

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Дональд Макинтайр

**НЕМЕЦКИЕ СУБМАРИНЫ
ПОД ПРИЦЕЛОМ
АНГЛИЙСКИХ ЭСМИНЦЕВ**



**ВОСПОМИНАНИЯ КАПИТАНА
КОРОЛЕВСКИХ ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ**

1941–1944

Дональд Макинтайр
Немецкие субмарины под
прицелом английских эсминцев.
Воспоминания капитана
Королевских военно-
морских сил. 1941-1944

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=609855

Немецкие субмарины под прицелом английских эсминцев. Воспоминания капитана Королевских военно-морских сил. 1941-1944: Центрполиграф;

Москва; 2010

ISBN 978-5-9524-4626-7

Аннотация

Капитан Королевского военно-морского флота Великобритании Дональд Макинтайр, обеспечивавший в годы войны безопасное прохождение конвоев, детально описывает судьбу людей и кораблей, участников Второй мировой войны. Яркие рассказы, затрагивающие проблемы тактики и стратегии морских сражений, правдиво передают атмосферу будней экипажа, за время войны потопившего семь подводных лодок и взявшего в плен аса немецкого флота.

Содержание

Предисловие	4
От автора	8
Глава 1	11
Конец ознакомительного фрагмента.	35

**Дональд Макинтайр
Немецкие субмарины
под прицелом
английских эсминцев.
Воспоминания капитана
Королевских военно-
морских сил. 1941-1944**

Предисловие

Эта книга – рассказ капитана Королевского военно-морского флота Великобритании Дональда Макинтайра об эсминцах и о людях, служивших на них. Честно, выразительно, но ничего не приукрашивая, автор повествует о том, как складывались судьбы людей и кораблей, бороздивших просторы Северной Атлантики. Мы имеем возможность наблюдать его глазами за ходом великого сражения на море, узнать, что чувствовал человек, оказавшийся на маленьком корабле во власти величественной, бушующей морской стихии.

Это рассказ непосредственного участника событий, лишенный какого бы то ни было мелодраматизма. В заключение автор делает вывод о необходимости наличия мощного военно-морского флота и в наше время, когда появилось оружие массового уничтожения, поставившее под угрозу жизнь на земле.

Капитан Макинтайр затронул в своей книге чрезвычайно серьезные проблемы, но сделал это так, что она читается на одном дыхании.

Написанная капитаном Макинтайром история не потеряла актуальности и в наши дни. Угроза со стороны подводного флота других стран существует, и ее нельзя недооценивать. К сожалению, с началом производства оружия массового уничтожения на остальные виды вооружений стали обращать меньше внимания. Средства массовой информации часто кричат, что грядущая ядерная война будет очень быстрой. А последствия серии воздушных атомных ударов будут столь катастрофическими, что нет смысла думать о таких «мелочах», как военно-морской флот. Только сторонники этой теории упускают из виду ряд немаловажных факторов. Предположим, к примеру, что вовлеченная в военные действия страна отказывается сдаться даже перед лицом ядерной угрозы. Что же делать? Ведь продолжать борьбу невозможно, если нам недоступны морские торговые пути. Или, к примеру, допустим, что в результате различных дипломатических ухищрений достигнуто соглашение об ограничении

ядерных вооружений. Тогда, если к тому же западные державы утратят свои позиции на море, их безопасность окажется под угрозой.

Море было и остается театром военных действий, и мы обязаны сохранить свое превосходство на море, так же как и быть готовыми в любой момент отразить нападение с воздуха.

На мой взгляд, эпилог является самой важной частью книги капитана Макинтайра. В нем просто и доступно доказывается жизненная необходимость для нашей страны сохранения своих позиций на море. Без этого не может быть гарантирована наша безопасность.

Система конвоев, детально описанная капитаном Макинтайром, безусловно важна, но, помимо нее, следует учитывать и ряд других факторов. После 1945 года многое изменилось. Появилась новая военная техника, не остались стоять на месте стратегия и тактика. Сегодня, я привожу здесь компетентное мнение экспертов ВМФ США, подводные лодки необходимо атаковать на их базах и в их собственных территориальных водах. Быть готовым отразить атаку вражеской субмарины при ее приближении к конвою в наши дни уже недостаточно. Угроза со стороны подводных кораблей теперь значительно возросла, но, с другой стороны, появились новые виды вооружения и увеличилась угроза для самих подводных лодок. И мы должны обладать большей мощностью, чтобы противостоять более серьезной опасности.

Благодаря этой книге капитана Макинтайра теперь знают военные моряки во всем мире. Лично для меня его произведение явилось воистину живительной струей, которая на несколько часов вернула мне молодость, заставила еще раз пережить незабываемое время моей собственной службы на эсминце.

Адмирал Роберт Б. Карни

От автора

Когда мой близкий друг предложил мне написать книгу воспоминаний о сражении в Атлантике, я сначала наотрез отказался, решив, что документальное описание жизни командира группы кораблей сопровождения покажется читателям, привычным к захватывающим военным приключениям, описываемым в романах, весьма скучным и однообразным. Но когда я как следует подумал, а в особенности после того, как сам прочитал несколько изданных у нас бестселлеров о войне, являющихся совершенно немыслимой мешаниной из откровенной чепухи, вымысла и случайных, разрозненных фактов, то решил попробовать. Быть может, абсолютно правдивая и ничем не приукрашенная книга, написанная непосредственным участником войны с немецкими подводными лодками в Северной Атлантике, и в самом деле окажется интересной.

В этой книге описаны наиболее волнующие моменты из моей, более чем трехлетней, службы на морских охотниках. Должен признать, что, несмотря на наличие некоторых ошибок с моей стороны, конечный счет в сражении с подводными лодками оказался в мою пользу. Также нельзя забывать, что, помимо захватывающих боевых эпизодов, в моей службе были долгие дни, недели и месяцы, в течение которых не происходило ничего достойного описания. В течение весьма

продолжительных периодов мы совершали длительные, утомительные рейсы, причем самым страшным врагом, с которым приходилось бороться, была непогода. Но тем не менее мы всегда чувствовали удовлетворение, глядя на сухогрузы и танкеры, благополучно прибывшие под нашей охраной к месту назначения, доставив грузы, столь необходимые для дальнейшего ведения военных действий.

В конце я хотел бы заметить, что успех на море – это почти всегда результат слаженной работы всей команды, – при этом ошибка даже самого (на первый взгляд) незначительного ее члена может свести на нет общие усилия. Эта книга – моя дань уважения всем тем, кто плавал со мной, стойко перенося все тяготы и лишения службы, которых, поверьте, было немало. Вряд ли у кого-то повернется язык назвать легкой жизнь человека на маленьком корабле, совершающем трансатлантический рейс. Но люди никогда не жаловались. А когда приходилось вступать в бой с врагом, они всегда были на местах и с достоинством выполняли свой долг. Очень немногие из них впоследствии получили награды, и я очень надеюсь, что эта книга, в которой отражен их вклад в общее дело, послужит хотя бы частичной компенсацией за несправедливость.

Я бы хотел выразить признательность историческому отделу Адмиралтейства и лично мистеру Г. Х. Харворду, оказавшему мне неоценимую помощь.

Не могу не отметить командера Ф. Барли, сотрудника

того же отдела, который поделился со мной своими богатыми знаниями об охране торгового судоходства в периоды двух мировых войн.

Большую помощь оказали мне сотрудники архива под руководством мистера Элмерса. Без их любезного содействия я никогда не сумел бы восстановить в памяти все необходимые детали.

Среди иллюстраций вы найдете два рисунка. Это работы капитана Дж. И. Брума, который таким образом старался хоть как-то оживить скучные страницы наших инструкций. Я искренне благодарен ему за разрешение воспроизвести эти рисунки в настоящей книге, а также матросу Клабу, который предоставил оригиналы рисунков в мое распоряжение.

Я очень признателен Теренсу Робертсону, автору «Золотой подковы», блестящего описания жизни немецкого аса – подводника Отто Кретчмера, за то, что он воодушевил меня на написание собственной книги.

В заключение добавлю, что я очень ценю согласие моего друга, адмирала Р. Б. Карнея, написать предисловие к настоящей книге. Его высокая оценка моего скромного труда – для меня большая честь.

Глава 1

ПЕРВЫЕ МЕСЯЦЫ ВОЙНЫ

Весной 1939 года над Европой сгустились тучи войны. Я только что вернулся домой после двухлетнего командования эсминцем «Обороняющий» («Defender») и наслаждался отдыхом.

С тех пор как я стал младшим лейтенантом, прошло тринадцать лет. Все это время я служил на эскадренных миноносцах и в военно-морской авиации. В результате я получил отличную подготовку, которая и дала мне возможность решить задачи, поставленные передо мной в первые месяцы войны. Получив свое первое офицерское звание, я был назначен на эсминец, базирующийся в Средиземноморье, главном учебном полигоне наших военно-морских сил. Под руководством опытных капитанов, ветеранов Первой мировой войны, я получил навыки кораблевождения на высоких скоростях, научился выполнять сложнейшие маневры в строю, приобрел «морской глаз» и умение принимать решения в считанные доли секунды, то есть качества, без которых невозможно командовать быстроходным кораблем. Мы постоянно совершали ночные выходы в море, в результате чего я стал различать в кромешной тьме силуэты других кораблей, а по создаваемой ими волне мог определить их курс и скорость.

Все это не могло не сослужить мне хорошую службу впоследствии. Но в 1926 году, вскоре после того, как мне присвоили звание лейтенанта, у меня появилась возможность получить уникальный опыт. Я не мог ею не воспользоваться. Дело в том, что воздушные силы военно-морского флота с тех самых пор, как в 1918 году авиация ВМС Великобритании вошла в состав только что образованных Королевских ВВС, укомплектовывались только из числа летчиков. Но теперь морская авиация сделала шаг навстречу морякам. Половина пилотов и все наблюдатели должны были набираться из морских офицеров. Я выразил желание стать пилотом, и вскоре начались семь незабываемых лет моей службы в морской авиации.

Нашим обучением занимались инструкторы Королевских ВВС, поэтому следующий год я провел на летных тренировочных базах. Кроме имеющихся у нас званий офицеров ВМФ, мы получили и офицерские звания ВВС. Возникла странная аномалия. Получение очередного звания на флоте не сопровождалось автоматическим присвоением летных званий, и зачастую капитан-лейтенант, а иногда даже капитан второго ранга ВМФ в авиации оказывался под командованием молоденьких лейтенантов. Конечно, обычно удавалось найти компромиссное решение. Но и неловкие ситуации не были исключением.

Тренировки были довольно напряженными. Кульминационным моментом обучения для каждого считался день, ко-

гда новичку удавалось посадить самолет на палубу авианосца. Я до сих пор помню чувство горечи, с которым следил за неудачной посадкой одного из наших парней, который не попал на палубу «Яростного» («Furious») и оказался в море. Когда же настал мой день, все прошло отлично, и к вечеру я стал полноправным членом братства летчиков военно-морской авиации.

В последующие годы я служил на «Гермесе» («Hermes») в Китае, а потом уже дома на «Смелом» («Courageous»). За это время я приобрел бесценный опыт, который оказался чрезвычайно полезным для всей моей будущей деятельности. Важнейшая роль, отводимая морской авиации в военных действиях на море, придавала всем нашим действиям глубокий смысл. Мы упорно совершенствовали свое мастерство, чувствуя свою причастность к великому делу. Но в то же время нельзя не отметить, что всем нам была свойственна недооценка возможностей истребителя. Считалось, что артиллерия – царь и бог на море. Так повелось еще со времен пароходов. Артиллерийские офицеры всегда и везде были в числе лучших. И только профессиональная гордость заставляла нас презрительно отрицать очевидный факт, что существующая в те дни ПВО не в состоянии отразить воздушную атаку. В результате деньги, которые могли быть использованы на развитие морской авиации, шли на строительство и дополнительное оснащение кораблей, некоторые из которых за всю войну так и не произвели ни одного выстрела.

В последующие годы в ВМФ ощущалась острая нехватка авианосцев. «Принц Уэльский» («Prince of Wales») и боевой крейсер «Отпор» («Repulse»), краса и гордость морской артиллерии, затонули при первом же столкновении с презренным бомбардировщиком-торпедоносцем.

В 1935 году я тяжело заболел и был вынужден на время прекратить полеты. Когда же я смог вернуться к выполнению своих служебных обязанностей, в моей судьбе произошли существенные перемены.

Мне дали корабль! В это время на верфи Фэйрфилд завершалось строительство первого из серии нового класса эсминцев «Королевский рыбак» («Kingfisher»). Я наблюдал за оснащением его необходимым оборудованием, принимал участие в ходовых испытаниях. И вот наконец настал мой великий день. Я отдал приказ поднять военно-морской флаг и вымпел и стал командиром своего первого военного корабля.

За семь лет я ни разу не поднимался на мостик и, разумеется, утратил некоторые судоводительские навыки, поэтому в свой первый рейс вышел не без тревоги. Мне предстояло привести корабль в порт приписки при штормовом ветре, дувшем с юго-запада. Мне пришлось мобилизовать все свои знания и умение, чтобы благополучно выполнить поставленную задачу. Позднее, когда я полностью восстановил утраченные навыки, а также приобрел новые, позволившие мне грамотно командовать вверенным мне кораблем, я часто

с ужасом вспоминал свои совершенно непрофессиональные действия в том первом рейсе, в котором мне помогло только везение.

Командуя «Королевским рыбаком», я почувствовал интерес к охоте за подводными лодками. Мой корабль стал экспериментальным для противолодочной школы в Портленде. Он оснащался новейшими приборами, иногда даже еще находившимися в стадии разработки. Вместе с крестным отцом гидролокации профессором Джеком Андерсоном мы проводили дни напролет, испытывая самое современное оборудование. Я часто думаю, понимает ли военно-морской флот, чем обязан этому неутомимому человеку, который без устали трудился и сумел-таки сделать гидролокацию мощным инструментом, дающим его обладателю возможность выиграть войну на море. Его энтузиазм был воистину безграничен. Ужасно страдающий от морской болезни и поэтому не выпускающий из рук ведра Джек Андерсон неизменно лично присутствовал при всех испытаниях своих приборов.

Самые примитивные гидролокационные приборы впервые появились в конце Первой мировой войны. С тех пор их основные принципы не изменились, но сами приборы усовершенствовались, значительно возросла их эффективность, а также расширилась сфера применения. Теперь они предназначались для организации атаки на подводную лодку.

Конструктивно радиолокационные приборы состоят из

передатчика – приемника, который посылает импульсы звуковой волны по любому выбранному пеленгу и принимает эти же импульсы, после того как они достигают объекта и отражаются им. Если подключить наушники или громкоговорители, можно услышать мелодичный звук, похожий на звон. Установив приемно-передающее устройство таким образом, чтобы оно могло поворачиваться как прожектор-искатель, можно определить направление, в котором послан сигнал (а следовательно, и направление, в котором располагается объект, этот сигнал отражающий), при помощи обычного компаса. Измерив время, прошедшее между передачей сигнала и возвращением его эха, можно установить расстояние до объекта.

Как видно, теория процесса довольно проста. Однако на практике всевозможные сопутствующие обстоятельства усложняют картину. Приемно-передающее устройство должно располагаться ниже уровня воды, то есть быть погруженным в нее. Находясь в воде и являясь по своей сути шумопеленгатором, оно принимает шумы, производимые кораблем при движении, которые зачастую заглушают специально посланные сигналы, конечно, если не принимаются соответствующие меры, чтобы этого избежать. Прибор помещают в специальный купол, закрепленный на днище корабля. Купол заполняется водой, поэтому, в то время как судно движется вперед, прибор остается погруженным в относительно спокойную морскую воду. Но даже при этом он мо-

жет выполнять свои функции только при небольших скоростях движения. То есть, если на корабле задействуются гидролокационные приборы для поиска или атаки на подводную лодку, ему приходится снижать скорость.

Кроме того, посылаемый звуковой луч имеет конусообразную форму. Чем больше расстояние, которое проходит сигнал, тем большую площадь в ширину и глубину он охватывает. Таким образом, если объект находится, предположим, на глубине 500 футов и на расстоянии 1000 ярдов от передатчика в зоне действия луча, при уменьшении расстояния объект окажется под нижней границей конуса и не будет отражать сигналы. Этим свойством можно воспользоваться для приблизительного определения глубины, на которой располагается подводная лодка.

Однако в нем кроется и существенный недостаток: когда ведется атака глубинными бомбами, слишком велик интервал вне контакта с целью, до выхода на огневую позицию. Именно поэтому у нас возникали большие трудности, когда атакованные немецкие подводные лодки начинали погружаться на большие глубины. Чтобы решить эту задачу, нам пришлось разработать специальные приемы атаки.

Методика поиска с применением радиолокатора заключается в следующем: установленный специальным образом прибор описывает широкую дугу, переходя с одной стороны направления движения корабля на другую, останавливаясь через каждые несколько градусов, чтобы послать сигнал

и принять отраженное эхо, затем он поворачивается еще на несколько градусов и повторяет те же самые действия. Таким образом поиск производится на достаточно обширном водном пространстве. Если же поиск ведут несколько судов, они выстраиваются в линию с промежутком в милю-полторы, так, чтобы пространство, проверенное радиолокаторами с одного судна, соприкасалось с пространством, проверенным локаторами с другого.

Если прибор фиксирует отраженное эхо, звуковой сигнал посылается в том же направлении, расстояние и пеленг фиксируются на карте. Получив несколько расстояний и пеленгов и нанеся их на карту, можно получить курс цели и ее скорость. Если цель движется, это вполне может быть немецкая подводная лодка, но киты и крупные косяки рыбы также отражают сигналы. Так что никакой определенности нет. Если же цель неподвижна, то маловероятно, что это подводная лодка, так как субмарине обычно требуется двигаться на малой скорости, чтобы ее двигатели могли удерживать лодку на нужной глубине. С другой стороны, на мелководье можно засечь неподвижную цель – легшую на дно субмарину.

Поэтому, несмотря на достаточно простой принцип действия радиолокатора, было создано множество всевозможных модификаций прибора. Для неопытного оператора все шумы одинаковы: подлодки, рыбы, морские волны, бьющая о скалы волна. Да и воображение часто может оказать плохую услугу. А у опытного слухача со временем выраба-

тывается своеобразное чутье, шестое чувство. Сигнал, отражаемый подводной лодкой, для него совершенно отличен от всех других шумов. Но от ошибок не застрахован никто, поэтому всякий раз, когда ведется поиск «асдиками», приходится решать: атаковать или нет. Обычно на принятие решения влияют самые разнообразные факторы: количество имеющихся глубинных бомб, желание сохранить их для более определенной ситуации, когда вероятность ошибки будет минимальна. Кроме того, если вы покинете строй ведущих поиск кораблей для атаки, остальным придется выполнять дополнительные маневры, что не всегда желательно, тем более что атака вполне может оказаться безуспешной, а иногда и ошибочной. Все это следует взвесить, прежде чем принять соответствующее решение.

Если же решено начать атаку, необходимо направить корабль к цели и следовать к ней на умеренной скорости. К тому моменту, как расстояние сократится примерно до 1000 ярдов, на карте уже будет отражена информация о курсе и скорости цели. Затем курс корабля изменяют так, чтобы он «столкнулся» с целью. Корабль проходит над ней или же немного перед ней, принимая во внимание время, которое требуется глубинным бомбам для погружения, и сбрасывает бомбы. По специальным желобам они отправляются в воду через равные промежутки времени одновременно с правого и левого бортов. Если все сделано правильно, бомбы ложатся на дно таким образом, чтобы охватить территорию, име-

ющую форму сильно удлиненного бриллианта, внутри которого располагается цель. Но чтобы потопить подводную лодку, бомбы должны разорваться как рядом с ней, так и глубже. А поскольку глубину нахождения субмарины почти невозможно определить точно, бомбы устанавливают на взрывы на разных глубинах, чтобы увеличить вероятность успеха.

Таково вкратце было положение дел с гидролокационным поиском и атакой на подводные лодки с помощью глубинных бомб в первые дни битвы в Атлантике. Конечно, мы производили множество расчетов и всячески старались улучшить используемые методики.

Мы старались учесть влияние на надводный корабль ветра и погодных условий, тщательно выбирали направление, с которого следует атаковать, чтобы, в свою очередь, не явиться легкой мишенью для торпедной атаки с лодки, пускались на всевозможные хитрости, чтобы командир немецкой субмарины до последнего момента не узнал о нашем подходе и о начале атаки. Все это было жизненно необходимо для успешных действий морского охотника.

Мне очень везло на хороших специалистов-слухачей. Во время войны я командовал двумя кораблями, на которых служили разные люди, но ни разу ни один из слухачей меня не подвел. На «Уолкере» («Walker») радиолокационной службой командовал Бэкхауз, спокойный и уверенный человек, до мельчайших деталей знающий свое дело. После долгой ночи, полной безуспешных атак, он сохранял абсо-

лютную невозмутимость и был способен различать и безошибочно классифицировать все шумы. Такое дается только долгой и тяжелой работой. Позднее на «Вечерней звезде» («Hesperus») у меня был офицер Костер, который мог слышать самое слабое эхо субмарины на максимальной дальности сигнала. А вместе с Биллом Ридли, моим старшим лейтенантом и великолепным специалистом по охоте на немецкие подлодки, они образовывали тандем – смертельный для любой вражеской субмарины, на свою беду попавшей в поле действия наших локаторов.

В 1937 году я получил назначение на мой первый эскадренный миноносец «Обороняющий» на китайской базе. 35 000 лошадиных сил и 32 узла этого корабля сильно отличались от моего маленького «Королевского рыбака», который не мог развить скорость больше 20 узлов. Я поблагодарил свою счастливую звезду за то, что мне удалось многому научиться в период службы на эсминцах на Средиземном море. Все это мне очень пригодилось, когда наша флотилия бороздила Китайское море, выполняя сложнейшие маневры на скорости 30 узлов. Но с началом войны между Японией и Китаем учения прекратились. Теперь наши корабли несли службу по охране иностранных общин на китайском побережье. «Дипломатия канонерок» теперь уже вышла из моды, а в те времена западные торговые суда спокойно заходили в порт, только если видели в гавани военный корабль с английским или американским флагом.

Мюнхенские события застали «Обороняющий» в роли ангела спокойствия. Мы знали, что в случае войны все суда должны незамедлительно вернуться домой. И нам следовало отправиться на военно-морскую базу в Сингапуре. Но мне не пришлось повести «Обороняющий» в бой. Весной 1939 года я сдал командование своему преемнику и отплыл на родину.

Я надеялся, что получу назначение на один из новых эскадренных миноносцев, строящихся для нашего военно-морского флота. Поэтому меня не слишком обрадовало, когда командованием было принято решение об использовании резервного флота и я получил приказ отправляться в Розит и принять старый эскадренный миноносец, ветеран Первой мировой войны, «Ядовитый» («Venomous»). Но я сказал себе, что эсминец есть эсминец, и отправился выполнять приказ. Но плохое настроение снова вернулось ко мне, когда я прибыл в Розит, обозрел стоящие там непрезентабельные и очень старые корабли класса «V» и «W», среди которых я и обнаружил дряхлого ветерана, предназначенного для меня.

Я понял, что командовать «Ядовитым» – весьма сомнительная честь. Построенный в конце Первой мировой войны, он был оборудован экспериментальной машинной установкой. Что касается инженерной части, могу добавить, что «Ядовитый» был первым миноносцем, на котором была установлена замкнутая система подачи. Система была экспериментальной и обладала рядом существенных недостатков, которые были выявлены в процессе эксплуатации. Когда

война закончилась, «Ядовитый» быстро оказался в резерве, причем не сомневаюсь, что обслуживавшие его инженеры вздохнули с облегчением.

К тому же оказалось, что, в отличие от других кораблей этой же серии, «Ядовитый» с тех пор ни разу не выводили из резерва. Инженеры, занимающиеся усовершенствованием тех или иных корабельных систем, старались обходить его стороной, поэтому он ни разу не модернизировался. А это, в свою очередь, означало, что «Ядовитый» даже не был оборудован радиолокаторами, единственным существовавшим в то время инструментом для обнаружения субмарин под водой. На нем были установлены только устаревшие четырехдюймовые орудия, не было никакого противолодочного вооружения. Да еще и весьма проблемная машинная установка! Как тут не вспомнить знаменитое высказывание герцога Веллингтонского! Рассказывая о войске, которым ему как-то пришлось командовать, он воскликнул: «Врага они, конечно, испугать не могут, но, боже мой, как они пугают меня!»

Тем не менее приказ есть приказ, и мы начали осваивать корабль. Экипаж состоял главным образом из опытных, хорошо знающих свое дело резервистов. И мало-помалу ветеран начал возвращаться к жизни. Из труб повалил дым, ожила машинная установка, сообщив кораблю легкую вибрацию, которая, как утверждают моряки, и есть его душа, и в установленное время мы смогли приступить к испытаниям и тренировкам.

Все прошло на удивление хорошо, очевидно, благодаря нашему инженеру, который грамотно и умело обращался с нашей странной машинной установкой. Вскоре мы стали полноправной частью флотилии, которой командовал капитан Том Хэлси на «Малколме» («Malkolm»). Наше первое задание было следующим: принять участие в королевском параде резервного флота в Веймут-Бей. Во время этого торжественного смотра его величеству должны были представить командование флотом, а также нескольких офицеров с каждого корабля. Когда подошла моя очередь, я обратил внимание на хмурое, угрюмое лицо адмирала Дарлана, командующего ВМФ Франции, которого пригласили принять участие в мероприятии. В то время я еще не знал, что он испытывает неукротимую ненависть к Королевскому ВМФ. Сейчас, оглядываясь назад, мне кажется, что он не трудился скрывать свои чувства даже в такой торжественный момент. Из Веймут-Бей флотилия отправилась на военно-морскую базу в Портсмуте. Там мы и услышали заявление Чемберлена о том, что мы находимся в состоянии войны с Германией.

Перед флотилией была поставлена задача сопровождать корабли, перевозящие наши войска во Францию. Дело оказалось хлопотным и очень неблагоприятным. Ночью, около полуночи, два или три корабля нашей флотилии встречали на воротах бонового заграждения пакетботы, которые были приспособлены для перевозки войск. Убедившись, что они благополучно присоединились к главным силам, мы направля-

лись в Шербур или Гавр со скоростью 25 узлов. Туда мы прибывали уже при свете дня. Обычно нам приходилось ожидать час или два, после чего мы сопровождали корабли обратно.

Иногда нам удавалось даже сойти на берег и что-нибудь купить. Единственными покупками, которые я могу вспомнить, были духи для наших подружек и вино. Последнее, кстати, сделало нас весьма популярными. Вскоре все на берегу знали, что на «Ядовитом» всегда можно найти хорошее вино.

Мы старались относиться к нашим обязанностям серьезно, но это было довольно затруднительно, поскольку враг не предпринял ни одной попытки нам помешать. Гораздо сложнее было справиться с всеобщим лихорадочным возбуждением, царившим на берегу (кстати, в эти дни я познакомился с девушкой, на которой позднее женился), обеспечить порядок, вывести корабль в море в полной темноте и в любую погоду и не пропустить тусклые огни, указывающие выход за боновое заграждение. Принимая во внимание очень сильное поперечное течение на воротах, приходилось выполнять довольно сложные маневры, ожидая, пока пройдут корабли с людьми.

Случалось, что наш маленький конвой быстроходных кораблей попадал на главный маршрут, по которому двигались грузовые транспорты через пролив. Корабли шли без огней, радаров в те дни еще не было. Однажды мы на скорости 25 узлов проскочили сквозь большой караван. То, что обошлось

без столкновений, иначе как чудом не назовешь. Как бы там ни было, мы получили хорошую практику судовождения в условиях войны.

Однажды утром, по-моему, это было в январе, я нашел в своей почте конверт с официальными штампами. Это было новое назначение. Открыв его, я узнал, что назначен командиром корабля его величества «Сердечный» («Hearty»), постройка которого завершается на верфи Торнейкрофтс в Вулстоне. Это недалеко от Саутгемптона. Название корабля мне ничего не говорило, больше всего оно было похоже на название буксира. Поэтому я был приятно удивлен, когда обнаружил, что это современный эскадренный миноносец класса «Н», хотя и немного модифицированный, чтобы удовлетворить требованиям бразильцев, для которых он строился.

Я с облегчением сдал «Ядовитый» Джону Макбету и поспешил в Торнейкрофтс. Там, впервые увидев свой новый корабль, я понял, что пропал. Это чувство очень сложно выразить. Поэтому так редко удается авторам любовных романов описать удивительную красоту своей главной героини. Я даже не буду пытаться. Скажу только, что это был классический эскадренный миноносец, построенный настоящими мастерами своего дела. Я считаю, что именно с верфи Торнейкрофтс сходили лучшие в мире миноносцы. Но даже самая идеальная возлюбленная всегда имеет какие-то изъяны. Вот и у моего красавца обнаружились мелкие недостат-

ки. В основном они возникли из-за спешки. Адмиралтейство всеми силами стремилось побыстрее отправить корабли в море, где наблюдалась острая нехватка флота для охоты за немецкими подводными лодками и сопровождения караванов. Между тем все испытания, которые требовалось провести перед спуском корабля на воду, прошли успешно, и вскоре я смог подписать от имени Адмиралтейства акт приемки «одного миноносца».

Я получил свое чадо. Теперь предстояло узнать, что будет, когда у него начнут резаться зубки.

Постройка завершалась в большой спешке, и очень скоро мы сумели оценить последствия этого. Выйдя в море, мы первым делом обнаружили, что на верфи не произвели уплотнение стыков между стальными пластинами верхней палубы, поэтому все, находящиеся под палубой, вынуждены были почти постоянно принимать холодный душ. Затем оказалось, что установленный на корабле гирокомпас – это не хорошо известный и проверенный Сперри, которыми чаще всего оснащаются военные корабли, а новый прибор, спроектированный для более медленного и плавного движения торговых судов. Поэтому быстроходность и высокая маневренность миноносца заставляли его временами вести себя более чем странно. Систему управления вооружением вообще не успели закончить. Монокуляр буссоли не установили. А все приборы и прицелы были проградуированы не в градусах, как обычно, а в какой-то десятичной системе, мы так

и не поняли, в какой именно. Поэтому единственным способом наведения орудия на цель было указать на нее пальцем, махнуть в нужную сторону шляпой или использовать любую комбинацию этих сверхточных методов.

Мы несли восемь торпед, созданных фирмой «Викерс». Моим специалистам, привыкшим к адмиралтейским торпедам, новинка не понравилась. Достаточно сказать, что на их боеголовках не были предусмотрены приборы безопасности, которые предохранят торпеду от взрыва, если в нее случайно попадет бомба или осколок. В дальнейшем мы получили возможность убедиться, насколько были правы, когда отнесли к ним с недоверием. Во время норвежской кампании польский миноносец был уничтожен в результате взрыва своей торпеды, в которую угодил осколок бомбы.

Проблемы с недостаточным оборудованием корабля отнимали много времени и сил. Но, словно в качестве компенсации, у нас имелись новейшие «асдики», а также силовая установка, позволявшая лететь со скоростью 30 узлов, не ощущая при этом вибрации.

Через несколько дней после приемки корабля ему неожиданно сменили имя. Мое детище стало называться «Вечерняя звезда». По-моему, это намного красивее. У моряков считается, что перемена имени приносит несчастье, но, слава богу, это не коснулось «Вечерней звезды», тем более что для нее это было уже второе изменение: первоначально ее окрестили каким-то непроизносимым португальским про-

звищем. Следует отметить, что корабль переименовали вовсе не из соображений благозвучия, а чтобы не путать с головным эсминцем этой серии – «Выносливым»¹ («Hardy»), которому предстояло приобрести известность в битве при Нарвике. Аналогичная проблема возникла еще у одного корабля из нашей флотилии – «Ловкого» («Handy»). Если это название передавалось азбукой Морзе, то оно отличалось от «Выносливого» только одной точкой. «Ловкого» впоследствии переименовали в «Жнеца» («Harvester»). Этот корабль, так же как и «Вечерняя звезда», покрыл себя славой в битве в Атлантике.

Первыми из серии судов класса «Н», строящихся по заказу бразильцев, были готовы эсминцы «Вечерняя звезда» и «Авант» («Navant»). После приемки последнего нам было приказано следовать в залив Скапа-Флоу для осуществления противолодочного патрулирования и защиты флота на якорной стоянке. Но перед этим мы должны были выполнить совсем другую миссию. Нам следовало зайти в Торсхавн, столицу островов Фаро, и проинформировать местного губернатора, что в целях предотвращения продвижения немцев в этом направлении союзники намерены оккупировать его территорию и что крейсер «Суффолк» («Suffolk») с морскими пехотинцами на борту прибывает на следующий день. По прибытии в Торсхавн я взял с собой капитана «Аванта» Бернел-Ноджента, и мы отправились искать британское кон-

¹ «Hearty» – сердечный, «Hardy» – выносливый. (Примеч. пер.)

сульство.

На берегу нас встретила оживленная и приветливая толпа народа. Нам с трудом удалось избавиться от их навязчивого дружелюбия и добраться до консульства. Затем нас проводили к губернатору. Но не успел я перейти к делу, как на нас буквально обрушилась волна гостеприимства. Нам вручили стаканы с какими-то местными напитками, наперебой угощали чем-то весьма экзотическим, но не давали подойти к губернатору и сообщить о цели нашего визита. В конце концов нашему консулу удалось добраться до губернатора-датчанина и объяснить ситуацию. Новость моментально облетела всех присутствующих и в первый момент вызвала неприятное удивление, даже уныние. Но затем губернатор призвал аудиторию к вниманию и произнес короткую речь. Он сказал, что оценивает ситуацию как форсмажорную и не видит смысла противиться.

Таким образом, задание было выполнено.

Бернел-Ноджент и я вернулись на свои корабли и начали противолодочное патрулирование в ожидании подхода «Суффолка». Нельзя не отметить, что нам была поручена весьма необычная миссия, можно сказать, в лучших традициях прошлого, когда еще не было ни телефона, ни телеграфа. Но мне это даже понравилось.

А тем временем началась норвежская кампания, и «Вечерняя звезда» стала частью конвоя линейного корабля «Решительный» («Resolution»), который направлялся в Нарвик,

чтобы его 15-дюймовые орудия оказали с моря поддержку нашим войскам на берегу. Прибыв в район фьордов, мы выполняли задания по противолодочному патрулированию входов в фьорды, а также прибрежному патрулированию в районе города Нарвика, окруженного войсками союзников. Здесь наши орудийные расчеты впервые получили возможность испытать себя в деле, поскольку мы имели приказ открывать огонь по любому движущемуся военному транспортному средству или отряду противника, находящемуся в зоне видимости.

Любимым занятием всех кораблей, находящихся в районе Нарвика, была стрельба по железнодорожному туннелю, где немцы держали свои полевые орудия. Когда враги считали, что наше внимание отвлечено чем-то другим, они выкатывали орудие из туннеля и в спешке производили несколько выстрелов. Мы же в свою очередь держали наши орудия и расчеты в постоянной боевой готовности, чтобы можно было открыть огонь и поразить цель в любой момент. Все это очень напоминало поведение кошки перед мышьиной норкой. Наша (собранная на скорую руку) система управления орудиями являлась серьезным препятствием на пути к достижению цели, поэтому существенными успехами похвастаться мы не могли.

Когда я думаю о тех днях, чаще всего мне вспоминаются непрекращающиеся сигналы воздушной тревоги. В это время года в тех широтах практически не бывает темноты, по-

этому авиация навещала нас в любое время суток. Хорошо еще, в Нарвике мы были недостижимы для немецких пикирующих бомбардировщиков.

При появлении вражеских самолетов наши действия заключались в следующем: придерживаться скорости примерно 20 узлов, а когда самолет достигает точки начала бомбометания (ее мы не могли точно определить, разве что видели падающие бомбы), следовало резко изменить курс на 90 градусов. Если все проходило нормально, бомбы падали как раз в том месте, где мы должны были находиться, если бы не изменили курс.

Хуже, если нас атаковали одновременно два соединения. Я помню, как однажды один из моих офицеров, старший лейтенант Уайт, удивленно пробормотал: «Кажется, нас преследуют, сэр...» – и несколькими секундами позже в воду полетели бомбы. Они падали по линии нашего курса, но все-таки достаточно далеко, чтобы не причинить нам вреда.

Наши орудия вяло огрызались, посылая снаряды в направлении противника. Они не всегда имели возможность видеть цель. На этот случай у них бытовало выражение «целиться в солнце». И что самое удивительное, несколько раз им удавалось эффективно отразить вражеские атаки. Это добавило нам самоуважения.

Вскоре я приобрел репутацию квалифицированного судоводителя, способного найти выход из любой, даже самой сложной ситуации. И очень этим гордился. Правда, со вре-

менем выяснилось, что практически каждый капитан эсминца имеет на своем судне аналогичную репутацию. Но это отнюдь не испортило мне настроения.

Командуя «Вечерней звездой», я сделал еще одно открытие: когда вокруг падают бомбы, все боятся, но каждый думает, что страх испытывает только он один. Однажды, во время короткого отдыха, я зашел в офицерскую кают-компанию и в доверительном разговоре признался, что чувствую себя весьма неловко, когда они сохраняют невозмутимое спокойствие при бомбежках, в то время как я сам дрожу как осиновый лист. Последовало секундное молчание, а потом взрыв смеха. «Мы как раз только что говорили, – признался один из офицеров, – что завидуем вашему спокойствию под бомбами, а сами никак не можем избавиться от чувства страха». После этих взаимных откровений мы все стали относиться к происходящему немного легче.

По-моему, самым спокойным человеком в экипаже «Вечерней звезды» был мой слуга Абель Браун. Он всегда появлялся на мостике через доли секунды после звучания сигнала отбоя воздушной тревоги с большой кружкой дымящегося чая и сияющей улыбкой на лице. Причем ни разу не опоздал. Я никогда не забуду этого человека. В любую погоду, не обращая внимания на штормовые волны, как мячик швырявшие эсминец во все стороны, разве только не переворачивавшие его, он неизменно вовремя появлялся в моей каюте с горячей пищей, хотя я до сих пор не понимаю, ка-

ким чудом ему удавалось ее донести. Я точно знаю, что однажды он был сбит с ног волной и только благодаря счастливой случайности не оказался за бортом. А сколько аналогичных случаев остались мне неизвестными? Но ничто не могло поколебать энтузиазм этого человека. Капитан должен получать горячую пищу в любой ситуации. Абель Браун делал для этого все возможное и невозможное.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.