустили всех на поверхность живыми. Но под конец живыми были подобраны всего 11 человек. Остальные захлебнулись, погибли от холода или были унесены течением».

При последовавшем расследовании вину возложили на обе стороны. Было замечено, что если бы люди остались на подлодке еще 20—30 минут, спасательные корабли, посланные по тревоге «субсанк», прибыли к «Тракюлент» и спасли бы их. Однако также указывалось, что из-за затопления и закрытия всей лодки, за исключением задних отсеков, 67 человек, бывших на борту, уже начинали испытывать эффект отравления углекислым газом, когда первый офицер принял решение об их выходе на по-

верхность. У него почти не было выбора. Если бы он протянул время, возможно, люди были бы уже не в состоянии пытаться оставить судно, как это было при множестве предшествовавших аварий, которые изучались и анализировались незадолго перед тем.

Морякам с «Тракюлент» не повезло: они поднялись на поверхность во время неожиданного перерыва в движении судов, которое было очень активным. Шум винтов, который они слышали до этого, сменился плеском весел гребной шлюпки с «Дивины» — единственного спасательного судна, которое пришло к ним на помощь до того, как большинство из них просто исчезли в волнах.

Катастрофа с «Тракюлент» была сравнительно свежа в памяти подводников, когда разразилась вторая послевоенная трагедия, которая имела свои последствия.

В 16:30 в понедельник 16 апреля 1951 года построенная шесть лет назад подводная лодка класса «А» «Эффрей» вышла из Портсмута в учебное боевое патрулирование — учение с необычно большим числом людей на борту. На лодке, которой командовал лейтенант Джон Блэкберн, находилась команда из четырех офицеров и пятидесяти пяти рядовых. Здесь же были двадцать три молодых младших лейтенанта, проходивших обучение; которые наблюдали имитацию военного патрулирования, и группа из четырех десантников. Блэкберну было приказано спуститься по Ла-Маншу к Западным подходам и три дня проводить учебные атаки, чтобы младшие офицеры набрались опыта, а затем высадить десантников в заливе у корнуольского берега.

В 20:56 Блэкберн доложил по радио на острова Уайт, что собирается погрузиться и продолжить путь на запад, к Ла-Маншу. Он должен был подняться на

поверхность на следующее утро в восемь часов. Но сообщение о всплытии не было получено, и 17 апреля в 9:00 утра началась операция «субсанк». К середине дня на поиски «Эффрей» были брошены сорок кораблей, восемь подводных лодок, множество самолетов Королевских ВВС и ВВС флота, а также флотилия американских эсминцев, стоявших в Плимуте. Страна, и за ней и весь мир, с замиранием следили за ними, отсчитывая часы, прошедшие со времени исчезновения лодки. Из подробнейших отчетов прессы, радио и кадров кинохроники знали, что очень мала вероятность того, что кто-то на лодке еще может остаться в живых. Надежда вновь появилась, когда несколько кораблей, участвовавших в поисках, сообщили о слабых сигналах АСДИК, и лодка того же класса, что и «Эффрей», «Эмбуш», расшифровала послание, гласившее: «Мы попали в ловушку на дне». Но «Эффрей» все еще не могли найти. Настал момент, когда в лодке не осталось воздуха, и она стала гробом для всех, кто был на ней.

После 46 часов поиска мощная спасательная операция была прекращена. Флот объявил о том, что, к прискорбию, все, кто был на борту «Эффрей» — «где бы она ни была», — теперь должны считаться погибшими. Задачу ее поиска поручили меньшей команде, состоявшей из четырех фрегатов, трех минных тральщиков, на которых было установлено специальное электронное оборудование, способное вести поиски под водой. Флотилия провела сонарные поиски, и подводный аппарат «Роклейм» проверил все возможные объекты. Поисковая лаборатория Адмиралтейства установила на «Роклейм» подводную телекамеру — такое устройство применялось в первый раз. Поиски, естественно, привлекли острое внимание прессы, особенно когда в конце

второй недели со времени исчезновения «Эффрей» все еще не была найдена. На третью неделю обычными стали становиться рассуждения о том, что лодка могла стать жертвой диверсии или, еще хуже, была затоплена русскими — в этот период «холодной войны» ударили сильные морозы. В частности, в секретном докладе Адмиралтейства Джеймсу Кэллегену, тогда младшему министру Адмиралтейства и бывшему моряку, утверждалось, что «субмарина с 20 офицерами на борту, находящаяся на учениях, может быть очень привлекательной целью».

Замешательство Королевского флота продолжалось, когда члены парламента начали поднимать этот вопрос почти ежедневно — проникновенные интонации, от имени скорбящих родственников, сменились едкими комментариями, вроде: «Как можно надеяться на то, что наш военно-морской флот сможет обнаружить русскую субмарину, если он не в состоянии отыскать даже свою собственную?» С политической точки зрения это было особенно плохое время для премьер-министра Клементы Эттли, чье лейбористское правительство столкнулось сразу с переворотом в обороне и с общими выборами, которые должны были проходить в том же году. Сильнейшая волна поднялась, когда «Санди пикториел» опубликовала письма, ранее написанные членами команды «Эффрей» домой. Механик Дэвид Бэннингтон, погибший во время катастрофы, написал домашним после учений по боевому патрулированию: «Это просто ужасная лодка. Когда я вернусь домой, я попытаюсь описать весь тот ад и ужас, которые постоянно царят здесь... Думаю, что лодка плохо закончит свои походы».

Это едва ли было хорошей рекомендацией для судов класса «А», которые в это время были на

переднем крае подводного флота Британии, особенно если «Эффрей» было всего шесть лет и ожидалось, что она будет служить еще долго. Голоса общественности в прессе звучали все громче. Лодку не могли найти 56 дней. Поисковые корабли покрыли 23000 миль и 150 раз контактировали с обломками на морском дне; водолазы исследовали 9 обломков крушений. Удача улыбнулась спасателям, только когда они решили повторно пройти путь по следам первоначальной операции «субсан». Один из членов этой команды, кэптен Рой Фостер-Браун, рассчитал возможную скорость и пройденное расстояние, в одиночестве сидя над картами в своей каюте. Наконец Фостер-Браун отметил крестом место к юго-западу от островов в Ла-Манше и сказал своему навигационному офицеру, Джеймсу Дигглу: «Завтра мы обыщем Херд-Дип и найдем “Эффрей”».

Херд-Дип — это подводные ущелья в Английском канале, в 37 милях от того места, где, как было известно, ушла под воду «Эффрей». Фостер-Браун был уверен, что первые сигналы АСДИК не достигли «Эффрей» из-за ущелий. На следующий день начались поиски в указанном районе с новым тралом, с использованием «Тайп-162» — сложного сонара, и в течение часа был обнаружен объект. Подводные камеры опустили с водолазами, среди них был и командер Лайонел Кребб¹, еще ниже, и очень скоро объект был опознан как пропавшая субмарина. У нее были подняты и радарная мачта,

¹ Позднее его обезглавленное тело было найдено после того, как он принял участие в шпионском задании под кораблем, на котором руководители СССР Хрущев и Булганин прибыли в Британию в апреле 1956 года. — *Примеч. авт.*

и перископ. Это дало основания полагать, что она затонула с перископной глубины. Дальнейшее обследование выявило причину катастрофы, которая унесла жизни 75 человек. Шноркельная труба сломалась в метре над палубой, и вода полилась в лодку через 25-сантиметровое отверстие со скоростью тонна в секунду.

Совет по авариям собрал показания выживших в подводных авариях времен войны о том, как, возможно, погибли члены команды. Но даже при этом оставалось нечто труднообъяснимое. Как мог произойти взрыв газа батареи, из-за которого треснула вентиляционная шахта и вода затопила батарею? Как бы то ни было, точно этого теперь уже не узнают. «Эффрей» так и не подняли.

Эта катастрофа, однако, имела одно важнейшее примечание, которое, по крайней мере, несколько утешило подводников и тех, кто занимался безопасностью лодок. Гибель «Эффрей» была последней аварией, произошедшей с британской субмариной, «с гибелью всех находившихся на борту», в двадцатом веке. За время, прошедшее до написания этой книги (в 2001 году), произошли всего две серьезные аварии, участницами которых стали неатомные подводные лодки. Первая имела место 16 июня 1951 года, когда одна из лодок класса «S», «Сидон», времен войны, стояла на якоре рядом со своей плавбазой «Мейдстоун» в Портлендской бухте. Она ждала назначенного времени, чтобы отправиться на учения по торпедной стрельбе. В 8:25 утра лодка содрогнулась от мощного взрыва, когда взрывоопасные перекисьводородные моторы торпед взорвались в своем аппарате. Над люком шахты выхода к орудию поднялось облако дыма, а поскольку приказ оставить корабль был отдан, когда «Сидон» начала тонуть, 12 членов команды, среди которых

был командир лодки, лейтенант-командер Хью Верри, оказались запертыми внутри. Лейтенант-хирург Чарльх Роудс, 27-летний офицер государственной службы, спустившийся на место взрыва, чтобы помочь раненым, вынес на своих плечах одного, а затем спустился снова. Лодка пошла на дно в считанные минуты, несмотря на отчаянные усилия команды стоявшего на якоре судна «Мурдейл» удержать ее тросом. Несколько водолазов сразу же спустились в воду и начали простукивать послания по корпусу «Сидон» тем, кто был внутри лодки. Поздним утром уже было ясно, что все 12 человек мертвы или не в состоянии отвечать. Подводную лодку подняли через десять дней, тела извлекли и похоронили 28 июня на маленьком военно-морском кладбище в Портленде. 14 июня 1957 года «Сидон» отбуксировали из Портленда и затопили.

Последняя из изложенных на этих страницах авария произошла с «Артемис», лодкой нового класса «А», построенной в 1946 году. 1 июля 1971 года она затонула, стоя у борта «Долфин». Вода залилась через торпедопогрузочный люк, который не смогли закрыть, так как через него проходили электрические провода с берега. Двенадцать человек спаслись, но еще трое оставались запертыми в носовой части под водой несколько часов. Через пять дней лодку подняли и продали на слом.

Однако во время инцидента с «Артемис» существовали уже совершенно другие лодки: надежнее, быстрее, почти плавучие дворцы по сравнению с теми, на которых когда-то плавали подводники. Эти дворцы двигала энергия атома.

Глава тринадцатая

НАСТОЯЩАЯ ЖЮЛЬВЕРНОВСКАЯ СУБМАРИНА

Программа создания атомного подводного флота в США, из которой в итоге извлек пользу и Королевский флот, обязана своим успехом нетерпеливому и вспыльчивому, но гениальному инженеру, который был также и опытным подводником, — кэптену Хаймену РикOVERу. Он начал свой проект в 1946 году, хотя старшие военно-морские начальники не испытывали по ее поводу большого энтузиазма. В 1948 году к РикOVERу присоединились доктор Росс Ганн из Лаборатории военно-морских исследований и доктор Филип Эйбелсон из Института Карнеги. Оба они работали над темой, которой суждено было произвести почти революцию в области подводных двигателей, подобных тем, что были на лодках Вальтера. Ганн с 1939 года отстаивал идею

парового двигателя для субмарины. В отличие от Вальтера, который использовал перекись водорода высокой концентрации, Ганн предлагал использовать энергию деления атомного ядра. Говоря простыми словами, реактор должен генерировать пар, который будет приводить в движение турбину. Америка шла к созданию атомной бомбы, и к его работе проявляли небольшой интерес, пока он не стал работать с Эйблсоном. Вместе они подготовили доклад, в котором вкратце изложили свои предложения. Он попал в руки к РикOVERу, который пригласил двух ученых присоединиться к его собственной команде.

Следующие два года они отстаивали идею субмарины-атомохода, в то же самое время упорно сражаясь с внушительной армией оппонентов. В начале 1950-х гг. они наконец были готовы продемонстрировать положительные результаты. Команда РикOVERа представила чертежи наземного ядерного реактора, который мог бы давать энергию достаточно крупной субмарине. Они четко разъяснили, каким образом одна-единственная силовая установка может обеспечить энергию для движения неограниченного числа надводных и подводных походов. Небольшое количество обогащенного урана давало энергию, которой хватило бы на годы, а атомные подводные лодки могли бы действовать с высокой скоростью при полном совершенном погружении; их использование ограничивалось бы только человеческой выносливостью.

Тут же РикOVER нарисовал сравнительный «портрет» даже самой современной неатомной, дизельно-электрической субмарины. Приближение к цели под водой должно производиться на очень малой скорости, не более 2–3 узлов, чтобы сэкономить энергию батарей; способность оставаться под водой

у такой лодки ограничена их состоянием. Последнее, как хорошо знал каждый командир подводной лодки, было критическим моментом для каждой атаки, так как надо было экономить достаточно энергии на случай контратаки или возможности отсидеться на морском дне, пока не минует опасность. Необходимость сохранять энергию батарей всегда значила, что субмаринам приходилось опасаться нападения быстроходных надводных кораблей — таких, как авианосцы и эсминцы. Атомные подводные лодки, говорил Риквер, в одночасье положат конец всем этим трудностям. Они будут ходить на высокой скорости, не испытывая потребности подняться на поверхность, и они смогут покрывать огромные расстояния под водой. Размеры ядерного реактора и его защиты означали, что лодка должна иметь в длину 97 метров и надводное водоизмещение в 3539 тонн, что соответствовало размерам современного крейсера.

Многих эти заявления не убедили; многих они даже испугали. Несмотря на это, конгресс США выделил 30 млн долларов на строительство первого в мире подводного атомохода. Киль лодки был заложен 14 июня 1952 года президентом Гарри Трумэном на верфи «Электрик Боат Компани» — той самой, которая на рубеже веков построила первый «Голланд» — в Гротоне, Коннектикут. Она должна была называться «Наутилус» (восьмой американский корабль с таким названием) — как называлось судно из романа Жюль Верна, субмарина, которая могла обойти вокруг земного шара, не поднимаясь на поверхность. Образ из романа вот-вот должен был стать реальностью.

«Наутилус» была спущена на воду при участии Мэми Эйзенхауэр, жены ставшего к тому времени президентом Дуайта Эйзенхауэра. Восемь месяцев

спустя, 30 сентября 1954 года, она вступила в строй и стала первым атомоходом военно-морского флота США. Утром 17 января 1955 года первый командир «Наутилуса», командер Оджин Уилкинсон, командовал «отдать концы» и передал историческое сообщение: «Начинаю движение на атомоходе».

Очень скоро «Наутилус» начала бить все рекорды по скорости и дальности походов, и в августе 1958 года — тогда ею командовал командер Билл Андерсон и на борту было 116 человек — она стала первым кораблем, пересекшим Северный полюс. С интонацией, которую через несколько лет повторила команда, высадившаяся на Луну, он сказал: «Для мира, нашей страны и флота — Северный полюс».

Эти разработки были сделаны во время усилившегося напряжения в отношениях между Востоком и Западом. Как мы теперь знаем, они заложили основу и оказали подспудное влияние на гонку ядерного вооружения среди супердержав. Советский Союз ненамного отставал от Америки в развитии атомного подводного флота и к 1955 году успешно запустил первую баллистическую ракету с подводной лодки. С этого времени русские увеличивали свой атомный флот с замечательной скоростью и эффективностью и к середине 1960-х обладали огромной и грозной силой. Перспектива ядерного холокоста стала еще более реальной, и перечеркнутая бомба стала всемирной эмблемой протеста.

При жестких послевоенных бюджетах и напряженных программах возрождения разрушенных бомбами городов, у правительства лейбористов не было денег на подобные исследования. Первым вопросом, который задавали, когда приходили новые предложения, был: «Сколько это стоит?» Адмиралтейству достаточно трудно было выпросить деньги на новые лодки «Порпойс» и «Оберон», не

говоря уже о миллионах, которые требовались хотя бы на одну атомную подлодку. Лишь небольшая группа военных моряков в харвеллском Центре ядерных исследований занималась атомными субмаринами, но к 1955 году продвинулись мало. Лорд Маунтбаттен, Первый морской лорд, активно поддерживал идею британского атомного подводного флота, и в конце концов ему удалось продвинуть развитие проекта. В это время выяснилось, что из-за недостатка финансирования министерство атомной энергетики Соединенного королевства сосредоточилось на реакторах, которые были слишком большими для субмарины. Маунтбаттен немедленно вылетел в США, надеясь уговорить американцев помочь. Он просил, чтобы его провезли на «Наутилус», но всемогущий адмирал Риквер отказался встретиться с ним и отказал в разрешении подняться на борт субмарины. Он едва снизошел до того, что бы послать записку, утверждавшую, что англо-американское «Соглашение по вопросам военно-атомного взаимодействия» не распространяется на «Наутилус». Далее он не делал секрета из своего «в высшей степени неуважительного» отношения к ядерной программе Британии и наотрез отказался оказать какую-либо помощь.

Программа была отложена до 1956 года. В 1956-м Риквер посетил Британию, и Маунтбаттен приложил огромные усилия, обхаживая его с единственной целью — получить ядерную установку. Получилось так, что мужчины сразу нашли общий язык. Маунтбаттена снабдили подробными сведениями по поводу характера резкого и прямого американца. «До конца своей поездки, — писал Деннис Уйатт, один из офицеров штаба Маунтбаттена, — Риквер не дал себе труда поинтересоваться, есть ли у нас как у государства подводная лодка. Его заботило,

есть или нет лодка у Маунтбаттена». В итоге было достигнуто согласие предоставить британцам силовую установку включая реактор — к тому времени конгрессом США было утверждено немедленное строительство завода по производству субмарин класса «Наутилус».

Это соглашение между Соединенным королевством было временно приостановлено, когда премьер-министр Энтони Иден объединился с французами для вторжения в Египет, после того как президент Нассер национализировал Суэцкий канал. Эйзенхауэра едва не хватил удар от злости — не столько из-за самого акта вторжения, сколько из-за того, что это произошло в день выборов в США, в которых он хотел переизбираться на второй срок. Еще важнее было то, что Иден не позаботился учесть его мнение. Эйзенхауэр дулся еще два года, до февраля 1958 года; за это время британцы не продвинулись в строительстве своей собственной подлодки ни на шаг. Надо было спроектировать новый корпус, который подходил бы для американских механизмов, и строительство на «Виккерс Армстронг» наконец началось. Лодка была заложена герцогом Эдинбургским 12 июня 1959 года. Ведь в конце концов именно его дядя, лорд Маунтбаттен, расчистил и подготовил путь для того, чтобы у флота Британии появилось это мощное прибавление, без которого, он был уверен, страна будет во власти Советской России. Именно Маунтбаттен во время визита в Америку в октябре 1958 года настоял, чтобы РикOVER подтвердил поставку новейшей установки, которая использовалась на американской «Скипджек», вместо старой, которую навязывали американцы. «Мы, — сказал Первый морской лорд, — заглянули в будущее». На этот раз РикOVER показал ему сверхсекретную атомную лаборато-

рию — только для того, чтобы сказать его светлости о «вшивых начинаниях» британцев.

«Да будь я проклят, — сказал РикOVER, — если вы собираетесь заправлять таким делом».

Маунтбаттен парировал: «Вот где вы, американцы, идете впереди нас, где вам действительно черт не брат, так это только в бизнесе».

Американцы уже работали над программой «Поларис», системой баллистических ракет, запущавшихся с подводной лодки, и, как писал биограф Маунтбаттена Филип Зиглер, Маунтбаттен мечтал о том дне, когда британские ядерные средства сдерживания, британская оборона будут зависеть не от ракет наземного базирования и бомбардировщиков, а от усилий Королевского флота. Он приводил такие цифры: 70 процентов земной поверхности занимают моря, 50 процентов населения земного шара живет в пределах 50 миль от моря, 40—55 городов с населением более миллиона человек — это морские порты; очевидно, что будущие средства сдерживания должны находиться под водой. Он утверждал, что «если британцы разместят средства сдерживания на подводных лодках, то русские не осмелятся напасть на наши ракетные площадки и аэродромы с бомбардировщиками — ради самосохранения, боясь возможной атаки».

До «Полариса» британцам было еще далеко. Еще даже не было решено, когда наконец начнется строительство первой британской атомной подлодки. Ее нарекли «Дредноут», и она стала девятым в истории военно-морского флота кораблем, носящим известнейшее имя. В самом высшем смысле это, вероятно, показывало, что подводная лодка теперь «выросла» до статуса главного корабля. Она была спущена на воду в присутствии королевы в Барроу-ин-Фернесс, в день Трафальгарской битвы,

21 октября 1960 года. Между прочим, к этому времени Америка построила уже 15 атомных подлодок, еще 14 строилось; выпуск обычных лодок в США прекратили.

«Дредноут» имела надводное водоизмещение в 3500 тонн, а подводное — 4000 тонн. Она имела 78 метров в длину и 10 в ширину, могла без усилий идти под водой на скорости 28 узлов и нести команду из 88 человек. Лодка была отнесена к разряду противолодочных субмарин; ее вооружение состояло из шести обычных носовых торпедных аппаратов. Она должна была стать опытным образцом для будущего соединения британских атомных субмарин, которые создавались британскими учеными, инженерами и кораблестроителями. Планировалось, что в ближайшем будущем они образуют класс «Вэлиэн». Ценой, которую первому морскому лорду пришлось заплатить за это соглашение, было прекращение постройки дизельно-электрических субмарин, что, в свою очередь, спустя десять лет оставило Британию с очень малым числом лодок.

«Дредноут» произвела долгожданную революцию в британском подводном флоте. Она была новой во всех отношениях, управлялась контрольным устройством с джойстиком и с ослепительным рядом шкал, из которых состояла сложная панель управления. Члены команды, в первый раз поднявшиеся на борт этой лодки, открыли рот при виде помещений, каких они никогда до этого не видели даже на надводных кораблях. Помимо мощной системы кондиционирования и очистки воздуха, здесь были такие удобства, как душ, прачечная, камбуз, где можно было приготовить самую разную еду, отдельные столы для младших и старших рядовых, хорошо оборудованные места для отдыха и множество мест для досуга — кино, библиотека и другие

места, где можно отдохнуть от монотонности долгого погружения.

К этому времени правительство Британии утвердило строительство лодок класса «Вэлиэн», пробным образцом которого стала «Дредноут». Пять лодок были заложены с 1962 по 1970 год, и одновременно началась крупная программа по набору и переобучению команд и персонала береговых баз, чтобы подготовить людей к работе с лодками, с какими они никогда еще не имели дела. Но это был не только вопрос обучения.

Как выяснили в США, уникальные качества жизни на борту атомной подлодки требуют от командиров особых лидерских способностей, а также требуют от команды умения переносить особые нагрузки — следствие долгого пребывания под водой. Такой опыт не имел прецедентов. Атомные подводные лодки уходили под воду, как только покидали базу, и при необходимости могли оставаться под водой в течение всего патрулирования. С самого начала похода команда может неделями не видеть дневного света и не иметь никаких контактов с внешним миром. Большинство из тех, кто был на борту, не имели ни малейшего представления о том, где они находятся, о временном поясе и даже о том, ночь сейчас или день.

Потом, когда лодок стало больше и двух-трехмесячные патрули под водой стали обычными, вопросы физического состояния стали главными как при отборе, так и во время обучения. Условия жизни, с которыми все подводники сталкивались с самого начала, то есть ограничивающая природа походов на подлодке с минимумом пространства, набитого довольно опасными двигателями, были не менее тяжелыми и в роскошной обстановке атомных подлодок. Вдобавок, им достались более долгие периоды

времени, проведенного под водой, в пространстве, которое все еще было ограничивающим, если не ограниченным. Последовали более масштабные исследования, но уже после первых опытов, проведенных в Америке и повторенных в Британии, сразу стало ясно, что у будущих членов команды следует тщательно проверять характер, уровень интеллекта и физическое состояние. Они должны были привыкнуть усилием воли преодолевать малейшее ощущение скуки во время того, что со стороны могло показаться монотонным чередованием вахты, времени отдыха и сна. Оператор сонара, который не полностью погрузился в свое занятие, например, мог бы пропустить след или звук, жизненно важный для развития событий. Скука и раздражительность могли бы привести к падению морального уровня и оказать давление на офицеров. Отбор и обучение командиров, офицеров и старших рядовых стал наиболее важным моментом. В их руках была ответственность за все — за людей и за механизмы — в этих сложнейших военных машинах. Проверка способностей таких людей далеко выходила за пределы проверки технических навыков и умений, — первым делом определялись лидерские качества.

Американский подход к отбору командиров для первых атомных подлодок, представленный адмиралом РикOVERом, стал легендой. Адмирал рассматривал кандидатуры только тех офицеров, которые, *как он был уверен*, обладают высшей квалификацией. Он втягивал их в жесткое собеседование, которое часто скатывалось к словесным оскорблениям и было густо приправлено непечатной бранью. Это, говорил РикOVER, отличает мужчину от мальчишки. Однако это был устаревший принцип отбора, который не отвечал требованиям времени. Без сомне-

ния, для того, чтобы командовать атомной подводной лодкой, человек должен был обладать сильным характером и мощным интеллектом, но способность быть руководителем имеет разные формы. Они могли быть такими, о каких сам Риквер не знал, вплоть до каких-то странностей или проявлений эксцентричности; люди, обладавшие ими, по всем другим параметрам оказывались способными руководителями. Авторы книги «Подводная война», кэптен Мур и командер Комптон-Холл, вспоминают, что Риквера однажды сравнили с баньяновым деревом, в тени которого ничего больше не может расти, и никакое новшество не могло пробиться в тени культа его личности. Авторы замечают: «Можно утверждать, что именно этот консерватизм в военно-морском флоте США, который начал ломаться только после поздней отставки адмирала, позволил советскому флоту совершить более мощный скачок, по сравнению с западными субмаринами, в нескольких вызывающих тревогу областях».

Скромный начальный уровень Британии в управление атомными подводными лодками означал возможность свободно развивать новые операционные системы и способы работы с людьми. Среди них была ядерная программа, стоящая немного в стороне от «Долфин», портсмутского «дома» британских субмарин. Дальнейшее сокращение личного состава, вместе с неатомными подводными лодками, шло одновременно с общим сокращением служащих Королевского флота, и немало самых стойких и крепких тревожились за будущее.

Между тем для запланированного появления британской атомной флотилии требовалось значительное число сооружений береговой поддержки. Инфраструктура должна была охватить множество областей, в том числе средства связи и контроля,

разведку, сообщения о погоде, безопасные стоянки и уход за оборудованием, общие запасы и обучение — в общем, все, что было необходимо именно атомным подлодкам. Кроме того, требовалось жилье для членов команд и их семей. Исследовательский центр Министерства обороны в Даунрей, Кэтнесс, в Шотландии, предоставил первое помещение, и здесь фирма «Роллс-Ройс» получила контракт на строительство реакторной установки, здесь же создали центр обслуживания и контроля, который включал модель корпуса субмарины в натуральную величину для обучения команд. Вполне естественно, что громадный переворот в способностях подводных лодок вызвал огромный интерес у прессы и еще больше у общества, не в последнюю очередь благодаря громкой кампании за ядерное разоружение. Один из коллег автора поднимался на борт «Дредноут» вскоре после того, как завершилась ее строительство, и оставил запись, передающую удивительные характеристики корабля, которые со временем стали нормой для британских подводных лодок:

«Люк, который вел в тайный мир “Дредноута” имел размер люка для спуска в подвал. Наверху рубки могли стоять пять человек — или плыть, правильно выражаясь. Позади — глаза, нос и несколько ушей субмарины. Два перископа — чтобы смотреть, шноркельная труба — чтобы на борт шел свежий воздух и набор воздушных устройств — чтобы слушать. Внизу убирают концы и буксир тянет “Дредноут” из трота (на языке подводников так называется доковая стоянка). Затем лодка движется уже самостоятельно; ни тряски, ни шума, только огромные буруны поднимаются

за кормой, и вскоре тупой нос лодки начинает рыть глубокую борозду в водах Клайда.

Пора спускаться вниз. Центральный пост атомной подлодки похож на кабину реактивного самолета — переключатели, шкалы, лампы, кнопки и пульта. Два человека управляют лодкой, а руль похож на штурвал самолета. Работу также может выполнять автоматическая система. Самое важное в центральном посту — это главный поисковый перископ. За ним сидит командир, который поворачивает его по кругу, нажимая правой ногой на педаль. Даже когда “Дредноут” находится на поверхности, командир теперь ведет наблюдение снизу, связываясь по телефону с людьми, которые находятся на мостике, поскольку они видят то же, что и он, меняя курс, запрашивая, приказывая, прося, просто болтая, закладывая основу обстановки внимания и осмотрительности, которая будет продолжаться много долгих часов.

Командир четко отдает указания. Ответы приходят в гомоне акцентов — шотландского, кокни, южных и северных городов и деревень, — но ни единого звука не упускают у перископа. С первых минут ясно, что лодка управляется по принципу двойной уверенности. Уверенности офицеров в том, что каждый рядовой знает и сможет делать свое дело, и наоборот. Двадцать миллионов фунтов стерлингов — в хороших руках. Теперь пора в офицерскую кают-компанию — время обеда. Суп, потом на выбор — свиная отбивная или “пастушья запеканка” с мясом, рисовый пудинг и сыр. Все, кто находится на борту, едят одинаково — привилегий здесь нет. Старший

помошник Ричард Хислип замечает: “Мы все поправляемся за время долгого похода; едим сытно, а двигаемся мало”. Через люк вестовой передает банки с пивом, но эти люди пьют, только чтобы утолить жажду. Надо выполнять работу, наблюдать за механизмами невероятной мощности. Командир смеется: “Можете назвать нашу лодку «Кембридж» — пятеро наших офицеров его выпускники”.

Это пространство — десять футов поперек, шестнадцать футов в ширину и потолок — шесть с половиной футов — средоточие современных технологий; оно заполнено людьми, которые разбираются в ядерной физике, компьютерах, электронике, и одновременно — офицеры военно-морского флота. “Погружаемся на 1430”, — говорит по громкой связи командир. Из-за поднявшегося ветра лодка немного качается. Не считая гула от воздушного кондиционера, необходимого, чтобы поддерживать работоспособность и людей, и чудомашин — произведений современной науки, не ощущаешь ни шума, ни вибрации от работающих двигателей. Перед погружением группа моряков проверяет каждый люк и вентиль. Потом их еще раз проверяет офицер. Исключается любая случайность. Все механизмы могут проверить еще раз. В аппаратной — атмосфера сосредоточенности, но без суеты. Командир сидит за перископом и смотрит, нет ли опасности на поверхности. На радужке его глаз — блики солнечных лучей. “Большие танкеры сидят на пятьдесят футов ниже поверхности воды, — говорит он. — Мы должны убедиться наверняка, что они не рядом с нами”. Отданы команды. Звучит сигнал.

Слышно, как вода заполняет цистерны в громоздком шкафуте.

Исключено, что лодка неожиданно затонет или пойдет на дно — так медленно и просто все происходит. Рулевой легко нажимает на переключатели и докладывает, командир просит навигатора фиксировать, матрос считывает показания компаса. Чтобы вообразить катастрофу, надо или суметь, или захотеть это сделать, — такая здесь атмосфера порядка и спокойствия. И вот “Дредноут” погрузилась так, что волны уже не могут на нее влиять. Тупой нос позволяет ей плавать, как дельфину, — переворачиваясь и крутясь, бесшумный атомный двигатель увеличивает скорость, специальные знания и наука создали удивительно удобный мир для тех, кому посчастливилось войти в него.

Старший помощник явно увлечен этой лодкой. Мы выходим из центрального поста, чтобы осмотреть ее. Первая остановка — около внушительного запертого люка с надписью: “Посторонним вход запрещен”. Старпом поворачивает его той стороной, которая показывается, когда на борту бывают особо важные гости, и теперь можно прочитать: “КПП «Чарли»: вы входите на американскую территорию”¹. За люком располагается часть ядерной установки, купленная в Америке. Никто не может пройти сюда без разрешения сверху. Перед тем как я смог выйти в море вместе с «Дредноут», министру обороны пришлось заверить Пентагон, что это правило будет соблюдено. Это самое большее, что я могу рассказать о двигателе. Он

¹ Надпись на американском КПП в Западном Берлине. — *Примеч. пер.*

нагревает пар, который приводит в движение винт лодки, генерирует электричество для освещения, работы компьютеров и электронных устройств, которыми забиты все свободные места, дает тепло для приготовления еды и нагревает воду для душа, а также ток для маленькой прачечной.

Пока я был на борту «Дредноут», она достигла скорости больше 20 узлов. Ее самая высокая скорость приберегается до того момента, когда лодка будет одна среди океана. “Тогда, — говорит старпом, — управление ею похоже на управление спортивной машиной. Она накрывается на поворотах, и погружение даже на один градус похоже на спуск с крутого холма”. Мы проходим по узкому, всегда заполненному проходу, заглядывая в радиорубку, столовую, кают-компания, где на сравнительно небольшом пространстве отдыхают сорок человек. Но люди, которые едят, спят и отдыхают здесь, не жалуются. Во-первых, они связаны взаимным уважением друг к другу. Во-вторых, им хорошо платят и жизнь на борту подводной лодки по меньшей мере на полгода избавляет их от опасностей шторма и дурной погоды. В-третьих, у них есть все удобства и льготы. Никто не заправляет коек. У всех есть спальные мешки. Они пьют ром, по две банки пива в день, за которые надо платить, их основательно кормят, у них есть библиотека и кино, каждый день открыт магазин, по стенам кают-компания в рамках — изображения плейбоевских красоток. Такой жизнь на подводной лодке 40 процентов добровольцев видят вначале. После пяти лет службы 95 процентов зачарованы уже другим. В центральном посту командир готовится выпустить учебные торпеды,

чтобы проверить, сможет ли вертолет с новым оснащением найти нас. Членам команды это известно, так как командир сообщил об этом по громкой связи, — так же, как им известно, что я нахожусь на борту или время, когда мы встанем на якорь в Росайте. Информация поступает постоянно.

Теперь все звуки глубины приходят в гармоничное согласие. Эхолоты, радары, сонар свистят, чирикают и пульсируют. Лампочки тускнеют; необходимые диаграммы светятся насыщенно-красным, экраны — зеленым, индикаторы сонаров становятся бледно-оранжевыми. Весь этот день, с испытаниями береговых аварийных команд, — день необычный. Команда ждет долгого похода. Может быть, эти люди пройдут до Гибралтара или до Вест-Индии. Но одной возможности они лишены — связываться с зарубежными портами. Практически ни один из европейских портов не даст атомному кораблю разрешения зайти в свою бухту — из-за боязни радиации или аварии. Для людей, которые на борту “Дредноут” живут всего в нескольких ярдах от источника радиации, это чепуха. Каждый из них носит с собой чувствительную пленку, которая фиксирует изменения радиоактивности, а воздух на борту лодки регулярно проверяется на радиоактивность. Все члены экипажа убеждены, что имеют дело с меньшим количеством радиации, чем любой гражданский, который идет через Пикадилли со светящимися часами на руке¹. Врачи-радиологи проверили эту точку зрения и сочли ее верной.

¹ Светящиеся циферблаты того времени изготавливались с применением солей урана и были радиоактивны. — *Примеч. пер.*

Ночью у Ротсей мы поднялись на поверхность. Море очень беспокойно, чтобы решиться переправлять людей на берег, так что мы ужинаем, а потом смотрим фильм. Затем вся команда, кроме вахтенных, устраивается на ночлег. В офицерской кают-компании есть отсеки, где спят от двух до четырех человек. Только у командира есть свое собственное пространство, в семь футов площадью. В каюте старпома из перегородки вытаскивают койку, и вскоре слышно только, как море плещет о корпус».

«Дредноут» продолжала первенствовать в Британии в том, что касалось скорости и продолжительности пребывания под водой. В марте 1971 года она стала первой британской подлодкой, всплывшей на Северном полюсе, — к тому времени это было сделано несколькими американскими атомными субмаринами. За семь дней «Дредноут» прошла 1800 миль под полярным льдом. Командир, 36-летний командер Алан Кеннеди, поднял ее на полюсе, причем ее рубка с треском проломила 4,5-метровую толщу льда. Затем, пока одни члены команды стояли с винтовками на случай, если появятся полярные медведи, другие фотографировали удивительный вид — рубка их корабля, торчащая изо льда. Кеннеди, довольный тем, что его лодка пострадала только в двух местах во время подъема, сказал после возвращения: «Это то место, где мы должны действовать. Только теперь, когда у нас становится все больше атомных лодок, мы сможем чаще проводить такие опыты». Он был прав. Американцы и русские уже указали путь. Американская «Тритон», например, еще в 1960 году обошла вокруг света за 60 дней, ни разу не всплыв на поверхность. Британия действительно сильно за-

паздывала с тем, что неминуемо становилось парными гонками.

Хотя и повторявшие «Дредноут» во многих отношениях лодки нового класса «Вэлиант» имели совершенно новую систему хода и почти совершенную обтекаемость, рубка, похожая на плавник, позволяла сократить сопротивление. Успешность подтвердил пример первой лодки этого класса, «Вэлиант». Полностью законченная к июлю 1966 года, она вскоре установила рекорд 28-дневного безостановочного подводного перехода из Сингапура, длиной в 12 000 миль. Вскоре подводные патрули, продолжавшиеся месяц, стали обычным делом.

За первой лодкой должны были последовать «Уорспайт», «Черчилль», «Конкерор» и «Корейджес». Ожидалось, что они будут служить в течение 20 лет. Все они были созданы между 1966 и 1972 годом и были немного больше «Дредноут», имея длину в 86,8 метра и подводное водоизмещение в 4500 тонн.

Старшина Брайан Тилли, специалист-акустик, с которым мы уже встречались — он рассказывал о своем опыте плавания на лодке нового класса «Порпойс», — был среди тех, кто переучился для работы на атомных лодках. Он считает переход с обычных субмарин на атомные подлодки удивительным опытом:

«Я поступил на “Уорспайт” в 1965 году, когда она только пришла с верфи в Барроу, где ее “крестила” жена тогдашнего премьер-министра, госпожа Мэри Уильсон. Мы ушли в Шотландию, в Фослейн, на базу атомных подводных лодок на Клайде, откуда и начали свою работу. Именно отсюда мы отправились на охоту, и нам пришлось очень быстро привыкнуть к новому — долгим путешествиям под водой, для

меня самых долгих, в каких я когда-либо участвовал. Мы ушли под воду, едва покинув Фослейн, и поднялись на поверхность в Малаккском проливе через четыре недели. Мы обогнули мыс Доброй Надежды на расстоянии 60 метров и встретили Рождество в Индийском океане.

На борту мы жили хорошо. Были три столовые: для старших рядовых, для младших рядовых и офицерская кают-компания. Все старшие рядовые подводной лодки были вместе. У нас были отдельные койки в помещении на двоих. Если на борту были гости, то они спали на специальных койках в торпедном отсеке. Самой большой роскошью была ванная комната, хорошие души и туалеты. Еще можно было курить на борту, — это всегда решал командир. На “Уорспайт” мы курили все время.

Сначала мы направились на учения, которые всегда проходят в стратегически важных районах, например в Исландской впадине. Союзы у нас были гораздо более сложными. Вся носовая часть лодки была сонарным куполом, и работы было страшно много. Оборудование создавалось с тем расчетом, чтобы в случае войны опознавать и топить вражеские корабли. Для нас самым главным было слежение. Русские занимались тем же самым. «Уорспайт» развивала очень большую скорость, и при движении под водой на скорости надо было всегда иметь в виду возможность столкновения. Соленая вода — отвратительная среда для действий. Ничего нельзя принимать на веру. Даже имея показания радара, возможность понять, кудаходишь, очень мала. Можно было столкнуться даже со своей соб-

ственной добычей. Один из молодых ребят на “Уорспайт” просил меня: “Старшина, что будет, если мы столкнемся с чем-нибудь?” Мне пришлось ответить ему, что в этом случае он ничего не поймет — все произойдет слишком быстро. Можно было столкнуться с чем угодно, что находится под водой, даже с китом. Стадо китов могло действительно стать проблемой, особенно если надо было уловить что-то над собой. Не было надежды услышать, что творится с другой стороны косяка из-за шума их “разговоров”. Киты весили примерно по 60 тонн каждый и могли опускаться больше чем на 60 метров. Другая неприятность — дельфины. Они испускают пронзительный свист, который “убивает” сонары. На “Уорспайт” у нас не было проблем, кроме смены командиров. Так много зависит от руководящего человека».

Командир со своей стороны мог бы сказать то же самое о команде, особенно во время долгих патрулей. «Уорспайт» продолжала поход, который был в то время самым долгим для подводной лодки; он длился 112 дней. Следующие походы были еще более долгими. Пришлось построить фальшивые палубы для хранения консервов и обычных вещей. Продолжительность похода считалась главным новшеством, не столько для лодки, сколько для команды. Без сомнения, это было время проверки всех сторон жизни на судне. Механик Фултон оставил в своем дневнике известную запись: «Слава богу, поход закончен!»

То же чувство было и у остальных. После почти трети года, проведенной на таком ограниченном пространстве, некоторые черты характера или

странности, которые в той или иной степени были у каждого, наверное, стали невыносимо раздражать. Но что они сделали, когда сошли с лодки? Как пишет другой ветеран «Уорспайт», лейтенант-командер Боб Харбо Буш:

«...перед тем как отправиться по домам, мы пошли в ближайшую пивную, чтобы в последний раз выпить вместе. Мы собрались группой и говорили о подводных лодках. После долгого похода возвращаться домой нелегко. Никто не знает, как это трудно. Шума больше, чем на лодке, и никогда, кажется, не понимаешь, о чем это они. В конце концов говоришь: “Хоть бы снова оказаться в море”, а она отвечает: “Ну и отправляйся туда”. После давки на лодке хочется как-то побыть одному. Поначалу это желание казалось непростительным, а потом мы с женой все поняли, и я уехал, чтобы немного полазить по скалам. С подводниками это бывает не так уж редко. Думаю, этим наша ситуация отличается от того, что было во время войны, когда домой возвращались из гораздо более долгих отлучек».

Хотя Королевский флот понимал своих людей и в случае особых травм и ранений оказывал им помощь, он никогда не баловал их. Но начиная с «Дредноут» и на протяжении первого десятилетия существования атомных подлодок, командиры и офицеры бытового обслуживания обнаружили, что у них меняется поведение. Это назвали внутренними эффектами долгих патрулей для самих моряков и для их семей. Проблема отсутствия, с которой сталкивались все подводники, теперь дополнилась тем, что они просто не видели дневного света по

несколько недель. В отличие от матросов надводных кораблей, доступных для радио, доставки газет и почты, для телефонной связи, подводники, служившие на атомных подлодках, ничего этого не имели. Единственный способ связаться с внешним миром описан одним из рядовых как «вспышки новостей»:

«Иногда мы бывали в море по два месяца. В это время переписывались радиопередачи — для общей информации. Длинные статьи, может быть государственной важности, сокращались до 25 слов, и из такого сокращения с трудом можно было что-то понять. Короче говоря... как только закрывается люк, ты выпадаешь из реальности. Следующие два месяца или больше не знаешь ничего, что происходит во внешнем мире, — кроме, конечно, как о войне или другой какой заварухе, в которой мы должны были бы участвовать как подводники. И если ты не склонен к постоянным переживаниям — а могу сказать, что на борту атомной подлодки таким лучше не быть, — в незнании есть странная свобода. У тебя могут угнать машину, твой дом может сгореть, жена может сбежать с молодцом из соседнего дома — а ты об этом не знаешь, а если даже и знаешь, то поделать ничего не можешь, так что зачем волноваться? Это лишнее».

Еженедельные послания от жен и родственников ограничивались 40 словами, за исключением особых обстоятельств. Сказать, что текст подвергался цензуре, было бы преувеличением. Однако послания читали на береговой базе перед тем, как отправить их на субмарину, и послание могли вернуть, если

считали, что оно может отрицательно повлиять на получателя или лишить его равновесия. Когда обычными стали более долгие патрули, продолжавшиеся больше 70 дней, трудности, переживаемые дома, стали обширнее. Могло даже потребоваться вмешательство офицеров — специалистов по оказанию поддержки семьям, хотя на береговых базах подводных лодок было создано достаточно сильное общество.

Женам и подругам были известны эти трудности. Как показывают ранние опросы, весьма распространенной была ситуация, когда подводник возвращался домой после долгого задания и несколько дней оставался очень тихим, погруженным в себя; он был не способен полноценно влиться в семью, которую так долго не видел. Женщины становились очень самостоятельными из-за необходимости вести хозяйство, справляться со всем, начиная оплатой счетов и кончая уходом за больным ребенком. Они не могли позволить себе роскошь посоветоваться с мужем в ситуации, требующей немедленного решения — кроме как через редко используемый секретный процесс для связи при особых обстоятельствах. Женщин, имеющих трех-четырёх детей, могла пугать задача управления домом, тогда как их вернувшиеся из похода мужья могли обнаружить, что их дети обижаются на них — ведь папе теперь достается вся мамина забота. «Может быть, пугало больше всего, — говорит стюард «Уорспайт» Пол О'Брайен, — то, что ты мало участвуешь в жизни своих детей».

Проблема возвращения имела свои особенности. Некоторые члены команды находили довольно неприятным момент, когда они выбирались из люка и вдыхали свежий воздух Шотландии вместо кондиционированного воздуха, к которому их обоняние привыкало на корабле. Зрение тоже подвергалось

удару: невозможно было сразу воспринять яркие краски, длинные расстояния и панорамы, которых моряки не видели в сером, закрытом мире так долго. У некоторых глаза настолько отвыкали от расстояний, превышающих 2 метра, что моряков предупреждали, чтобы они не садились за руль, пока не акклиматизируются — несколько аварий уже произошло. Все это проявилось в первые годы существования атомного подводного флота, и решение тех проблем, которые поддавались решению, было необходимо, чтобы операции проходили гладко, особенно когда Королевский флот сделал следующий шаг в накоплении атомной мощи.

С появлением атомных подводных лодок стала ясна и роль, которую они должны были сыграть. Лодки класса «Вэлиант» были флотскими субмаринами. Более широко они были известны как истребители кораблей. Такие лодки могли действовать против надводных кораблей как вместе с флотом, так и в одиночку. При противолодочных операциях они могли объединяться с воздушным флотом: воздушные наблюдатели устанавливают местонахождение целей, а субмарина выслеживает их. Подводная лодка могла стрелять из своих торпедных аппаратов разными снарядами, поддерживая военно-морские опергруппы. В мирное время главной работой субмарин «Вэлиант» стало участие, наравне с другими флотами НАТО, в суровой программе учебных атак, которые поддерживали команды в хорошей форме, слежение за субмаринами потенциально враждебных государств и сбор разведданных.

Но когда первый лодки «Вэлиант» еще строились, следующая цель ядерных разработок уже была определена. В США появились стратегические субмарины, лодки класса «Джордж Вашингтон» начали строиться в 1959 году. Это были огромные

5900-тонные, 116,4-метровые корабли, несущие 16 ракет «Поларис» с дальностью действия в 1200 морских миль. Им пришлось иметь дело с более крупными и лучшими советскими ракетоносными подлодками — 8000-тонными субмаринами класса «Янки», которые несли 16 ракет SS-N-6, с дальностью в 1300 морских миль. Стратегические субмарины-носители ракет «Поларис» должны были стать «бомбардировщиками будущего», в противовес роли «охотников за кораблями», которую играли *флотские субмарины*. Они были средством сдерживания, ответного ядерного удара в случае ядерной атаки; и мечта Маунт-баттена о достижении этой роли Королевским флотом была теперь не так уж далека от исполнения.

Глава четырнадцатая

МОЩНЕЕ, ЧЕМ ВСЕ БОМБЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Потребность в «скрытой» ядерной силе ответного удара возникла из-за продолжающихся споров о том, что может произойти в случае ядерного конфликта. В США Эйзенхауэр проводил открытую политику «массированного ответного удара» на случай осложнений отношений с Советским Союзом, — осложнений ядерной или неядерной природы. Затем появилась доктрина «взаимного гарантированного уничтожения», известная как MAD (Mutually Assured Destruction). «Ястребы» критиковали ее за то, что, если она будет применена только для остановки ядерной атаки, ответный удар неядерным оружием потерял бы свое значение. Кроме того, тогда Америка не исполнила бы обещания, данного союзникам, — использовать ядерное оружие от их имени в случае

агрессии. Споры все чаще велись вокруг «последнего средства сдерживания»: если определенный уровень способности к разрушению будет достигнут обеими сторонами, будет установлено «тупиковое положение». Такое оружие, как выражался Уинстон Черчилль, вряд ли «заставит булыжник упасть».

В конце 1950-х годов мощный «мозговой центр» Америки выступил с другим приводящим в замешательство предложением — продемонстрировать, что все ядерные установки союзников беззащитны перед неожиданным нападением, после которого контратака будет невозможной. Опустошительная атака считалась возможной после того, как Россия сильно продвинулась вперед в системах наведения. То, что СССР успешно вывел «Спутник-1» на околоземную орбиту, тоже напугало американцев до полусмерти. Первая атака, которая сделала бы ответный удар невозможным, должна была стать решающей: тот, кто первым нанесет удар, и будет победителем. Однако если страна, на которую напали, сделает все, чтобы подготовить оружие огромной разрушительной силы, которое уцелеет после удара, то это и будет та самая способность к ответному удару.

Вплоть до конца 1950-х годов Америка предпринимала меры предосторожности: она всегда держала стратегические ВВС в состоянии боеготовности. Полностью нагруженные самолеты постоянно были в небе, так как военные аналитики продолжали утверждать, что все базы НАТО и союзников, ракетодомы, аэродромы и доки находятся под прицелом русских ракет наземного базирования, которые развернуты в направлении Британских островов и Европы. Так родился стратегический подводный флот, когда появление системы инерционного наведения сделало возможным, что баллистические ракеты

дальнего действия, выпущенные с подводной лодки, могут с невероятной точностью поразить цель на расстоянии — первоначально — до 1300 миль.

Идея стратегического подводного флота существовала давно, но стала по-настоящему действенной только с появлением атомных двигателей. Они позволяли лодкам действовать, постоянно находясь под водой, не всплывая и не обнаруживая своего местонахождения. Мощность ракет, которые должны были устанавливаться на подводных лодках, полностью отрицали возможность успеха упреждающего нападения. Как установили в Америке, при долговременном использовании это была более дешевая система, чем предполагаемая альтернатива — проект «Скайболт». Это была система ракет класса «воздух-земля», которая должна была устанавливаться на V-бомбардировщиках и которая стоила налогоплательщикам 100 млн фунтов стерлингов. Но после успешного испытания «Поларис» Америка в 1961 го-ду прекратила работы по проекту «Скайболт».

Из-за этого Британия осталась ни с чем. Правительство Макмиллана решило взять у Америки «Скайболт», чтобы исполнить свои обязательства перед НАТО, и теперь у нее ничего не было. Еще хуже было то, что это произошло в то время, когда мир только-только отступил от края бездны ядерной войны после Карибского кризиса. Руководитель Советского Союза Хрущев обещал убрать ракеты с баз на Кубе, если президент Кеннеди снимет американскую блокаду с острова. Обещание сдержали не полностью, но по крайней мере мир был спасен от того, что должно было стать первым обменом ядерными ударами. И кто знает, от чего еще?

Последовало несколько поспешных обменов дипломатами, и лорд Маунтбаттен, к тому времени —

глава министерства обороны, внутренне удовлетворенный провалом аферы со «Скайболт», вернулся к прежней кампании правительства: заставить Америку продать «Поларис» и тем самым передать контроль за британскими ядерными средствами сдерживания от Королевских ВВС Королевскому флоту. В декабре 1962 года премьер-министр Макмиллан вылетел в Нассау, на Багамские острова, чтобы встретиться с президентом Кеннеди. На повестке дня этой важнейшей для будущего встречи стоял только один вопрос: запускаемые с подводных лодок баллистические ракеты. После долгого обсуждения Макмиллан и Кеннеди приняли очень важное решение, которое стало известно как «Соглашение в Нассау», по которому Британия получала новейшие «Поларис» АЗР SLBM для поддержания оборонного потенциала Соединенного королевства на многие годы вперед.

Британия покупала укомплектованную систему вооружения, но должна была разработать и построить собственные подводные лодки и ядерные боеголовки для ракет. Эти работы были также секретным образом связаны с дальнейшим развитием операций по сбору разведанных и прослушивания. Проведение этих операций соответствовало британо-американским соглашениям, заключенным между двумя государствами во время Второй Мировой войны, вместе с Канадой, Австралией и Новой Зеландией. С этого момента британские подлодки становились неотъемлемой частью всемирной сети по сбору разведанных, которые производились на земле, с воздуха и воды. Сеть была создана Америкой, но при значительном вкладе со стороны партнеров по американо-британскому союзу. Совершенно не беря на себя основной ответственности

за готовность к ответному ядерному удару, британский подводный флот выдвинулся почти на передовую войны разведок, которую вели союзники, и в течение всей второй половины двадцатого века оставался на переднем крае, приглядывая за Россией, которая отвечала тем же, только в еще большей степени.

После того как Кеннеди и Макмиллан окончили переговоры, в США была отправлена группа членов британского Адмиралтейства, чтобы завершить переговоры британо-американским соглашением, подписанным 6 апреля 1963 года. Строительство четырех субмарин класса «Резолюшн», вооруженных ракетами «Поларис», началось еще в феврале, после получения официального разрешения.

Подводные лодки должны были строиться парами, с максимальной скоростью, две на «Виккерс Лиф Ярд» в Барроу-ин-Фернесс и две на «Кэммелл Лердс», в Биркенхеде. Им дали названия кораблей, на которых служил Маунтбаттен:

«Резолюшн». Построена «Виккерс Армстронг» в Барроу-ин-Фернесс, заложена 26 февраля 1964 года и спущена на воду 15 сентября 1966 года королевой-матерью. Окончательно укомплектована 10 февраля 1967 года. Стоимость — 40,2 млн фунтов стерлингов. Запустила первый британский «Поларис» на американском испытательном полигоне 15 февраля 1968 года.

«Рипалс». Построена «Виккерс» в Барроу. Спущена на воду 4 ноября 1967 года Джоан Цукерман, женой близкого друга Маунтбаттена, Салли Цукермана, главного научного советника правительства, крещена бутылкой домашнего самбукового вина. Сборка завершилась 28 сентября 1968 года. Стоимость — 37,5 млн фунтов стерлингов.

«Ринаун». Построена «Кэммелл Лерд» в Биркенхеде. Спущена на воду 25 февраля 1967 года женой министра обороны Денис Хили. Сборка завершена 15 ноября 1968 года. Стоимость — 39,5 млн фунтов стерлингов.

«Ривендж». Построена «Кэммелл Лерд» в Биркенхеде. Заложена 8 мая 1963 года. Спущена на воду 19 мая 1965 года леди Ло, женой вице-адмирала сэра Горация Ло. Сборка окончена 4 декабря 1969 года. Стоимость — 38,6 млн фунтов стерлингов.

Внушающие уважение размеры и мощность этих четырех лодок еще раз показывают данные, которые были получены, когда новый класс становился на стартовые колодки: 129,5 м в длину, 10 м — в ширину, надводное водоизмещение — 7400 тонн, скорость под водой — 25 узлов, глубина погружения — до 300 метров. Если говорить о внутреннем пространстве, то эти лодки были более роскошными, чем даже лодки класса «Вэлиант»; последние были на 42 метра короче. На борту была команда из 14 офицеров и 129 рядовых, у каждого из которых была своя собственная койка — первая субмарина Королевского флота, на которой были предусмотрены такие удобства. До этого у большинства рядовых была принята система «нагретой койки», при которой спали в одной койке по очереди.

Ракетный отсек, вмещавший 16 ракет «Поларис», прозвали «Шервудским лесом». Каждая ракета имела 9,5 м в длину, 1,4 м в диаметре и весила 1270 кг. Выпущенная с находящейся под водой лодки ракета взлетала в стратосферу и поражала цель на расстоянии 2500 морских миль. К каждой лодке были приписаны две команды из 143 человек, которые постоянно сменялись, так что в любое время на патрулировании была по крайней мере

одна лодка, а может быть, и две. Патрулирование продолжалось обычно в среднем два месяца, хотя на практике патрули часто бывали и более долгими.

Вот наиболее значительная черта, которая показывает мощь субмарин: одна субмарина «Полярис» несла ббольшую разрушительную силу, чем все бомбы Второй Мировой войны — включая атомные бомбы, сброшенные на Японию.

Когда началась служба на четырех субмаринах, была начата и масштабная работа на берегу: нужно было в течение четырех лет «с нуля» построить центры поддержки и командования, которые контролировали бы первую в Британии программу запуска ракет с подводной лодки. Немедленно был назначен руководитель формирования сил ответного ядерного удара «Полярис», с общим бюджетом в 325 млн фунтов стерлингов. Командующий подводными лодками контр-адмирал Хью Маккензи, прославившийся на «Трешер» и «Тантонос» во время Второй Мировой войны, был назначен главным руководителем «Поляриса»; ему дали задание за четыре года сделать «Полярис» действующим. Маккензи получил карт-бланш на выбор сотрудников штаба и вскоре собрал ядро из очень способных офицеров. Все они были, естественно, подводники, но «Полярис» все еще оставался проектом колоссальной сложности. Американцы, без которых проект «Полярис» был бы невозможен, вскоре подпали под влияние обходительности и энергии Маккензи. Ему следовало заодно преодолеть значительные трудности с личным составом, а также проблемы с получением материала. В то время Адмиралтейство было упразднено как самостоятельная организация, и пришло правительство лейбористов, многие из членов которого были настроены враждебно по отношению к «Полярис».

Вполне естественно, что задача Маккензи была задачей величайшей важности и невообразимых размеров: он должен был сформировать абсолютно новую структуру командных и контрольных инстанций, которая предполагала цепочку процедур и проверок, ведущую прямо на Даунинг-стрит, 10, в том случае, если бы действительно пришлось запустить ракеты.

Работая круглые сутки, Маккензи создал огромную рабочую сеть — ученые, математики, группы атомного отдела, организации специалистов, кораблестроители и просто строители — в количестве, небывалом в истории Британии. Следовало подготовить множество подробных документов для постройки, действия и обслуживания субмарин, а также организаций по их содержанию. Разработка подводных лодок как таковых, например, потребовала колоссальные 500 000 человеко-часов и составления более 10 000 подробных документов, которые затем превратились в физические усилия по постройке судов. Деревянная модель подводной лодки в натуральную величину во время сборки «Резолюшн» была создана, чтобы указать точное расположение нескольких миль трубок и кабелей и сотен тысяч единиц оборудования, которое должно было быть установлено на каждой лодке.

Министерство атомной энергетики должно было заняться разработкой собственных британских боеголовок для ракет в Исследовательском институте ядерного вооружения в Альдермастоне, плотно работая с американо-британской направляющей группой. Энергетические установки для атомных субмарин были в руках «Роллс-Ройс и Ассоциации», и программа была связана со строительством береговых сооружений, необходимых для обучения команд и береговой рабочей силы, в дополнение к

обычному техническому обслуживанию лодки с момента начала ее службы.

Военно-морской технический институт в Бате занимался проблемами разработки, обслуживания, технической поддержки и снабжения. Он был связан с вашингтонской группой, занятой поставкой «Поларис». Надо было построить и оборудовать базу Фослейн и ракетный центр, а также 2000 домов, где жили бы сотрудники, рабочие и военные. Командам подводных лодок, военному и гражданскому обслуживающему персоналу — всем предстояло пройти специальное обучение. Задача была такова, что ежедневное общение было необходимым, и флот построил собственную сеть, соединяющую Лондон, Вашингтон, Бат, Барроу-ин-Фернесс, Биркенхед, Росайт и другие центры. Подводный флот расширял и свою собственную Школу ядерной подготовки в Гринвиче, чтобы справиться с дополнительным притоком людей, необходимых, чтобы управлять проектом, в том числе 1000 человек только для лодок «Поларис». Одновременно шла работа по обучению людей для субмарин класса «Вэлиант», которые продолжали сходить со стапелей.

Подготовка команд «Поларис» была по необходимости существенно обновлена, чтобы охватить дополнительные дисциплины. В курсе обучения была не только физическая сторона работы на атомной лодке. Очень важной была психологическая составляющая: люди управляли самой мощной разрушительной силой, какую когда-либо знал мир. Этот аспект следовало обсуждать и анализировать, так что он вышел за рамки военных вопросов или выполнения обязанностей в случае войны. Смысл стал гораздо более глубоким. Любому, о ком решили или кто сам чувствовал, что он, когда придет время, сможет противиться возможности

стать орудием смерти миллионов людей, предлагалось перейти служить куда-нибудь еще. Военно-морской флот было довольно резок в решении таких вопросов, и ему приходилось быть таким. Каждый, кто не мог принять решения или чувствовал в глубине души, что не сможет смотреть в лицо своей задаче или стать ее частью, занимался не своим делом. Те, кто остался, твердо знали, что «Поларис» является оружием исключительно возмездия, и та — невероятная — ситуация, когда им все же придется выпустить ракеты, может сложиться лишь тогда, когда от их собственного дома уже останется пепел.

Для будущих командиров курсы «Перишер» должны были стать серьезным испытанием — не только для потенциальных командиров «Поларис», но и для всей команды. Курсы всегда требовали напряжения; теперь они стали еще интенсивнее. Программа была построена так, чтобы постоянно испытывать крайнюю, почти что переломную точку, способность старших офицеров быстро восстанавливать физические и душевные силы. Речь шла не о технических навыках и не о командирских качествах; офицерам следовало найти и принять крайние границы своих возможностей. Жестко подчеркивалось: офицер, который не может оценить границы своих способностей, на борту лодки опасен. Это был один из принципиальных вопросов программы «Перишер», и задачей преподавателя было постепенно привести тех, кто делал не слишком большие успехи, к осознанию того, что они не очень хороши для такого дела. Иными словами, никого не проваливали; люди проваливались сами. В этом случае они оставляли подводный флот и возвращались к службе в обычном флоте. В случае успеха они получали контроль над самым мощным механизмом на свете.

Когда вся работа была сделана, субмарины построены и испытаны, пришло время погрузить на лодку все необходимое для жизни под водой на несколько недель. Еды должно было быть столько, чтобы хорошо кормить 143 человека трижды в день, не считая закусок между основными приемами пищи. Кто-то где-то сделал, как это обычно бывает, совершенно бесполезные подсчеты: припасов, взятых на борт для обычного патрулирования, хватило бы семье из четырех человек на пять лет. Основные запасы для среднего, обычного патруля включали 1587 кг говядины, 2268 кг картофеля, 5000 яиц, 1000 цыплят, 2 мили колбасных изделий, тонну консервированной фасоли и т.д. Молодой, только что из Гринвича, офицер полагал:

«Когда я пришел на “Поларис”, мне сказали, что я буду офицером-снабженцем, от чего я был далеко не в восторге. Но на самом деле это оказалось удивительным проникновением в суть вещей, которым не учат. Я занимался не только видимым: продуктами и запасами, но и невидимыми фондами — социальным, вином для офицерской кают-компания и т.д. Надо было решить множество вопросов, и я оглядываюсь на тот период как на время, научившее меня выделять самое важное, заставлять дело делаться. Надо было все делать как следует. Нельзя было выйти в “Поларис”-патруль, не имея достаточно хлеба! В планировании надо было соблюдать точность».

Командиру Джеффри Джаксу было 30 лет, когда он узнал, что должен учиться командовать атомной лодкой, и в тот момент не имел понятия о том, какая ответственность ложится на него. Он пришел во флот сразу после школы и принял решение стать

подводником в самом начале своей карьеры. После первоначального обучения — сначала в Дартмуте, потом служба во флоте в качестве курсанта военно-морского училища — он попал на «большие корабли» и оставался на них, пока ему не присвоили звание младшего лейтенанта и не направили на стажировку, что называлось, на «время небольшого корабля». Это был единственный раз за время обучения, когда молодые офицеры могли взглянуть на подводные лодки. Те, кому они нравились, могли — добровольно — пройти свое «время маленького корабля» на субмарине. В 1956 году Джакс провел три месяца на «Тапто», чтобы стать офицером с правом командования. Он вернулся в Англию, ожидая, что его вернут на обычную военно-морскую службу:

«Мое возвращение совпало с началом программы “Поларис”, и ни один из офицеров-подводников не освобождался от возвращения. Мы все были втянуты в систему, и меня отправили на “Кэммелл Лерд” на время окончательной подготовки “Ривендж”. Мы отправились в Честер, чтобы закончить работы в Биркинхеде. Потом надо было устроить лодке морские испытания, показательные зачетные стрельбы и выйти на первые три патрулирования. На каждой подлодке “Поларис” были две дежурные команды, так что четыре команды все жили на месте, участвовали в учениях и знакомились с особенностями службы. Этап сам по себе требовал многого и был нервным, так как наши знания об этих лодках были очень ограничены. Нам всем пришлось установить свои собственные программы учений и вывести этого зверя в море. Ни один из нас не имел хоть сколько-нибудь глубоких знаний об оборудовании, с которым мы вот-вот должны были начать работать.

Первое, что поражает, — это размер, и если смотреть сначала на внутреннее расположение, то я просто не мог сравнить его ни с чем, что видел до сих пор. На лодке класса «Т» у командира была своя маленькая каюта, а у других офицеров были спальные места в кают-компании, где ночью сидения превращались в койки; это была также и столовая, и основное пространство для жизни — примерно шесть на восемь футов, не намного больше. На «Ривендж» же у нас была кают-компания, в которой за длинным столом могли сидеть двенадцать из пятнадцати человек, и еще оставалось место для кресел, где могли сидеть еще шесть-восемь человек. Офицеры делили двойные каюты, а еще были ваннные комнаты и душ, которым можно было пользоваться практически без ограничений.

У матросов были свои столовые, ваннные и помещения для сна, и очень понятно, что мы жили в совершенно другом мире. У нас было настоящее кондиционирование воздуха и постоянный контроль за воздухом, и можно было поддерживать комфортную температуру. Воздух все еще использовался повторно, но проходил через большие емкости с угольными фильтрами и другие приборы для очистки воздуха, а затем заново насыщался кислородом. Раньше, чтобы получить кислород, надо было зажигать кислородные свечи. Теперь были приборы для электролиза, которые работали на электролизе воды и разделяли кислород и водород; кислород можно было снова вернуть в воздух, а водород выпускали за борт. Мощность теперь была неограниченной — как и запасы практически всего, что могло сделать нашу жизнь удобной.

Но самым значительным было то, что у нас было настоящее погружение, и лодка во время пути была практически бесшумной во всех отношениях. Вместо субмарин, которые обычно держались на поверхности и могли находиться под водой ограниченное время, вдруг появилась лодка, которая могла оставаться под водой, проходя необходимое расстояние на полной скорости. Это время ограничивала только человеческая природа.

Первоначально среднее патрулирование продолжалось шесть-восемь недель, хотя никаких особенных черт не было, потому что нас могли заметить другие. Первой нашей задачей было выйти из Клайда и войти в глубокие воды без того, чтобы нас заметили русские корабли, которые ждали как раз такого случая. Это были корабли наблюдения, переделанные рыболовецкие суда, которые использовали советской военно-морской разведкой. Один стоял у мыса Малин-Хед, а другие размещались вокруг. Одной из их основных задач была попытка определить выход британской подлодки и в идеале «передать» ее русской атомной субмарине, которая потом будет вести слежку.

Так что все это было по сути шпионскими приключениями и игрой в кошки-мышки. Время выхода никогда не назначалось и не устанавливалось. Принимались все меры, чтобы нас не вычислила советская разведка, и задача учений состояла в том, чтобы выйти в океан никем не замеченными. Безопасная глубина похода была около 100 футов, так что корабли, проходившие над нами, не причиняли хлопот. Затем надо было выбрать глубину

сообразно с условиями воды, а также определить, что конкретно собираешься делать, например затаиться и смотреть, что собираешься услышать или подобрать кого-то еще. Много было очень важных задач. Их надо было обдумать, взвесить в соответствии с данными разведки об этой зоне. А еще надо было уравновешивать все это со связью.

Лодки "Поларис" никогда ни с кем не говорили, но постоянно слушали. Можно было быть уверенным, что можешь слушать все время и получать любые сообщения, которые тебе послали. Они отправлялись посредством множества передач; подводные сигналы традиционно шли на очень низкой частоте, и можно было использовать несколько антенн. Среди новейших способов был ползущий провод, с которым приходилось обращаться внимательно. Если находишься в открытом океане, но в спокойной воде, летчик, может заметить провод, и поэтому надо было все время быть начеку и думать об условиях, в которых действуешь, и о самых важных своих задачах. Нам дали обширные районы для патрулирования, так что было сделано все, чтобы мы могли остаться незамеченными. Одним из лучших способов достижения этого была свобода действий в пределах большого района и возможность идти куда хочешь.

Те, кто занимался навигацией корабля, и старшие офицеры были единственными, кто знал, где мы находимся. Северное Норвежское море, западная Атлантика, Средиземное море. - ..если кто-то предполагает, что мы идем к России, то просто берешь компас, ставишь прицел ракеты и выбираешь, где хочешь поставить

людей. Нортвудская штаб-квартира (центр командования и контроля подводного флота. — *Д.П.*) определяла, в каких водах ты будешь действовать, и давала по возможности обширные районы, так что у тебя была полная свобода. Сообщались данные о государственной, европейской военно-морской активности или о военно-морских действиях стран НАТО, потому что не хотелось оказаться в этих районах, и мы получали столько информации о передвижениях других, сколько нам могли предоставить, так что мы не попадались никому на пути. По сути, врагами были все, так как цель патрулирования должна была оставаться невыявленной. Насколько я знаю, ни одно патрулирование не было сорвано.

Что касается ракет, то информация о цели приходила в запечатанной ленте. Их загружали в компьютер со множеством функций проверки, который сообщал, что принял ленту и распознал ее, но координаты возможных целей никогда нигде не показывались. Полагаю, что офицер по оружию имел возможность получить их, но на это понадобилось бы много времени. Я, разумеется, не знал, каковы были наши цели, но независимо от того, выяснил бы я или нет, что началась какая-то заваруха, я получил бы указание открыть другие документы.

На тот случай, если бы это произошло, у нас была процедура, которую следовало выполнить. Сами ракеты были соединены с инерционной навигационной системой так, что они знали, откуда стартуют. Ракетам задавали координаты объекта, и когда их выпускали, остальное делали бортовые компьютеры. Это была великолепная система, и когда мы выпус-

кали ракеты на испытательном полигоне в США, она всегда работала безотказно. У всех систем вооружения, которые тогда были в употреблении, были хорошие и плохие дни, но у этой всегда были только хорошие. Это было просто инженерное чудо — ракета на твердом топливе, не оставлявшая после себя отвратительного газа или жидкости, очень впечатляющая система.

Каждый день или время от времени проводились разные испытания, а сама система проводила самопроверку и самодиагностику. Еще были периодические учебные, «ненастоящие» запуски, которые устраивали для собственной пользы или которые производились неожиданно, по сигналу из штаб-квартиры. Все, что происходило на борту, регистрировали компьютеры, и данные возвращались на контроль. Все данные тщательно проверялись, как «черный ящик» самолета. К концу каждого патрулирования скапливались вагоны данных; там было записано все, что делалось на борту. Вся информация анализировалась по минутам. Проверялось, как все проходило и верны ли были параметры.

Мы были на пике «холодной войны», хотя никогда не выставлялись как оружие первого ядерного удара, и мы все это знали. Лодка всегда была средством сдерживания. Что касается нашего собственного впечатления оттого, что мы перевозим такую мощь, что всегда чувствовалось, сценарий, при котором ты сможешь нажать кнопку, предполагает такой хаос (когда все, ради чего ты жил, возможно, уже разлеталось в куски), что ты в любом случае захочешь нажать на эту кнопку. Это был

сценарий конца света, и не думаю, что при получении приказа о запуске ракет с его выполнением были бы какие-то трудности. Еще у меня всегда было чувство, что эта лодка — средство сдерживания, и оно будет работать, и, потому что оно у нас было и потому что оно было таким ужасным, мы вряд ли столкнулись бы с необходимостью применить его. Система сама по себе казалась настолько хорошей, что мы чувствовал уверенность: у тебя есть действенная система, и она известна всему миру именно в таком качестве.

Если собираешься занять эффективное средство сдерживания, то: а) надо быть готовым применить против противника систему, которая точно действенна; б) враги должны знать, что это — система действенная и в) что ты безусловно ее применишь. Я искренне уверен, что средства сдерживания — это очень действенно, и наше — действительно работало. Оно было способно произвести чудовищные разрушения, и если твой противник в здравом уме и не хочет, чтобы этот удар пришелся на него, — тогда у тебя есть очень хорошая, надежная система. Не думаю, что кто-то из командиров стал бы заикливаться по поводу того, что же мы станем делать, если получим приказ запустить ракеты. Я бы точно не стал колебаться. Мы бы, наверное, уже знали, что положение ухудшается, что произошел обмен ударами и что ядерные бомбы уже упали на Лондон, Бирмингем и другие города. Сигналы к пуску ракет, как мы были уверены, имеют все предохранительные устройства, защиты и связи, один конец которых находится на Даунинг-стрит, 10, а другой — в каюте командира. Прилагались ключи, и был

набор процедур, которые полагалось пройти поэтапно: два человека проверяют каждый этап и друг друга. Невозможно было иметь на борту дурачка, который решил бы “вечерком развести костер”. Система была очень тщательно разработана, и если бы даже что-то произошло, то недопонимания, ошибки не было бы; ты был бы абсолютно уверен, что получил правильные указания.

Если говорить о том, как была организована жизнь на лодке во время плавания, которое могло оказаться долгим и пройти в основном под водой, то люди не видели дневного света, и человеческому сознанию нужно было что-нибудь, за что можно было бы зацепиться, чтобы отличить ночь от дня. У нас была обычная для военно-морского флота система несения службы, из трех смен, хотя позже на АПЛ (атомных подводных лодках) перешли на двухвахтенную систему. В первые дни нам приходилось зажигать во всех жилых помещениях красный свет во время восхода, так что было некое подобие смены дня и ночи. Это делалось по очень простой и веской причине: если все-таки надо было смотреть через перископ, у тебя было ночное зрение.

Еда всегда была важным делом. Питание было очень хорошим. Надо было постараться, чтобы повар был наверняка хорошим. Здесь были свои особенности, которые казались довольно странными. В начале похода люди ели достаточно много, а потом вдруг аппетит у них падал, и они ели меньше. Может быть, это было связано с низкой активностью в такие периоды. Потом они снова начинали проявлять интерес к еде, и были некоторые интересные

личные пристрастия. Еще у нас были приспособления для гимнастики — гребной тренажер, велотренажер — и врач, который проводил обследования, измерял пульс. Во время одного патрулирования, например, он потребовал список тех, кто должен был делать специальную гимнастику, и измерял им пульс в первую неделю, во вторую неделю и так далее.

Наверное, самым важным видом отдыха были фильмы, которые по традиции показывали на кораблях. “Поларис” и тут имел льготы — мы получали самые новые ленты. В первое время кино показывали в матросской столовой каждый вечер. Теперь все изменилось, из-за телевидения и видео.

Так что, что касается ежедневной рутины, то это были вахта, время еды, отдыха и сна. Членов команды также активно готовили к обычным обязанностям — учебные тревоги и ежедневные работы. Обычно на борту бывало 15–20 процентов ребят, проходящих боевую подготовку, так что работы было довольно много. Потом, конечно, корабельные системы не всегда бывали на высоте. Продолжался ремонт, и всегда бывали ситуации, прерывающие ежедневную рутину. Время от времени случались драмы. Могу вспомнить один-единственный раз, когда была оказана первая медицинская помощь — так получилось, про это произошло во время первого плавания нового врача. У одного из членов команды случился приступ аппендицита. Доктор весь взмок — не потому, что действительно была какая-то опасность; но он так привык управляться быстро, а теперь ему приходилось смотреть на вещи немного по-другому. У нас на борту были инст-

рументы для операции, но едва ли кто-нибудь когда-нибудь ими пользовался. Были разные рекомендации, которые зависели от разных глубин погружения. Было также руководство, в котором говорилось, что патрулирование может быть прервано, а человека можно доставить назад на лечение, но если, например, лодка шла не по поверхности, то это не разрешалось. Рад сообщить, что в нашем случае с аппендицитом справились, но и пациенту, и доктору, и мне самому пришлось попотеть.

Так как я упомянул об алкоголе то, в офицерской кают-компании не подавали спиртное, когда лодки была в море. По неписаному правилу, мы выпивали полпинты пива или стакан вина. То же касалось и старших рядовых, а матрос мог выпить банку пива в день, но выпить ее следовало вовремя, а не собирать их несколько дней, чтобы, скажем, в пятницу выпить сразу пять. Об этом много спорили, и мы не трогали наше не облагаемое налогом спиртное. Из-за этого иногда возникали споры с таможенной и акцизным управлением, потому что когда мы были в бухте мы обычно развлекались. Таможня, конечно, настаивала на том, чтобы подняться на борт лодки, когда лодка возвращалась, так как министерство обороны, конечно, не сообщало таможенникам, где лодка была, и не подтверждало, что она не заходила в другой порт, чего мы, конечно, во время патрулирования не делали.

Мы пришли в Америку, чтобы испытать ракеты, и одна вещь доставила мне огромное удовольствие: когда мы уходили, мы погрузились примерно в часе хода от Порт-Канаверел и не поднимались ни для чего и ни для кого,

пока не пришли к северной Ирландии. Мы пришли точно к нашей позиции и прошли весь путь, не увидев дневного света».

Проект «Поларис» был начат в 1963 году, и глава правительства Хью Маккензи сделал памятную запись в дневнике: первая ракета, запущенная с британской подводной лодки, стартует в 11:15 по восточноевропейскому времени 15 февраля 1968 года. «Резолюшн» была на позиции у мыса Кеннеди во Флориде, когда с нее должны были выпустить ракету на Восточном испытательном полигоне ВВС США. Выпустить ракету в назначенное время не получилось: ракету выпустили с опозданием на 15 миллисекунд. Все остальное прошло хорошо. Остальные три лодки «Поларис» поступили на службу в течение года, и в 1969 году Ударное командование Королевских ВВС официально передала ответственность за стратегические ядерные средства сдерживания флаг-офицеру подводного флота. Они оставались на службе до середины 1990-х, перенесли несколько ремонтов и обновив системы сооружения — они получили новые британские боеголовки «Шевалин», а ракеты АЗТ были заменены более мощными АЗТК. Лодки постепенно изымали со службы с 1993 по 1996 год. Они совершили 299 патрулирований, во время которых им — к счастью — не пришлось тревожить свой дремлющий в «Шервудском лесу» смертельный груз. Роль этих лодок, как увидим, уже перешла к другим... вдвое более крупным и гораздо более мощным.

Глава пятнадцатая

УБИЙСТВО, ИНТРИГА И ПОТОПЛЕНИЕ «БЕЛЬГРАНО»

В 1970-е годы подводный флот Британии значительно пополнился. Атомные флотилии сильно нуждались в этом пополнении. Прибытие лодок «Поларис» добавило хлопот. «Бомбардировщики» флота, на которых теперь лежала основная ответственность за способность Британии ко второму ядерному удару, сами нуждались в теплохранителях. Это означало постоянную защиту, которую обеспечивала группа специальных кораблей. Субмарины «Поларис», хотя и были мощнейшими как по размерам, так и по своему вооружению механизмами, были так же уязвимы для нападения вражеских надводных или воздушных противолодочных средств, которые становились все более изощренными. Поэтому в области ведения боевых действий под водой происходило нечто напоминающее революцию —

ударные субмарины тоже стали в основном противолодочным оружием. Они были вооружены торпедами и предназначены для стрельбы по кораблям ракетами, которые могли поражать цель на расстоянии 35—50 миль (дальность постепенно увеличивалась). У стратегических субмарин было то же вооружение, но поскольку их основным вооружением являлись баллистические ракеты с ядерными боеголовками, было неразумно отправлять их под удар.

Весь подводный флот Британии — и неатомные, и атомные лодки — был в постоянном напряжении, совмещая долг перед своим государством, который касался «холодной войны», с обязательствами перед НАТО. В числе этих обязательств были регулярные масштабные учения, по мере того как напряжение между Востоком и Западом то ослабевало, то нарастало. После задержки со строительством лодок «Полярис», флотские субмарины — истребители кораблей, которые прошли путь от «Дредноут» до классов «Вэлиант» и «Черчилль», к 1972 году были уже полностью готовыми к действию. Однако задолго до того, как окончилась программа по их созданию, с 1973 по 1979 год с регулярными промежутками было заказано еще пять ударных субмарин. Они должны были составить класс «Свифтшур», первой лодкой которого стала «Свифтшур» (заложенная в 1973 году). Потом последовали «Соверен» (1974), «Сьюперб» (1976), «Сцептр» (1978), «Спартан» и «Сплendid» (обе построены в 1979 году). Все они были немного короче, чем «Вэлиант», хотя ширина и осадка лодки оставались теми же. Несмотря на это, команда лодки была больше — 13 офицеров и 103 рядовых.

Работа над новой лодкой была долгой и напряженной; теперь надо было иметь в виду множество новых задач, и за несколько лет строительства многие системы были обновлены. Так как не отстать от

стратегических субмарин могли только другие атомные подлодки, флоту пришлось обучить атомные субмарины двум ролям: нападать на вражеские надводные корабли и уничтожать вражеские подводные лодки. В этой напряженной войне нервов, однако, главным врагом, с которым сталкивались ежедневно, был Советский Союз. Это поставило британские субмарины в наступающем десятилетии главным образом против трех талантливо спроектированных русских классов «Виктор». Лодки «Виктор-I» появились на службе в 1968 году, примерно во время первого запуска «Поларис». Они, а также 6000-тонные корабли классов «Виктор-II» и «Виктор-III» были оснащены ракетными торпедами и ядерными глубинными бомбами, что давало им расширение боевой области до 50 морских миль. На стапелях Китая к 1980 году тоже стояли стратегические субмарины, и Франция готовила флотилию из шести лодок. И конечно, предметом постоянного беспокойства подводников в атомный век были дизельные подлодки из стран «третьего мира». Были даже признаки того, что их число растёт очень быстро. Таким образом, главному флоту надо было провести проверку своей противолодочной стратегии (ASW). Надводные корабли, участвовавшие в противолодочных операциях, испытывали трудности, так как имели сонары, которые действовали не так свободно, как те, что были на лодках. Это препятствие до некоторой степени было преодолено, когда надводные суда стали буксировать ряды сонаров на глубине, обычной для подводных лодок. Но только подводные лодки могли действовать рядом с вражескими базами и только они могли лежать в засаде с очень малой вероятностью того, что их заметят.

Эти способности были очень живо продемонстрированы в январе 1972 года, когда одна из новейших британских АПЛ, «Конкерор», находилась на

патрулировании в Атлантическом океане, пытаясь определить местонахождение возможного корабля, который незаметно провозит оружие для ИРА. Субмарину «подняли по тревоге» после рапорта о том, что русская подводная лодка «Виктор» вторглась во внутренний бассейн реки Клайд. Это оказалось правдой, и «Конкерор» обнаружила нарушительницу. По словам одного из офицеров, это происшествие очень взбудоражило всех: «Мы прошли рядом с русской подлодкой, меньше чем в 1000 ярдов, со скоростью 28 узлов, — мы шли в противоположных направлениях». Это был, без сомнения, единичный случай. Взаимное сближение субмарин было одной из самых больших забот для обеих сторон на протяжении большей части «холодной войны». Они взаимно прослушивали передвижения друг друга, перехватывали посылаемые сигналы, преследовали стратегические лодки, внимательно наблюдая за их учениями и вообще играя в смертельные кошки-мышки.

У Британии между тем были небольшие сложности ближе к дому. Эти затруднения требовали применения подводных лодок и ведения наблюдения. Действия в районе Ирландии, которые длились с 1969-го по начало 1990-х, проводились в основном в связи с попытками выследить корабли, контрабандой перевозящие оружие, что предполагало разведывательную деятельность как для атомных, так и для простых подводных лодок. Субмарины также регулярно использовались для высадки частей специальных соединений. Снова выполнение таких спецопераций стало характерной чертой работы подводников, особенно с СБС и королевскими десантниками. Среди других антитеррористических действий, помимо тех, что проводились в Северной Ирландии, было нововведение — защита нефтяных и газовых установок по всей британской береговой линии Северного моря.

Основные вероятностные планы против террористических нападений, число которых возросло в 1970-х годах по всему миру, планировались так, чтобы просчитать все сценарии, например захват установки, которую удерживают, чтобы получить выкуп.

В то же время правительственный бюджет на оборону постоянно уменьшался, и хотя Британия тратила значительно больше на еще несколько субмарин, было ясно, что страна действует на основании минимальных требований. К середине 1970-х подводный флот сократился до числа лодок, которое было самым низким со времени, предшествовавшего Первой Мировой войне. Практически все оставшиеся субмарины, построенные во время Второй Мировой войны, к концу 1960-х были проданы, пущены на слом или использовались в качестве мишеней. Лодки класса «А», впервые представленные в 1944 году, были следующими в очереди. Все 13 были изъяты со службы к 1975 году, в том числе «Эндрю», последняя субмарина Королевского флота, которая имела оружие, и «Элайанс», которая стала Музеем Королевского подводного флота в Госпорте, Гемпшир.

Главную неатомную ударную силу представляли с 13 лодок класса «Оберон», которые эксплуатировались до начала 1990-х, и 8 лодок второго класса «Порпойс», которые также скоро пошли под нож. После этого осталось 11 атомных лодок построенных до 1976 года, с тремя построенными во второй половине десятилетия. На деле это означало, что ежегодный выпуск субмарин тремя главными производителями уже начинал достигать своего пика, в то время как на неатомные подлодки бюджетных средств не отпускалось. Но с какой стороны ни посмотреть, Британия все еще проигрывала.

У Советского Союза в 1980 году было примерно 246 ударных субмарин. Из них 87 были атомоходами, а 77 были способны запустить ядерную ракету.

СССР также имел 89 ПЛАРБов (атомная подводная лодка, вооруженная баллистическими ракетами), которые были эквивалентом британских лодок «Поларис». Американцы имели гораздо меньше, чем СССР: 41 лодка «Поларис» и 89 субмарин, способных на атомную атаку. Позже присоединилась Франция с шестью ПЛАРБаами, но именно Британии выпала вся тяжесть по перевозке и обеспечению войск НАТО, вместе с американскими лодками, базировавшимися на Холи-Лох.

На протяжении этих лет лодки подвергались большим или меньшим нагрузкам, и основательный ремонт несколько раз выводил их из строя. Неприятности и поломки почти не прекращались. Проблема дальнейшего увеличения количества субмарин для нападения легла на лейбористское правительство Гарольда Вильсона. В конце концов она была решена, хотя и имело место некоторое недовольство. Первую лодку новой усовершенствованной версии класса «Свифтшур», которую назвали «Трафальгар», была заказана в 1977 году. График предписывал закончить «Трафальгар» в 1983 году; начало постройки второй, «Турбулент», было назначено на 1978 год, а закончиться оно должно было в 1984 году. Класс должен был пополниться еще пятью лодками — «Тайелесс», «Торбей», «Тринчент», «Тейлент» и «Триумф» — с 1985 по 1991 годы. Цена кораблей возросла и общая стоимость построенных в течение десятилетия семи лодок «Трафальгар» составляла 4 триллиона фунтов стерлингов. Это, в свою очередь, привело к тщательному рассмотрению того, как шла служба подводного флота.

Многие британские командиры в самые острые моменты операций чувствовали, что централизованное командование и контроль за всеми их лодками сильно запаздывает, хотя с этим спорили некоторые традиционалисты в военно-морской иерархии. Флот

отправлял британские субмарины во все концы света, а подводный флот — в особенности, поглощенный мыслями о русских. Кроме того, подводные лодки охраняли средства сдерживания, собирали разведанные, они все более вовлекались в учения по противолодочным действиям. Они вообще делали все, чтобы наблюдать за тем, что могла сделать противная сторона. Но тот факт, что существовал только один противник, диктовал британскому командованию только один способ действия.

Было еще множество дополнительных обязанностей. В 1970-е годы быстро росло число случаев подводных наблюдений, которые были намного шире, чем наблюдение за русскими и их прослушивание. Поскольку основная тактика сбора разведанных и действия субмарин были ориентированы на противостояние русским, эта деятельность велась общими усилиями разведок всех союзников; основы были заложены в начале 1960-х, но в течение десятилетия эти усилия стали более мощными. Сеть была всемирной, и разведка и наблюдение (ISR) все больше привлекали к работе подводные лодки.

Подводные лодки были готовы перехватывать сигналы критической важности для широкого спектра операций по наблюдению — для военной или государственной безопасности. Их способность надолго скрываться в важных районах дала возможность подключаться к спутникам и другим чувствительным устройствам и не быть при этом замеченными. Подводные лодки, которые действовали в прибрежных районах, были также способны перехватывать сигналы в формах, недоступных для разведывательных спутников и многих других наблюдателей, например самолетов-шпионов. Это была точка, начиная с которой интенсивность использования подводного флота в работе ISR удвоилась в течение следующего десятилетия — 1980-х, и даже когда угроза, которую

представляла «холодная война», начала уменьшаться в 1990-х, ISR продолжала наращивать, в обстановке революции технологий, с субмаринами, имевшими еще более сложную аппаратуру, наблюдение со множеством возможностей.

Моментальный снимок появился на уровне общего наблюдения, но оставался особо секретной разработкой, особенно в Британии. Ключ к разгадке пришел из США, от командира атомной подлодки Уитни Мэка, который слишком хорошо знал риск приближения — и награды. В 1969 году Мэк незаметно пристроился позади одной из новейших советских ракетоносных субмарин и повторял каждой ее движение в течение 47 дней:

«Каждый 90 минут он менял курс. Не 89 и не 91, а ровно 90 минут. И это было мое самое долгое бездействие за все это время. Он поднимался — и мы поднимались, он опускался — и мы опускались. И все время мы находились на приличной глубине. Мы просто плясали старый веселый танец — два 6000-тонных корабля, идущие по кругу один за другим. Наверное, самым важным было то, что когда мы вернулись... у нас было глубокое понимание того, как он действовал. Мы даже могли различить офицеров на палубе. Мы понимали, какой парень на палубе командует лодкой. Только по тому, как он управляет кораблем, как идут дела. Когда живешь с кем-нибудь дверь в дверь, много узнаешь об этом человеке, и мы тоже много узнали. И привезли свои знания домой. То, как мы наблюдали за русскими и узнавали, что они делают, было похоже на игру в казаки-разбойники. Естественно, что по мере усложнения эта игра стала больше похожа на трехмерные шах-

маты. Но нас прищпоривало сознание того, что тебя в любой момент могут ударить в спину, и это было отвратительно».

Некоторые американские подлодки действовали с базы в Шотландии на Холи-Лох. Эти лодки вели шпионскую деятельность, что толкало наблюдения к опасной границе. В документе из 25 000 слов, подготовленном Департаментом оценки научных и технических возможностей Европейского парламента, британский журналист, ведущий расследования, Дункан Кэмпбелл, заостряет внимание на разработке и использовании субмарин для сбора разведанных:

«В октябре 1971 года... американская субмарина “Хэлибат” находилась в Охотском море у восточных берегов СССР и декодировала линию связи, которая шла по военному кабелю к Камчатскому полуострову. На “Хэлибат” была камера для глубокого погружения, отчетливо видная на корпусе лодки. Военно-морской флот США описывает камеру как “спасательный аппарат глубокого погружения”. Правда же состоит в том, что “спасательный аппарат” приварен к корпусу подлодки. Погрузившись, глубоководные водолазы обмотали кабель катушкой для перехвата. Подтвердив основное, “Хэлибат” вернулась в 1972 году и установила рядом с кабелем записывающий канал высокой пропускной способности. С технической стороны, кабель не получил никаких повреждений, и было непохоже, чтобы канал быстро обнаружили. Операция по подключению к кабелю в Охотском море продолжалась десять лет... в 1979 году добавились новые цели. В то лето недавно оборудованная субмарина “Пэрч”

прошла из Сан-Франциско под Северным полюсом в Баренцево море и установила новые устройства на кабель, проложенный в районе Мурманска. За свои достижения команда была награждена президентом».

В течение десятилетия технологии значительно улучшились, обновились во время президентства Рональда Рейгана, как было заявлено в американском исследовании 1999 года, в котором Пи-би-эс¹ «Нова» заявил:

«Они (американские специалисты по наблюдению. — *Д.П.*) использовали специально разработанную подводную лодку, чтобы спрятать прослушивающие устройства на дне моря, под главным коммуникационным кабелем Северного флота России. Русские могли бы поднять кабель и проверить его; он был бы совершенно чистым, и его положили бы обратно, прямо на прослушивающее устройство. От этой установки протянули кабель на 1200 миль по морскому дну, к Гренландии, откуда информация поднималась к спутнику, а со спутника поступала в Вашингтон. Можно было собирать данные о действиях Северного флота и точно получать предупреждения об Армагеддоне. Работа над устройством включала разработку огромного количества новых технологий и, конечно, стоила огромных денег. Общая сумма приближалась к 3 миллиардам долларов. Дешево. Для тех результатов, для получения которых предназначалось устройство, это было дешево. В администрации Рейгана это был самый важный и самый дорогостоящий

¹ Некоммерческий телеканал в США. — *Примеч. перев.*

проект в бюджете разведки. Потом его остановили — из-за одного парня. Рональд Пелтон, аналитик, работал в Агентстве национальной безопасности, а заодно работал и на КГБ. Было установлено, что постоянное прослушивание является одной из операций, которые он отслеживал. Но технология развивалась, и перехват сообщений был нужен нам как воздух. Это устройство дало нам огромную уверенность. Возможно, оно дало нам больше спокойствия, чем мы получили бы, если его не имели. Возможно, благодаря ему мы стали параноиками в меньшей степени, чем могли бы быть».

Все эти моменты выплыли на поверхность, когда последовавшая за вторжением русской «Виктор» в воды Клайда переоценка ценностей сделала суть дела известной и повлекла значительные изменения. В Нортвуде, недалеко от Лондона, было сформировано новое командование, контролировавшее все операции подводных лодок. В конце 1977 года контр-адмирал Джон Филдхауз был назначен главой и через шесть недель собрал свою команду с разных субмарин и береговых баз. Он учредил центр контроля за операциями, который стал образцом для других служб. Позднее были сформированы аналогичные команды от воздушных сил и надводных кораблей, и наконец все они были собраны вместе в одном командном пункте.

К сентябрю 1980 года последняя из лодок класса «Свифтшур», «Сплэндид», закончила испытания по совместной работе с соединением и погрузилась в патрульную рутину. Это произошло в год, который оказался весьма сложным. Напряжение между Западом и Советским Союзом снова усилилось. 17 июня правительство Маргарет Тэтчер заявило, что в Британии

разрешено размещение принадлежавших Америке крылатых ракет. Они должны были разместиться на базе ВВС США Гринхем-Коммон в Беркшире, а также в Моулсворте, в Кембриджшире. За этим последовало размещение большого числа советских ракет SS-20 в Восточной Европе. В гневе поднялись партии, боровшиеся против ядерного оружия; мирный лагерь женщин Гринхема начал свою работу. Еще до конца года начались демонстрации, которым суждено было стать постоянными в этом районе в следующие 15 лет.

В ноябре Рональд Рейган произнес свою гневную тираду против «империи зла». Обстановка накалялась, и когда Адмиралтейство раскошело на «Торбей», чтобы начать строить четвертую лодку класса «Трафальгар», министр обороны Джон Нотт предложил свой, вызвавший споры план — сократить расходы на оборону за счет еще чего-нибудь. Среди попавших под сокращение был единственный представитель британского флота в Южном полушарии, ледовое патрульное судно «Индюренс», что дало 3 миллиона фунтов стерлингов в год. Началось что-то вроде национальных дебатов, с письмами в «Таймс». Аргентинцы слушали. Генерал Леопольдо Фортунато Галтьери, глава аргентинской военной хунты, решил, что настал удобный момент, чтобы заявить претензию на Мальвинас, как он упорно называл Фолклендские острова.

Британское правительство и его команда в Министерстве иностранных дел проявили замечательное нежелание поверить в то, что Галтьери даже попытается это сделать. Вполне своевременно были доставлены нужные сведения. Военно-морской аташе британского посольства в Буэнос-Айресе сделал донесение в Уайтхолл в январе, указав почти точный день вторжения Аргентины. Никто не обратил на это донесение особого внимания, хотя даже

командир «Индюренс», кэптен Ник Баркер, предупредил, что с начала года трафик аргентинского радио вырос. Он и остальные правильно истолковали приметы, но запоздалая просьба министра иностранных дел лорда Керрингтона оставить «Индюранс» на позиции, вместе с относившимся к нему подразделение из 12 морских пехотинцев и 42 других служащих гарнизона Порт-Стенли, была отвергнута кабинетом. Мнения изменились в ту минуту, когда аргентинские бандиты¹ высадились на Южной Георгии, которая не была частью Фолклендских островов, — и опрокинули местный гарнизон.

Подводный флот был первым, кого подняли по тревоге. «Сплендид» преследовала русскую субмарину, когда ее вызвал Нортвуд и приказал ей быстро следовать к Фослейну, чтобы взять на борт боеприпасы и торпеды. Приказ пришел 30 марта 1982 года, за два дня до вторжения. Приказ идти на юг бы классифицирован как сверхсекретный; несмотря на то что «Сплендид» уже была в море десять недель, членам команды не разрешили даже позвонить родным. В тот момент команда ничего не знала о плане действий. Не исключено, что о нем не знали и политические деятели. Субмарины использовались для проведения «дипломатии канонерок» в горячих точках, которые имели отношение к Британии, годами. Они снова должны были быть здесь, «три лучших выстрела в деле», задолго до того, как была готова отплыть оперативная группа.

Атомная энергия дала возможность командующему британской оперативной группой и бывшему подводнику, контр-адмиралу Сэнди Вудворду отослать к месту конфликта три имевшихся у него субмарины.

¹ Это была команда рабочих по разделке на металлолом старых китобойных судов, поднявшая аргентинский флаг и объявившая о присоединении острова к Аргентине. — *Примеч. ред.*

Это должно было обеспечить 200-мильную запретную зону вокруг Фолклендских островов к 12 апреля 1982 года, через 10 дней после аргентинского вторжения. «Спартан» прибыла первой. Выйдя из Гибралтарского пролива, она завершила 6500-мильный поход к назначенной зоне патрулирования меньше чем за десять дней, при скорости 26 узлов. Можно сказать, что она примчалась сломя голову, если учесть, что в это же время она производила навигационные проверки, а также то, что она шла на небольшой глубине, чтобы иметь возможность принимать сообщения. Вскоре после нее прибыли «Сплendid» и «Конкерор», а вот дизельная лодка «Оникс», имевшая подводную скорость в 8 узлов, шла долго. Она прибыла через три недели после атомных подлодок.

Войска Галтьери к тому времени наводнили Фолкленды и взяли чисто символическое соединение британской морской пехоты в плен. Аргентинские фотографы по всему миру распространили снимки, на которых пехотинцы идут с поднятыми руками. Маргарет Тэтчер была в ярости. По словам Дениса Хили, творилась «дикая неразбериха». Лорд Каррингтон подал в отставку, приняв на себя всю ответственность за «этот национальный позор», вместе с двумя другими министрами. Джон Нотт тоже подал в отставку, но его прошение не было принято. Тем не менее позже он оставил свой пост. В день вторжения Тэтчер выступила с заявлением о том, что она посылает оперативную группу из 40 военных кораблей, а также большой контингент лучших солдат, в том числе командос, гуркхов, парашютистов, при поддержке SBS и CAC, чтобы вернуть острова.

Неожиданно оказалось, что деньги не имеют значения. Во-первых, два бойца SBS плюс сильная оперативная группа должны были высадиться с воздуха на острова Вознесения, чтобы сократить дорогу на

юг. Этот план отменили оперативные штабы и главнокомандующий флотом, хотя войска уже были в пути. Подводным лодкам также не пришлось останавливаться у островов Вознесения, им пришлось торопиться к Фолклендским островам. Тем не менее 6 бойцов SBS отправились на Фослейн, в Шотландию, чтобы сесть на «Конкерор» и на ней плыть в Южную Атлантику. После этого их перебросили на другой транспорт, поскольку военным планированием руководили политики и сверху поступило указание, чтобы «Конкерор» шла прямо на соединение со «Сплendid» и «Спартан», которые патрулировали воды между Фолклендскими островами и Аргентиной.

Информация об Аргентине, которую получали командиры подлодок, была, мягко говоря, недостаточной. Лучшие разведданные предоставлял Джейнс. Что касалось последних данных об аргентинском флоте и о том, какого сопротивления и каких противолодочных операций могут ожидать британские субмарины, то тут Уайтхолл и министерство обороны мало что могли предложить.

«Сплendid», командиром которой был командер Роджер Лейн-Нотт, прибыла на позицию через 11 дней после выхода из Фослейна. Этот поход сыграл роль тяжелых учений, потребовавших огромных усилий от каждого из членов команды. Командер Джим Тейлор на «Спартан» уже начал патрулирование, но обоим командирам не хватало информации. Наконец штаб-квартира подводного флота дала им задание определить местонахождение аргентинских кораблей и наблюдать за их передвижениями к Фолклендским островам. В числе этих кораблей были авианосец «25 мая» и крейсер «Генерал Бельграно». Британские субмарины двинулись на поиски кораблей. «Спартан» действовала на востоке, около Порт-Стенли, а «Сплendid» сначала отправили на запад,

между островами и аргентинским побережьем. Дело двигалось медленно, так как командиры не представляли себе, где находятся. Но они точно знали, что у аргентинцев есть дизельная подлодка класса «Гаппи», производства США, которая бродила где-то около Фолклендских островов.

Потом «Сплendid» переместили на северный конец пролива Фолкленд — опасались того, что «25 мая» окажется в этом районе до прибытия британской оперативной группы, что даст авианосцу возможность расширить зону действия своих самолетов, вооруженных ракетами «Экзосет». Подводная лодка несколько дней проболталась в этом районе, но авианосец не появился, и «Сплendid» отправилась на позицию между островами и аргентинскими базами. Дипломаты продолжали прилагать усилия, и инструкции продолжали меняться с «топить» на «не топить» аргентинские корабли. 26 апреля «Сплendid» доложила в Нортвуд, что заметила аргентинскую оперативную группу из двух эсминцев типа «42», а также фрегатов «Экзосет», которые двигались вдоль берега на юг. Была вероятность того, что они собираются сопровождать авианосец, но его самого все-таки снова не было видно. Командир «Сплendid» видел эсминцы в перископ, но у него не было указаний, и он не открыл огонь. Вместо этого ему было приказано прервать дежурство и продолжить охоту в другом месте. Основная цель британских субмарин авианосец — отсутствовала, и внимание переключилось на крейсер «Генерал Бельграно», о котором теперь думали, что он движется по направлению к запретной зоне. «Сплendid» со «Спартан» двигались на север, между Аргентиной и оперативной группой, а «Конкерор» в это время вела поиски на юге. Правила боя начинали становиться специфическими, и британцы объявили о своем намерении топить подлодками

все, что окажется в пределах 200-мильной запретной зоны. Аргентинцы были предупреждены и о том, что в районе рыщут атомные субмарины.

1 мая командир «Конкерор», Крис Врефорд-Браун, увидел «Генерал Бельграно». Атомный двигатель подводной лодки позволил ему следовать за крейсером 30 часов и, когда поступил приказ, выбрать момент для атаки. Команда «топить» пришла из Лондона, и Врефорд-Браун выпустил три очень старые торпеды «Марк-VIII» с расстояния в 1100 метров. Это были прямоидущие несамонаводящиеся торпеды 1940-х годов, которые шли со скоростью 45 узлов, и две из них попали. «Попался!» — воскликнул Кельвин Маккензи, редактор газеты «Сан» в заголовке под фотографией, на которой был изображен подбитый корабль. Крейсер затонул быстро и унес с собой жизни 362 человек. Немедленно встал вопрос: а был ли корабль внутри запретной зоны? Как стало известно, «Генерал Бельграно» находился за пределами запретной зоны и был на расстоянии шести часов пути от нее. Вопрос, насколько он представлял опасность для трех командиров-подводников, был несущественным: Нортвуд и высшее военно-морское командование могли (а возможно, так и сделали) сообщить, что корабли, участвовавшие в противолодочных военных действиях, время от времени уходили от направления, которому намеревались следовать. Они были единодушны в заключении: если «Бельграно» шел не в том направлении, когда был потоплен, то это не значит, что корабль не представлял угрозы для оперативной группы. Возможно, крейсер был частью аргентинских «клещей», и если бы ему позволили пройти, то подводные лодки заплатились бы за это, так как «Бельграно» стал бы немедленно угрожать британским кораблям. Положение последних стало довольно тяжелым. Аргентинские самолеты, летавшие максимально низко,

чтобы уйти от радаров, наносили смертельные удары французскими ракетами «Экзосет» с расстояния примерно в 20 миль, причиняя много горя оперативной группе. «Шеффилд» и корабль того же класса «Ковентри» были потоплены, причем погибло 46 человек. Два других, «Ардент» и «Антилоуп», были потоплены авиабомбами в районе, ставшим известным у моряков как «бомбовая аллея». Корабль снабжения «Атлантик Конвейер», а также десантные корабли, перевозившие войска, «Сэр Гэлахад» и «Сэр Тристрам», тоже пострадали.

Вскоре началась традиционная британская забава — распинать людей, коллеги которых смотрят на них как на героев. Проявился глубокий интерес к политической стороне этого дела. Почему подводная лодка открыла огонь, когда «Бельграно» уходил? Это был главный вопрос последовавших споров, и критики, с помощью открытий сотрудника ООН Клайва Понтинга, наконец узнали от правительства время и направление следования крейсера. Госпожа Тэтчер, однако, не отказывалась от своего мнения о том, что потопление «Бельграно» было военной необходимостью и, может быть, спасло жизнь многим британцам. Командиры трех атомных подлодок в этом и не сомневались.

Этим дело не кончилось. Член парламента от партии лейбористов Тэм Дэлиелл и репортер из «Миррор» Пол Фут усмотрели в случившемся тайный заговор. По минутам отслеживая последний поход «Бельграно», они пришли к теории убийства. Жертвой была мисс Хильда Мюррел, ярая противница ядерного оружия и тетка командера Роберта Грина, который был офицером штаба (разведки) главнокомандующего флотом в Нортвуде в то время, когда Врефорд-Брауну было приказано открыть огонь. Тело Хильды Мюррел обнаружили

недалеко от ее дома, и вскоре хлынул шквал статей, а затем появилось и несколько книг, целью которых было показать, что госпожа Мюррел была убита МИ-5¹. Согласно этой версии, хозяйка застала членов МИ-5, когда они проникли в ее дом, чтобы изъять секретные документы, оставленные Грином. Ими овладела паника, и они убили ее, а потом утащили тело, чтобы скрыть следы. Некоторым газетам удалось даже поместить Грина на борт «Конкерор» во время потопления «Бельграно», а документы, за которыми охотились убийцы, были его изложением событий происшедшего на субмарине. Однако Грин находился в Нортвуде. Хотя некоторые странные обстоятельства, окружавшие смерть Хильды Мюррел, так и не были до конца раскрыты (тем самым оставляя простор для дальнейших измышлений), конец саги, которую пели более десяти лет, едва ли заслуживает того, чтобы повторить его здесь. Достаточно сказать, что Дэлиелл в конце концов убедил всех, что убийство Хильды Мюррел не имеет никакой связи с потоплением «Бельграно». Грин сам говорил это с самого начала.

Командир Врефорд-Браун тем временем оказался в гуще политики, интриг и тайных заговоров. Газетчики привязали его к позорному столбу, и один из его коллег говорил, что «чувствовал омерзение от того, насколько отвратительно Тэм Дэлиелл травил Врефорд-Брауна... было ясно, что этот деятель совершенно не понимает, о чем идет речь. Если бы он хотя бы прочитал отчеты и попытался понять, что там происходило, вместо того чтобы нести чепуху, для всех было бы лучше. Оскорбления, направленные в адрес Врефорд-Брауна, были ничем иным, как простой неблагодарностью».

¹ Mili-Intel, отдел государственной безопасности военной разведки Великобритании. — *Примеч. перев.*

Упомянутые отчеты были взяты из судовых журналов субмарин. Из них было видно, что трое командиров оказались зажатыми одновременно между обоими аргентинскими кораблями — и крейсером, и авианосцем. Было похоже, что они сближаются «клещами». Это подвергло бы риску британские корабли, в том числе авианосцы «Гермес» и «Инвизибл». Врефорд-Браун ждал десять лет, прежде чем открыто выступить в интервью «Гардиан». «Я точно знал, что произошло, — сказал он, — и полагаю, что для меня эта ситуация не была чем-то из ряда вон выходящим, и я не знаю, почему другие люди восприняли ее как нечто необычайное».

Он был уверен, что дискуссия вокруг потопления была ненужной, и то, что «Бельграно» сменил курс и удалялся от британской оперативной группы, когда был подбит, было «отвлекающим маневром, с военной точки зрения». Он активно поддерживал смену правил боя, которую произвел военный кабинет по просьбе военных утром 2 мая, что позволило начать атаку, так как крейсер все еще мог представлять собой угрозу для британской оперативной группы. По мнению Врефорд-Брауна, смена направления значила мало. «При подобном положении корабля правила боя недвусмысленно указывали, что мы не можем атаковать. Но мы понимали — с военной точки зрения, которая не совпадала с политической, — что эти правила обязательно надо изменить и корабль нужно вывести из игры», — говорил Врефорд-Браун. Он отправил сообщение о смене курса в штаб-квартиру ВМФ утром 2 мая. Разрешение на атаку пришло днем. Врефорд-Браун описал атаку сухо, без эмоций, как хорошо отрепетированный во время учений момент: получил приказ открыть огонь, услышал, как идут торпеды, услышал и увидел, что они попали в цель. Первым чувством было сознание того, что дело закончилось успехом, и

чувство облегчения от того, что удалось поразить цель. «Может быть, мы столкнулись бы с еще большим противодействием, уже со стороны военных, если бы промахнулись, — говорит он. — Гибель человека — всегда несчастье, но я не задерживаюсь на этом. Думаю, что мысли об этом не задевают меня потому, что, в конце концов, каждый, кто посвящает себя вооруженным силам, должен принять тот факт, что, если будет необходимо, он будет убивать. Мы были на подводной лодке и нападали на корабль как на людей. В реальности этих людей не видишь и не слышишь — все происходит на расстоянии. Поэтому я ничего не представлял себе, как вы, может быть, полагаете».

После атаки лодка начала уклоняться от преследования. Ее преследовали эсминцы из сопровождения «Бельграно». Врефорд-Браун гордился своей командой. Все действовали согласованно, и если какая-нибудь лодка должна была произвести атаку, то Врефорд-Браун был доволен, что ею стала именно «Конкерор», — хотя он и допускал, что политическая шумиха по поводу того, как правительство руководило делом с «Бельграно», заставит его язвительно улыбнуться.

Интересно, что немного по-другому увидел происшедшее младший офицер «Конкерор». Выдержки из его дневника тоже были опубликованы в «Гардиан». Лейтенант Нерендра Сетия писал:

«В тот день я узнал, что значит страх. В 14.00 мы получили приказ потопить “Бельграно”, несмотря на то что он был за пределами запретной зоны. Мы выслеживали его больше 25 часов и наблюдали за ним обычно через перископ. После преследования мы, около 15:00, заняли боевую позицию и приготовились к атаке. В центральном посту держалось

напряжение. Около 16:00 мы выпустили три торпеды «Марк-VIII». Атмосфера была накаленной... через сорок три секунды после выстрела мы слышали первый взрыв, за ним последовали еще два... отсек наполнилась шумом и гамом, 30 человек кричали и поздравляли друг друга».

Сетиа упоминал, что командир приказал подготовиться к атаке и предпринял срочные меры по отходу, резко погрузившись на 150 метров. Около часа лодка неслась на полной скорости, и неожиданно оказалось, что ее не преследуют:

«Я был напуган, почти тряся, взмок, меня тошнило. Я думал о том, что мы сделали, о людях, которых мы убили; хотя мы могли не потопить крейсер, командир сказал, что видел языки оранжевого пламени, когда в корабль ударили торпеды... Так мы стали первой британской субмариной, которая применила оружие после Второй Мировой войны. Сейчас, записывая это, я все еще ошеломлен и едва могу поверить в то, что мы сделали. Сколько человек погибло? И еще, какие будут последствия? Ребята восприняли это вполне нормально — у некоторых был перепуганный вид, но остальные справились со страхом в душе. В кают-компании нам дали по стакану вина, и мы провели вечер, обсуждая случившееся».

После потопления стало ясно, что лодка больше не будет действовать. Отправленное сообщение было ясным и четким. Аргентинцы знали, что в зоне находятся атомные субмарины и что их корабли в опасности (хотя про аргентинские субмарины

думали, что они действуют). У «Сплендид» были технические затруднения с одним или двумя турбогенераторами. С базы в Англии прилетел «Геркулес» и привез запчасти в деревянном ящике, который сбросили с парашютом на месте встречи. Ящик был таким тяжелым, что от удара о воду раскрылся, и механизм утонул. Замену прислали через неделю, но в механизм попала вода. К тому времени ремонт был просто необходим, и механики придумали, как починить лодку. Работу пришлось вести в бурном море, при силе ветра в 12 баллов, из-за чего было невозможно оставаться на перископной глубине. Командиру пришлось уйти на 106 метров на глубину и оставаться там, пока проводился ремонт. Если бы сели батареи, положение стало бы критическим. К счастью, механикам удалось закончить работу вовремя. Остался только один значительный дефект, который давал о себе знать все 12 недель, что лодка была в море.

Задание было выполнено, и все, что оставалось, — это подумать над иронией произошедшего. Целое поколение подводников достигало совершенства, оттачивая умения в своем мире высоких технологий и на протяжении всей своей службы концентрируясь на единственном потенциальном враге — Советском Союзе. Но первая атомная подводная лодка, которая когда-либо где-либо на земном шаре применила оружие в бою, стреляла торпедами того типа, какие впервые были изготовлены в 1928 году, чтобы потопить «Генерал Бельграно» — корабль времен Второй Мировой войны.

Глава шестнадцатая

ТРЕЗУБЕЦ.

СТРАХОВКА В 12 ТРИЛЛИОНОВ ФУНТОВ СТЕРЛИНГОВ

Использование подводных атомных подводных лодок во время Фолклендской войны обеспечило взгляд на будущее, который завладел воображением многих политиков. Остальные, конечно, оставались твердыми противниками атомных подлодок и всех видов оружия массового уничтожения. Многие в Уайтхолле не видели ничего, кроме больших, быстроходных тяжеловооруженных субмарин, способных добраться в любую точку земного шара в сравнительно короткий срок. Они не видели смысла в том, чтобы иметь какие-то другие корабли, и указывали на Америку, которая давно прекратила выпуск неатомных подлодок. Как показал опыт «Конкерор» в операциях по доставке спецсоединений для скрытых операций на Фолклендах, подводные атомные лодки не всегда

могли подойти близко к берегу, особенно там, где береговая линия была неизвестной. Во всяком случае, опасность нападения всегда была больше.

Было заказано подробное исследование, чтобы выяснить, насколько возможно объединение технологии и некоторых характеристик атомной группы истребителей кораблей, а также объединение их в качестве рабочего пакета внутри обычной дизельной субмарины. Целью было построить лодку с современной электроникой и оружием, которая в то же время способна была бы проводить береговые операции, поддерживая специальные подразделения.

Результатом исследования стало предложение нового класса «Апхолдер». Лодки должны были быть оснащены всеми компьютерами и сенсорами атомной подлодки и описывались как значительный скачок в технологиях Королевского флота. Планировалось построить восемнадцать лодок, и большие надежды возлагались на то, что они привлекут множество заказов из-за границы. «Виккерс», которая получила заказ на постройку первых четырех, занялась объединением конструктивных характеристик АПЛ класса «Трафальгар» и новой схемы. Лодка имела в длину 70,25 метра и водоизмещение под водой 2400 тонн — более или менее те же размеры, что и лодки класса «U» времен Второй Мировой войны, но вдвое более быстрые. Класс был назван в честь лодки кавалера Креста Виктории лейтенант-командера Уонклайна, которой он командовал в Средиземном море, и был достоин его славы. «Апхолдеры» были напичканы уникальной техникой — навигационный сонар, поисковый сонар, навигационный радар и впечатляющее вооружение, включающее тяжелые торпеды, противокорабельные ракеты и противолодочные мины.

Система командования, как говорилось в рекламе «Виккерс», была «полностью интегрированной

компьютеризованной средой, которая обеспечивает дальнейшее обнаружение и способность к атаке... а также передает визуальные данные через перископ, информацию — через радары и ручные устройства ввода, например навигационные данные». Иными словами, в том, что касалось технологий, это были лучшие из когда-либо построенных неатомных подводных лодок. У них было еще одно преимущество: автоматическая система наблюдения. Это означало, что команду можно свести к минимуму — 47 человек, по сравнению с 120 человеками для подобной атомной субмарины или 75 для неатомной лодки класса «Оберон», на смену которому пришел «Апхолдер».

После такого строительства подводникам не терпелось начать осваивать эскадру «Апхолдер», особенно тем из них, кто остался верным неатомным лодкам. Они немедленно принялись за строительство, и работа над первой лодкой, «Апхолдер», началась в 1985 году. Притом что строительство длилось около четырех лет, она была полностью готова в 1990 году, хотя возникла задержка с началом ее эксплуатации из-за сложностей с устройством торпедных аппаратов. Тем временем к 1992 году были построены остальные лодки эскадры — «Энсин», «Урсула» и «Юникорн». Две из них построила «Кэмелл Лерд». Но со времени утверждения до окончания в начале 1990-х строительства случилось очень многое. Когда пришло это время, у эскадры «Апхолдер» едва ли была возможность побывать в открытом море перед тем, как их вернули обратно, поставили на консервацию, выставили на продажу, после чего они пребывали в бездействии до конца столетия.

Три события привели к такому решению. Во-первых, в 1982 году правительство начало перехватленную программу «Трайидент» по созданию четырех мощных стратегических субмарин, которые

должны были заменить эскадру «Поларис». Программа должна была закончиться в 1994-м, когда «Поларис» исполнилось бы почти 20 лет. Программа оценивалась в 14 триллионов фунтов стерлингов (на самом деле она обошлась в 2 триллиона фунтов стерлингов бюджетных денег), плюс 200 миллионов фунтов стерлингов в год в течение 30 лет — самый дорогостоящий проект министерства обороны за всю историю Британии. Настроения в обществе были таковы, что спровоцировали противостояние — росла безработица, закрывались заводы, на улицах творились беспорядки, вылазки ИРА, забастовки шахтеров становились все более частыми. Тетчер продолжала давить, но без особого успеха.

Когда были заказаны «Апхолдер» и «Трайидент», шла первая половина президентского срока Рональда Рейгана, и «холодная война» была все еще очень морозной. Русские, как всегда, были очень деятельны, и игра в кошки-мышки продолжалась. Но в 1989 году, как выразился один оптимист, «русские вышли с поднятыми руками». 18 новых субмарин класса «Апхолдер» больше не казались необходимыми — так же как и множество других вещей. Политики смотрели на положение дел в мире и на перспективы современного эквивалента «мира в наше время» сквозь розовые очки. И последнее, третье событие, которое повлияло на будущее класса «Апхолдер», произошло в 1992 году. Советский Союз, у которого тогда было 62 субмарины-носителя баллистических ракет — больше, чем у всех союзников, вместе взятых, — свернул деятельность и ушел домой — времена были плохие. Правительство Джона Мейджера увидело в этом возможность сильно урезать оборонный бюджет — в равной пропорции для всех трех служб. Для подводного флота это выражалось в том, что четыре лодки класса «Апхолдер»

были законсервированы и бездействовали до того момента, как с Канадой был заключен договор найма-продажи, который принес большие хлопоты; доставка лодок должна была состояться в 2000 году. Это стало разочарованием для многих, и особенно для тех, кто строил эти лодки. Они доказали, что умеют все, чего от них ждали, — они не умели только привлекать другие экспортные заказы. И «апхолдеры» ушли на восход, в Канаду, где и остались навсегда.

Крушение коммунизма и уход русских субмарин в той или иной степени указали на конец эпохи неатомных дизельных/электрических субмарин в современных военных силах Британии — на том основании, что только атомные лодки отвечали требованиям скорости и мобильности, необходимых для тех действий по всему земному шару, которые теперь предусматривались. В то же время подводный флот обнаружил, что вместо того, чтобы выполнять независимые скрытые операции, он входит во все более близкое соприкосновение в рамках объединенных оперативных групп как в операциях Британии, так и в операциях НАТО. Подводные лодки оставались излюбленным средством для высадки специальных соединений в прибрежных районах. Не было другого перевозчика, который объединял бы скрытность и выносливость с аппаратурой связи, сенсорами и навигационными приборами, которые гарантировали бы точную высадку спецподразделений в намеченных районах. Американцы уже пересматривали свое собственное снаряжение для солдат из спецгрупп. Результатом этих обсуждений стал новый вид карликовых субмарин, которые, безусловно, займут свое место в двадцать первом веке. Они прошли первые испытания в 1998 году в США. Лодки имели 19,8 м в длину, команда состояла из двух человек. Они могли перевозить спецгруппу до самых границ зоны проведения операции. Мини-субмарины перевозились атомными подлодка-

ми. Затем их выгружали, чтобы на них перевезти команду военных или наблюдателей до конечного пункта их похода на вражескую территорию, после чего таким же образом привезти их назад.

Вопрос о том, как будет выглядеть подводный флот Британии в первые десять лет нового тысячелетия оказался в центре внимания, когда у эскадры «Поларис», а также у оставшихся британских флотских субмарин классов «Вэлиант» и «Свифтшур» закончился срок эксплуатации. Лодки классов «Вэлиант» и «Черчилль» были демонтированы в первой половине 1990-х, за ними последовали корабли класса «Резолюшн», которые несли снаряды «Поларис». Флот остался с 12 флотскими подводными атомоходами. Пять лодок класса «Свифтшур» были превосходными судами, хотя одна из них, лидер класса «Свифтшур», попала под бюджетное сокращение 1992 года. Оставшиеся, с обновленным вооружением и пройдя ремонт, потребуют замены между 2003 и 2006 годом. Семь подлодок класса «Трафальгар» останутся на службе по крайней мере до конца первого десятилетия двадцать первого века.

Эскадра носителей стратегических ракет «Трайидент», выдвинутая для замены «Поларис» между 1994 и 2001 годом, стала грозной вершиной семейного древа. Военные аналитики были согласны с тем, что непредсказуемость России не обязательно будет излечена со сменой руководства, но, что более вероятно, будет сдерживаться финансовой уздой. В лучшем случае, на газ могут жать не так сильно, но программа «Трайидент» осталась большим делом в военной и военно-морской истории Британии. Создание в 1994 году первой лодки стало окончанием 14-летних исследований, разработок и программы производства, которые сменяли «Поларис».

Работа над проектом началась еще в 1980 году, когда американский конгресс согласился продать

Британии «Трайидент-D-5», трехступенчатую ракету на твердом топливе, длиной приблизительно 13 м, 2 м диаметром и весом в 60 тонн каждая, с радиусом действия более 6000 км. Каждая ракета могла нести 12 ядерных боеголовок и доставлять их к разным объектам, как предполагалось, с высочайшей точностью. Как и в случае с соглашением о «Поларис», Британия создала свои собственные боеголовки и субмарины, которые были вооружены ими. Боеголовки были разработаны в Институте исследования ядерного оружия в Алдерместоне, и потребовалась самая большая субмарина из когда-либо построенных в Соединенном королевстве, чтобы вместить это собрание разрушителей городов, по 16 ракет на каждой подлодке.

Лодка более 150 м в длину и весит 16 000 тонн, водоизмещение вдвое большее, чем у субмарин «Поларис» класса «Резолюшн». Чтобы дать представление о размере этой подлодки, которую невозможно сфотографировать, даже когда она наполовину погружилась, скажем, что «Вэнгард» ненамного меньше, чем авианосец «Инвисибл». Но команда лодки — всего 132 человека, офицеров и рядовых, по сравнению со 149 человеками команды субмарины «Поларис». Это возможно благодаря большей автоматизации многих систем. При разработке 16-шахтного ракетного отсека за основу была взята 24-шахтная система бывших на вооружении флота США субмарин «Трайидент» класса «Огайо». «Вэнгард» способна нести 192 боеголовки, хотя политика Британии — ограничивать лодки не более чем 96 за один раз; тем не менее мощь остается громадной.

Как и в случае с «Поларис», понадобилось огромное количество дополнительных сооружений в Фослейне, на родине стратегического ядерного оружия сдерживания, и склад вооружения Королевского флота в Кулпарте, хотя на этот раз сами

ракеты должны были возвращаться в Центр стратегического оружия Соединенных Штатов в Кинг-Бей в Джорджии для периодического обслуживания. Первая субмарина «Вэнгард» была полностью готова в срок, в декабре 1994 года. За ней последовали «Викториус» в 1995-м, «Виджилент» в 1997-м и «Виндженс» в 1999 году.

Морские испытания «Вэнгард» начались в октябре 1992 года. Первая ракета была выпущена на американском испытательном полигоне 26 мая 1994 года, а первое настоящее патрулирование завершилось в начале 1995 года. В это время ракеты могли приготовить для залпа в течение 15 минут после получения приказа, но в «Стратеджик Дифенс Ревью» 1998 года готовность к пуску ракет была снижена «скорее до нескольких дней, чем до нескольких минут». Помимо ответственности за ядерное оружие сдерживания Соединенного королевства, Королевский флот продолжал планировать три основные способности, которые обеспечивались субмаринами-атомоходами, оперативными группами авианосцев и десантных войск.

Хотя пространства для команды на «Венгуард» было намного больше во всех отношениях, организация его изменилась мало. Оперативные зоны все еще были тесными, и, как и раньше, мили трубопроводов тянулись через всю лодку, напоминая гигантские бесконечные граффити на потолке и на стенах. Любое свободное место использовалось под рабочую сеть электронных устройств и консолей. Остаток свободного места в первые дни патрулирования заполнен ящиками с продуктами. Хотя около 75 процентов команды — добровольцы, которые не променяют такую жизнь ни на что, некоторые приписаны из обычного флота для количества и испытывают меньше восторга при мысли о том, что нужно провести в море недели, в условиях, при которых уединение — недосягаемая роскошь. Тем не менее многие остаются.

Жизнь на борту подлодок «Трайидент» во многом похожа на жизнь на лодках предыдущих классов, с приспособлениями для сна для рядовых, которые по-прежнему не рассчитаны на крупных мужчин. «Нагретая койка», когда человек приходит с дежурства и ложится на место товарища, перед этим на дежурство заступившего, остается фактом жизни, особенно когда на лодке бывают курсанты и ежедневная рутина офицеров и рядовых мало отличается от той, что была на лодках «Поларис». Они работают круглые сутки посменно; хотя многие из задач наблюдения выполняет автоматика, команде все еще надо подтверждать самодиагностику компьютеров и проверять диаграммы ядерного реактора, и наблюдать и слушать установки сонаров для любых действий.

Регулярно проводятся учения и испытания при погружении — запуск ракет, повреждение и спасательные операции. Они очень трудные и шумные, как при настоящей тревоге, и построены так, чтобы поддерживать уровень безопасности команды лодки на самом высоком уровне. На лодке хорошие условия для отдыха и поддержания себя в форме, и, конечно, повара творят чудеса в камбузе размером с кухню в средней величины доме. Ракетный отсек — эффектное, даже пугающее зрелище: 16 тяжеловесных ракет готовы к запуску, если когда-нибудь настанет Армагеддон. Один только их вид убеждает в необходимости тщательного отбора людей, которые будут работать в этом по-больничному чистом месте, под неумолкающее гудение ядерного реактора, постоянно напоминающего всем, кто находится на борту, о своей грозной мощи.

Тем, кто пришел сюда не добровольно, жизнь может показаться полной напряжением, хотя в большинстве случаев они привыкают и радуются духу товарищества. Однако иногда случается, что атмос-

фера, которая способствует развитию клаустрофобии, время, проведенное под водой, отсутствие дневного света, мысли о ракетах и беспокойство за семью на берегу и другие заботы, могут, объединившись, стать причиной расстройств.

Жены и подруги тех, кто попал на лодки не по своей воле, тоже, вероятно, с трудом привыкали к мысли о том, что их мужчин не будет, может быть, в течение трех месяцев, без возможности связаться с ними, за исключением действительно крайних случаев. Острее всего они чувствуют это, когда происходят несчастья — такие, как гибель российской субмарины «Курск», которая затонула со всей командой, или когда приходят доклады о неисправностях на британских атомных лодках, которые участвовали в конце 1990-х годов. По большей части команды «Трайидент» соскальзывали в рутину без намека на волнение по поводу возросшей огневой мощи, а кто как сюда попал, обсуждалось раньше — и во время учений, и в столовых. Если целесообразность существования этих лодок ставилась под сомнение, то те, чья жизнь и карьера связаны с атомными подлодками, без обиняков заявляли: «Кто может знать наверняка, что русские останутся мирными? Ракеты — лучшая страховка от нападения, которая у нас есть. Их предшественники хорошо нам послужили, и мы прожили полвека без единой ядерной аварии. Сейчас мы живем в более опасное время — есть несколько сумасшедших, которые не будут такими сдержанными».

Таков ответ нынешнему веку грубых диктаторов и государств-изгоев, которые стремятся заполучить атомную энергию, вместе с растущим числом развивающихся стран, покупающих субмарины, с которых можно действовать новоприобретенным оружием. Может статься, что будет необходимо продемонстрировать угрозу атомными лодками, если некоторые чересчур амбициозные руководители государств

начнут рассылать свои войска, к чему они мысленно всегда готовы.

Лодок «Трайидент» было недостаточно. Новые флотские субмарины для замены классов «Свифтшур» и «Трафальгар» были заказаны в марте 1997 года, когда министерство обороны объявило о контракте в 2 триллиона фунтов стерлингов на новый класс, который стал известен как «Эстьют». Лодки назывались «Эстьют», «Эмбуш» и «Артфул»; обещали, что это будут самые большие, тихие, быстроходные и самые мощные истребители кораблей, которые когда-либо строились Королевским флотом.

Лодки класса «Эстьют» (ожидалось, что в итоге их будет десять) на 40% больше лодок класса «Трафальгар». Их груз — торпеды «Спирфиш» и противокорабельные ракеты «Гарпун»; они способны также нести крылатые ракеты наземного нападения «Томагавк». Их двигатель — ядерные реакторы «Роллс-Ройс PWR2». Лодки строятся сейчас компанией «BAE Системз» на верфи «Виккерс» в Барроу, и министр обороны подсчитал, что люди 7000 разных профессий заняты для выполнения этого заказа по всему Соединенному королевству. Лодки класса «Эстьют» имеют новую систему тактического оружия, которая впервые была создана для класса «Трафальгар» как часть широкой программы модернизации.

Покупка крылатых ракет «Томагавк» потребовала разрешения конгресса США, и первой британской субмариной, получившей «Томагавк», стала «Спленидид», которая совершила поход в Америку, где в ноябре 1998 года у берегов Калифорнии прошли испытания. Через пять месяцев «Спленидид» стреляла по-настоящему. Это был первый обстрел, во время которого крылатые ракеты были выпущены британской подлодкой, и в первый раз после того, как «Конкерор» потопила «Бельграно», оружие было применено в бою. Это произошло во время кризиса в Косово,

когда «Сплэндид», которой командовал командер Ричард Бейкер, присоединилась к субмаринам США во время натовских обстрелов Югославии в марте 1999 года. Командер Бейкер был награжден орденом Британской империи 4-й степени. Старшина Ли Голдхилл, главный старшина Роберт Ньюбитт и старшина Эндрю Ньюни стали кавалерами ордена Британской империи 5-й степени.

Обстрелы с применением крылатых ракет были среди самых противоречивых операций против Югославии. Ракеты применялись, чтобы разрушить здание, где размещалась станция сербского телевидения и часть штаб-квартиры президента Милошевича в Белграде. Во время атаки было убито шестнадцать мирных граждан и двадцать было ранено. По словам официальных лиц США, это здание стало мишенью исключительно из-за того, «чтобы по возможности увеличить значение внутренней и международной пропаганды, показав высотное здание в Белграде, охваченное огнем». Специалисты по планированию определили, в каких частях здания с наибольшей вероятностью могут быть размещены контроллеры пожарной тревоги и системы тушения. Ракеты были направлены прямо на шестой этаж и на крышу, чтобы увеличить возможность того, что зажженный ими пожар распространится по всему зданию.

Итоги атак были опубликованы в «Джейнс дифенс уикли». Согласно отчету, за время войны «Сплэндид» выпустила 20 крылатых ракет «Томагавк», из которых 17 попали в цель. Корабли и субмарины США выпустили 218 крылатых ракет по 66 целям, из них 181 снаряд, по словам американских военно-морских официальных лиц, «достиг намеченной цели». Атака на телебашню резко осуждалась американскими правозащитными группами и «Международной амнистией», но высшее командование НАТО, в то время — генерал Уэсли Кларк — и его

британские коллеги настаивали на том, что здание было законной военной целью, так как использовалось для передачи информации сербским военным частям в Косово и для пропаганды.

То, что «Сплэндид» использовали при обстреле, была значительным отходом от установленных образцов патрулирования и наблюдения. Это также указывало на то, в каких ситуациях в будущем может действовать подводный флот Британии при более широких обстоятельствах. Тревожные приметы указывали на возникновение новых «горячих точек» на заре нового тысячелетия. В то время как Россия и Америка существенно сократили свои подводные флотилии, другие государства начинали строить небольшие, но значительные подводные флоты. Некоторые страны, например Китай и Израиль, стремились иметь ядерные боеголовки.

Необходимо было решить следующий вопрос: «холодная война» закончилась, и огромное количество аппаратуры, произведенной в эпоху противостояния, отправлялось теперь на открытый рынок. Производители и агенты начали теперь искать рынки сбыта для своих механизмов и оружия; внутренний рынок «пересох» не только в России, но и в США, и по всей Европе. К середине 1990-х более 20 развивающихся стран обладали тем или иным количеством дизельных субмарин для нападения. У Северной Кореи было 25, у Индии — 22, Турции — 15, Греции — 10, Египта — 8, Ливии — 6 и у Пакистана 8 подводных лодок. Две российские подлодки класса «Кило», поставленные Ирану, немедленно начали испытания, в том числе ракетные стрельбы, рядом с Персидским заливом, что вызвало ряд проблем в будущем. О Китае было известно, что эта страна обладает огромным количеством дизельных субмарин и пятью атомны-

ми лодками, купленными у России¹. Многие подлодки, купленные развивающимися странами в 1980—1990-х годах, были устаревшими и изношенными, а команды их были слабо обучены. Такие лодки не представляли угрозы для флотов развитого мира. Но к концу столетия состав этих подводных флотилий изменился, и по всем признакам изменения будут продолжаться. Страны третьего мира начали покупать современные лодки у России и государств Восточной Европы, традиционные рынки которых сократились.

Немецкие производители в особенности склонны устраивать сделки по продвижению товара, чтобы увеличить продажи, которые включают и обучение. Это, в свою очередь, подстегивает производителей других стран. Они начинают предлагать такие вещи, как финансовый и сервисный пакеты. Германия также заключала производственные сделки с Южной Кореей, Индией и Аргентиной. Россия, отчаянно нуждающаяся в валюте, продает все подряд всем подряд, в том числе и современные субмарины Китаю, который, в свою очередь, продает свои устаревшие лодки класса «Ромео» Северной Корее и Египту. Франция поставляла свои «Дафнэ» и более совершенные «Агоста» Пакистану. Швеция заключала сделки с Малайзией и начала маркетинговые исследования в Южной Азии. В 1996 году правительство США дало согласие на производство дизельных лодок, несмотря на то что в ВМФ США — только атомные лодки. Это означает, что первые будут производиться исключительно для продажи за границу.

К концу двадцатого века торговцы субмаринами путешествовали по всему миру, предлагая новые и

¹ Это не так. Китай самостоятельно строит атомные подводные лодки с 1972 года. — *Примеч. ред.*

«бывшие в употреблении» лодки, а также дополнительные сделки. За ними следовали торговцы оружием. Америка продала ракеты «Гарпун» Израилю, Пакистану и другим странам. Французы активно и жестко продвигали подводную версию смертоносной ракеты «Экзосет», которая оказалась столь разрушительной в руках аргентинцев во время Фолклендской войны. Россия предложила много сложного современного оружия. Проблемы, вроде вооружения Саддама Хусейна Британией и странами Запада в 1980-х годах, накапливались, чтобы проявиться в будущем.

Еще хуже то, что существует опасность террористических атак. Богатые террористические группировки и государства-изгои, имея полуприличную подлодку и ворох мощных снарядов, могут сотворить кошмар в Лондоне или Нью-Йорке. Американцы озабочены тем, чтобы объединить силы ЦРУ и ФБР с военно-морской разведкой. Это даст возможность выработать контрмеры и пресечь любую попытку теракта. Моряки на это отвечают, что практически невозможно сказать с абсолютной уверенностью, что тот или иной командир подводной лодки не проникнет в ряды сил США, и призрак «Красного Октября» еще существует. Субмарины в руках стран-изгоев или террористов могут также представлять существенную угрозу военно-морскому и торговому флоту. Как показала «Конкерор», потопив «Бельграно» торпедами времен Второй Мировой войны, высокие технологии не есть необходимое условие для того, чтобы посеять хаос. Множество торговцев от военной промышленности разъезжали по миру, а в это время их правительства выступали с достойными фаталистов предупреждениями о неминуемом росте терроризма.

Заботы о безопасности иного рода были представлены вниманию Европейского парламента в докладе

1998 года и в заключении, в котором говорилось о «неизбежной угрозе для окружающей среды и безопасности, которая является следствием демонтажа атомных лодок и их реакторов». Доклад имел форму рекомендации о том, как Западу следует объединять усилия с Россией, чтобы ликвидировать ее опаснейший запас ржавеющих атомных субмарин. Во-первых, существовали интересные, не разглашавшиеся ранее данные о близких стычках, происходивших во время «холодной войны». С 1965 по 1995 год произошло 13 столкновений между атомными подлодками, а также между атомными подлодками и надводными военными кораблями Соединенных Штатов, России/СССР, Франции, Британии и Китая; два из них произошли уже после окончания «холодной войны». Тогда же 7 ядерных реакторов были потеряны в море, когда тонули подводные лодки. Также в море были потеряны 43 советских и 7 американских боеголовок. Произошло 612 аварий, в которых участвовали только американские атомные подлодки. Данные из России получить не удалось.

Основной темой доклада стали опасения, которые уже высказывал Алексей Яблоков, председатель Комиссии по экологической безопасности России и бывший советник президента Ельцина, о том, что многие подводные лодки российского флота стали «плавучими Чернобылями и катастрофой для окружающей среды». Доклад призывал Европейский союз объединиться с Россией, чтобы предотвратить кризис при демонтаже советских субмарин. На момент написания этой книги удовлетворительного решения этой проблемы не найдено.

У Британии тоже были затруднения, связанные с совершенно иным аспектом безопасности. Они привели к тому, что все 12 атомных субмарин классов «Свифтшур» и «Трафальгар» были временно сняты со службы в ноябре 2000 года. В лодке «Тайелесс»

обнаружились течи в реакторе охлаждения воды, находящейся под давлением. Сначала думали, что дело в неудачной сварке, однако после более тщательной проверки министерство обороны объявило, что это может быть чертой, характерной для всех лодок. Первоначальная проверка шести лодок выявила похожие дефекты, но без течи. Все субмарины были немедленно изъяты со службы для ремонта. Четыре субмарины класса «Вэнгард» — носители крылатых ракет — не имели такого дефекта и остались в строю. Ремонт оказался не таким простым, как думали сначала, и лодки оставались в доках несколько месяцев. Это была первая крупная проблема, с которой столкнулся Королевский флот.

С другой стороны, некоторые обнадеживающие данные позволяют нам закончить рассказ на более жизнерадостной ноте. В первые полстолетия своего существования — войны не в счет — подводный флот Британии потерял 170 субмарин и, как следствие, погибли многие сотни человек. Во второй половине погибли всего три лодки, и все три — начала эпохи атомных субмарин. Ни одна британская атомная субмарина не попала в беду, несмотря на их присутствие на переднем крае «частных случаев» войны, которые могли перерасти в катастрофу в любой момент. Те же британские лодки дважды за 50 лет были призваны к участию в наступательных действиях — в войнах за Фолклендские острова и в Косово. Может показаться, что по сравнению с другими родами войск это — единственный род вооруженных сил Британии, если судить по силе выпущенных снарядов, который был занят меньше всего. Но это не так.

Просто подводники держали оборону.

Приложение

Основные классы подводных лодок в истории британского подводного флота

Неатомные подводные лодки

Класс «Голланд»

Фирмой «Виккерс Сан энд Максим» в Барроу-ин-Фернесс построено 5 лодок по исходным чертежам «Голланд». Стоимость каждой лодки — 35 000 фунтов стерлингов (см. главу первую). Первая лодка сошла со стапелей в 1901 году; окончательно вступила в строй 2 февраля 1903 года.

Подводное водоизмещение — 120–150 тонн. Размеры: длина — 19,48 м, ширина — 3,64 м, осадка — 3,58 м. Экипаж: 7 человек. Двигатель: один 4-цилиндровый бензиновый двигатель в 250 л.с., а в подводном положении — 74-сильный электромотор. Скорость: 8 узлов на поверхности, 5 узлов при подводном ходе. Вооружение: один 35,56-сантиметровый торпедный аппарат.

Использовались Королевским флотом с осторожностью, после того как «Голланд-1» получила повреждения от взрыва паров бензина 4 марта 1903 года, спустя месяц после вступления в строй, причем погибло 4 члена экипажа. Все 5 были выведены из состава флота к 1912 году. «Голланд-1» затонула около Плимута, когда ее буксировали на «кладбище». Лодку обнаружили водолазы в 1981 году. Она была поднята и заняла свое место на

постоянной экспозиции в Музее Королевского подводного флота в Госпорте, Гемпшир.

Класс «А»

Построены в соответствии с техническими условиями Королевского флота. За основу взята лодка «Голланд», но добавлена рубка и устранены некоторые недостатки. Изменения вносились и в ходе строительства, в результате чего вторая версия имела подводное водоизмещение в 207 тонн.

Размеры: длина — 30,17 м, ширина — 3,81 м, осадка — 3,5 м. Экипаж: 14 человек. Двигатель: бензиновый двигатель в 550 л.с. для движения на поверхности и электрический мотор в 150 л.с. — под водой. Скорость: 11,5 узлов на поверхности и 7 узлов под водой. Вооружение: два 45,7-сантиметровых торпедных аппарата.

Из 14 построенных 6 погибли или получили серьезные повреждения во время аварий.

Класс «В»

Усовершенствованная версия класса «А». Первоначально лодки строились для плавания в водах метрополии и предназначались только для обороны. Тем не менее, когда началась Первая Мировая война, они, после некоторых доработок, были отправлены в Средиземное море и в Дарданеллы.

Подводное водоизмещение: 313 тонн. Размеры: 41,15х 4х3,6 м. Экипаж: 13 человек. Двигатель: 6-цилиндровый бензиновый двигатель в 550 л.с. на поверхности, электрический мотор в 180 л.с. под водой. Скорость: 12 узлов на поверхности, 8 узлов под водой. Вооружение: два 45,7-сантиметровых носовых торпедных аппарата.

Из 11 построенных 2 погибли. На службе с 1904 по 1922 год.

Класс «С»

Лодки этой серии были более крупными, чем субмарины классов «А» и «В». Было внесено много изменений в конструкцию, с целью облегчить действия в наводном

положении и для улучшения мореходных качеств, что привело к существенным изменениям в жизни подводников.

Подводное водоизмещение: 320 тонн. Размеры: 43,5х4х3,5 м. Экипаж: 16 человек. Двигатели: бензиновый двигатель в 600 л.с. на поверхности, электрический мотор в 200 л.с. под водой. Скорость: 13 узлов на поверхности, 8 узлов под водой. Вооружение: два 45,7-сантиметровых торпедных аппарата.

На службе с 1907 по 1923 год, из 38 построенных лодок 10 погибли или были затоплены командами.

Класс «D»

Первая британская подводная лодка с дизельным двигателем и двумя винтами.

Подводное водоизмещение: 620 тонн. Размеры: 49,3х6,2х3,3 м. Экипаж: 27 человек. Двигатель: дизельный двигатель «Виккерс» в 1200 л.с. на поверхности, электрический мотор в 550 л.с. под водой. Скорость: 14 узлов на поверхности, 10 узлов под водой. Вооружение: 2 носовых, 1 кормовой торпедные аппараты. D-4 была первой подводной лодкой, на которой было установлено орудие, и этот класс был первым оснащенным радиостанцией.

На службе с 1908 по 1921 год, 4 из 8 построенных погибли.

Класс «E»

Еще более усовершенствованная и увеличенная версия предыдущих моделей, но с добавлением внутренних водонепроницаемых перегородок, которые усилили прочный корпус и позволили лодке опускаться на глубину до 60 метров.

Строились двумя сериями, самые крупные из которых имели подводное водоизмещение 825 тонн. Размеры: 55х4,5х3,8 м. Экипаж: 30—33 человек. Двигатель: два дизельных двигателя по 1600 л.с. каждый на поверхности, два электрических мотора по 840 л.с. каждый под водой. Скорость: 16 узлов на поверхности, 10 узлов под водой. Вооружение: у первой серии четыре 45,7-сантиметровых торпедных аппарата (2 носовых, 2 траверзных), у второй

серии пять 45,7-сантиметровых торпедных аппаратов (2 носовых, 2 траверзных, один кормовой).

Из 56 построенных 28 погибло или было затоплено командами. 2 лодки класса «Е» были построены для Королевского флота Австралии; обе они погибли. На службе с 1914 по 1921 год, после чего большая часть была отправлена на слом или продана.

Класс «F»

Подводное водоизмещение: 525 тонн. Размеры: 46х4,8х3,2 м. Экипаж: 18 человек. Двигатель: 2 дизельных двигателя на поверхности, 2 электрических мотора под водой. Скорость: 14 узлов на поверхности, 8,2 узла под водой.

До конца Первой Мировой войны были построены всего 3 лодки, которые затем были отправлены на слом.

Класс «G»

Разработана специально для долгих патрулирований в чужих морях, а также для операций в Северном море против немецких лодок в 1915 году.

Подводное водоизмещение: 964 тонны. Размеры: 57х6,8х4 м. Экипаж: 31 человек. Двигатель: 2 дизельных двигателя «Виккерс» по 1600 л.с. каждый на поверхности и 2 электрических мотора по 840 л.с. под водой. Скорость: 14,5 узлов на поверхности, 10 узлов под водой. Вооружение: четыре 45,7-сантиметровых торпедных аппарата (2 носовых, 2 кормовых); один 53,3-сантиметровый кормовой торпедный аппарат, 7,6-сантиметровое орудие.

G-7 была последней подводной лодкой, затонувшей во время боевых действий в Первой Мировой войне. Находились в строю с 1915 по 1928 год, хотя большая часть была отправлена на слом или продана к 1921 году. Из 14 построенных погибли 4 лодки.

Класс «H»

Первая серия. Подводное водоизмещение: 434 тонны. Размеры: 45,7х4,7х12,9 м. Двигатель: 2 дизельных двигателя по 480 л.с. на поверхности, 2 электрических мотора

по 320 л.с. под водой. Скорость: 13 узлов на поверхности, 11 узлов под водой. Вооружение: четыре носовых 45,7-сантиметровых торпедных аппарата. Построено 12 лодок, 5 погибли или были затоплены командами; Н-6 была поднята и включена в состав флота Голландии.

Вторая серия. Подводное водоизмещение: 504 тонны. Размеры : 52x4,7x4,5 м. Экипаж: 22 человека. Двигатель и скорость: как у первой серии. Вооружение: четыре 53,3-сантиметровых торпедных аппарата в носовой части. Построено 44 лодки, 5 погибли или пострадали. Несколько лодок оставалось на службе во время Второй Мировой войны и использовалось для противолодочных учений эскадр атлантических конвоев, а также для создания блокадного кольца вокруг порта Брест, который удерживали немцы.

Класс «J»

Самые большие лодки, построенные Королевским флотом. Создавались ради скорости.

Подводное водоизмещение: 1820 тонн. Размеры: 83,9x7x4,8 м. Экипаж: 44 человека. Двигатель: 3 дизельных двигателя на поверхности, 3 электрических мотора под водой. Скорость: 19,5 узлов на поверхности, 9,5 узлов под водой. Вооружение: четыре 45,7-сантиметровых торпедных аппарата в носовой части, 2 травезных аппарата. Сданы в 1916 году. Построено 7 лодок, 1 погибла, остальные отправлены в Австралию в конце Первой Мировой войны. Большая часть лодок отправлена на слом в течение следующих пяти лет.

«Наутилус»

«Наутилус» (N-1), была заложена в 1913 году, но постройка завершилась только в июне 1917 года. Экспериментальная лодка, разработанная компанией «Виккерс» для длительных операций в любых погодных условиях.

Лодка имела длину 79,2 м и была в два раза длиннее, чем любая из существовавших субмарин. Подводное водоизмещение — 2026 тонн. Вооружение было значительным: два носовых 45,7-сантиметровых торпедных аппарата,

четыре траверзных 45,7-сантиметровых торпедных аппарата и два кормовых 45,7-сантиметровых торпедных аппарата (лодка несла 16 торпед). Общая стоимость «Наутилус» была близка к 250 000 фунтам стерлингов. 7,6-сантиметровое орудие с большим углом возвышения располагалось на платформе сразу перед рубкой, оно могло быть убрано вниз.

Лодка практически не несла службы во флоте и была отправлена на слом в 1918 году, хотя она и стала предтечей более крупных лодок классов «К», «L» и «M».

Класс «К»

Более крупная по размерам приемница лодок класса «J».

Подводное водоизмещение — 2600 тонн. Размеры: 103,3х8х6 м. Экипаж: 55 человек. Двигатель: 2 революционные паровые турбины на поверхности, 2 электрических двигателя под водой. Скорость: 23 узла на поверхности, 10 узлов под водой. Вооружение: восемь 45,7-сантиметровых торпедных аппаратов (4 в носовой части, 4 траверзных), два 10-сантиметровых орудия.

Многие считали лодки этого класса несчастливymi, хотя на других, наоборот, они произвели огромное впечатление (см. главу четвертую). Первые лодки были сданы в 1916 году. Было построено 18 лодок, 7 из них погибли или были серьезно повреждены. Большинство лодок было продано или отправлено на слом в 1920-х годах.

Класс «L»

Созданы в конце Первой Мировой войны, но мало участвовали в ней. Лодки этого класса были усовершенствованной версией лодок класса «E». В период между войнами они стали «рабочими лошадками», и моряки их полюбили. Класс строился тремя сериями. Самые крупные лодки имели подводное водоизмещение 1089 тонн. Размеры: 72,5х7,1х3,5 м. Экипаж: 40 человек. Двигатели: 2 дизельных двигателя по 1920 л.с. на поверхности, 2 электрических двигателя по 1150 л.с. под водой. Скорость: 17 узлов на поверхности, 10,5 под водой. Вооружение: шесть 53,3-сантиметровых торпедных аппаратов.

Из 40 построенных лодок 4 погибли в мирное время. Находились в строю с 1918 по 1944 год, хотя большинство лодок были отправлены на слом или проданы в 1930-е годы.

Класс «М»

Интересная разработка, «выросшая» из класса «К». Лодки класса «М» были построены как подводные линкоры (см. фотографию), вооруженные орудием с линкора класса «Колоссус». Подводное водоизмещение: 1950 тонн. Размеры: 90,2x7,4x4,8 м. Экипаж: 60–70 человек. Двигатели: два 12-цилиндровых дизеля «Виккерс» по 2400 л.с. на поверхности, 2 мотора по 1600 л.с. под водой. Скорость: 15,5 узлов на поверхности, 9,5 узлов под водой. Вооружение: четыре носовых 45,7-сантиметровых торпедных аппарата, одно 30,4-сантиметровое орудие «МкХI» и одно 7,6-сантиметровое убирающееся зенитное орудие.

Были построены всего 3 лодки. М-1 погибла со всей командой во время столкновения в 1925 году; М-2 переоборудовали в первый — и единственный — британский подводный авианосец, который погиб со всей командой в 1932 году из-за того, что дверь ангара осталась открытой при погружении. М-3 переделали в минный заградитель, а в 1930 году отправили на слом.

Класс «О»

Разработан в середине 1920-х годов для океанских патрулей, главным образом на базу в Китае, в Восточную Индию и в Средиземное море. Лодки класса «О» были первыми лодками, которым давались имена вместо порядковых номеров.

Подводное водоизмещение — в районе 2040 тонн. Размеры 88,3x9x5,1 м. Экипаж: 55 человек. Двигатели: 2 дизельных двигателя по 4400 л.с. на поверхности, 2 электрических мотора по 1325 л.с. под водой. Скорость: 17 узлов на поверхности, 9 узлов под водой. Вооружение: 6 носовых аппаратов, 2 кормовых.

Лодки отличались тем, что время от времени у них проявлялись течи в топливных балластных емкостях,

обеспечивавших большой радиус действия в надводном положении. Большинство из 9 построенных лодок содержались в резерве. Когда началась Вторая Мировая война, они снова стали участвовать в операциях. 4 лодки погибли во время боевых действий. Среди них была «Оксли», принятая за немецкую подлодку своей субмариной «Тритон». Оставшиеся лодки были отправлены на слом или проданы в 1946 году.

Класс «Р»

Создан в начале 1930-х годов как усовершенствованная версия лодок класса «О», с еще более увеличенным радиусом действия, для операций на Дальнем Востоке. В начале войны все лодки вернулись в Средиземное море и активно действовали.

Подводное водоизмещение: 2040 тонн. Размеры : 88x8,5x401 м. Экипаж: 55—58 человек. Двигатели: 2 адмиралтейских дизельных двигателя по 4640 л.с. на поверхности, 2 электрических мотора по 1635 л.с. под водой. Скорость: 17,5 узлов на поверхности, 8,5 узлов под водой. Вооружение: 6 носовых 53,3-сантиметровых торпедных аппаратов, 2 кормовых.

Из 6 построенных лодка «Посейдон» затонула во время аварии у берегов Кореи в 1931 году (многим членам команды удалось спастись), 4 были потоплены неприятелем в Средиземном море, а единственная оставшаяся лодка, «Протеус», на счету которой было 12 попаданий по вражеским транспортам, была отправлена на слом в 1946 году.

Класс «Порпойс»

Специальные лодки-минные заградители, выпускались с 1932 года. Несли на минной палубе 50 мин. Для их перемещения использовались рельсы, которые шли по всей длине лодки.

Подводное водоизмещение: 2157 тонн. Размеры: 88x7,7x4,7 м. Экипаж: 60 человек. Двигатели: 2 дизельных двигателя на поверхности, 2 электрических мотора под водой. Скорость: 15 узлов под водой, 9 узлов под водой. Вооружение: восемь 53,3-сантиметровых аппаратов.

Из 6 построенных лодок 5 погибли во время Второй Мировой войны, в том числе «Сил», которая получила сильные повреждения и была захвачена немцами. «Порпойс», на которую были сброшены глубинные бомбы, затонула во время установки мин на Дальнем Востоке в 1945 году, став последней британской лодкой, погибшей во Второй Мировой войне. Минные заградители также известны своими героическими действиями во время блокады Мальты.

Класс «R»

Небольшая субмарина с хорошо обтекаемым корпусом. Производство началось в 1918 году специально для противодействия немецким подводным лодкам. В военных действиях участвовала всего одна лодка, остальные были закончены уже после окончания войны.

Подводное водоизмещение: 500 тонн. Размеры: 49,6х4,8х3,5 м. Экипаж: 22 человека. Двигатели: 2 дизельных двигателя на поверхности, 2 электрических мотора под водой. Скорость: 15 узлов. Вооружение: шесть 45,7-сантиметровых носовых торпедных аппаратов.

10 построенных лодок находились в строю очень недолго и были отправлены на слом в 1920-х годах. Всего 1 лодка оставалась на службе после 1925 года.

Второй класс «R» строился в 1930-х годах. Эти лодки были значительно крупнее и удобнее, они разрабатывались для службы на Китайской станции. Все 4 в 1940 году были переведены в Средиземное море, где 3 лодки затонули во время боевых действий, а четвертая получила серьезные повреждения у берегов Крита и была отправлена на слом в 1946 году.

Класс «S»

Получившая большое распространение, малая по размерам лодка, замечательная своей способностью быстро погружаться. Строилась по 3 проектам с 1930 по 1945 год для патрулирования в Северном и Средиземном морях. Один из 3 главных классов, бывших на переднем крае Второй Мировой войны.

Подводное водоизмещение: 990 тонн. Размеры: 66;1х7х3,7 м. Экипаж: 36 человек. Двигатели: два 8-цилиндровых дизельных двигателя по 1550 л.с. на поверхности, 2 электрических мотора по 1300 л.с. под водой. Скорость: 14 узлов на поверхности, 10 узлов под водой. Вооружение: 6 носовых 53,3-сантиметровых торпедных аппаратов.

Построено всего 62 лодки, 18 из которых погибли во время Второй Мировой войны.

Класс «Т»

Второй из трех наиболее выдающихся классов британских субмарин, действовавших во время Второй Мировой войны и имеющий огромные заслуги. В списке класса — несколько имен, знаменитых в блестящей истории субмарин времен войны. Кроме того, это были первые британские лодки, оборудованные радарами.

Подводное водоизмещение: 1571 тонна. Размеры: 83,8х8х4,4 м. Экипаж: 59—60 человек. Двигатели: 2 дизельных двигателя по 2500 л.с. на поверхности, 2 электрических мотора по 1450 л.с. под водой; Скорость: 15,25 узлов на поверхности, 9 узлов под водой. Вооружение: предусмотрены 6 внутренних торпедных аппаратов и 2 внешних.

Лодки этого класса действовали с необычайным успехом, особенно в Средиземноморской кампании. Самый крупный класс океанских подводных лодок. 53 лодки было построено и 17 погибло во время войны. Несколько лодок класса «Т» после войны были модернизированы в быстроходные, с хорошей обтекаемостью субмарины конфигурации «Гаппи»; 12 лодок этого класса оставались на службе до конца 1960-х годов.

Класс «У»

Третий крупный участник британской подводной войны с 1939 по 1945 год. Небольшие лодки первоначально (когда в 1937 году началось строительство) предназначались для замены класса «Н».

Подводное водоизмещение: до 740 тонн. Размеры: 61,8х4,8х4,1 м. Двигатели: 2 дизельных двигателя по

615 л.с. на поверхности, 2 электрических мотора по 825 л.с. под водой. Скорость: 11,75 на поверхности, 9 узлов под водой. Вооружение: 4 внутренних носовых торпедных аппарата, 2 внешних.

Было построено 49 лодок, которые превосходно служили, особенно в Средиземном море. 19 из них погибли во время войны, 13 — в Средиземном море, в том числе самая знаменитая лодка класса «U» «Апхолдер», которой командовал кавалер Креста Виктории, лейтенант-командер Малькольм Уонклайн. Кроме того, 22 лодки класса «V», схожего с классом «U», были построены в последний период войны. Некоторые оставались на службе до 1960-х годов.

Класс «X»

«Карлики», которые описаны в главах десятой и одиннадцатой, были разработаны так, чтобы обычные субмарины тащили их на буксире к цели, примерно до расстояния 100 миль до нее. Они действовали в основном против известного немецкого линкора «Тирпиц» и позже против японского флота. В состав команды входил водолаз, который подходил ко вражеским кораблям и укреплял на них мощные взрывные устройства.

Существовало две модели, X и XE, с подводным водоизмещением 30 и 34 тонны соответственно. Размеры: 15,6x1,75x1,75 м; естественно, стоять выпрямившись в этих лодках было невозможно. Лодки приводились в движение мотором в 42 л.с. и были способны развить скорость в 5,5 узлов под водой.

Было построено около 30 лодок обеих моделей; они использовались и для проведения разведки на плацдармах высадки. 9 погибло в ходе операций, 3 оставались на службе после войны, а остальные отправились на слом. X-24 — постоянный экспонат Музея Королевского подводного флота в Госпорте, Гемпшр. Вторая серия лодок класса «X» была небольшой (в нее вошли четыре лодки «Миннау», «Шримп», «Спрет» и «Стиклбек») и была построена в начале 1950-х. Лодки предназначались для широкого круга операций, в том числе слежение и разведка против Советского Союза. 3 лодки были отправлены на

слов в 1965 году, а «Стиклбек» сохранили для Имперского военного музея, Дуксфорд, Кембриджшир.

Второй класс «А»

Выпуск разработанного и запущенного в производство перед концом Второй Мировой войны второго класса «А» был остановлен с наступлением мира. Из первоначально запланированных 46 лодок было построено только 16. Лодки в своей основе повторяли класс «Т».

Подводное водоизмещение 1620 тонн. Размеры: 85,8х6,8х5,2 м. Экипаж: 61 человек. Двигатели: 2 дизельных двигателя, 2 электрических мотора. Скорость: 18 узлов на поверхности, 8,5 под водой. Вооружение: 4 носовых торпедных аппарата, 2 кормовых торпедных аппарата, 2 торпедных аппарата снаружи в носовой части, 2 торпедных аппарата снаружи в корме.

Все они были модернизированы в послевоенные годы и, за исключением «Аффрей» и «Артемис» (см. главу одиннадцатую), оставались на службе вплоть до 1970-х годов.

Второй класс «Порпойс»

Первые действующие субмарины послевоенного времени. Разработаны для долгих дозоров и были особенно замечательны скоростью хода под водой — 17 узлов; она достигалась благодаря двум массивным главным батареям, которые обеспечивали 5000 л.с. Новое оборудование — шноркель — сделало возможным перезарядку батарей под водой; появились лодки, которые могли оставаться под водой не поднимаясь на поверхность по нескольку дней.

Подводное водоизмещение: 2157 тонн. Размеры: 88х7,8х4,7 м. Экипаж: 60 человек. Вооружение: восемь 53,3-сантиметровых торпедных аппаратов. Строились с 1955 года, находились в строю до 1980 годов.

Класс «Оберон»

Первая британская лодка с обшивкой из стеклопластика, а также единственный крупный заказ на неатомные субмарины общего назначения во второй половине двадцатого века. Появились в то время, когда планировался выпуск первых атомных подводных лодок. Под-

водное водоизмещение: 2410 тонн. Размеры: 90x8x5,5 м. Экипаж: 68 человек. Двигатели: 2 адмиралтейских 16-цилиндровых дизельных двигателя и 2 электрических мотора. Скорость: 17 узлов под водой. Вооружение: 6 носовых торпедных аппаратов, 2 кормовых. Находились в строю до начала 1990-х годов.

Класс «Анхолдер»

Огромный скачок вперед в технологиях, составляющих начинку неатомной подводной лодки. Полностью интегрированный и компьютеризированный сонар создан для обнаружения объектов на больших расстояниях и атак. Предполагалось, что класс будет состоять из 18 лодок, но выпуск был прекращен из-за таких событий, как окончание «холодной войны», сокращение расходов на оборону и полный переход на атомные подводные лодки.

Подводное водоизмещение: 2400 тонн. Размеры: 70,25x7,2x7,6 м. Экипаж: 47 человек. Двигатели: 2 высокоскоростных дизельных двигателя по 5400 л.с., 2 электрических мотора. Вооружение: 6 торпедных аппаратов, снаряды «Саб-Гарпун», управляемые по проводам торпеды и мины.

Было построено всего 4 лодки (в начале 1990-х гг.), которые потом поставили на консервацию, после чего продали в Канаду.

Атомные подводные лодки

«Дредноут»

Первая британская подводная лодка-атомоход, имевшая обычное вооружение. Была спущена на воду в присутствии королевы в день Трафальгарской битвы, 21 октября 1960 года, монтаж завершен в апреле 1963 года. Лодка строилась четыре года и стоила 18,5 миллионов фунтов стерлингов. Жизнь на борту британской субмарины никогда не была такой комфортной, как на этой лодке. Продолжительность пребывания под водой теперь измерялась не днями, а неделями.

Подводное водоизмещение: 4000 тонн. Размеры: 80,7х9,9х7,9 м. Экипаж: 88 человек. Американская силовая установка. Скорость: 25 узлов на поверхности, 30 узлов под водой. Вооружение: 6 торпедных аппаратов в носовой части. Способна погрузиться на 305 м (для сравнения: «Голланд» погружалась на 30 м). Выведена из состава флота в 1983 году; ядерное топливо удалено, а оборудование снято. Лодку отбуксировали в доки военно-морского флота в Росайте, где она будет находиться до тех пор, пока не закончится распад радиоактивных материалов внутри стального корпуса. После этого ее уничтожат или затопят глубоко в Атлантическом океане, хотя окончательное решение об уничтожении отслуживших атомных лодок еще не принято.

Классы «Вэлиант», «Черчилль», «Свифтшур», «Графальгар»

Лодки класса «Вэлиант» стали первыми «всебританскими» атомными подводными лодками; они создавались на основе «Дредноут», но были несколько крупнее. Подводное водоизмещение: 4500 тонн. Размеры: 86,8х9,8х8,2 м. Экипаж: 103 человека. Двигатели: атомная силовая установка «Роллс-Ройс», характеристики — как у «Дредноут». Строились с 1963 по 1993 год. 18 лодок, составляющих этот класс, классифицировались как флотские подводные лодки, больше известные как истребители кораблей. Их задачей было защищать эскадру британских субмарин-носителей ядерного оружия (см. ниже), вести наблюдение за маневрами вражеских государств, а в особенности следить за подводными лодками и флотом Советского Союза во время «холодной войны», а также участвовать как в противолодочных военных действиях, так и в нападениях на надводные корабли и на наземные территории, если понадобится. Открыть огонь до 2001 года довелось лишь 2 лодкам из 18: «Конкерор» потопила «Генерал Бельграно» во время войны за Фолклендские острова, а «Сплэндид» выпустила крылатые ракеты по Белграду во время кризиса в Косово. Первые истребители кораблей закончили службу в

конце 1980-х годов, в конце концов присоединившись к «Дредноут», встав на дезактивационное хранение в Росайте или Девенпорте. Говорят, что пройдет по меньшей мере 16 лет со времени демонтажа лодок, прежде чем их можно будет безопасно уничтожить.

Класс «Резолюшн»

Эра стратегических подводных лодок начала первая британская эскадра носителей атомного оружия, ракет «Поларис». Единственной задачей этих субмарин было бороздить моря и обеспечивать круглосуточное покрытие так, чтобы британские средства второго удара «оставались готовыми к действию постоянно». «Резолюшн» была первой из четырех (другими были «Рипалс», «Ривиндж», и «Ринаун»), ее полностью смонтировали в 1967 году. Подводное водоизмещение: 8400 тонн. Размеры: 109,7x10x9,1 м. Экипаж: 141 человек. Лодка несла 16 ракет «Поларис» и ядерные боеголовки. Лодки выполняли свои задачи до начала 1990-х годов, после чего они были постепенно изъяты со службы. Официальный акт демонтажа был организован министром обороны Майклом Портилло в 1996 году.

Класс «Венгард»

Преемницы эскадры «Резолюшн» в качестве ядерного средства сдерживания, лодки класса «Венгард» были носителями более мощных ракет «Трайидент». Класс состоял из лодок «Венгард», «Викториус», «Виджилент» и «Венджинс», которые строились компанией «Виккерс» с 1993 по 1999 год. Еще более крупные, с огромным подводным водоизмещением в 15 900 тонн, с силовой установкой на основе реакторов «Роллс-Ройс» второго поколения, лодки были способны 40 раз обойти вокруг земного шара без дозаправки, при мощности двигателей в 27 500 л.с., скорости под водой в 25 узлов и с командой из 135 человек. Ракеты «Трайидент» были куплены в Америке, стоимость каждого составила 30,9 миллионов долларов. Они имеют дальность полета 4000 морских миль и снабжены новейшей системой независимого наведения на цель.

Класс «Эстьют»

Большинство технологий, разработанных для лодок «Трайидент», были использованы в лодках нового поколения истребителей кораблей. Комплект стоимостью 2 триллиона фунтов стерлингов состоял из 3 новых подводных лодок — «Эстьют», «Эмбуш» и «Артфул», которые компания «BAE Системз» должна построить в Барроу-ин-Фернесс в первые пять лет двадцать первого века. Почти наверняка еще две будут построены позже, их стоимость составит дополнительно 1 триллион фунтов стерлингов. Они заменят устаревающие лодки классов «Свифтшур» и «Трафальгар» и будут участвовать в противолодочных военных действиях, военных действиях против надводных кораблей и в наземных атаках. Силовая установка позволит им ни разу не заправляться в течение всех 25 лет своей службы. Подводное водоизмещение: 6000 тонн. Размеры: 91,7x10,4x10 м; реакторы «Роллс-Ройс», турбины ГЕС, которые обеспечивают мощность в 15 500 л.с. Вооружение: 5 ракетных шахт для 38 ракет, в том числе ракеты «Саб-Гарпун», торпеды «Спирфиш», торпеды «Тайгерфиш», крылатые ракеты «Томагавк» и мины.

Содержание

<i>От издателя</i>	5
<i>Предисловие</i>	9
<i>Глава первая</i>	
Первая британская субмарина, созданная с помощью ИРА	13
<i>Глава вторая</i>	
Немцы клянут подводных пиратов	43
<i>Глава третья</i>	
Дарданеллы. Напор и отвага	62
<i>Глава четвертая</i>	
Неудачницы класса «К». Зловещая дань	90
<i>Глава пятая</i>	
На расстоянии вытянутой руки: лодка, которую не удалось спасти	119
<i>Глава шестая</i>	
Ужас глубинных бомб. Мины и нападения с воздуха	140
<i>Глава седьмая</i>	
«Волчьи стаи» немецких подлодок. Загадка «Энигмы»	171
<i>Глава восьмая</i>	
В Средиземном море: «...лучшее, что было сделано британскими подводниками» ...	199

<i>Глава девятая</i>	
«Человек-которого-не-было» и другие спецоперации	226
<i>Глава десятая</i>	
Люди-торпеды и мини-лодки нападают на нацистского «зверя»	259
<i>Глава одиннадцатая</i>	
Плохие и хорошие дни в Малаккском проливе ...	283
<i>Глава двенадцатая</i>	
Тысячи людей, сотни кораблей: подведение итогов	312
<i>Глава тринадцатая</i>	
Настоящая жюльверновская субмарина	341
<i>Глава четырнадцатая</i>	
Мощнее, чем все бомбы Второй Мировой войны	367
<i>Глава пятнадцатая</i>	
Убийство, интрига и потопление «Бельграно»	389
<i>Глава шестнадцатая</i>	
Трезубец. Страховка в 12 триллионов фунтов стерлингов	412
<i>Приложение</i>	429

Книги издательской группы АСТ вы сможете заказать и получить по почте в любом уголке России. Пишите:

107140, Москва, а/я 140

ВЫСЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ

Вы также сможете приобрести книги группы АСТ по низким издательским ценам в наших фирменных магазинах:

Москва

- м. «Алексеевская», Звездный б-р, д. 21, стр. 1, тел. 232-19-05
- м. «Алтуфьево», Алтуфьевское шоссе, д. 86, к. 1
- м. «Варшавская», Чонгарский б-р, д. 18а, тел. 119-90-89
- м. «Крылатское», Осенний б-р, д. 18, к. 1
- м. «Кузьминки», Волгоградский пр., д. 132, тел. 172-18-97
- м. «Павелецкая», ул. Татарская, д. 14, тел. 959-20-95
- м. «Перово», ул. 2-я Владимирская, д. 52, тел. 306-18-91, 306-18-97
- м. «Пушкинская», «Маяковская», ул. Каретный ряд, д. 5/10, тел. 209-66-01, 299-65-84
- м. «Сокол», Ленинградский пр., д. 76, к. 1, Торговый комплекс «Метромаркет», 3-й этаж, тел. 781-40-76
- м. «Сокольники», ул. Стромынка, д. 14/1, тел. 268-14-55
- м. «Таганская», «Марксистская», Б. Факельный пер., д. 3, стр. 2, тел. 911-21-07
- м. «Царицыно», ул. Луганская, д. 7, к. 1, тел. 322-28-22
- Торговый комплекс «ХЛ», Дмитровское шоссе, д. 89, тел. 783-97-08
- Торговый комплекс «Крокус-Сити», 65—66-й км МКАД, тел. 942-94-25

Регионы

- г. Архангельск, 103-й квартал, ул. Садовая, д. 18, тел. (8182) 65-44-26
- г. Белгород, пр. Б. Хмельницкого, д. 132а, тел. (0722) 31-48-39
- г. Калининград, пл. Калинина, д. 17-21, тел. (0112) 44-10-95
- г. Краснодар, ул. Красная, д. 29, тел. (8612) 62-55-48
- г. Курск, ул. Ленина, д. 11, тел. (0712) 22-39-70
- г. Н. Новгород, пл. Горького, д. 1/16, тел. (8312) 33-79-80
- г. Новороссийск, сквер имени Чайковского, тел. (8612) 68-81-27
- г. Оренбург, ул. Туркестанская, д. 23, тел. (3532) 41-18-05
- г. Ростов-на-Дону, пр. Космонавтов, д. 15, тел. (88632) 35-99-00
- г. Рыбинск, ул. Ломоносова, д. 1 / Волжская наб., д. 107, тел. (0855) 52-47-26
- г. Рязань, ул. Почтовая, д. 62, тел. (0912) 20-55-81
- г. Самара, пр. Кирова, д. 301, тел. (8462) 56-49-92
- г. Смоленск, ул. Гагарина, д. 4, тел. (0812) 65-53-58
- г. Тула, пр. Ленина, д. 18, тел. (0872) 36-29-22
- г. Череповец, Советский пр., д. 88а, тел. (8202) 53-61-22

Издательская группа АСТ

129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7-й этаж

Справки по телефону:

(095) 215-01-01, факс 215-51-10

E-mail: astpub@aha.ru <http://www.ast.ru>

Исключительные права на публикацию книги на русском языке принадлежат издательству АСТ. Любое использование материала данной книги, полностью или частично, без разрешения правообладателя запрещается.

Научно-популярное издание

Паркер Джон
БЕЗМОЛВНАЯ СЛУЖБА

Ответственный редактор А.Н. Поляхов
Выпускающий редактор С.Н. Абовская
Художественный редактор О.Н. Адаксина
Компьютерный дизайн: Ю.А. Халжи
Корректоры Е.В. Артемьева, Е.В. Шестакова

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2:
953004 — научная и производственная литература

Санитарно-эпидемиологическое заключение
№ 77.99.02.953.Д.000577.02.04 от 03.02.2004 г.

ООО «Издательство АСТ»
667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Кочетова, д. 28
Наши электронные адреса: WWW.AST.RU E-mail: astpub@aha.ru

ЗАО НПП «Ермак»
115201, г. Москва, 2-й Котляковский проезд, д. 1, стр. 32

Издательство «Тета Fantastica» издательского дома
«Корвус». Лицензия ЛР № 066477. 190121,
г. Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 1 «Б».

Электронные адреса:
WWW.TF.RU, E-mail: TERRAFAN@TF.RU

Отпечатано с готовых диапозитивов
во ФГУП ИПК «Ульяновский Дом печати»
432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14

БЕЗМОЛВНАЯ СЛУЖБА

Настоящее издание посвящено истории британского подводного флота от момента его создания до наших дней.

Особое внимание в книге уделено роли английских субмарин в осуществлении противолодочной обороны и обеспечении морской блокады во время Первой и Второй мировых войн.

Автор — известный военный историк — приводит множество мало известных отечественному читателю фактов. Описываемые события иллюстрируются фрагментами интервью и мемуаров подводников, моряков и кораблестроителей.

Книга предназначена для специалистов и любителей военной истории.

ISBN 5-17-023785-5



9 785170 237852