

РQ-17 и РQ-18

ДВА КОНВОЯ: РQ-17 и РQ-18

ДВА КОНВОЯ:



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ДВА КОНВОЯ:
PQ-17 и PQ-18

PQ-17 и PQ-18

ДВА КОНВОЯ:

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

**ДВА КОНВОЯ:
RQ-17 и RQ-18**

**ПОЛ ЛУНД
RQ-17—КОНВОЙ В АД**

**ДЖ. БРУМ
КОНВОЮ РАССЕЯТЬСЯ!**

**ПИТЕР СМИТ
ПОБЕДА В АРКТИКЕ**

УДК 355/359"1942"

ББК 63.3(0)62

Д22

Серия основана в 1998 году

Перевод с английского А.Г. Больных

Серийное оформление А.А. Кудрявцева

Подписано в печать с готовых диапозитивов 05.11.03.

Формат 84×108¹/₃₂. Бумага типографская.

Печать высокая с ФПФ. Усл. печ. л. 42.

Тираж 5000 экз. Заказ 2754.

Два конвоя: RQ-17 и RQ-18: Сб. / Пер. с англ. А.Г. Больных. — Д22 М.: ООО «Издательство АСТ», 2004. — 797, [3] с.: ил., 16 л. ил. — (Военно-историческая библиотека).

Содерж.: RQ-17 — конвой в ад / П. Лунд. Конвою рассеяться! / Дж. Брум. Победа в Арктике / П. Смит.

ISBN 5-17-021659-9.

В этой книге рассказывается о трагических событиях, происходивших у северного побережья Европы при проводке двух полярных конвоев — RQ-17 и RQ-18. Летом 1942 г. напряженность борьбы в водах Арктики достигла апогея. Десятки транспортов союзников были уничтожены, множество самолетов и подводных лодок немцев — потоплены.

Свидетельства очевидцев, мнения историков, архивные документы позволяют приподнять завесу над подробностями кровопролитных боев, ранее неизвестными российскому читателю. Книга будет интересна как специалистам, так и всем любителям военной истории.

УДК 355/359"1942"

ББК 63.3(0)62

ISBN 5-17-021659-9

© Перевод. А.Г. Больных, 2004

© ООО «Издательство АСТ», 2004

ГРАНИЦА АДА ПРОХОДИТ ПО РЕКЕ КОЦИТ

Предисловие переводчика

В древности считалось, что страну мертвых окружает множество рек: Ахерон, Лета, Стикс, Флегетон, Коцит. Переправа через любую из них была смертельно опасна. Хотя, что означает слово «смертельно», если направляешься в Аид? Но сейчас мы не будем говорить ни о Лете, реке забвения, ни об огненном Флегетоне. Мало кто помнит, что одна из границ Аида проходила по мертвенно-ледяному Коциту. И когда один из участников полярных конвоев писал, что они шли прямо в ад, то, скорее всего, злосчастный конвой пытался пересечь именно Коцит. Ну что ж, последуем за ним. Добро пожаловать в ледяной ад!

Итак, речь пойдет о двух самых знаменитых полярных конвоях — RQ-17 и RQ-18. Много десятилетий вокруг них кипят горячие споры, выдвигаются самые страшные обвинения, используются самые абсурдные аргументы. Ни с одним из конвоев не связано такое количество лжи, как с RQ-17. Но эта ложь довольно односторонняя — лгут только английские и российские историки. Немцы охотно признают, что заявления летчиков и подводников относительно потерь конвоя были преувеличенными, однако они не выходили за пределы обычных ошибок и вольностей военного времени, а самое главное —

немецкие историки не упорствуют в своих заблуждениях. Зато англичане и русские с упорством, достойным лучшего применения, крутят затертые пластинки полувековой давности. Пример? Да пожалуйста! На «научной» конференции «Война в Арктике», проведенной в Архангельске в августе-сентябре 2000 года, во многих докладах снова повторяются бредни о том, что RQ-17 служил приманкой для «Тирпица», что адмирал Паунд сознательно отправил конвой на гибель, чтобы вообще поставить крест на русских конвоях, что Н.А. Лунин в очередной раз повредил «Тирпиц» и потопил германский эсминец...

Впрочем, удивляться этому не приходится. Состояние современной российской исторической науки таково, что можно встретить и более потрясающие вещи. Вы наверняка читали книги Резуна-Суворова, в которых «прославляются» творения разномастных гареевых, анфиловых и прочих так называемых «историков», которые описывают Великую Отечественную войну с точностью плюс-минус 5 армий. Добро бы потеряли взвод, или полк на худой конец, так ведь нет. Зачем мелочиться? Пять армий — вынь и отдай. Когда самопальный автор пишет нам про «рикошетные пластины (наклонные крышки) башен» — полбеда, что с него возьмешь? Но когда доктор наук (!) в своей диссертации (!!!) повествует об «эсминичной группе», я теряю дар речи. Зато он совершенно точно следует установкам партии и правительства относительно **правильного** понимания истории, и потому защита проходит «на ура».

Знаете, еще немного — и нас порадают хрустальным куполом небес и плоской землей на четырех слонах, составленных согласно эпохальным решениям очередного исторического пленума нынешней «руководящей и направляющей силы нашего общества».

Впрочем, англичане действуют ничуть не лучше. В большинстве книг упрямо проталкивается мысль, что разгром RQ-17 как бы и не совсем разгром, треть конвоя все равно уцелела. И британское командование не то чтобы

ошибалось, просто совершенно правильные приказы были отданы в немножко неправильное время. А ведь, между прочим, разгром RQ-17 — это такое событие, которому трудно найти аналог в многовековой и бурной истории Королевского Флота. Да, в ходе этой операции не погиб ни один военный корабль, однако сама операция закончилась полным провалом. На память в обозримом прошлом приходит лишь один аналогичный пример — Дарданелльская операция 1915 года. Ну, еще с треском провалившийся штурм Петропавловска в 1854 году, причем там англичане тоже не потеряли ни одного корабля. Что же привело к столь плачевному исходу неплохо начавшуюся конвойную операцию? Ведь до расформирования конвоя командиры эскортных кораблей и шкиперы торговых судов были совершенно уверены, что доберутся до цели. 4 июля немцы провели несколько воздушных атак, и все они были отбиты, даже самая мощная, в которой участвовали 25 He-111 из состава I/KG.26. Ведь союзники были уверены, что сбили не 2 самолета, как было на самом деле, а много больше. Только американский эсминец «Уэйнрайт» претендовал на 7 побед! Они обрели знаменитую психологию победителей, но все рухнуло в одночасье.

Дадли, не делай этого!

Ключевым моментом является решение Первого Морского Лорда адмирала Дадли Паунда о роспуске конвоя RQ-17. Оно неоднократно подвергалось самой жестокой критике и совершенно справедливо. Сейчас даже английские историки не рискуют утверждать, что оно было правильным. В лучшем случае используется определение «несколько преждевременное». Однако мало кто пытался четко проанализировать причины такого решения и вероятные последствия. Кроме того, никто не попытался рассмотреть, насколько личные качества Первого Морского Лорда повлияли на ход событий.

Вот с последнего мы и начнем. Совершенно неожиданно выясняется, что адмирал Дадли Паунд был чуть ли не наилучшей возможной кандидатурой на пост главнокомандующего британским флотом. Прежде всего следует отметить недостаточную силу воли. Как сказали бы немцы, Паунд был типичным «Ja-Sage» — «Да-человек». Любое, самое бредовое решение начальства для него являлось строжайшим приказом, подлежащим немедленному и неукоснительному исполнению. А если вспомнить, что начальством у Паунда был дилетант, одержимый полководческим зудом, становится понятным, к каким последствиям это должно было привести и приводило неоднократно. Например, гибель «Принс оф Уэлса» и «Рипалса» целиком лежит на совести Паунда. Все адмиралы были против отправки линкоров на Дальний Восток, но премьер-министр пожелал, и главнокомандующий лакейским усердием пожелание исполнил. А возмутительная радиограмма, отправленная адмиралу Тови во время охоты за «Бисмарком»?

Но этого мало. Выясняется, что Паунда в принципе нельзя было на пушечный выстрел подпускать к любой командной должности. После смерти адмирала газеты попытались опубликовать панегирик, но получилось прямо противоположное. Адмирал днюет и ночует в штабе, спит прямо в рабочем кабинете... Это что, похвальное качество для главнокомандующего? Или свидетельство полнейшей неспособности организовать свою работу? Кажется, про Мольтке-младшего сказали, что, узнав об объявлении войны, он отправился спать, заявив, что планы разработаны настолько детально, что теперь ему просто нечего делать.

Паунд пытался постоянно контролировать своих подчиненных, чем фактически расписывался в собственной беспомощности. Самый хороший начальник — это тот, кто не мешает подчиненным делать свое дело. Паунд не доверял никому и ничему, вплоть до того, что начинал лично переставлять флажки на оперативных картах. Са-

мое подходящее занятие для адмирала флота и главнокомандующего. Более того, он неоднократно вмешивался в действия адмиралов на местах, отдавая приказы через их голову. Не раз и не два говорилось, что делать этого нельзя, потому что, сидя в уютном кресле в Лондоне, ты просто не обладаешь всей полнотой информации, не видишь стремительно меняющуюся тактическую ситуацию. Мало того, подобный приказ подрывает авторитет командира. Когда вы прочитаете воспоминания командира эскорта PQ-17 Брума, выяснится неожиданная вещь. Приказ расформировать конвой был **не первым** из приказов, которые отдал Паунд через голову адмирала Тови, командовавшего операцией, и капитана 2 ранга Брума, командовавшего конвоем. Просто остальные приказы не имели столь катастрофических последствий и потому остались незамеченными.

Вдобавок адмирал Паунд показал себя законченным дураком. Ведь после разгрома PQ-17 он ухитрился заявить, что если бы он находился на месте немецкого командующего, то при имеющихся у немцев силах он (Паунд) сумел бы полностью перерезать арктические коммуникации. В принципе спорное утверждение. К тому же качества адмирала Паунда как флотоводца заставляют еще больше усомниться в том, что он смог бы это сделать. В данном случае речь идет о другом. Во время войны главнокомандующий открыто заявляет своим подчиненным, что они проводят безнадежную операцию, и если противник возьмется за дело всерьез, то все они погибнут. До какой степени даже не дураком, идиотом нужно быть, чтобы грохнуть такое!

Но хватит о Паунде-человеке, давайте перейдем к Паунду-флотоводцу. Мы должны выяснить, насколько решение Паунда соответствовало имеющейся информации. Выясняется, что приказ был отдан на основании одних только домыслов, допущений и опасений. Имелась у Паунда информация, которая давала возможность предположить, что немецкие корабли вышли в море? Нет.

Имелась у Паунда информация, которая давала возможность предположить, что немецкие корабли, даже если они вышли в море, реально угрожают конвою? Нет. Но если еще раз перечитать все, что написано по поводу этого решения, то может сложиться впечатление, что Паунд был во власти навязчивой идеи рассеять конвой, о чем говорил еще до начала операции.

В далеко не лучшем свете предстают и подчиненные Паунда, в частности — тот же самый Даннинг, на котором лежала обязанность следить за немецкими кораблями. Ему задают конкретный вопрос: вышел «Тирпиц» из Альтенфиорда или нет? Даннинг начинает юлить и вертеться, выдав некий обтекаемый и расплывчатый ответ, который полностью снимает с него вину при любом развитии событий. Похоже, ни о чем другом, кроме собственной безопасности, он не думал. Увы, на память приходит фраза из бородатого анекдота: «А если он отвечает: «Может быть», — какой он, к черту, военный». И это при том, что с помощью благожелательно настроенных шведов англичане читали сообщения, отправляемые из Берлина в Нарвик по телеграфной линии, проходящей через Швецию.

Но предположим, что ситуация была именно такой, какой ее представляют защитники Паунда. Конвой PQ-17 идет на восток вдоль кромки полярных льдов, а с юга к нему приближается немецкая эскадра во главе с «Тирпицем». Оправдано ли было в этом случае расформирование конвоя? Ответу сразу и категорически: нет! Нет, причем без всяких сослагательных наклонений, различных «если» и «может быть».

Расформирование конвоя было оправдано в эпоху парусных судов. Тогда рейдер действительно ничего не мог сделать, разве что перехватить два-три судна. Мне сразу же скажут: а как же «Джервис Бей» и «Шеер»? Правильный пример. Когда «Шеер» атаковал конвой НХ-84, командир вспомогательного крейсера «Джервис Бей» Феджин распустил конвой, а сам принял бой и задержал рейдер. В результате «Шеер» сумел потопить только 5 транс-

портов, остальные спаслись. И Феджин вполне заслуженно получил Крест Виктории. Но именно этот пример доказывает полную ошибочность решения адмирала Паунда. Дело в том, что существует несколько принципиальных отличий в ситуациях с PQ-17 и НХ-84.

1. НХ-84 был атакован одиночным рейдером, на перехват PQ-17 шла целая эскадра из более чем 10 вымпелов.

2. НХ-84 был атакован посреди Атлантики, PQ-17 был прижат к ледовому барьеру.

3. НХ-84 был атакован в сумерках, PQ-17 следовал в условиях полярного дня, когда солнце светит 25 часов в сутки.

4. За НХ-84 никто не следил, PQ-17 находился под постоянным наблюдением со стороны немецких самолетов-разведчиков и подводных лодок.

5. НХ-84 мог быть атакован одним только «Шеером», PQ-17 подвергался атакам и подводных лодок, и самолетов, а появление немецкой эскадры лишь еще больше ухудшало его положение.

(Одна маленькая вставка, не совсем относящаяся к делу. Эсминец «Лимингтон», бывший американский четырехтрубник «Твиггс», участвовал в обоих эпизодах с нападением рейдеров на конвой. Он входил в состав прикрытия PQ-17. А годом раньше, сразу после передачи корабля британскому флоту, по пути в Белфаст с Ньюфаундленда 4-я флотилия «городов» проходила через район боя «Джервис Бея» с «Шеером», происшедшего накануне. Эсминцы получили приказ искать спасшихся моряков, но, к сожалению, никого не нашли.)

Согласитесь, в таких условиях рассредоточение конвоя предстает в ином свете. Оно не правильное, оно не ошибочное, оно просто бессмысленное. Если бы немецкая эскадра шла на перехват конвоя, то его рассеивание могло дать только один результат. Немцам потребовались бы не 2 часа, чтобы переловить транспорты, а скажем, 7 часов. Вот и всё! Самолеты-разведчики точно ука-

зали бы, где искать транспорты. Рассеивание могло происходить только в южном направлении, то есть транспорты могли двигаться лишь навстречу немцам... О чем тут вообще говорить?

С учетом всего этого можно сказать, что адмирал Паунд допустил грубейшую ошибку. Собственно, я даже не знаю, как правильно характеризовать его решение. Может быть, это притянутая за уши аналогия, но для меня это выглядит так: в матче на первенство мира по шахматам один из игроков получает детский мат. Это не ошибка, это не зевок, это нечто совершенно иное, определения чему я подобрать не могу.

Любителям разоблачать «нравы империализма» могу подбросить еще одну версию. Транспорты в основном были американскими, таких Адмиралтейству явно было не жалко. А эсминцы, хоть и старенькие, но свои, родные. Так кого будем спасать в первую очередь?

А теперь обратимся к действиям подчиненных Паунда. Рассмотрим по очереди, что сделали и что не сделали, что могли сделать и что не пожелали сделать адмирал Тови, контр-адмирал Гамильтон и капитан 2 ранга Брум. Кстати, в наше поле зрения попадает еще одна фигура, о которой лишь вскользь упоминается в русских изданиях.

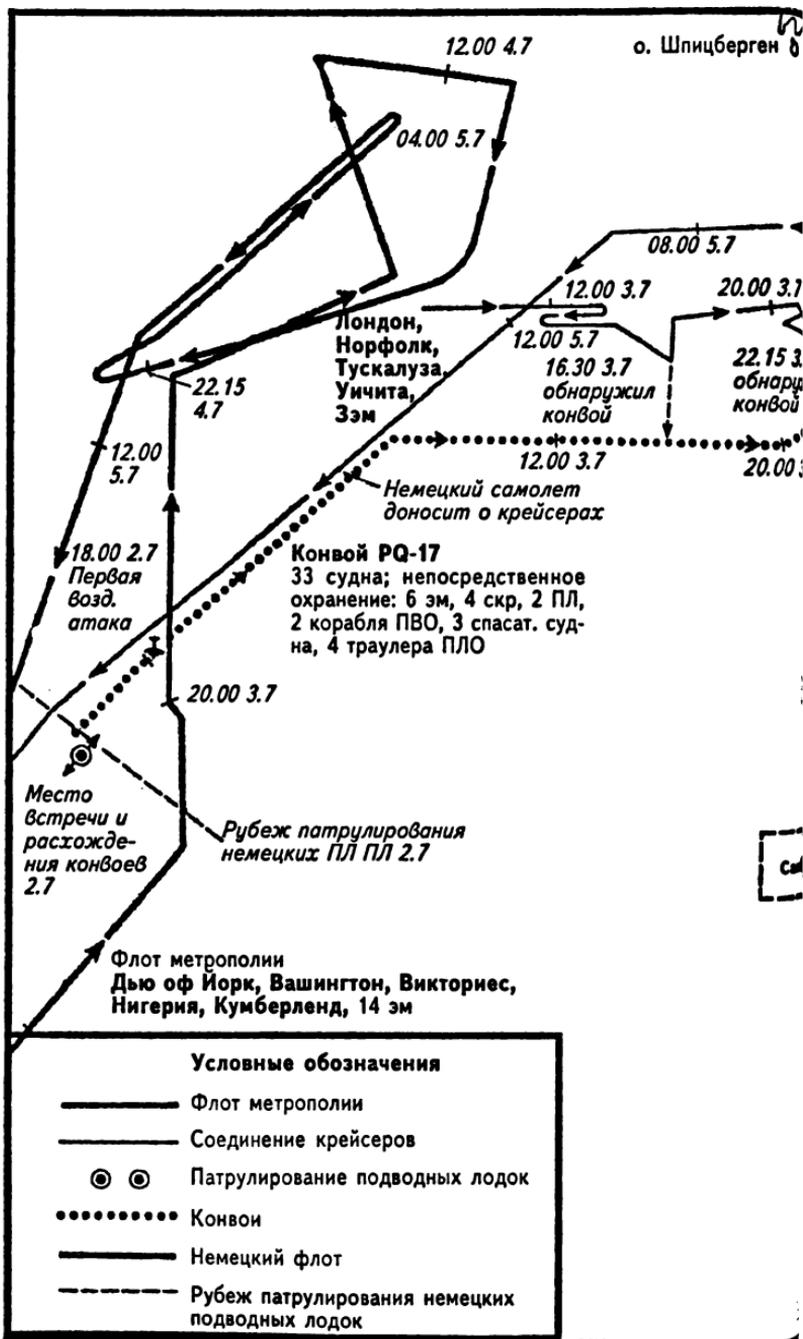
Адмирал Тови с самого начала был категорически против отправки конвоя. И все-таки он сделал кое-что для его защиты, хотя я не рискнул бы сказать, что было сделано всё возможное. Если посмотреть на карту, взятую из британских источников, между прочим, то сразу становится понятно, что Флот Метрополии никого не прикрывал и никого не защищал. Тови со своими линкорами бессмысленно болтался далеко на западе и даже в случае реального нападения «Тирпица» на конвой никак не мог последнему помочь. Однако я не спешил бы обвинять адмирала в неправильных действиях. Во время проводки конвоя PQ-12 Флот Метрополии действовал гораздо восточнее и действительно попытался перехва-

тить «Тирпиц». Лишь удача и плачевное состояние британской палубной авиации помогли немцам избежать серьезных неприятностей. Вдобавок над Тови висел тот же самый приказ, что и над всеми немецкими адмиралами: не рисковать! Он не имел права входить в зону действия немецкой базовой авиации. Он не имел права рисковать своими линкорами точно так же, как Цилиакс не имел права рисковать «Тирпицем». Тови сделал все возможное, но в пределах поставленных ему ограничений. Кстати, та же самая карта вдребезги разносит пущенную по свету советскими идеологами басню о том, что PQ-17 якобы был подставлен в качестве приманки, чтобы выманить «Тирпиц» в море. Даже если бы немецкий линкор пошел на перехват конвоя, то Флот Метрополии никак не успевал перехватить его.

Я уже не говорю о том, что аргументы в пользу этой бредовой гипотезы приводятся еще более бредовые. Если адмирал Советского ВМФ совершенно серьезно ссылается на художественную книгу в качестве источника информации, — я не знаю, как на это реагировать. Это объясняет бездарные действия советского военного руководства в годы войны, и в частности прямо-таки детскую беспомощность лично адмирала Головки. Ведь операция «Вундерланд» ясно показала, чего стоит адмирал Головка. Ну, а «разоблачения происков британских империалистов» все желающие могут найти на стр. 118 его мемуаров. Да, конечно, книга Маклина «Корабль его величества «Улисс»¹ «долгие годы тщательно скрывалась в тайниках Британского адмиралтейства».

Зато есть еще одна гипотеза, которую, кажется, пока никто не высказывал. И в этой операции, и во многих других Флот Метрополии был расположен совершенно идеально, чтобы перехватить «Тирпиц», если бы тот вдруг вздумал попытаться прорваться в Атлантику, имитируя

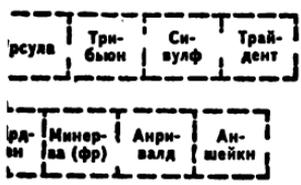
¹ Интересный вопрос: Его Величества, как полагают англичане, или его величества, как считают советские редакторы?





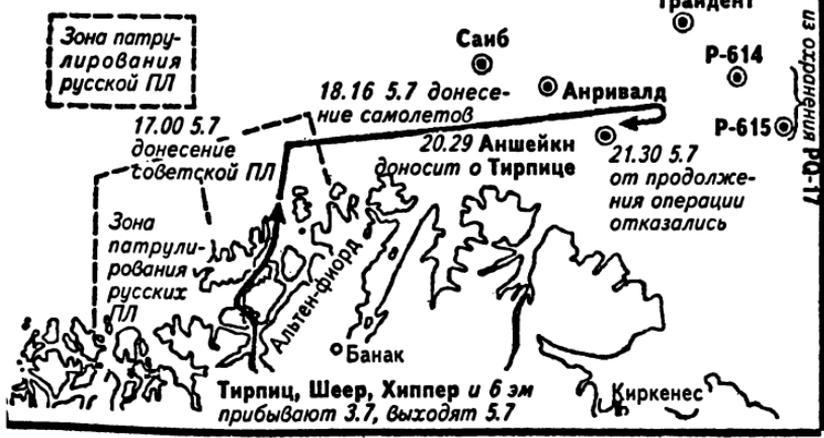
БАРЕНЦЕВО МОРЕ

Зоны патрулирования ПЛ ПЛ до 12.00 4.7



Русская зона (одна пл)

Зоны патрулирования ПЛ ПЛ с 24.00 5.7 до 00.00 7.7



атаку PQ-17. Летом 1942 года такой вариант был еще возможен. Во всяком случае, даже позднее немцы планировали проведение операции «Аврора» — прорыв в Атлантику «Лютцова» после атаки конвоя JW-51B. Другое дело, что в условиях полярного дня они вряд ли решились бы отправить какой-то из своих кораблей в столь дальнее плавание и уж явно не собирались рисковать «Тирпицем», но ведь нужно быть готовым к любым неожиданностям. Тови был готов парировать попытку прорыва на атлантические коммуникации.

Действия контр-адмирала Гамильтона заслуживают наименьшей критики, если заслуживают критики вообще. Он получил приказ отойти на запад полным ходом, он его исполнил. Поставить под сомнение можно то, что Гамильтон согласился с предложением Брума присоединить к своей эскадре эсминцы непосредственного сопровождения конвоя. Однако Гамильтона тоже можно понять. Он и так уже зашел на восток гораздо дальше, чем ему разрешалось планом операции и последующими приказами. На хвосте у конвоя висели несколько подводных лодок, и крейсерам предстояло пройти через район их сосредоточения. В этом случае вполне понятно, что Гамильтон хотел усилить прикрытие крейсеров. Но... Но! Не усиливал он его! По всем описаниям, эскадра Гамильтона следовала кильватерной колонной — впереди крейсера, за ними все 9 эсминцев. То есть не было абсолютно никакой разницы, сколько эсминцев сопровождало крейсера, 3 или 9. В любом случае первая торпеда досталась бы головному «Лондону».

Критики заслуживает другое. Гамильтон совершенно серьезно пытался доказать, что он вел свою эскадру навстречу «Тирпицу». И эту басню, как ни странно, в последнее время подхватили некоторые российские историки. Дескать, Гамильтон бежал, но бежал навстречу многократно превосходящему его противнику, готовясь совершить героический подвиг. Помилуйте! Приказ был недвусмысленным: отойти на запад. Гамильтон его выполнил. Нем-

цы могли подойти только с юга! Кого перехватывала 1-я эскадра крейсеров? Ни при каких обстоятельствах она не могла встретиться с «Тирпицем», и перехватить могла разве что тюленей, никого больше.

Таковыми же несостоятельными выглядят и утверждения о том, что крейсерам Гамильтона угрожали немецкие корабли. «Тирпиц», что ли? Это где и когда линкор хоть раз сумел догнать удирающие крейсера? Другое дело, что подводные лодки и самолеты являлись вполне реальной и достаточно серьезной угрозой, только от них совсем не обязательно удирать полным ходом.

Угрозы не было, но крейсера бросились наутек, хотя и по приказу сверху. После войны Черчилль выдвинул версию, что Паунд пытался спасти крейсера, потому что эскадра была наполовину американской. Самое интересное, что видный английский историк Питер Смит и сегодня пытается отстаивать эту версию, изобретенную задним числом. А ведь если принять ее за истинную, то снова разлетается в прах утверждение, будто Гамильтон собирался с кем-то сражаться. Нет уж, надо четко выбрать одну из двух линий защиты и следовать только ей. Не стоит поочередно утверждать то одно, то другое.

А теперь перейдем ко второй ключевой фигуре нашей истории — капитану 2 ранга Бруму. Именно Брум без всякого приказа бросил транспорты и бежал со своими эсминцами. Именно Брум отдал приказ остальным эскадренным кораблям: «Спасайся, кто может!» Они его охотно исполнили. Если приказ адмирала Паунда обрек конвой PQ-17 на поражение, то действия капитана 2 ранга Брума превратили это поражение в настоящую катастрофу.

Книга Дж. Брума «Конвою рассеяться» более чем любопытна. Это сборник документов (радиограмм) с комментариями непосредственного участника событий. Сама книга появилась как результат судебного расследования, затеянного через 15 лет после гибели конвоя. Зачем оно было начато — не слишком понятно. Суд ничего не прояс-

нил, и дело осталось таким же запутанным и неясным, но Брум использовал удачно представившийся повод, чтобы в очередной раз заявить о своей невинности. А кто громче всех кричит: «Держи вора!»?

Мимоходом хочу пожаловаться. Хорошо англичанам, они используют единственный термин «сигнал», придав ему всеобъемлющий характер. Это и радиограмма, и разговор по радиотелефону, и флажный сигнал, и прожекторный. Даже мегафон попадает в эту категорию. А уж какие сигналы отправляют просвещенные мореплаватели... Это же просто сказка. «В случае атаки кораблей противника хочу остаться на поверхности». — «Я тоже». Вы можете представить себе подобный диалог между кораблями Советского флота? Я не могу.

Впрочем, мы немного отвлеклись. Эсминцы бросили конвой по инициативе Брума, адмирал Гамильтон лишь проштамповал решение подчиненного. Все дружно говорят, что Брум думал... Не занимайтесь вещами, которые вам не по силам! О каком предстоящем бое могла идти речь? Флот Метрополии находится более чем в 500 милях позади! «Мы ждали боя в самом ближайшем времени». «Не верю», как говорил Станиславский. К тому же Брум неоднократно повторяет, что ту или иную радиограмму он впервые увидел лишь на слушаниях. Однако относительно приказа крейсерам Гамильтона отходить на запад он такого не утверждает. Брум получил этот приказ одновременно с Гамильтоном. А немцы, повторю, могли подойти только с юга. О каком бое идет речь?

Еще более странным выглядит приказ Брума остальным кораблям эскорта бросить транспорты и спасаться по способности. Даже после расформирования конвоя корветы и траулеры могли взять под опеку транспорты, как это сделал «Айршир». Кое-кто говорит, что в этом случае сами эскортные корабли стали бы жертвами атак с воздуха и из-под воды. Но после расформирования конвоя массированные воздушные атаки не повторялись, а отбить атаку одиночных самолетов корветы вполне мог-

ли, не говоря уже об эскортных миноносцах, имевших мощное зенитное вооружение. Вместо этого малые корабли собираются вокруг кораблей ПВО, и они принимаются охранять друг друга. В столь тесный союз несчастные транспорты уже просто не вписываются. Если решения капитана 2 ранга Брума могут считаться ошибочными, то действия командира «Паломареса» капитана 1 ранга Джонси являются откровенно преступными. Ведь когда командир «Позарики» предложил взять под охрану группу транспортов, Джонси прямо это запретил.

Кстати, сравним действия командиров кораблей ПВО, сопровождавших конвой PQ-18. Капитан 1 ранга Адамс, командир «Алстер Куин», идет на прямое нарушение приказа адмирала Барнетта, чтобы лучше защитить транспорты. Капитан 1 ранга Нэш, командир «Алинбанка», лишь обозначает свое присутствие.

Узнав обо всем происшедшем, Сталин поинтересовался: а знают ли британские моряки, что такое честь? Редкий случай, но я с ним полностью согласен.

Атака К-21

Когда речь идет о судьбе конвоя PQ-17, то неизбежно всплывает вопрос об атаке подводной лодки К-21 и судьбе линкора «Тирпиц». Для квасных патриотов здесь даже вопроса нет. Атаковал, попал, повредил. Более того, в припадке шизофренического патриотизма один из российских телеканалов под 60-летний юбилей атаки Луни договорился до того, что К-21 «потопила фашистский суперлинкор». Поэтому попытки не то чтобы поставить под сомнение, а даже просто разобраться в проблеме — незамедлительно объявляются непатриотичными. Не сомневаюсь, что в рамках провозглашенного правительством курса на правильное понимание отечественной истории, все дальнейшие рассуждения будут незамедлительно объявлены пособничеством фашизму и государственной изменой «вплоть до высшей меры наказания».

Уровень мышления советских идеологов (а у нас какие-то другие завелись?) лучше всего иллюстрирует рассказ крупнейшего российского писателя-фантаста А.Н. Стругацкого об имевшей место беседе с очень ответственным коммунистом-ленинцем. «Вот вы с братом пишете о полетах со сверхсветовой скоростью. А вам известно, что гениальный ученый Альберт Эйнштейн доказал, что не существует скоростей, превышающих скорость света? Значит, вы выступаете против великого Эйнштейна. А вы знаете, кто травил и преследовал ученого? Фашисты! Значит, вы являетесь сторонниками фашизма!» Вы полагаете, что это скверный анекдот? Нет, это грустная и гнусная правда о жизни в стране нестерпимо развитого социализма. Впрочем, я пишу не для идеологов.

Попала К-21 в линкор или нет? И если попала, то какими были результаты? Раньше все сводилось к построению более или менее убедительных логических конструкций, с помощью которых автор той или иной книги пытался доказать свою точку зрения, я и сам этим занимался. Причем, увы, у сторонников успеха атаки аргументов оказывалось заметно меньше, чем у противников. Однако проанализировать события на основе имеющихся документов почему-то не пытался никто. Мы сейчас постараемся это сделать, но сначала я все-таки повторю те умозрительные заключения, которые наталкивают на вывод, что атака успеха не имела.

Отсутствие документальных свидетельств. Нам говорят, что боржурнал «Тирпица» был фальсифицирован. Предположим. Но мало подделать боржурнал линкора. Тогда придется подделывать огромную кипу документов: бортовые журналы всех кораблей эскадры, журнал боевых действий Боевой Группы, журнал боевых действий Группы ВМФ «Север», журнал боевых действий Руководства войной на море. Простите, но эта задача по силам только Министерству правды из романа Оруэлла, а штаб Кригсмарине с ней явно не справится. Или

вы всерьез будете утверждать, что с Z-28, идущего прямо перед «Тирпицем», взрыв видели, но не зафиксировали его? Действительно, какая ерунда! Вражеские лодки каждое утро пару раз флагманский корабль флота торпедируют, уже и записывать надоело. И еще более странно выглядит отсутствие документов, подтверждающих гибель эсминца.

В предисловии к книге «Закат владыки морей», которая вышла в издательстве АСТ, я высказал опасение, что сенсационный фильм Балларда об экспедиции к затонувшему «Бисмарку» будет в дальнейшем использован в качестве документального подтверждения гипотезы, что немцы, мол, еще могли спасти линкор. Ведь ни одной торпедной пробоины водолазы якобы не увидели. Это было бы смешно, если бы не было так грустно. Ведь басню о тотальной подделке бортжурналов запустил в оборот небезызвестный В.С. Пикуль в бредовом сочинении «Реквием каравану PQ-17». Он назвал свое творение документальной трагедией, хотя на самом деле более справедливым было бы определение «трагедия документов»: такое количество ошибок и прямых фальсификаций допустил автор. Да что говорить, если роман начинается с фразы о «воющей четырьмя моторами «Каталине»?! Это вам не первая страница и даже не первый абзац. Это первая строка журнального издания. Именно Пикуль живописал драматическую сцену в штабе Группы ВМФ «Север», сопроводив ее отчаянным воплем адмирала Шнивинда (если мне не изменяет память, мог быть и Кумметц или кто-то еще): «Так ведь головы полетят!» И всё, дело сделано! 30 лет спустя российские историки уже всерьез говорят, что немецкие адмиралы приказали подделать документы, опасаясь гнева Гитлера. И считают это доказанным и достоверным историческим фактом.

Заговор тотального молчания. То, что линкор торпедировали, видели бы несколько тысяч человек экипажей эскадры. О повреждениях линкора знали бы моряки базы,

рабочие плавучих мастерских... В общей сложности, полагаю, тысяч 10—12 набралось бы. И ни один из всех этих людей за полвека не проронил ни слова? Да, в конце концов, только для того, чтобы создать сенсацию и немного на этом подзаработать. Нет, молчат, как рыбы.

Отсутствие реакции немцев на атаку. Ладно, пуск торпед они действительно могли проглядеть. Морские офицеры подтвердят, что, хотя наблюдение ведется по всему горизонту, кормовые сектора в то время просматривались достаточно формально. Что реально могло угрожать из-под воды эскадре, несущейся со скоростью более 20 узлов? Да ничего! Это ведь не воздух, где из-за туч в любой момент кто-нибудь может выскочить. Поэтому, если торпеды прошли за кормой линкора, их вполне могли не заметить. Но если линкор был торпедирован, что тогда? Почему не было сброшено ни одной глубинной бомбы? Ведь это подтверждает отчет самого Лунина. В таких случаях несколько бомб летят в воду чисто от нервности, неприцельно. Рука сама рвет рычаг сброса.

После торпедирования линкора немцы почему-то продолжают следовать прежним курсом и с прежней скоростью еще 2,5 часа. Это подтверждает прокладка, это подтверждает контакт с подводной лодкой «Аншейкн», имевший место на значительном расстоянии от точки атаки К-21. Несколько особняком стоит донесение самолета, обнаружившего немецкую эскадру через час после атаки. Самолет сообщил, что она движется со скоростью 10 узлов. Но, опять-таки, добраться до указанной пилотом точки со скоростью 10 узлов эскадра просто не могла, она должна была держать 20 узлов или около того.

Вообще, история с сообщением самолета тоже оказывается достаточно запутанной. Все, даже англичане, дружно утверждают, что это была «Каталина» 210-й эскадрильи КВВС. Однако в английских источниках почему-то не приводится обозначение самолета и фамилия пилота. В книге П.Ч. Смита «Победа в Арктике» вы увидите, что разведывательные полеты «Каталин» стро-

го задокументированы. Кандидат исторических наук М. Морозов утверждает, что на самом деле это был ДБ-3ф 42-го гвардейского смешанного авиаполка. Косвенное подтверждение этому можно найти в книге Ирвинга на странице 210, где приведены радиограммы К-21 и самолета. Они совершенно идентичны по конструкции и представляют собой типовые советские циркулярные оповещения по флоту. Англичане писали свои радиограммы несколько иначе.

Но хватит заниматься логическими построениями, перейдем к документам. Свистопляска с торпедированием «Тирпица» началась практически сразу, уже 5 июля 1942 года было твердо решено: линкор торпедирован. В книге Ирвинга приводится радиограмма К-21, в которой, однако, нет ни слова ни об атаке, ни о попаданиях. Я вполне допускаю, что текст приведен неполный, интересно другое. Радиограмма датирована 17.00В/5. В книге Брума цитируется радиограмма начальника британской морской миссии на севере России адмирала Фишера в Адмиралтейство, в которой уже совершенно определенно говорится о 2 попаданиях в «Тирпиц». Радиограмма датирована 19.00В/5. Как бывший радиотелеграфист, я утверждаю, что это неслыханная скорость передачи информации. Чтобы отстучать небольшую радиограмму, требуются считанные минуты, если не вообще секунды, опытный радист работает «со скоростью пороссячьего визга». Гораздо больше времени уходит на расшифровку и регистрацию радиограммы, на подготовку и шифровку следующей. Интервал в 2 часа между этими сообщениями означает одно: как только радиограмма Лунина была принята на ФКП Северного флота, наше командование немедленно приговорило считать атаку успешной и, не подтянув штанов, помчалось хвастаться союзникам. Действующие лица: командующий Северным флотом адмирал А.Г. Головкин, командир бригады подводных лодок капитан 1 ранга Н.И. Виноградов. И после столь уверенного заявления у Головкина и Виноградова не

было иного выбора, как до конца стоять на своей версии: попадания были. Советские адмиралы никогда не ошибаются.

Итак, что же произошло 5 июля 1942 года в Лоппском море?

Для начала процитируем отчет Н.А. Лунина о боевых действиях подводной лодки К-21 за период с 18 июня по 9 июля 1942 года. В нем дается достаточно полное описание событий. Этот вариант отчета приведен в книге Сергеева.

«5 июля, видя учащение полетов самолетов, наблюдающих за районом, и будучи предупрежден по радио о выходе в море немецкой эскадры, полностью зарядившись, в 16.06 погрузился, имея установки носовых торпед 1-2-5-6 в 5 м глубины и 3-4 — в 2 м; в корме все 4 торпеды имели 2-метровую установку глубины.

Изменить установку глубины кормовых торпед не удалось по причине того, что к надводным <торпедным аппаратам> доступа нет изнутри прочного корпуса и они были приготовлены в базе к стрельбе по мелкосидящим судам. Подводный же аппарат № 8 пришлось держать с закрытым запирающим клапаном вследствие большой утечки воздуха, который <клапан> приказано было открывать по сигналу атаки. Торпеду № 7 держал готовой к выстрелу на случай встречи с противником в надводном положении. В 16.33 5 июля 1942 года акустик доложил вахтенному командиру о шумах справа по носу; последний лег <курсом> на шум, но в перископ ничего не обнаружил, и только со вторым его подъемом усмотрена была прямо по носу в дистанции 40—50 каб ПЛ противника в надводном положении. Взяв на себя управление, с подъемом перископа также установил, что это ПЛ, и, сообразуясь с обстановкой, начал маневрировать для атаки. В 17.12 установил, что в море идут на большой скорости два миноносца; то же, что принималось за ПЛ,

оказалось миноносцем, которому рефракция приподняла кончик трубы и мостик; продолжал атаку на второй идущий уступом сзади миноносец.

В 17.18 обнаружил верхушки мачт больших кораблей, идущих строем фронта в сопровождении миноносцев. Головные миноносцы, видимо, освещая район, подплыв к нам на дистанцию 50 — 20 каб, повернули обратно и пошли на сближение с эскадрой. Лег на курс атаки, имея целью левый от меня мателот.

В 17.23 опознал корабли противника, идущие в составе двух линкоров — «Тирпиц» и предположительно «Шеер» — в охране 8 миноносцев типа «Карл Гальстер», ходящих на сложных зигзагах.

Над эскадрой барражировал самолет типа «Арадо». Начал маневрирование для атаки носовыми <торпедными аппаратами> линкора «Тирпиц».

В 17.36 эскадра повернула «все вдруг влево на 90—100°, выстроившись в кильватер с дистанцией между линкорами 20—30 каб. ПЛ оказалась на расходящихся контркурсах; развернулся вправо на носовые <торпедные аппараты>.

В 17.50 вся эскадра опять повернула «все вдруг», и линкор «Тирпиц» оказался идущим на лодку с его курсовым левого борта 5—7°. Опасаясь срыва атаки, развернулся на кормовые торпедные аппараты и в 18.01 произвел четырехторпедный залп с интервалом выпуска торпед 4 сек, при дистанции залпа 20-17-18 каб, (фи) = 28°, (тэта) = 100°, считая скорость линкора в 22 узла и имея свою в 3,5 узла.

В момент залпа находился примерно в середине эскадры, линкор «Шеер» прошел уже угол упреждения и

был с моего правого борта, внутри зигзагировали 4 миноносца, головной миноносец охраны линкора «Тирпиц» резко ворочал влево на обратный курс, и я опасался, что он идет на ПЛ. С выпуском первой торпеды опустил перископ и с выходом последней загнал лодку на глубину с приемом воды в уравнительную, кормовую и дифферентную <цистерны> и увеличил ход до полного.

Через 2 минуты 15 секунд по секундомеру из отсеков, а также акустиком доложено было о взрыве двух торпед. Шумы миноносцев то приближались, то удалялись. Ожидаемых взрывов глубинных бомб не последовало и только в 18.31 по корме, при постепенно уменьшающихся шумах, послышался раскатистый взрыв продолжительностью до 20 с, а затем последовательно в 18.32 и в 18.38 <взрывы>, не похожие на взрывы отдельных глубинных бомб.

В 19.09 осмотрел горизонт и, всплыв под среднюю, передал радио об атаке и курс отхода эскадры.

Состояние погоды благоприятствовало атаке: сплошная облачность с чистым небом на горизонте, видимость полная, зыбь с барашками 2—3 балла, ветер 3—4 балла. ЛК «Тирпиц» камуфлирован коричневой и шаровой красками».

И вот тут начинается интересная, практически детективная история. Командир бригады подводных лодок Северного флота Виноградов тоже цитирует отчет Лунина. И его вариант не совпадает с вариантом Сергеева! Да, оба варианта отчета достаточно близки, они не различаются по смыслу и почти совпадают текстуально. Почти! Но простите, не может быть двух вариантов одного документа. Это тем более странно, что авторы ссылаются на различные дела из архива ВМФ.

Отчет Лунина написан по записям в вахтенном журнале. И здесь детективная история продолжается. Серге-

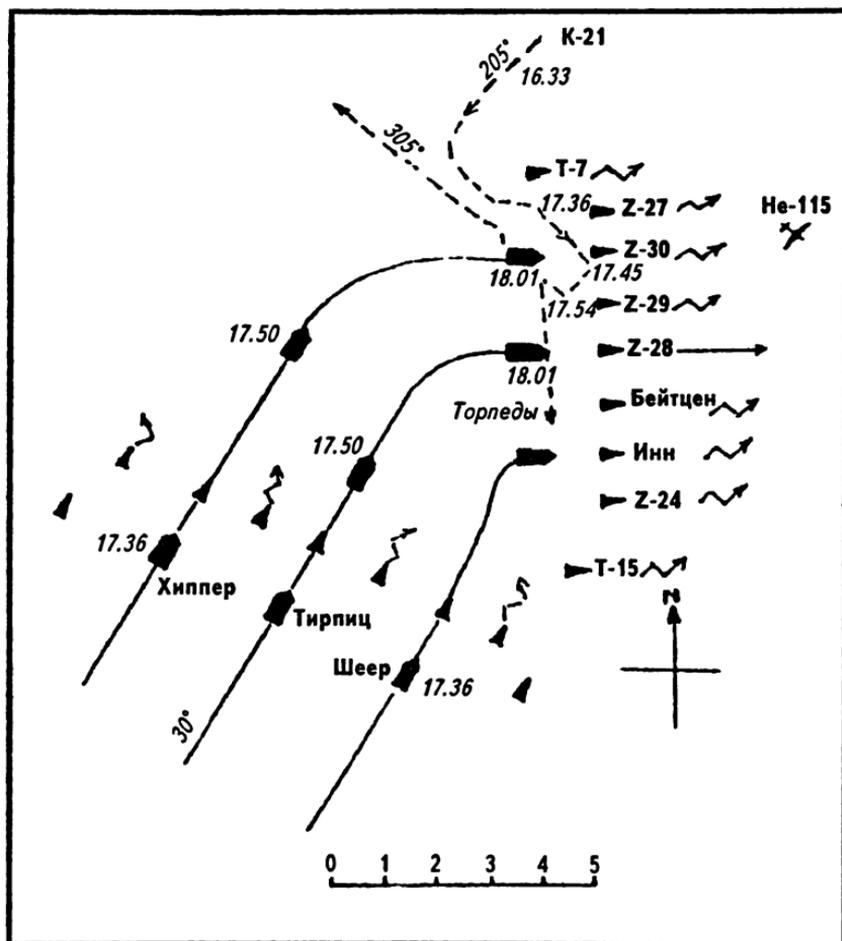
ев приводит отрывки из бортжурнала К-21. Их содержание соответствует отчету, но, опять-таки, интересна одна деталь. Дважды встречается пометка: «Записано в вахтенный журнал красным карандашом лично Луниным и заверено его подписью». Увы, я не был в ЦВМА и не видел этого журнала. Но М. Морозов с ним работал, и он утверждает, что этот экземпляр бортжурнала никогда не был в море (чистый, гладенький, без единого пятнышка) и написан позднее уже на берегу. Главное же — в нем нет никаких правок! Снова мы встречаемся с двумя вариантами документа. И кто поручится, что бортжурнал К-21 не превратился в «издание 2-е, исправленное и дополненное»? А сколько раз наши историки кричали, что немцы подделали бортжурнал «Тирпица», чтобы скрыть факт попаданий!

При этом правка в журнал внесена очень серьезная, вписано следующее: «В момент торпедного залпа головной миноносец резко ворочает на ПЛ, затем контркурсом навстречу ЛК. Полагаю возможным маневр миноносца с целью перехвата торпеды на себя и гибелью, что подтверждается тремя последующими взрывами поясов глубинных бомб». Это вам не уточнение пеленга на пару градусов.

Такая подозрительная двойственность документов ставит под вопрос ценность архивных исследований.

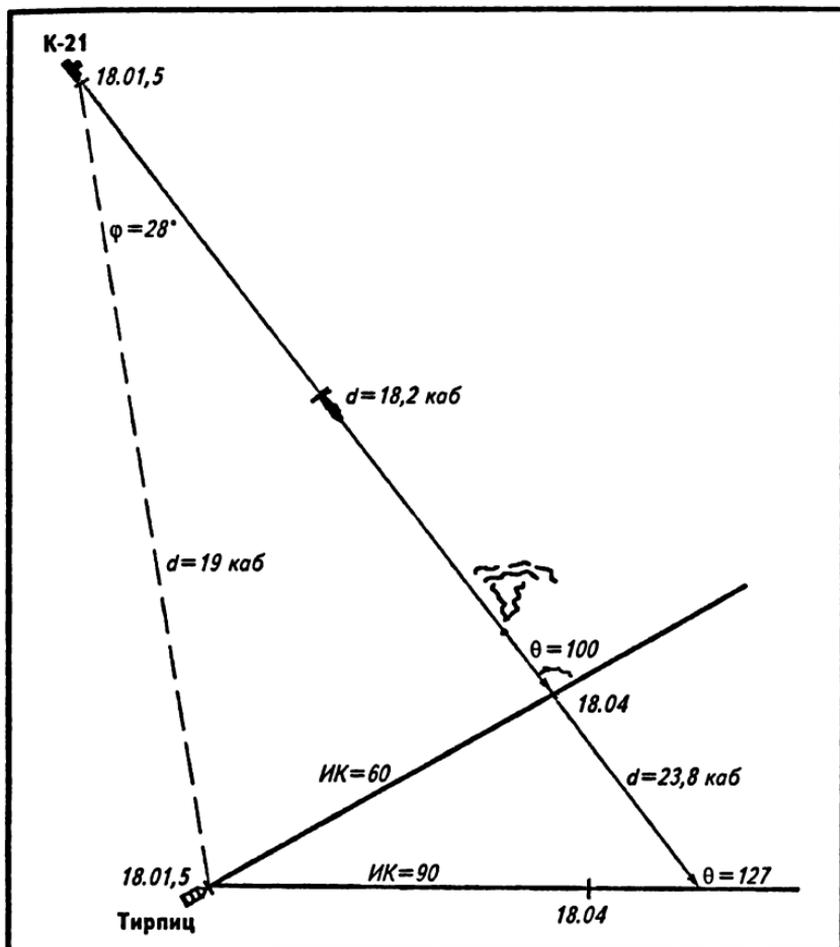
Но продолжим. Схема маневрирования кораблей во время атаки К-21 приводится в двух книгах — у Емельянова и Доценко. Причем сами прокладки практически совпадают, расхождения начинаются дальше. Хронологически первой появилась книга Емельянова. Посмотрим на страницу 123. Сразу бросается в глаза то, что «Тирпиц» и «Шеер» идут в кольцевом охранении эсминцев, чего не было на самом деле и о чем не писал Лунин. То есть Воениздат подсовывает нам заведомую фальшивку. И эта фальшивка поплыла дальше. Французский историк Клод Юан в довольно неплохой книге «Война в Арктике» приводит в качестве советской версии именно ее.

Правда, он тут же дает свой вариант маневрирования, основанный на немецких данных, который заметно отличается от всех наших.



Атака К-21.
Реконструкция К. Юана

В книге Доценко, похоже, воспроизведена истинная прокладка К-21 с указанием дистанций и пеленгов. Эта схема рождает еще больше вопросов. Но сначала я опять предоставлю слово М. Морозову.



**Атака К-21.
Реконструкция М. Морозова**

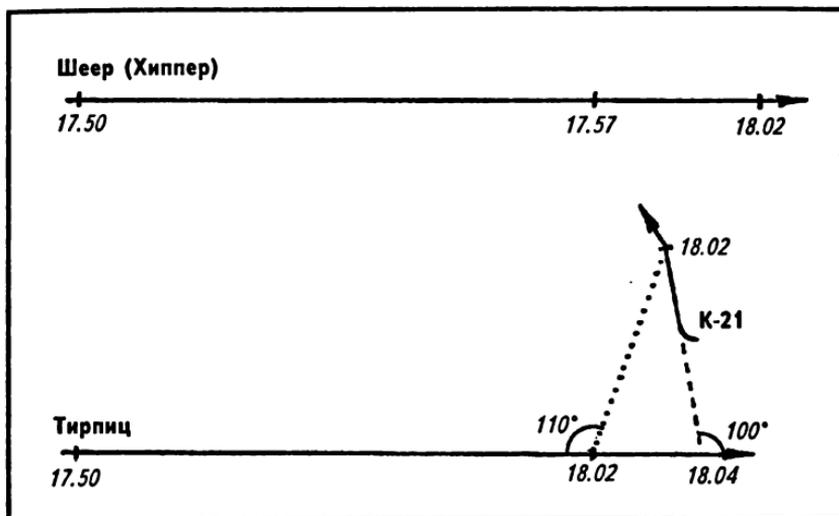
«Так вот, в самом описании атаки есть ряд настораживающих моментов. Курсовой угол цели в момент выстрела — 100 градусов левого борта, угол упреждения — 28 градусов, дистанция до цели в момент выстрела 18—20 кабельтовых (в донесении и последующих исторических исследованиях традиционно приводилось меньшее значение — 17—18 каб или даже 16 каб). При желании несложно вычертить торпедный треугольник и

установить размер гипотенузы — 23,8 каб (при дистанции средней в момент залпа 19 каб). Дело в том, что торпеды 53-38, которыми стреляла лодка, имели режим движения со скоростью 44,5 узла. При этом дальность их хода составляла 4000 м, то есть 21,6 каб. Иными словами, при стрельбе с такими начальными данными условия, необходимые для встречи с целью, изначально отсутствовали — торпеды должны были затонуть, не дойдя до цели».

Должен сразу сказать, что я не совсем согласен с этим утверждением. Правда, я не говорю, что категорически не согласен. Дело в том, что паспортная дальность хода торпеды не измеряется с абсолютной точностью, допустимы те или иные погрешности. Да, в данном режиме хода торпеда 53-38 наверняка не пройдет 30 каб. А вот 23—24 каб, хотя и сомнительны, но все-таки их нельзя исключить совершенно.

Гораздо серьезнее второе возражение Морозова. Первые два взрыва были услышаны через 2 мин 15 сек. Но в указанном режиме торпеды за это время могли пройти только 16 — 17 каб, то есть эти взрывы никак не могли быть связаны с попаданиями в линкор. В этом случае время хода торпед должно было превысить 3 минуты.

Интереснее другое. Дотошный исследователь не обратил внимания на любопытную деталь. Чтобы проиллюстрировать ее, я воспроизведу в увеличенном масштабе фрагмент схемы. Немецкие корабли идут строем фронта (Лунин сам писал об этом), и в 17.50 «Тирпиц» и «Шеер» находятся друг у друга на траверзе. Положению «Тирпица» на 18.02 (момент залпа) соответствует положение «Шеера» на 17.57. А в 18.02 «Шеер» вдруг оказывается чуть ли не на 10 каб впереди «Тирпица». Это как? Весьма странный строй фронта. Один корабль идет со скоростью 20 узлов, а второй дает все 35? Именно такими, если верить прокладке, оказываются скорости «Тирпица» и «Шеера».



То, что на самом деле это был тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», ничего не меняет. Ошибка в опознании вполне естественна, и в том же рапорте Лунин прямо пишет, что на второй корабль он и не смотрел, целиком сосредоточив внимание на линкоре.

Можно предложить еще одну умозрительную конструкцию. То ли Лунин неправильно определил скорость немецкой эскадры, то ли правильно, но немцы в этот момент ее увеличили, когда в 18.01 он поднял перископ, все корабли уже прошли угол упреждения. Все, а не только «Шеер», как следует из схемы. Лунин стрелял не навстречу «Тирпицу», а вдогонку. Точка, помеченная на схеме временем 18.04, — предполагаемый момент попадания торпеды — на самом деле была местом нахождения «Тирпица» в 18.02 в момент залпа. И, разумеется, в таких условиях ни одна торпеда не то что не попала, но в принципе попасть не могла.

Еще одна странная деталь. Вполне понятно, что Лунин стрелял по «Тирпицу», о такой цели любой подводник может лишь мечтать. Однако дело в том, что интер-

вал в строю между тяжелыми кораблями у немцев составлял чуть более 20 каб. Это означает, что при дистанции до «Тирпица» 17—19 каб, Лунин стрелял практически из-под киля «Хиппера». Почему он не дал залп по второму кораблю? До крейсера было всего 2—3 каб, ни сманеврировать, ни даже среагировать «Хиппер» не успевал. Не нужно решать торпедный треугольник, его просто не существует, это дистанция пистолетного выстрела. Не нужен автомат торпедной стрельбы. На глазок положил перекрестие на фок-мачту — и залп! Но это не было сделано. Почему? Даже не заметить крейсер было бы сложно, потому что имелась вполне реальная опасность попасть под таран, причем без усилий со стороны немцев. Если же принять мою гипотезу с опозданием К-21, ответ напрашивается сам собой. «Хиппер» находился так же далеко, как и «Тирпиц».

Есть еще один вариант объяснения. Клод Юан пишет, что командир допустил грубейшую ошибку в определении курса немецкой эскадры. По мнению Лунина, «Тирпиц» следовал курсом 60°, тогда как на самом деле курс был 90°. Это слишком грубая ошибка, чтобы говорить о попаданиях.

Теперь прочитаем рапорт Лунина повнимательнее. Прежде всего, нет никаких претензий к командиру лодки относительно неточного опознания немецких кораблей и мелких ошибок в определении их количества. Такие ошибки совершенно неизбежны, их допускали все подводники. Однако обратите внимание на запись: «В корме все 4 торпеды имели 2-метровую установку глубины». О каких повреждениях «Тирпица» после этого может идти речь в принципе? Даже если предположить, что какая-то торпеда попала в линкор, взрыв должен был произойти в районе броневых поясов, в результате он не мог причинить никаких повреждений.

Однако почти все советские авторы утверждают, что, по сообщениям английской разведки, после похода «Тирпиц» встал на ремонт. Это самый темный момент во всей

истории. Попытки сегодня отыскать упоминания об этих самых сообщениях оказались безуспешны. Здесь можно предположить следующее. «Тирпиц» после похода действительно ремонтировался, но «после похода» совсем не означает «вследствие его». Линкор вполне мог проводить какой-то плановый ремонт или профилактику.

Нельзя исключить и тонкости большой политики. С конвоем англичане оскандалились. Поэтому они вполне могли, чтобы не вызвать еще большей напряженности в отношениях, подтвердить заявление командования Северного флота о торпедировании «Тирпица».

Существует еще один вариант объяснения таинственных «данных британской разведки». Дело в том, что именно в это время отношения между нашими и англичанами носили все признаки официальной сердечности. Было принято каждое сообщение об успехе той или иной стороны сопровождать поздравлением с другой стороны. Вне зависимости от достоверности и без ее проверки. Именно так, но с большей помпой происходило дело, например, при потоплении «Шарнхорста». Телеграмма с поздравлением была отправлена после первого, ничем еще не подтвержденного сообщения о бое. То же было и в Новогоднем бою.

Поэтому мифическое «подтверждение английской разведки», скорее всего, было именно официальным поздравлением (оно же и «подтверждение») по поводу радиogramмы Лунина и последующих сообщений штаба Северного флота. Просто обычный жест вежливости.

Возможно, он попал даже в какие-то официальные сводки британцев того времени. А как только стало ясно, что ничего интересного с «Тирпицем» не было, англичане просто перестали обращать на эту историю внимание, не считая нужным дезавуировать очевидную вещь.

В общем, дело остается совершенно запутанным. Когда сделана правка в бортовом журнале К-21? В море или по возвращению в базу под диктовку Виноградова? Каковы действительные обстоятельства атаки? Ответы на эти воп-

росы мы уже не получим никогда, и даже архивные материалы здесь бессильны помочь. Несомненно одно: К-21 заметила немецкую эскадру и атаковала ее. Радиограмма лодки была перехвачена немцами и стала одной из причин поворота назад.

Если кто-то считает, что Лунин действовал неудачно, рекомендую прочитать описания столь же безуспешных попыток британских лодок атаковать немецкую эскадру во время операции по прикрытию конвоя PQ-18, в особенности — атаку лодки «Тайгрис». То же самое, счет идет на секунды, и малейшее промедление сводит на нет все предыдущие усилия. Зато чего наверняка не было у англичан — так это таких награждений, как у нас. Орден Красной Звезды за то, что «первым услышал и доложил о взрыве торпед, нацеленных на линкор «Тирпиц». М-да...

И приходится в очередной раз напомнить, что Николай Александрович Лунин получил звание Героя Советского Союза не за торпедирование «Тирпица», а то некоторые современные «историки» уже упражняются в остроумии по этому поводу. Указ был подписан за 3 месяца до этой атаки — 3 апреля 1942 года.

В заключение приведу список книг, в которых можно ознакомиться с различными толкованиями и вариантами этого эпизода:

1. «В студеных глубинах», М., 1980 г.
2. Н.И. Виноградов «Подводный фронт», М., 1989 г.
3. А.Г. Головкин «Вместе с флотом», М., 1979 г.
4. В.Д. Доценко «Мифы и легенды Российского флота», СПб, 2002 г.
5. Л.А. Емельянов «Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне», М., 1981 г.
6. Д. Ирвинг «Разгром конвоя PQ-17», М., 1971 г.
7. И.А. Козлов, В.С Шломин «Краснознаменный Северный флот», М., 1966 г.
8. И.А. Козлов, В.С Шломин «Краснознаменный Северный флот», 3-е изд., М., 1983 г.

9. И.А. Колышкин «В глубинах полярных морей», М., 1970 г.
10. Н.Г. Кузнецов «Курсом к победе», М., 1976 г.
11. С. Роскилл «Флот и война», том 2, М., 1970 г.
12. К.М. Сергеев «Лунин атакует «Тирпиц», СПб, 1999 г.

Официальная история и личные впечатления

В последнее время я все больше и больше склоняюсь к мысли, что самые интересные книги — это не причисленные в нужном направлении труды историков и не высокопарные генеральские мемуары, которые немногим отличаются от историографии. Нет, самое интересное и увлекательное — это воспоминания офицеров среднего звена. Не самого низшего — матросов: что там увидишь сквозь перекрестие прицела, а именно младших и средних офицеров. К таким относится книга Пола Лунда и Гарри Ладлэма «PQ-17 — конвой в ад».

Конечно, подобным воспоминаниям нельзя доверять по части изложения фактов. В них слишком много неточностей, ошибок, да и вранья, скажем прямо. Но только вранье это идет от простодушия и переизбытка эмоций, что-то вроде рассказов барона Мюнхгаузена. Оно не имеет ничего общего с хладнокровными и злонамеренными фальсификациями, к которым склонны господа адмиралы и генералы. Охотничьи рассказы, что с них возьмешь. Ну подстрелил вишневым косточкой оленя... тьфу!.. «Юнкерса», так ведь все это видели.

Однако такие воспоминания как нельзя лучше передают аромат эпохи, настроение людей, обстановку. А без всего этого невозможно точно реконструировать события. Вспомним о Трафальгаре. Вы можете сколько угодно рассуждать о гении адмирала Нельсона, о великолепной подготовке британских моряков, об их превосходстве над французами. Но какой вклад в победу внес знаменитый

сигнал: «Англия ожидает, что каждый исполнит свой долг»?! Лишь в воспоминаниях участников сохранились описания того неслыханного, прямо-таки истерического энтузиазма команд, которые были готовы рвать противника голыми руками. После этого сигнала англичане просто не могли проиграть сражение. И помнили об этом эпизоде не адмирал сэр Катберт Коллингвуд и не капитан 1 ранга Харди, а простые лейтенанты.

Зато адмирал Дадли Паунд был, мягко говоря, не Нельсоном. Его сигналы оказали прямо противоположное действие. Превратить уверенных в себе воинов в стадо растерянных и перепуганных беглецов тоже не каждому дано.

Впрочем, даже в этих мемуарах можно найти ценные крупинцы информации. До сих пор я полагал, что прекрасная книга Ирвинга полностью закрыла вопрос о событиях с PQ-17. Оказывается, это не совсем так. Кое-какие детали Ирвинг изложил неточно. Я не думаю, что офицеры «Лорда Остина» могли ошибиться, рассказывая о спасении экипажей потопленных судов. Они-то знали наверняка, кого именно подбирали. А вот Ирвинг, работавший только с документами, мог и ошибаться. Хотя, например, в описании эпизода с потоплением транспорта «Эрлстон» я больше склонен верить Ирвингу, чем Лунду.

Имеются эпизоды и более серьезные, чем рассказы о том, кто и кого спасал, например, вопрос, когда был использован истребитель «Эмпайр Тайда». Ирвинг рассказывает, что это произошло вечером 4 июля при попытке отогнать немецкий самолет-разведчик. Лунд утверждает, что это не было сделано из-за поломки катапульты. Кроме всего прочего, выясняется, что Ирвинг неточно цитирует воспоминания Брума. В них говорится: «Видел отмашку флажком, означавшую разрешение на взлет, но самого взлета не видел». Это вдруг превратилось в «слышал рокот мотора взлетающего «Харрикейна».

Но обратимся к пикантным подробностям воспоминаний. Начинаются они с довольно кислого сообщения,

что исландцы союзников не слишком любили. А за что их, собственно, любить? Исландия-то была оккупирована без всяких объяснений, примерно так, как поступили немцы с Данией. И под тем же самым предлогом — для защиты свободы и демократии. Не все обстояло гладко в лагере союзников.

Самые же красочные страницы — о пребывании моряков конвоя в русских портах. Здесь мы в очередной раз сталкиваемся с двойственностью, о которой я уже не раз писал. Теплое и дружеское отношение со стороны простых людей — и высокомерное хамство и неприязнь со стороны властей, которые для Лунда воплощены в образе вездесущего и всемогущего комиссара в зеленой фуражке. Правда, здесь он что-то явно путает. Зеленая фуражка ведь всегда была отличительным признаком погранцов, а «карающие мечи» щеголяли с синими околышами. Но описание шествующей по тротуару советской власти, от которой люди шарахаются прямо в грязь, впечатляет. Не то указ Павла I о вылезании из карет и отдавании поклонов монаршей особе, не то что-то из древнего Китая. Там вообще простолюдину, осквернившему нечистым взглядом Сына Неба, незамедлительно отрубали голову. Может, и прилгнул человек, как тут не прилгнуть немного, но я действительно верю, что чекисты и с союзниками действовали по принципу: «Шаг влево, шаг вправо — побег, стреляю без предупреждения». Привычка — вторая натура.

Ну, а набеги британских офицеров на окрестные огороды вообще неподражаемы, равно как и сцены с разгрузкой и погрузкой. Женщины в угольных бункерах — это чисто по-советски. Шпалы класть могут, так значит уголь грузить вообще дело святое. Между прочим, из советского издания Морисона были вырезаны сцены разгрузки союзных транспортов в Мурманске и Архангельске, потому что в них рассказывалось о толпах зеков под охраной. В переизданной АСТ «Битве за Атлантику» вы тоже этого не найдете. И еще о разгрузке. Во многих

книгах английские и американские авторы упоминают о том, какое удивление у них вызывали задержки и простои по прибытию в русские порты. Все знали, как Сталин требовал отправки все новых и новых конвоев, с каким трудом и потерями эти конвои прорывались к цели — и на тебе.

Зато в чем я Лунду точно не верю — так это рассказам о мясе яков, которым русские пытались кормить союзников. Откуда яки в Заполярье?! Я в книге исправил это на старую говядину, но сейчас пребываю в сильнейшем сомнении. Может, это были северные олени, только без рогов?

Пиррова победа

Англичане полагают, что конвойная операция RQ-18 завершилась кровавой, но несомненной победой британского флота. Были потеряны 13 транспортов, однако основная часть конвоя дошла до русских портов. Здесь вообще встает вопрос: что именно считать успехом операции? Например, RQ-17 потерял две трети транспортов, и все, я в том числе, называют это катастрофой. Зато конвой «Пьедестал», который спас Мальту, потерял 11 транспортов из 14, но англичане это называют одним из самых крупных успехов в войне на Средиземном море. Наверное, действительно следует соотносить задачи операции, силы противника, свои силы и потери. С другой стороны, против RQ-17 и RQ-18 действовали практически одни и те же силы, но результаты оказались очень различными. И главное, может быть, даже не сами потери RQ-17, а то, как именно были уничтожены эти транспорты.

Для начала приведем состав сил немецкой авиации, выделенных для атак русских конвоев:

Флигерфюрер Норд (Ост)**в Финнмарке и северной Финляндии**

I/KG.30	3 эскадрильи	Ju-88A-4
II/KG.30	3 эскадрильи	Ju-88A-4
Erpr.St./KG.30	1 эскадрилья	Ju-88A-4C
1/K.Fl.Gr 906	1 эскадрилья	He-115B/C
1.St.G.5	3 эскадрильи	Ju-87B/R

Флигерфюрер Лофотенских островов

III/KG.30	3 эскадрильи	Ju-88A-4
2 и 3 /KG.26	2 эскадрильи	He-111H-6
1/K.Fl.Gr 406	1 эскадрилья	He-115B/C

Флигерфюрер Норд (Вест) в южной Норвегии

Stab/KG.26	1 звено	He-111H-6
Stab 1./ KG.26	1 звено	He-111H-6
1./KG.26	1 эскадрилья	He-111H-6

То есть силы были выделены очень большие. Если же добавить сюда корабли Кригсмарине, которые могли атаковать конвой, то картина и вовсе получится мрачная. И все-таки конвой RQ-18 прорвался. Причем, если верить описанию, потери были предрешены неумелыми действиями шкиперов торговых судов.

С другой стороны, обмен 13 транспортов на 3 подводные лодки и 42 самолета может считаться достаточно удачным для союзников. Более того, исключительно удачным, если учесть массу ошибок, допущенных англичанами при организации системы ПВО конвоя, и кое-какие иные обстоятельства.

Первое, что бросается в глаза, и о чем пишут сами участники боев, — совершенно неправильное использование кораблей ПВО. Впервые это промелькнуло в описаниях воздушных атак против RQ-17 и наглядно подтвердилось в операции RQ-18. Англичане ставили корабли ПВО **внутри** строя конвоя, чтобы они прикрывали «зенитным зонтиком» транспорты. Но от кого прикры-

вали? Неужели англичане в середине 1942 года все еще ожидали атак горизонтальных бомбардировщиков? Мне казалось, что доктрина Билли Митчелла к этому времени провалилась с треском и окончательно. От атак пикировщиков? И здесь полезность такой диспозиции является сомнительной. При атаках торпедоносцев в данном случае корабли ПВО ничем помочь конвою не могли. Ведь недаром командир «Алстер Куин» капитан 1 ранга Адамс решил нарушить приказ адмирала и самостоятельно выйти навстречу немецким торпедоносцам. Создается странное впечатление: тот же адмирал Барнетт больше берег корабли ПВО, чем собственный флагман крейсер «Сцилла». Точно такую же чрезмерную заботу о сохранности переоборудованных транспортов мы видим и в истории RQ-17. Вспомните капитана 1 ранга Джонси!

Вообще, возникает интересный вопрос. Почему англичане не обратились к союзнику с просьбой одолжить пару дивизионов эсминцев, особенно после того как «Уэй-нрайт» блестяще проявил себя при отражении атаки торпедоносцев против RQ-17? Было же известно, что американские эсминцы многократно превосходят английские по мощи зенитного огня. И найти 6—8 кораблей адмирал Нимиц наверняка сумел бы. А пользы они могли принести гораздо больше, чем тяжелые крейсера, выделенные для ближнего прикрытия конвоев.

Второе обстоятельство — действия британской палубной авиации. «Авенджер» внес огромный вклад в отражение атак подводных лодок. Зато его «Харрикейны» ничего не смогли сделать с немецкими самолетами. Описание атаки четверки истребителей, которая не сумела сбить летающую каракатицу BV-138, может вызвать только нервический смех. Еще одно доказательство полной бредовости ставки на пулеметы винтовочного калибра. Как при этом во время Битвы за Англию те же «Харрикейны» все-таки ухитрились сбивать немецкие бомбардировщики? Загадка. Нет, действительно, даже в 1936 году британские Маршалы Авиации всерьез собирались воевать с

полотняными этажерками времен своей боевой юности. А вот расплачиваться за это пришлось уже другим.

Хотя, и сами пилоты далеко не без греха. Вспомните бодрые утверждения, что они открывали огонь аж с целых 300 ярдов! Это недостаток подготовки или что? Немецкие и советские летчики-истребители, летавшие на пушечных машинах, открывали огонь с 50 метров, считая это расстояние предельно большим.

Но, так или иначе, конвой прибыл в Россию, хотя и понес заметные потери. Сначала советские, а потом российские историки утверждают, что именно этим была доказана принципиальная возможность проводки конвоев, несмотря на любое противодействие немцев. Однако они не желают замечать, каких усилий это стоило англичанам. Рядовая конвойная операция превратилась в стратегическую с привлечением всех наличных сил Королевского Флота. Посмотрите приложения. В операции участвовали все эсминцы Флота Метрополии до последнего. Более того, англичане были вынуждены снять часть кораблей с Западных Подходов, оголив жизненно важный для себя участок морского фронта. Прикрытие полярного конвоя было усилено за счет ослабления прикрытия атлантических. После этого кто-то будет утверждать, что англичане не желали помогать нам? Да, конвой можно было проводить, но это потребовало бы такого напряжения сил, что действия на остальных театрах просто прекратились бы. И ни о какой операции «Торч» не могло быть и речи.

Зато англичане тоже начали рассказывать сказки о конвое PQ-18. Конвой доставил огромное количество военной техники и прочих важных грузов в самый разгар битвы за Сталинград. Именно эта помощь позволила русским выстоять, выиграть эту важнейшую битву Второй Мировой войны, а значит и саму войну. Вот так конвой PQ-18 выиграл войну!

Однако вернемся к вопросу о потерях сторон и сейчас попытаемся выяснить, сколько же самолетов потеряли

немцы. Дело в том, что в последнее время появились работы, в которых опровергаются сведения о 42 уничтоженных самолетах, и утверждается, что потери немцев составили около 20 машин. Главным аргументом здесь служат журналы боевых действий немецких авиационных частей. Да, если подходить с формальной точки зрения, то можно сказать, что потери 5-го Воздушного Флота от зенитного огня и атак британских истребителей действительно составляют 20 — 25 самолетов. Но давайте посмотрим на эти же документы чуть более внимательно. И мы увидим ту же самую картину, что и при подсчете потерь германского флота. Корабли и самолеты гибнут как бы сами по себе, без всякого воздействия со стороны противника. Количество немецких кораблей, затопленных собственными экипажами, если верить официальным отчетам, похоже, превышает аналогичную цифру для всех остальных флотов-участников войны вместе взятых. Да начиная с того же «Бисмарка»!

В день первой атаки 13 сентября немцы потеряли 10 самолетов (по немецким же данным): 1 He-115, 4 He-111, 5 Ju-88. Но каковы причины гибели? Из 4 «Хейнкелей» 3 «совершили вынужденную посадку на воду» и 1 пропал без вести. Из 5 «Юнкерсов» 4 разбились при посадке на аэродроме, 1 пропал без вести. И только несчастному He-115 крупно не повезло. Он был сбит зенитным огнем противника. Вот так легким движением руки 10 уничтоженных самолетов превращаются в один. Почему на аэродроме Банака разбивались изрешеченные неведомо кем «Юнкерсы» — не известно. Почему пилоты «Хейнкелей» вдруг решили спешно садиться на воду прямо посреди конвоя союзников — тоже не понятно. Однако при всем при том обратите внимание: немцы не пытаются скрыть суммарную убыль самолетов.

Однако, кроме боя 13 сентября, имел место крупный воздушный налет на конвой 18 сентября в районе мыса Канин Нос, в отражении которого принимали участие советские корабли. Процитируем статью В.В. Щедроло-

сева «Конвойные операции эскадренных миноносцев Северного флота в Великой Отечественной войне» из альманаха «Гангут», № 12.

«Рано утром конвой PQ-18 подходил к м. Канин Нос. Погода — сплошная облачность высотой 800—1000 м, волнение 2—3 балла, ветер слабый, видимость средняя, дымка. В 10.30 с «Гремящего» слева по корме обнаружили группу бомбардировщиков He-111 и Ju-88 на бреющем полете, приближающуюся к конвою. С «Гремящего» и «Сокрушительного» и концевых транспортов открыли огонь из всех видов артиллерии по самолетам. Советские эсминцы стреляли по торпедоносцам из орудий главного калибра дистанционными гранатами... Через 40 минут атака повторилась. Торпедоносцы шли двумя группами по 12 машин. Встреченные сосредоточенным огнем кораблей охранения и транспортов, самолеты были вынуждены сойти с боевого курса и успеха не имели... Всего было уничтожено 15 самолетов противника, из них «Гремящий» и «Сокрушительный» сбили по 2, «Валериян Куйбышев», «Урицкий» и СКР-22 — по 1 самолету».

Этот эпизод всегда служил доказательством потрясающей эффективности действий советских кораблей и полной беспомощности союзников. Еще бы! Каждый из наших сбил хотя бы по одному самолету, а два десятка британцев кое-как наскребли столько же. Но вот беда, 18 сентября немцы потеряли всего 4 торпедоносца, из которых 2 разбились уже при посадке на свой аэродром. То есть в море были сбиты всего 2 самолета. Как они превратились в 15 — догадывайтесь сами. Ну и особняком стоит анекдотическое заявление адмирала Головки о четырехмоторных торпедоносцах FW-200. Это, как говорится, просто фантастика!

В целом потери немцев при атаках конвоя PQ-18, похоже, действительно составили около 40 самолетов. Хотя Питер Смит в своей книге отстаивает точную цифру 42,

утверждая, что она минимально возможная, я бы сказал осторожнее. Она очень близка к действительной. А уж каковы в точности эти потери — 37 самолетов, 42 или 45, — это требует более серьезного уточнения на основании открывающихся все новых и новых сведений.

**«Не бойсь, государь, возьмем крепость.
Людишков хватит»**

Сразу после окончания операции PQ-18 разгорелся скандал между союзниками. Сталин обвинил англичан в нежелании помогать Советскому Союзу, который несет на себе основную тяжесть борьбы с фашистской Германией. Сталин писал: «Наши морские эксперты считают причины, выдвинутые британскими морскими экспертами в качестве оправдания приостановки конвоев, совершенно неубедительными. Они полагают, что при наличии доброй воли и желания выполнить заключенные договоренности эти конвои можно было бы отправлять регулярно и нанести противнику тяжелые потери».

Но давайте попробуем посмотреть на проблему с другой стороны. Летом 1942 года союзники действительно не слишком верили в то, что Советский Союз сможет продолжать борьбу. Да, положение СССР не было катастрофическим, как осенью 1941 года, но все равно оно оставалось исключительно тяжелым. Немцы рвутся к Волге, они наступают на Кавказе, и все-таки англичане отправляют конвой PQ-17 с техникой и вооружением. Что, у англичан в тот момент было в избытке танков, им просто некуда было еще 600 штук деть? Полагаю, что Монтгомери от них совсем не отказался бы. Да и в Бирме эти танкигодились бы. И все-таки они были отправлены в Советский Союз.

Конвой PQ-17 разгромлен и практически уничтожен, но в Россию отправляется еще более крупный конвой PQ-18 с ничуть не меньшим количеством грузов. В сен-

тябре 1942 года в Северной Африке происходило сражение в районе Алам-Хальфы. В нем Африканский Корпус фельдмаршала Роммеля оказался на грани поражения, но успел отойти и перегруппировать силы. Предстояли Эль-Аламейн и затяжная борьба. Если бы танки конвоя PQ-18 получил Монтгомери, война в Северной Африке могла кончиться гораздо быстрее. То есть не следует обвинять англичан в том, что они помогали мало или плохо. Они помогали, как могли, иногда даже в ущерб собственным интересам.

Другое дело, что не следует видеть в этой помощи проявление внутреннего благородства британского командования или лично премьер-министра Уинстона Черчилля. «У Англии нет постоянных союзников, у Англии есть только постоянные интересы». В данный момент интересы Англии требовали любой ценой удержать в состоянии войны своего основного союзника — Советский Союз. (Пока что помощь американцев была больше моральной и отчасти материальной. Но решающего значения она еще не имела.) И Черчилль, помогая России, старался помочь Великобритании. Это объясняет ту настойчивость, с которой он ломал сопротивление собственных адмиралов. Они были, безусловно, правы со своей узко военной колокольни. В таких условиях проводить подобные конвойные операции невозможно. Но с точки зрения большой стратегии был прав Черчилль. Правда, тут имеется одно небольшое «но». Сэр Уинстон, как и десятки других неглупых и осведомленных людей, катастрофически заблуждался относительно способности Советского Союза к сопротивлению. По западным меркам, к сентябрю 1942 года СССР уже должен был капитулировать раз пять, если не десять, однако он продолжал сражаться. И помощь союзников пришлась кстати, хотя и не имела решающего значения. Отнюдь не PQ-18 спас Сталинград.

А дальше начался разговор на разных языках. Англичане в свое оправдание ссылались на огромные потери

конвоев, а наши верхи упрямо говорили, что это ерунда, а не потери. До сих пор в нашей исторической литературе упрямо мусолится утверждение: англичане даже не пытались спасти поврежденные корабли. Они тут же снимали команду и топили транспорты. Представьте себе, да. Снимали и топили. А стоит ли требовать большего? Пытаться до последнего удержать транспорт на плаву, чтобы, когда он все-таки затонет, вместе с судном потерять две трети команды? Наше начальство так и поступало, ни секунды не усомнившись в правильности своих действий. Фраза первого российского фельдмаршала графа Шереметева, вынесенная в заголовок этого раздела, была золотыми буквами высечена в мозгах любого истинного коммуниста. Люди — расходный материал, они плодятся, как кошки, их всегда хватит. А вот дорогостоящая техника — ее надо беречь. Это вам не «трудовые резервы». Помните написанную задолго до войны душещипательную песню «Прокати нас, Петруша, на тракторе»? И не менее душещипательный рассказ об «огненном трактористе»? И что, вы будете всерьез утверждать, что куча металлолома по кличке «Фордзон-Путиловец» дороже жизни двадцатилетнего парня? А тут ведь не поганенький трактор, а огромный транспорт, набитый танками.

Правда, иногда эта «борьба» выходила боком. Наглядный пример — события 5 октября 1943 года на Черном море. Если бы после первой же атаки немецких пикировщиков командир отряда решил затопить поврежденный лидер «Харьков» — всё этим бы и кончилось. Но нет. Была начата борьба за спасение сначала «Харькова», потом «Беспощадного». Совершенным безумием выглядит попытка поочередной буксировки двух кораблей эсминцем «Способный». Результат все мы отлично знаем. Погибли 3 эсминца и более 500 человек.

Поэтому, когда союзники ссылались на тяжелые потери, наше руководство их физиологически не могло понять. Не существует для коммунистов такой категории — «потери». Есть только выполненная и невыполненная

задача, а сколько миллионов человек для этого потребуются угробить, выясняется в процессе. Впрочем, имеется еще одна причина. Как мы уже отмечали, полярные конвои превращались в крупные стратегические операции. Командование Советского ВМФ не имело никакого опыта проведения операций подобного масштаба и даже отдаленно не представляло размеры возникающих проблем. Именно отсюда возникает мнение «наших морских экспертов» относительно неубедительности причин. Наверное, отчасти еще довлел ореол «Британии — владычицы морей», флот которой может все. У наших адмиралов просто не укладывалось в голове, что силы Королевского Флота далеко не те, что ранее, и он воюет с предельным напряжением. Поэтому полярные конвои действительно были для адмирала Тови камнем на шее, который мог в любой момент утащить адмирала на дно Северного Ледовитого океана.

В заключение немного о проблемах перевода, как обычно, уж куда от них денешься. В процессе работы возникает масса проблем, от сложных до исключительно сложных. Вот пример, не самый серьезный. Почему в тексте говорится, что эсминец «Оффа» пошел или повернул? Ведь на первый взгляд слово «Оффа» — женского рода. Но дело в том, что Оффа, Хорса, Аэлла — это имена королей древних саксов. Королей, а не королев. А теперь вернемся к той самой «эсмичинной группе». Специально для сопровождения конвоя PQ-18 было сформировано соединение «*Fighting Destroyer Escort*», причем этот термин англичане больше не использовали ни разу. Как перевести его наиболее точно? Я использовал термин «Боевая эскортная группа эсминцев». Можно было бы сказать «ударная», но этот термин подразумевает активный поиск противника и навязывание ему боя, а в задачи эскадры адмирала Барнетта это не входило. Она должна была защищать конвой, но не более того. Ну, и на сладкое — сам контр-адмирал Боб Барнетт. За свою склон-

ность к многословным речам с использованием энергичных выражений он заслужил в Королевском Флоте кличку «*Bullshit Bob*». То ли трепло, то ли хвостун, но самый точный перевод этой идиомы с учетом контекста — «Пиздобол Боб». И не обвиняйте меня, это сами англичане так про него сказали. Но Питер Смит не сумел найти подтверждения того, что адмирала Паунда называли «*Dudley, don't do it*» — «Не делай этого, Дадли», хоть я и использовал это прозвище в качестве заголовка.

Хочу высказать искреннюю благодарность интернациональному коллективу, помогавшему мне в работе над книгой. Это М. Морозов (Москва), В. Кофман (Москва), М. Зефирин (Нижний Новгород), А. Кузнецов (Нижний Новгород), П.Ч. Смит (Райсли, Великобритания), Ю. Ровер (Вейнштадт, Германия).

пол лунд
RQ-17—КОНВОЙ В АД

АРКТИЧЕСКИЕ КОНВОИ

«Ледяным адом» называли этот маршрут моряки конвоев, следующих в Северную Россию. У них не было других слов для описания пустынных районов Арктики, где бушевали постоянные шторма. Здесь половину усилий приходилось тратить на борьбу с ветрами и ледяной водой, которая могла прикончить человека в считанные минуты.

Зимой моряки боролись с ужасным холодом, долгими часами непроглядного мрака и ледяной изморосью, которая была их постоянным спутником, пока внезапно налетевший ветер не уносил ее. Однако этот спасительный ветер тут же норовил перейти в жестокий шторм. Корабли следовали в опасной близости от кромки вечных льдов, то и дело путь кораблям преграждали исполинские айсберги. Брызги немедленно застывали ледяной коркой, покрывающей палубы и орудия. Эти брызги секли лица наблюдателей, словно кнутами, превращая их в нечто, напоминающее сырой бифштекс. Вместе со штормом прилетал град, который хлестал по палубам с силой пулеметных очередей. Снег замерзал причудливыми сугробами, если только его сразу же не счищали. Морякам приходилось бдительно следить за этим, так как наростшие на палубе и надстройках глыбы льда могли перевернуть корабль.

В середине лета 1942 года в Россию отправился конвой PQ-17. В это время Арктика показала другую сторо-

ну своей природы, хотя ничуть не изменила предательского характера. У берегов Исландии вы могли встретить высокие волны, ледяной холод и тусклое серое небо, но по мере того как корабль двигался на северо-восток, проходя рядом с островом Ян Майен, а потом поворачивал прямо на восток, чтобы миновать остров Медвежий, погода улучшалась. Вы входили в мир, где солнце ярко сияет 24 часа в сутки, и вы могли загорать даже в 2 часа ночи, хотя температура при этом все равно оставалась ниже нуля. И враг мог обнаружить вас тоже 24 часа в сутки.

Конечно, лед и туман здесь тоже имелись, но уже в другом виде. Далеко на севере виднелась граница вечных льдов, отделяющая синее море от сверкающей ледовой шапки, которая тянется до самого Северного полюса. В середине лета расстояние от границы вечных льдов до полюса составляло около 700 миль. Огромные айсберги проплывали мимо, сияя на солнце всеми цветами радуги. Из моря внезапно поднималась пелена тумана, охватывая вас своими призрачными объятиями. Но это был гораздо более прозрачный, мягкий и светлый туман, чем во время мрачных зимних месяцев. И вскоре вы пересекали эту полосу и снова возвращались под прозрачное голубое небо. В этой части Арктики особенно сильно ощущается влияние Гольфстрима. Именно он вызывал резкие перепады температуры моря, что приводило в появлению внезапных ползущих зарядов тумана.

Непрерывный полярный день мешал понять, какое сейчас время суток, следует вам завтракать или уже пора ужинать. Это странное ощущение нереальности усугублялось исключительной прозрачностью воздуха, что позволяло видеть все вокруг с необыкновенной, нереальной четкостью. Пляшущие и искрящиеся волны усиливали гипнотический эффект окружающего. Соседние корабли вдруг превращались в таинственные острова или высокие деревья. Совершенно внезапно корабль, находящийся где-то у самого горизонта, уходил ввысь и переворачивался вверх ногами и теперь плыл по небу, а не

по морю. Тогда вы действительно начинали верить, что все это только снится. Лишь потом вы вспоминали, что в том ледяном районе очень часты миражи, как и в раскаленной пустыне.

Таков был пустынный, призрачный мир, по которому двигался конвой PQ-17.

Гитлер вторгся в Россию 22 июня 1941 года, и Сталин немедленно обратился к Англии и Америке с просьбой начать поставки вооружения и прочего снабжения для своих изнемогающих армий. Первый конвой был отправлен в Россию в августе 1941 года. В сентябре вышел в море первый из длинной череды конвоев PQ, которые предполагалось отправлять с интервалом 10 дней. Этот интервал выдержать не удалось, хотя конвои все-таки следовали в соответствии с жестким графиком.

7 июля 1941 года, всего через пару недель после нападения Гитлера на Россию, американские войска оккупировали Исландию. Именно оттуда выходили конвои PQ. Они следовали вдоль западного побережья острова, а потом поворачивали на северо-восток, проходя мимо островов Ян Майен и Медвежий, прижимаясь к самой кромке вечных льдов, чтобы находиться как можно дальше от вражеских аэродромов в Северной Норвегии. Затем конвои попадали в Баренцево море и поворачивали на юг, к Кольскому заливу и порту Мурманск, находящемуся на расстоянии 2000 миль от Скапа Флоу. Большинство судов следовало в Мурманск, который был единственным незамерзающим русским портом на севере. Если же позволяла ледовая обстановка, транспорты шли дальше на восток, в Архангельск, до которого было еще 400 миль.

Конвой PQ-1 состоял из 10 судов, которые сопровождали крейсер и 2 эсминца. Он вышел из Исландии в Архангельск 28 сентября 1941 года. Операция прошла, по мнению участников, просто смехотворно легко. За ним с интервалами в 2 недели проследовали еще несколько

конвоев, и все они дошли до цели без помех. До конца года в Россию благополучно прибыли 50 транспортов.

В начале 1942 года всем конвоям пришлось преодолеть уже не только шторма и метели, но и постепенно усиливающееся вражеское сопротивление. Однако до 1 марта, когда в Россию отправился конвой PQ-12, состоящий из 12 судов, были потеряны всего 1 транспорт и 1 эсминец. После этого потери начали расти, хотя пока оставались относительно малыми. PQ-12 потерял 1 судно, следующий конвой — 4 судна, PQ-14 потерял тоже 1 судно, хотя 16 транспортов были вынуждены повернуть назад, столкнувшись с тяжелыми льдами. PQ-15, состоящий из 25 судов, который двинулся в путь в апреле, потерял 3 судна. Потери в транспортах оставались сравнительно небольшими, хотя флот к этому времени потерял уже легкие крейсера «Тринидад» и «Эдинбург», ставшие жертвами немецких торпед.

Но наступило полярное лето, с его днем, длящимся 24 часа. Теперь медленно ползущие транспорты не могли рассчитывать на спасительную темноту, и эскорт конвоев был усилен. Кроме вражеских подводных лодок и самолетов, транспортам постоянно угрожал мощный быстроходный линейный корабль «Тирпиц» и его сопровождение, укрывающиеся в норвежских шхерах. Сам «Тирпиц» уже совершил выход, попытавшись перехватить PQ-12, и лишь чудо спасло конвой. Но Сталин продолжал настаивать, что конвой должны следовать без перерыва. Президент Рузвельт придерживался такого же мнения, так как теперь в составе конвоев числились и американские транспорты. Черчилль не был согласен с требованиями Сталина, однако ему пришлось уступить большинству, и 21 мая из Хваль-фиорда вышел конвой PQ-16, состоящий из 35 судов — самый большой с начала войны. Его сопровождали 17 эскортных кораблей, до острова Медвежий конвой прикрывала эскадра из 4 крейсеров и 3 эсминцев. В тылу крейсировал линейный флот, готовый перехватить «Тирпиц», если он осмелится выйти в море.

Однако немецкий линкор не осмелился, хотя и без того переход в Мурманск оказался очень тяжелым. PQ-16 потерял 7 транспортов, причем 6 из них были потоплены немецкими самолетами.

А затем настал черед PQ-17. После испытаний, перенесенных PQ-16, возник вопрос: а стоит ли вообще отправлять PQ-17, или лучше дождаться наступления полярной ночи? После гибели «Тринидада» и «Эдинбурга» Адмиралтейство не решалось отправлять крейсера восточнее острова Медвежий. Авианосцев для прикрытия конвоя найти не удалось, а ведь угроза со стороны «Тирпица» и других немецких тяжелых кораблей сохранялась. Разведка получила сведения, что немцы планируют вывести в море весь флот, чтобы перехватить следующий конвой.

Но Сталин продолжал слепо настаивать на том, чтобы конвои продолжали следовать, несмотря ни на какие потери. Рузвельт с ним согласился. Черчилль был вынужден принимать политическое решение, и Адмиралтейству, которое категорически возражало против отправки конвоя в светлое время года, пришлось выполнить пожелание премьер-министра.

Сначала предполагалось, что PQ-17 выйдет в море 11 июня 1942 года, но нехватка эскортных кораблей и необходимость провести конвой на Мальту вынудили задержать его до 27 июня. В Хваль-фиорде на кораблях PQ-17 никто ничего не знал о планах высших кругов. Моряки ждали, ждали, ждали...

ГЛАВА 1

СПАСТИ СТАЛИНГРАД

В холодных тихих водах Хваль-фиорда молчаливо стояли на якоре торговые суда. Каждое гордо демонстрировало свое название, крупно написанное на борту напротив мостика. Эта сцена больше всего напоминала подготовку к странной регате, которая будет проводиться у подножий засыпанных снегом холмов, окружающих фиорд. В воздухе повисло напряженное ожидание.

Внезапно мирный покой июньского дня раскололи вспышки прожектора — одно из американских судов передало срочное сообщение. Сигнал с «Кристофера Ньюпорта» был принят на борту американского линкора «Вашингтон». Немедленно на воду был спущен катер, и группа морских пехотинцев помчалась подавлять внезапно вспыхнувший на борту транспорта «мятеж». Но быстро выяснилось, что экипаж просто добрался до груза виски, адресованного адмиралу Стэнли, американскому послу в Москве. События вышли из-под контроля, но морские пехотинцы быстро восстановили порядок.

Этот комический инцидент стал первым «боем» конвоя PQ-17. Однако одновременно это был один из множества симптомов глубокого разочарования, охватившего моряков, которые проделали долгий путь через Атлантику и оказались на несколько недель запертыми в

Хваль-фиорде, ожидая выхода PQ-17. Две трети конвоя составляли американские суда. На борту этих 24 транспортов находилось множество грузов, направленных из Соединенных Штатов в Россию.

Давайте посмотрим, что за корабли собрались здесь. Это был «Алкоа Рейнджер» из Филадельфии, который имел на борту 7000 тонн различных грузов: сталь, броневые плиты, мука. На палубе транспорта стояли 19 танков. «Вашингтон» и «Хоному», приписанные к этому же порту, были нагружены боеприпасами, сталью, продовольствием, взрывчаткой. На их палубах также располагались танки и грузовики. Танки находились и на «Дэниэле Моргане» из Балтимора. Аналогичные грузы были и на остальных транспортах. Все они сидели в воде очень глубоко, вероятно, ранее транспорты так никогда не грузили.

Большинство транспортов было отнюдь не новыми кораблями, а их названия мало что говорили. Старики «Эксфорд» и «Хузиер» были построены на верфях Пенсильвании более 20 лет назад и уже оставили за кормой много тысяч миль. Транспорт «Айронклед» был таким старым и ржавым, что моряки постоянно гадали: а станут ли немцы тратить торпеду на эту рухлядь?

4 транспорта несли гордые имена людей, подписавших Декларацию независимости: «Сэмюэль Чейз», «Джон Уайтерспун», «Уильям Хупер» и «Бенджамин Харрисон». Однако все эти корабли были «безобразными утятами» в составе конвоя — громоздкие и тихоходные транспорты типа «Либерти», которые десятками штамповали верфи Генри Кайзера. Они собирались из отдельных секций с помощью сварки, а не традиционных заклепок. Моряки, которые плавали на транспортах «Либерти», не любили их. Жесткая конструкция постоянно угрожала разломиться при сильной волне, хотя именно эти суда сыграли решающую роль в ходе Битвы за Атлантику.

Но не все американские суда имели американские экипажи. Например, «Эль Капитан», приписанный к

Нью-Йорку, нес панамский флаг. Из всего экипажа только 10 человек артиллерийской команды были американцами. «Эль Капитан» прибыл в Хваль-фиорд в последнюю неделю мая, как и большинство других транспортов. Затянувшееся ожидание после перехода через Атлантику стало почти невыносимым для моряков торговых судов. Оно привело к упадку духа, особенно потому, что команды были вынуждены постоянно находиться на борту. Им было запрещено посещать Рейкьявик, огни которого заманчиво сияли не так далеко. Поэтому не удивительно, что адмирал Стэнли потерял часть своего виски.

Часть кораблей проделала очень долгий путь, как «Питер Керр», который вышел из Портленда, штат Орегон, на Тихоокеанском побережье. Экипаж, в том числе второй помощник Уильям Конноли, попал на борт транспорта на верфи в Нью-Йорке. Там на старенький корабль установили кое-какое вооружение. Трюмы «Питера Керра» были заполнены в основном продовольствием, на палубу погрузили танки и самолеты. Все прекрасно знали, куда направляется судно, так как в каждом отсеке были установлены дополнительные паровые радиаторы. Это был верный признак того, что предстоит поход в Северную Россию.

«Питер Керр» покинул Нью-Йорк в пасхальное воскресенье 1942 года и в одиночку направился в Галифакс, Новая Шотландия. Там он присоединился к одному из североатлантических конвоев и прибыл в Фёрт-оф-Клайд. Затем транспорт перешел в Лох Ю на западном побережье Шотландии и вместе с небольшим конвоем вышел в Исландию. Так он попал в Хваль-фиорд, где экипажу пришлось провести на корабле 23 дня, пока PQ-17 не вышел в море. Одна из причин, по которой Конноли и его товарищам было запрещено сходить берег, оказалась более чем странной. Выяснилось, что моряки во время увольнения любили швыряться яйцами гаг. Так как эти яйца были важным пищевым ресурсом в пустынной Ис-

ландии, ее жители не желали допускать разбазаривания ценного продукта.

Правда это или нет, но любой американский моряк, сходя на берег, чувствовал себя неудобно. Исландцы сразу давали им понять, что гостям здесь не рады. До последнего времени они вообще проявляли неприкрытую враждебность. Гулять одному в темноте — значило подвергать себя серьезному риску в любой момент быть избитым пустыми бутылками или палками. Теперь отношение исландцев смягчилось до пассивного сопротивления, но все равно не следовало поворачиваться к ним спиной.

Этот более чем холодный прием был особенно неприятен, когда дело касалось женщин. Тот факт, что мужчины-исландцы полностью игнорировали присутствие американских моряков, не слишком волновал последних. Но то, что исландские девушки, которые отличались прекрасными белокурыми волосами, спускающимися чуть ли не до пят, смотрели на американцев, как на пустое место, больно ранило гордость моряков. Высокие, стройные, симпатичные девушки избегали встречаться взглядом с «чужаками». В магазинах, кафе и отелях прислуга держалась с холодной вежливостью, немедленно превращавшейся в арктический лед при малейшем намеке на фамильярность.

«Потрясающие блондинки, однако они даже не видели настоящих парней!» — таково было мнение моряков.

Исландцы проявляли исключительное недружелюбие по отношению к американцам. Происходившие время от времени несчастные случаи не улучшали отношения, особенно когда американские часовые открывали огонь по местным жителям, в том числе по детям. Попытки исландцев добыть спиртное привели к возникновению в гавани Рейкьявика «контрабандной торговли», что стало причиной новых столкновений и даже перестрелок между американцами и исландской полицией. Бутылка рома стала единственным пропуском в Исландию, хотя местные проститутки подъезжали к гавани на такси, подмаывая изголодавшихся по женщинам моряков.

Исландцы не выказали ни малейшей благодарности за процветание, которое принесли их острову «оккупанты». Моряков удивляло это отношение, особенно когда они видели залитые яркими огнями улицы Рейкьявика, заполненные американскими автомобилями, огромные витрины, ломящиеся от американских товаров, женщин, щеголяющих в американских платьях. Даже визиты к причалу следовало сокращать до предела из-за высокой платы, которую требовали исландцы, и корабли болтались на рейде.

Так выглядел Хваль-фиорд. Британские моряки никогда не называли его «местом, еще более плохим, чем Скапа Флоу», однако он был именно таким. Хваль-фиорд был изолированной стоянкой, над которой часто пролетали шторма, которые срывали корабли с якорей. Зимой здесь стояли ужасные холода, а летом здесь было просто холодно. Заняться на берегу было решительно нечем. Имелась только одна лачуга, названная баром, в которой подавали крепкое канадское пиво и практически каждую ночь вспыхивали драки.

Американские моряки с кораблей конвоя PQ-17 мало что потеряли, не побывав на берегу, хотя им, запертым на своих кораблях, так не казалось. Особенно скверно было по утрам, когда солнце окрашивало заснеженные вершины гор нежным розовым цветом, и разноцветные исландские рыбацьи лодки выходили в море. Казалось, их совершенно не волнует война с Гитлером.

Кроме американских, в состав конвоя входили 8 британских торговых судов, 1 голландское и 2 русских танкера. Они прибыли в Хваль-фиорд позднее американцев, поэтому их ожидание было не столь долгим и томительным. Типичным для них был «Эрлстон» (600 тонн), сухогруз, построенный всего год назад. Его груз состоял из полевых орудий, грузовиков, истребителей «Харрикейн» и сотен тонн боеприпасов. На палубе в бочках хранились авиабензин и толуол. Там же, прямо перед мостиком, был крепко принаитован паровой ка-

тер, предназначенный для британской морской миссии в Архангельске.

Британские суда были нагружены так же тяжело, как американские. Одно из них, «Эмпайр Тайд», было вооружено катапультной с истребителем. Этот «Харрикейн» мог взлететь только один раз, после чего пилот должен был либо посадить свой самолет на воду рядом с кораблем, либо прыгать с парашютом, надеясь, что его успеют вовремя выудить из ледяного моря. «Эмпайр Тайд» отличался от других транспортов профилем. Кроме катапульты, зенитных орудий и аэростата это судно было оснащено радаром, что являлось большим преимуществом. Несмотря на попытки сохранить секретность, все прекрасно знали, куда направляется корабль, еще тогда, когда он грузился в Ньюпорте. На многих ящиках красовались четкие надписи: «Адмиралу Долинину — Архангельск». Вот такой была секретность.

Кроме «Эмпайр Тайда», радар имело новое британское судно «Оушн Фридом», построенное в Саут Портленде, штат Массачусетс. Как и все транспорты типа «Либерти», это было наполовину сварным. «Фридом» совершил первый переход через Атлантику с грузом стальных плит, в Англии на него погрузили танки, бронетранспортеры «Брен» и другую технику для русских. После этого судно возглавило небольшой конвой из Лох Ю в Хваль-фиорд, а его капитан Уильям Уокер стал коммодором этого конвоя. Во время перехода «Фридом» впервые побывал в бою. В то время самолетам запрещалось подлетать к судам конвоя в тумане, но один американский пилот нарушил этот запрет. «Фридом» и «Эрлстон» быстро сбили его, приняв за «Фокке-Вульф». Экипаж самолета подобрали, а капитану Уокеру приказали забыть об инциденте и впредь не позволять своим артиллеристам палить во что попало.

Вооружение «Эрлстона» было типичным для торговых судов. Он имел спаренные пулеметы «Браунинг» на «обезьяньем острове» — платформе над мостиком, два

эрликона на крыльях мостика, два на кормовой оконечности шлюпочной палубы и еще два чуть впереди полуюта. Против самолетов можно было также использовать ракетную установку, находящуюся на шлюпочной палубе. Для борьбы с подводными лодками предназначалось старое 102-мм орудие.

Какие-то суда имели более мощное вооружение, какие-то — менее. На всех были артиллерийские команды численностью до 12 человек. Иногда британские артиллеристы размещались на американских судах, как на «Олопане», но чаще американцы использовали собственных артиллеристов. На голландском транспорте «Паулюс Поттер» находились английские артиллеристы.

На части транспортов вооружение устанавливалось в страшной спешке. «Эксфорд» был вынужден задержаться в Лох Ю, чтобы на него успели прибыть 2 артиллериста морской пехоты и 2 — Королевского Флота. Они должны были обслуживать пулеметы, которые пока еще хранились в ящиках. Не лучше обстояли дела на «мятежном» «Кристофере Ньюпорте». Когда лейтенант Дэниэл Джоунс с линкора «Вашингтон» посетил своего друга из артиллерийской команды, он с удивлением увидел на корме ископаемое 102-мм орудие, которое раньше стояло в парке Балтимора. Его нарезка практически стерлась, а угол возвышения не превышал 25 градусов. Лейтенант Джоунс, увидев все это «вооружение» и скудный запас снарядов, с которым судно должно было защищать себя, покинул его с тяжелым сердцем. Он остался твердо убежден, что «Ньюпорт» обречен на гибель, и лишь чудо может его спасти.

Лишь немногие из американских капитанов были знакомы с морем и погодой, которые их ожидали. Среди таких — Джулиус Хольмгрен, шкипер «Хузиера», который покинул свою ферму в штате Мэн, чтобы откликнуться на призыв принявшей его страны. Он родился в Стокгольме и прибыл в Америку молодым парнем. Теперь, когда ему было уже под 70, он снова вернулся в

северные воды. Среди британских шкиперов с опытом плавания в Арктике был капитан «Эрлстона» Стенвик, норвежский барон, получивший британское гражданство.

Экипажи американских судов не были совершенно незнакомы с норвежскими водами, но большинство моряков все-таки было родом из внутренних штатов, далеких от моря вообще. Кое для кого это было первое плавание. Такие же молодые неопытные парни были и среди британских моряков. Но рядом с ними находились просоленные ветераны. Они смотрели на все с холодным фатализмом людей, которым не в диковину походы через вражеские воды.

Мальчикам и мужчинам на эскортных кораблях тоже пришлось торчать в Хваль-фиорде. Там стояли 7 военных кораблей: 3 тральщика и 4 траулера ПЛО, что составляло треть всех кораблей охранения. Мы не рассчитывали удержать противника своими силами, но к конвою, после того как он обогнет Исландию, должны были присоединиться другие корабли эскорта. Моряки транспортов водоизмещением более 10000 тонн с трудом признавали в таких тральщиках, как «Саламандер» водоизмещением всего 850 тонн, военные корабли. Еще менее успокаивающе выглядели крошечные траулеры, имевшие скорость не более 10 узлов.

Как ни странно, один из траулеров — «Ноферн Гем» — был построен в Германии, в Бремерхафене. Это было одно из рыболовных судов, переданных Великобритании по репарациям после Первой Мировой войны. Траулер был быстроходнее и крепче построен, чем аналогичные британские суда, вроде «Лорда Остина». Наш траулер походил именно на то, чем являлся — океанский рыболовный траулер с высоко поднятым носом и невысоким бортом, через который постоянно перекачивались волны. Его привычные черно-коричневые цвета сменились бело-синим адмиралтейским камуфляжем, который позволял ему исчезать на фоне покрытого льдами моря. Вооружение торговых судов было собрано с бору по со-

сенке, но и наше положение было ничуть не лучше. Мы имели 102-мм орудие и эрликон позади мостика, а также спаренный 12,7 мм пулемет на кормовой платформе. Завершали комплект два пулемета Гочкисса на крыльях мостика. На палубе по обеим сторонам мостика были установлены два бомбомета. Когда мы выстреливали бомбу, корма «Остина» поднималась вверх и содрогалась.

Самым потрясающим из устройств был метатель Холмана. Это была труба, похожая на печную, которая соединялась с главным паропроводом. Для выстрела из нее следовало поднять давление пара, потом матрос вкладывал в трубу баллон со слабо припаянной крышкой. Внутри баллона находилась ручная граната. Предполагалось, что когда самолет начнет пикировать на траулер, давление пара выбросит баллон ему навстречу. Крышка отскочит, и из баллона вылетит граната со взведенной ручкой. Если самолет окажется в нужное время в нужном месте, он получит свою порцию осколков. Никому не удалось увидеть сбитый таким образом самолет, зато гранаты довольно часто падали обратно на корабль и рвались прямо под бортом у него. Экипаж траулера прозвал метатель Холмана «тележкой горячей картошки». Наши корабли, смея ради, швыряли друг в друга картошкой. Это был самый безопасный способ использовать подобное изобретение.

Ядро экипажей траулеров состояло из бывалых моряков и рыбаков, хотя, как и на торговых судах, было достаточно новичков. Например, на «Ноферн Гем» более двух третей экипажа были мальчишками, которые еще не разу не бывали в море, а то и вообще его не видели до того, как попали к нам. До сих пор «Лорду Остину» приходилось сражаться только со штормовым морем, холодом и выматывающей душу монотонностью. Долгие месяцы в Северном патруле, долгие недели в Исландии, туманы и обледенение — этого мы нахлебались достаточно. Но ни разу не видели и не слышали противника. Зато теперь перспектива встретиться с ним лицом к лицу, побывать в

настоящем бою, ужасном и кровавом, казалась вполне реальной. До нас долетали захватывающие дух рассказы о приключениях конвоя PQ-16. Погибло 7 кораблей. Будет ли наш поход таким же ужасным, или все эти рассказы полны преувеличений? Как каждый из нас выдержит испытания? На что это будет похоже на самом деле? Останемся ли мы живы?

Внезапно затянувшееся ожидание подошло к концу. В Хваль-фиорде снова появился крейсер «Лондон». Он уже приходил сюда, и на нем прошло совещание капитанов. Его огромный корпус буквально подавлял транспорты, а траулеры на фоне крейсера вообще казались детскими игрушками. На «Лондоне» был поднят флаг контр-адмирала Л.К.Г. Гамильтона, который командовал англо-американской крейсерской эскадрой. Она должна была сопровождать нас до острова Медвежий. Во время долгого периода ожидания «Лондон» сновал туда и сюда между Сейдис-фиордом, Хваль-фиордом и Акурейри, как огромная нянька. Теперь он вернулся в очередной раз, и в хижине на берегу должно было состояться последнее совещание. Ранее артиллерийские команды и часть офицеров получили описание уловок, которые применяли немцы в Арктике. Преследующие конвой подводные лодки могли укрываться подо льдом, чтобы избежать обнаружения асдиком и атаки глубинными бомбами. Они могли затаиться рядом с айсбергом, и в этом случае белосиний камуфляж очень затруднял обнаружение лодки. Теперь шкиперы торговых судов и офицеры должны были получить описание маршрута и действий конвоя. С огромным удивлением мы увидели на совещании русскую женщину-офицера с танкера «Азербайджан», который следовал вместе с нами.

Командиры кораблей сопровождения вернулись после совещания в хорошем настроении. Один из них заявил команде своей шлюпки, которая доставила его на берег: «Мы намерены давить их лодки. А захваченных в

плен ублюдков будем раскладывать на палубе и топить живьем!»

«Глупый старый коротышка, я бы лучше содрал с него кожу заживо», — проворчал один из матросов.

Но общее настроение было бодрым. Одним из главных докладчиков на совещании был капитан 2 ранга Дж.Э. Брум, который на эсминце «Кеппел» должен был возглавить непосредственное сопровождение конвоя. Он тоже говорил крайне оптимистично. По его мнению, немцы не слишком охотно атакуют конвои, имеющие такой сильный эскорт — в общей сложности 21 корабль. Его эсминцы провели некоторое время в море, обрабатывая действия на случай появления надводных кораблей противника. Он был совершенно уверен, что дымовые завесы и торпеды удержат немцев.

Капитан 2 ранга Брум был опытным офицером, сопровождавшим много конвоев. Ему было 40 лет, и он был настоящим морским волком. На борту корабля он, по свидетельству его экипажа, напоминал старого беззубого пса, щеголял без фуражки и носил плотный свитер. Зато на берегу он вставлял свои зубные протезы и лихо заламывал фуражку в стиле адмирала Битти. Все его уважали за решительность и то, как он управлял своим кораблем. Он пользовался беспрецедентной любовью матросов «Кеппела».

Таким же опытным моряком был коммодор конвоя, находившийся на британском судне «Ривер Афтон» — коммодор Джон Даудинг. Ему было уже за 50, и он всю свою жизнь провел в море. В годы Первой Мировой войны Даудинг служил на крейсерах и эсминцах, а потом почти 20 лет плывал на судах компании «Ориент Лайн». Он был совершенно уверен в себе и постарался внушить это всем морякам и шкиперам конвоя. На них произвели большое впечатление слова Даудинга, когда он обратился к ним как «ваш коммодор на этот поход».

Уверенность в успехе, которую испытывали эти два командира, подняла дух моряков. Предполагалось исполь-

звать ту же тактику, что и во время проводки PQ-16. Торговые суда вместе с тральщиками и траулерами проследуют вдоль западного побережья Исландии и повернут на северо-восток, после чего встретятся с кораблями эскорта, которые приведет из Сейдис-фиорда «Кеппел». После этого конвою предстоит долгий переход мимо острова Медвежий в Баренцево море. Крейсерская эскадра, которая состояла из «Лондона» и «Норфолка», а также американских крейсеров «Уичита» и «Тускалуза» и 3 эсминцев, будет охранять конвой от атак надводных кораблей до острова Медвежий. Они могли справиться с любой угрозой, если только не появится «Тирпиц». Но в любом случае крейсера не проследуют далее острова Медвежий или меридиана мыса Нордкап (25° О). С этого момента безопасность конвоя должны обеспечивать корабли сопровождения вместе с британскими и русскими подводными лодками, действующими в этом районе. На первом отрезке маршрута еще дальше позади должно было находиться мощное соединение, которое будет крейсировать между Скапа Флоу и Шпицбергенем. Им командовал главнокомандующий Флотом Метрополии адмирал Тови, державший флаг на линкоре «Дьюк оф Йорк». В состав соединения входили американский линкор «Вашингтон», авианосец «Викториес», 2 крейсера и 14 эсминцев. Они должны были патрулировать западное острова Медвежий и прикрывать конвой от атак в этом районе. Вся операция проходила под руководством адмирала Тови.

Итак, во второй половине дня 27 июня конвой PQ-17 двинулся в свой исторический поход. Солнце сияло в мрачном исландском небе, скалистые горы окружали Хваль-фиорд, и все это очень напоминало туристический проспект. Наши маленькие кораблики кружили по заливу, ожидая своей очереди. Нам пришлось ждать, пока последний из неуклюжих «купцов» не покинул фиорд. Один за другим тяжело нагруженные транспорты медленно проплывали мимо нас и выстраивались в длинную

колонну в открытом море. Этот процесс занял несколько часов: 33 транспорта, 2 русских танкера, 2 вспомогательных танкера британского флота «Грей Рейнджер» и «Олдерсдейл». На них были установлены фальшивые трубы, чтобы танкеры напоминали обычные транспорты.

Один за другим корабли эскорта, наконец, покидали фиорд, чтобы занять свои места в порядке. «Лорд Остин» должен был находиться справа позади конвоя, и мы вышли в море последними. Когда мы оглянулись назад, чтобы посмотреть на остальные суда, оставшиеся стоять на якорях в этом унылом фиорде, кое-кто невольно пробормотал: «Слава богу, мы торчим там с этими несчастными ублюдками!» Но не говорили ли то же самое моряки PQ-16? Теперь настал наш черед.

Как только «Остин» прошел горло фиорда, он столкнулся с океанской волной. Ветер усилился, и наш маленький корабль начало мотать. Солнце исчезло, и нас окутала серая мгла.

Становилось холодновато.

Тем временем «Лондон» прибыл в Сейдис-фиорд, где готовились к выходу остальные корабли эскорта. Самыми главными среди них были два корабля ПВО «Паломарес» и «Позарика». Это были не настоящие военные корабли, а переоборудованные торговые — бывшие банановозы, которые в мирное время предназначались для перевозки грузов и небольшого числа пассажиров. Теперь на них были установлены тысячи тонн брони и множество орудий — спаренные 102-мм орудия и четырехствольные пом-помы. Позднее на кораблях появились и легкие зенитные автоматы. «Позарика» была так нагружена, что часть снарядов пришлось складировать на палубе. На палубе! Да, путешествие предстояло нескучное.

В кубриках «Позарики» кипели споры. В течение последнего года корабль сопровождал конвои на Западных Подходах, и куда он отправится теперь? На Мальту или в Россию? И какое из двух зол меньше? Переход на Маль-

ту был не таким длинным. Там можно было встретить ожесточенное противодействие врага, особенно с воздуха, но при этом можно было рассчитывать на помощь своих авианосцев. После выхода из Гибралтара конвой почти постоянно подвергался атакам, но уж если вам и придется искупаться, то вода относительно теплая, да и до берега сравнительно недалеко. На русском маршруте все обстояло наоборот. Долгое путешествие в пустынных водах, никаких авианосцев и прикрытия с воздуха, и очень мало шансов на спасение, если ты попадешь в ледяную воду. Не слишком радостные перспективы.

В состав эскорта входили 4 корвета, причем 2 из них были только что построены и совершали первое плавание. Кроме них, имелись 6 эсминцев, которыми командовал капитан 2 ранга Брум, находящийся на «Кеппеле». Среди них был ветеран «Фьюри», уже совершивший 2 похода в Россию, но все эти корабли были маленькими и старыми — либо эсминцы периода Первой Мировой войны, либо эскортные миноносцы типа «Хант». Единственным исключением был новый эскадренный миноносец «Оффа». Сам «Кеппел» протекал, как решето, его паропроводы пестрели заплатками. Но даже среди этих кораблей выделялся старый американский четырехтрубник, построенный во время прошлой войны. Это был ЕВК «Лимингтон», бывший американский «Твиггс». Неуклюжий корабль с большим верхним весом, плохо управляемый, особенно в свежую погоду, был одним из 50 подобных кораблей, полученных Королевским Флотом в Америке в обмен на базы.

В общем, веселая компания старых военных кораблей и переоборудованных торгашей. Тем не менее, эти корабли вместе с 2 подводными лодками (одна из них вышла вместе с нами из Хваль-фиорда), а также тральщики и траулеры могли оказать серьезное сопротивление любому противнику.

Приятным, хотя и несколько мрачноватым дополнением были 3 «Хвостовых Чарли» — спасательные суда.

Они должны были следовать позади конвоя и подбирать команды потопленных судов. «Ратлин», «Зафаран» и «Замалек» имели водоизмещение около 1500 тонн и до войны не совершали переходов продолжительнее двух суток, курсируя между восточным побережьем Англии и континентом или путешествуя из Глазго в Лондон. Теперь они получили вооружение, на них были устроены большие лазареты с многочисленным медицинским персоналом. Им предстояло совершить продолжительное путешествие в мрачных полярных водах. А ведь раньше маленький «Ратлин» перевозил скот и генеральные грузы из Шотландии в Ирландию и не дальше. Теперь у него, как и у других, прорезались зубки. На баке было установлено 102-мм орудие, на корме подняли тонкие стволы бифорсы. На мостике и палубе стояли эрликоны. На корме гордо развевался флаг вспомогательного судна ВМФ. Трюмы всех 3 спасательных судов были заполнены пустыми бочками для повышения плавучести.

Произнесены слова прощания, капитаны обратились к своим командам. Всем твердо вдолбили: конвой должен пройти. Обязанностью кораблей эскорта является защищать доверенные им транспорты до конца.

Во второй половине дня, в понедельник 29 июня 1942 года, корабли сопровождения, во главе которых шла подводная лодка, покинули Сейдис-фиорд. Они прошли мимо огромной туши стоящего на страже «Лондона» и взяли курс на север, чтобы присоединиться к нам.

В тот же самый день из Скапа Флоу вышло Соединение Х. Это был фальшивый конвой, состоящий из 9 разномастных угольщиков и минных заградителей в сопровождении 2 крейсеров и 5 эсминцев. Он должен был отвлечь внимание противника от PQ-17. Таков был заключительный аккорд плана Адмиралтейства.

ГЛАВА 2

КАК ТАМ, НА ВОЙНЕ?

Наблюдатель на мостике что-то тихонько мурлычет себе под нос. Его круглое красное лицо еле видно под капюшоном зюйдвестки, несколькими шарфами и вязаной шапочкой. Зубчатая линия исландского берега смутно вырисовывается справа по борту. Конвой идет на север, борясь с крупной волной. На большом расстоянии у нас за кормой раскачивается похожая на тюленя подводная лодка.

«Получше следите за вашим чадом!» — отсверкал прожектором командир тральщиков, проходя мимо нас.

Подводная лодка специально поручена заботам «Лорда Остина». Мы должны бдительно следить за ней, особенно при ухудшении погоды. Если мы попадем в туман, что более чем вероятно на этом отрезке пути, корабли легко могут оторваться один от другого. И если огромное торговое судно заметить не слишком сложно, то подводную лодку увидеть весьма затруднительно. К тому же вступил в силу приказ соблюдать строгое радиомолчание. Подводная лодка, поднывавшаяся на поверхность, выглядит очень маленькой и беспомощной по сравнению с остальными судами конвоя, однако у нее имеется ядовитое жало. И она не замедлит пустить его в ход, если появятся германские корабли.

Весь первый день в море конвой шел со скоростью 7 узлов, чтобы не отстали самые тихоходные суда. Сразу после выхода из Хваль-фиорда мы встретили сильную волну, серые тучи и жуткий холод. Особенно тяжело пришлось нашему «ребенку». Торговые суда раскачивались и ныряли носом, и моряки с любопытством следили за двумя большими русскими танкерами «Азербайджан» и «Донбасс», удивляясь количеству женщин у них на борту. (Почти все русские суда имели в составе экипажа женщин.)

Довольно быстро мы понесли первые потери. Почти сразу после выхода из гавани село на мель американское судно «Ричард Бланд». Пересечь Атлантику только ради этого! Остальные корабли двигались на север крайне осторожно, так как между берегом и минным полем союзников имелся проход шириной всего 4 мили. Эскортные корабли никак не могли решить, что опаснее — вылететь на прибрежные скалы или подорваться на mine.

Весь второй день похода (28 июня) конвой полз вдоль берега, постоянно попадая в полосы дождя и снега. Следя за унылыми берегами, мы гадали: а сколько фашистских агентов сейчас лихорадочно настраивает свои передатчики, чтобы сообщить о выходе конвоя? Ходили слухи, что вражеские агенты рассыпаны буквально по всему побережью, чтобы собирать информацию о русских конвоях. Дымы транспортов и траулеров, шедших на угле, поднимались в небо высокими черными столбами. Это породило новые опасения. Ведь вражеским разведывательным самолетам будет очень легко обнаружить нас. По расчетам, это должно было случиться на четвертый день.

«Ноферн Гем» находился на правой раковине конвоя. Наш «главный калибр» состоял из старого 102-мм орудия периода Первой Мировой войны. Артиллеристы старательно чистили и смазывали его, сдувая мельчайшие пылинки с прицела. На других судах артиллеристы занимались тем же самым.

На третий день приполз туман, который продержался до вечера. Густой, темный и холодный туман прибыл в компании с сильным дождем, превратив ночные вахты в настоящий кошмар, а работу наблюдателей — в сущее мучение. Позднее мы будем жаждать тумана, даже молиться, чтобы он пришел, но сейчас мы думали иначе. Когда транспорт «Оушн Фридом» медленно полз вдоль берега, внимательно вслушиваясь, не прозвучит ли чья-нибудь сирена, из неясной мглы совсем рядом с правым бортом внезапно выскочил силуэт судна. Транспорт спешно повернул, чтобы избежать столкновения, и «Оушн Фридом» разошелся буквально вплотную с тральщиком «Саламандра», едва не ободрав краску с бортов. Когда мостики кораблей поравнялись, с тральщика раздраженно спросили: «Ну и куда вы прётесь, черт побери?» На это капитан Уокер так же нервно ответил: «В Россию, надеюсь».

Мы не знали, что Соединение X, ложный конвой, тоже попало в туман. Он полностью укрыл приманку от немецких самолетов-разведчиков. Поэтому все попытки Соединения X отвлечь внимание немцев на себя оказались бесполезны.

В тумане мы попали в зону плавучих льдов. Хотя форштевни транспортов были специально укреплены, но их шкиперы иногда гадали, выдержит борт или нет, если особенно крупная льдина с ужасным грохотом ударяла в корпус судна. Никакой возможности уклониться от льдин не было в принципе, так как видимость была слишком плохой, а расстояние между судами — слишком маленьким. Поэтому, когда мы огибали северную оконечность Исландии, то потеряли второй транспорт — «Эксфорд» напоролся на льдину.

Это произошло в 16.20. Кочегар Лионел Смит только что сменился с вахты и пил кофе, когда почувствовал, что весь корабль содрогнулся. Сразу после этого раздалась команда «Стоп!», потом: «Полный назад!» и снова «Стоп». Так как с мостика по переговорной трубе не по-

ступило никаких объяснений, то Смита отправили выяснить, что произошло. Туман был очень густым, и единственное, что можно было слышать — свистки уходящих все дальше судов. Отправившись на бак, Смит увидел капитана и помощника, перегнувшихся через фальшборт. Он тоже взглянул вниз и увидел, что «Эксфорд» налетел на льдину, выступающую из воды всего на 5 футов. Однако она свернула форштевень и пробила борт в районе форпика. Было ясно, что судно должно возвращаться в Хваль-фиорд для ремонта.

Боцман «Эксфорда» хотел, чтобы судно шло дальше, хотя он сам знал, что это невозможно. Смит задумчиво сказал ему: «А может нам даже повезло...» Они всегда называли «Эксфорд» «счастливой кучей мусора». Но насколько им повезло, моряки узнали позднее в Исландии, когда корабль стоял в ремонте. Шкипер «Эксфорда» неожиданно решил нарушить радиомолчание и сообщил на «Рифер Афтон»: «Коммодору. Мой форштевень поврежден льдом. Ваши инструкции?» Разумеется, он не получил от Даудинга никакого ответа, и повторил свой запрос 8 раз, приведя в ужас весь конвой. Лишь после этого «Эксфорд» вернулся в Хваль-фиорд.

30 июня, на четвертый день путешествия, мы уже находились севернее Исландии и вышли в точку, где должны были встретиться с кораблями сопровождения, вышедшими из Сейдис-фиорда. Они появились примерно в полдень: 6 эсминцев, еще одна подводная лодка, 4 корвета и два корабля ПВО — «Паломарес» и «Позарика». В своем камуфляже они выглядели довольно странно, напоминая раскрашенные доски, вообще не имеющие ширины. Однако при ближайшем рассмотрении их многочисленные зенитные орудия вызывали уважение.

Это был флот! Вместе с тральщиками и траулерами получился самый мощный эскорт, такого еще не имел ни один из конвоев. Вновь прибывшие корабли при встрече с торговыми судами через громкоговорители крутили марши. Команды транспортов радостно кричали, моря-

ки размахивали шарфами и шапками, плясали на палубе. Все сразу преисполнилось уверенности, даже, пожалуй, нахальства. Так много судов, так много военных кораблей... Гитлер ни за что не сумеет их остановить! Все сразу сделались вдвое храбрее. Над волнами разносились громкие вопли американских команд. Теперь они воочию увидели, что британский флот умеет делать свое дело.

Эсминцы и корветы быстро заняли места на флангах конвоя. Траулеры расположились впереди и позади обеих колонн военных кораблей. «Паломарес» шел справа от конвоя, а «Позарика» — слева. Это позволяло кораблям ПВО взять под свою защиту весь строй, который теперь имел длину 9 миль и ширину 5 миль. Три спасательных корабля заняли места на траверзах и позади конвоя. Мы на «Лорде Остине» потеряли свою «малютку», которая вместе с другой подводной лодкой укрылась в центре строя. Мы выдвинулись, чтобы занять место на правом крамболе конвоя.

Мы продолжали упорно двигаться вперед, то и дело попадая в ползущие полосы тумана. Случайно мы на несколько часов потеряли из вида конвой и восстановили контакт с ним, лишь когда туман временно поредел. Пока что все наши обязанности по охране конвоя заключались в несении постоянных дежурств при орудиях. Но находиться на открытой орудийной платформе более чем холодно. Очень часто можно было видеть, как закутанные до бровей артиллеристы подтягиваются на стволе 102-мм орудия, будто на турнике или начинают танцевать друг с другом, выписывая фигуры фокстрота вокруг орудия. Внезапно раздается радостный вопль: «Ром!» После этого появляется еще одна закутанная фигура, которая несет кружки. Из них струится живительный аромат. Вахта быстро опустошает кружки, и огонь прокатывается по всем жилам. Никогда еще ром не казался таким приятным.

Главной обязанностью траулеров было ведение гидроакустического поиска немецких подводных лодок. Ас-

дик чем-то напоминает подводный радар. Весь день и всю ночь он посылает в воду импульсы: «Динь... динь...» А через несколько секунд приходит эхо сигнала, отразившегося от морского дна. Опытный оператор сразу определит, какое дно внизу: песчаное или скалистое. Когда луч попадает на какой-то подводный объект, интервал между звонками указывает расстояние до этого объекта, можно определить и пеленг. Оператор без труда отличит косяк рыбы от подводной лодки. 4 долгих часа оператор асдик сидит в кресле в рубке, внимательно вслушиваясь в звонки. Говорят, что операторы час-тенько сходят с ума.

Если обнаружена подводная лодка, мы должны начать сбрасывать глубинные бомбы, пока на помощь не подойдет эсминец. Тихоходный траулер в это время подвергается двум опасностям. Пока он не наберет полную скорость, глубинные бомбы могут взорваться у него прямо под кормой. А если командир слишком увлечется охотой за лодкой, то может потом и не догнать конвой.

Другой задачей траулеров было подгонять отстающие транспорты и предупреждать их, чтобы они не дымили слишком сильно. На такие просьбы шкиперы обычно отвечали довольно красочно, но чаще всего приходил такой ответ: «Если мы начнем жечь больше угля, чтобы набрать скорость, то получится слишком много дыма. Так какого черта вы от нас хотите? Чтобы мы захлопали крыльями и полетели?»

Обычно слишком сильный дым означал, что кочегары работают небрежно или вообще ленятся. Они забрасывают в топку слишком много угля, вместо того чтобы подавать нужное количество в нужное время, после чего усаживаются и смотрят, как крутятся колеса. «Лорд Остин» тоже получил выговор за это от командира. У нас из трубы вдруг повалил густой дым, расстилаясь косматой гривой за кормой, как это иногда случается с траулерами. С «Кеппела» раздраженно отswerкали: «Меньше дымить!» После этого с мостика в машинное отделение пе-

редали выговор. В ответ старший механик злобно бросил: «Ну и чего эти убудки от меня хотят? Чтобы я отстирал их поганый уголь?»

Для сигнальщиков покой, который царил в этих водах, иногда прерывался вспышками сигнальных ламп Олдиса, с помощью которых корабли эскорта обменивались сообщениями. Эсминцы непрерывно караулили момент появления подводной лодки, но все это было привычной, хотя и утомительной рутинной. Постоянная нехватка кораблей охранения означала, что им приходилось сопровождать то один конвой, то другой, либо в Северную Россию, либо на Мальту. Команды выполняли свою работу с угрюмым фатализмом, теряя товарищей от ударов вражеских подводных лодок и самолетов. Типичным сигналом для вахты на мостике было: «Курс такой-то, скорость такая-то. Занять позицию в 2000 ярдов на левом крамболе у такого-то. Я слеую зигзагом по 20 градусов в обе стороны от генерального курса. На противоположном фланге конвоя 2 судна пропали примерно 2 часа назад. Кто-то сбросил серию глубинных бомб. В остальном — никаких происшествий. Чертовски холодно, но это как обычно!»

Походная рутина продолжалась. Посмотрим, как это выглядело на эскортном миноносце «Уилтон». Командир корабля практически жил на мостике, так как не мог полностью положиться на своих молодых, неопытных офицеров. Хотя сам он был всего года на 3 или 4 старше, у него за плечами был опыт 2 лет войны. Он спал, если удавалось, в кресле прямо на мостике. Хотя мостик был открытым и продувался всеми ветрами, кое-как удалось найти относительно тихое место в его передней части. Лишь изредка капитан мог насладиться роскошью отдыха в своей походной каюте, расположенной на одну палубу ниже. Это происходило, когда видимость была отличной и никаких событий не предвиделось. Поэтому капитан страшно уставал и довольно часто начинал злиться, однако офицеры терпеливо выносили его вспышки.

Они тоже проводили долгие часы на вахте и тоже очень нуждались в отдыхе и сне. Никто не раздевался. События могли развернуться слишком стремительно, поэтому они дремали, как могли, в своих каютах. Такой сон редко длился более пары часов.

Точно так же обстояли дела и на остальных кораблях конвоя. Все наши мысли занимали довольно простые желания: выспаться, хорошенько поесть и остаться в живых. Пока еще звонки боевой тревоги помалкивали. Но долго ли еще продлится это мирное плавание?

На следующее утро, 1 июля, была замечена первая подводная лодка. Она находилась на поверхности, и эсминцы сразу отогнали ее. Все поняли, что долго ждать не придется, и вскоре действительно появился первый вражеский разведчик, или «селедка», как мы их называли. Стояла легкая дымка, сквозь которую с трудом пробивались лучи солнца. Колокола тревоги загремели сразу, как только появился черный силуэт трехмоторного гидросамолета BV-138. Его нос был слегка наклонен вниз, словно разведчик что-то старательно вынюхивал. Это было действительно так. Самолет кружил за пределами досягаемости наших орудий, то скрываясь в тумане, то появляясь опять. Мы знали, что он передает на базу в Норвегию курс, скорость, состав и ордер конвоя.

Затем появилась еще одна подводная лодка. Загрохотали глухие взрывы глубинных бомб, сброшенных кораблями эскорта. Загудели сирены кораблей, которые таким образом сообщали свою позицию, потому что туман стал гуще. Внезапно загремели колокола на «Лорде Остине», который все еще находился значительно правее конвоя. Был замечен какой-то корабль. Наше 102-мм орудие немедленно развернулось в ту сторону, замок с лязгом проглотил снаряд и гильзу. Но туман внезапно рассеялся, и на горизонте появились несколько больших кораблей. Нам показалось, что в состав эскадры входят линкор, крейсера и эсминцы. Мы столкнулись с одними военными кораблями, транспортов не было. Мгновенно

все подумали: может, это «Тирпиц» и «Хиппер», вышедшие из Норвегии?

После появления «селедки» необходимости соблюдать радиомолчание уже не было. Наш радист спешно передал командиру эскорта сообщение о замеченных неизвестных кораблях. В ответ пришел приказ: «Выяснить и доложить».

В результате наш отважный траулер ринулся вперед. Сигнальщик торопливо застучал шторками прожектора, вызывая таинственные «броненосцы». Прошло несколько томительных мгновений, и на горизонте замигал прожектор. Через минуту сигнальщик радостно крикнул: «Свои!»

Один из наших матросов иронически заметил: «Повезло, что мы не открыли огонь первыми. Мы могли потопить один из наших собственных линкоров».

Когда большие корабли уходили, не подозревая о переполохе, который вызвали, один из них передал: «Сожалею, что не могу сопровождать вас. Удачи!».

Это был красивый жест, но больше мы наших тяжелых кораблей не видели.

Во второй половине дня туман рассеялся, и теперь стал ясно виден весь конвой. Точно так же хорошо была видна и «селедка», болтающаяся на горизонте. Говорили, что при необходимости эти самолеты могут находиться в воздухе до 24 часов, потом их сменял другой разведчик. Немецкая система наблюдения работала с точностью часового механизма. Сгоряча кто-то сделал несколько выстрелов по немецкому самолету, однако снаряды, разумеется, пролетели слишком далеко от цели. Вскоре после этого к разведчику присоединились другие самолеты, на сей раз гидросамолеты-торпедоносцы «Хейнкель». Теперь над конвоем кружили уже 9 вражеских самолетов. Одно звено снизилось, направляясь к замыкающим кораблям, и где-то позади сразу затрещали зенитные автоматы. «Хейнкели» сбросили торпеды, но попаданий не добились. Затем последовала пе-

редышка, и на горизонте опять виднелся только разведчик. На кораблях сопровождения за последние сутки команды провели на боевых постах 18 часов.

В это время корабли сопровождения заправлялись с эскадренного танкера «Олдерсдейл». Танкер «Грей Рейнджер» пока берег топливо, так как должен был заправлять наши корабли в Архангельске. «Олдерсдейл» замыкал центральную колонну конвоя. Это была не слишком удачная позиция, так как во время заправки кораблям приходилось снижать скорость, и когда процедура завершалась, они оказывались далеко позади конвоя, что делало танкер очень уязвимым. Капитан Арчибальд Хобсон решил изменить процедуру. В начале каждой заправки он поднимал сигнал «Не обращать внимания на мои маневры» и увеличивал скорость, выходя из строя. Танкер проходил между колоннами, а когда оказывался на одной линии с головными судами, начинал заправку. В этом случае вся процедура проходила внутри кольца охранения, ни один из кораблей не отрывался от конвоя.

Примерно в 21.00 мы попали в новую полосу тумана, и снова загревели колокола громкого боя. К конвою приблизились 3 торпедоносца, и наши артиллеристы успели сделать по ним несколько выстрелов. Самолеты исчезли. Позднее наш командир лейтенант Лесли Уотен в бинокль увидел далеко впереди подводную лодку. Один из самолетов сел на воду рядом с ней, но тут же поспешно взлетел, так как туда ринулся эсминец. Он сбросил серию глубинных бомб в том месте, где погрузилась лодка. Позднее мы прошли через большое пятно нефти, в котором плавали обломки, и потому решили, что атака была успешной. Однако немецкие лодки были хитрой дичью, очень часто выбрасывали за борт немного нефти, чтобы обмануть преследователей.

Ближе к полуночи страшный удар потряс весь корабль, как маленькую щепку. Подвахтенные повывлетали из коек. Мы услышали какой-то металлический скрежет под днищем. Судя по всему, мы налетели на под-

водную лодку, которая держалась на малой глубине, но мы не могли позволить себе остановиться и проверить, что произошло. Но все равно мы были довольны. Судя по силе удара, мы сильно покорежили лодке перископы или даже рубку.

В полночь все снова успокоилось. Мы попали в зону полярного дня, и солнце, вместо того чтобы подниматься над горизонтом и скрываться за ним, выписывало в небе какие-то непонятные зигзаги, совсем как немецкие самолеты-разведчики. Мы отправили радиogramму в Адмиралтейство: «Обнаружены самолетом». Вскоре было получено подтверждение. Многие из нас мысленно представляли себе зал оперативного отдела в Лондоне, где на карте отмечалось продвижение PQ-17.

День 2 июля начался приятно. Море было спокойным, и солнце ярко светило сквозь легкую дымку. Но это был обманчивый покой. Подводные лодки крутились рядом целые сутки, и часто раздавалось глухое буханье глубинных бомб, которые сбрасывали корабли эскорта, чтобы отогнать противника. Эсминец «Оффа» обстрелял с предельной дистанции подводную лодку, появившуюся на поверхности. Он промахнулся, и лодка поспешно погрузилась.

«Селедка» внимательно следила за всем этим, лениво слоняясь взад и вперед над самым горизонтом. Ближе к полудню к разведчику присоединились еще 5 таких же самолетов. Они кружили вокруг конвоя, как гигантские стрекозы. Мы прекрасно понимали, что они сообщают о каждом нашем движении, но ничего не могли сделать. Хотя бы один авианосец, пусть самый маленький! Во второй половине дня к 6 разведчикам BV-138 присоединились 10 гидросамолетов He-115, каждый из которых нес по 2 торпеды. Они не собирались тянуть слишком долго, и в 16.30 началась атака.

«Хейнкели» были встречены шквальным огнем всех кораблей, которые могли их видеть. Немецкие пилоты

не проявили особой решительности и быстро умчались обратно, причем большинство из них так и не сбросило торпеды. Небольшая группа самолетов все-таки попыталась загарпунить «Позарику», которая держалась на левой раковине конвоя, но пилоты сразу отказались от своей затеи, едва корабль ПВО открыл огонь. Однако первую кровь пролил эсминец «Фьюри». Сбитый им «Хейнкель» шлепнулся в воду слева впереди конвоя. Весь немецкий экипаж перебрался в резиновую лодку, подлетел другой «Хейнкель» и хладнокровно сел на воду рядом с ними, забрав товарищей. Один из наших кораблей погнался за гидросамолетом, но тот все-таки сумел взлететь и удрать. Да, немецкий пилот проявил незаурядное мужество.

Во второй половине дня мы насладились невиданным зрелищем — над нами пролетел свой самолет. Это был «Валрос» с крейсера «Лондон». Он примчался, чтобы прожектором передать «Кеппелу» приказ повернуть на север и тем самым увеличить расстояние между конвоем и вражескими аэродромами. Моряки приветственно махали «Валросу». Пока он еще находился с нами, прилетели 3 вражеских самолета. Они покрутились некоторое время рядом, а потом совершенно неожиданно бросились на транспорты. Их отогнали плотным заградительным огнем, а «Валрос» оказался в опасной близости от наших собственных разрывов.

С «Кеппела» был получен циркулярный сигнал, адресованный всем эскортным кораблям, с благодарностью за решительные и умелые действия: «Продолжайте в том же духе, парни!» В это время крейсерское соединение находилось в 20 милях от нас, все еще ожидая появления немецких кораблей.

Вечером начались постоянные тревоги, так как «селедки» кружили в по-дневному светлом небе. Это было выматывающее душу и далеко не самое приятное зрелище. Даже если кто-то закрывал глаза, чтобы вздремнуть, немецкие самолеты все равно возникали перед мыслен-

ным взором. Один из эсминцев вызвал самолет, отсверкав прожектором сообщение на немецком: «Не могли бы вы вертеться в другом направлении? У нас кружится голова». На это немецкий пилот ответил: «Для англичан — все, что угодно», и начал кружиться в противоположную сторону. После этого между кораблями сопровождения и самолетом началась пустая трепотня, во время которой немцы красочно описывали печальную судьбу, которая ждет наш конвой

В полночь мы начали проходить мимо исполинских айсбергов. Огромные ледяные горы частенько встречаются в этом районе летом. Сверкая в солнечных лучах, они казались заколдованными замками, но при всей своей красоте оставались смертельно опасными. Примерно в 15.00 «Грей Рейнджер» столкнулся с небольшим айсбергом и получил пробоину в носовой части. Танкер снизил скорость, а старший механик Дэвид Худ вместе с капитаном Гаусденом отправились в форпик, чтобы осмотреть повреждения. Положение оказалось скверным. Пробоина была слишком большой, и поставить на нее временную заплатку не представлялось возможным. Существовала опасность, что не выдержит переборка носового танка. Но даже в таком положении капитан не осмелился остаться в одиночестве позади конвоя. Несмотря на риск, танкер увеличил скорость, чтобы присоединиться к конвою, но при этом была послана радиogramма командиру эскорта. В ответ был получен приказ поворачивать назад. В 18.00 «Грей Рейнджер» подошел к борту танкера «Олдерсдейл», после этого он повернул обратно в Норт Шилдс для ремонта. Противник его не тронул. «Олдерсдейл», который должен был расстаться с конвоем на меридиане мыса Нордкап, теперь вынужден был следовать в Архангельск.

Конвой потерял уже 3 судна, причем ни одно из них не пострадало от действий противника. А что будет, когда немцы все-таки нанесут удар? Моряки нервничали все больше и больше.

Погода в районе плавающих айсбергов стала значительно холоднее. Одну из небольших льдин мы издали приняли за обледеневший самолет. «Позарика» прошла вплотную со льдиной, похожей на полузатонувшее судно. Неожиданно рядом с «Лордом Остином» вынырнул любопытный морж, самый настоящий, никакая не субмарина. Из волны внезапно высунулась большая черная голова с двумя длинными клыками, внимательно посмотрела на проходящий мимо корабль, а потом так же внезапно исчезла. Во второй половине дня кораблям эскорта снова пришлось гоняться за подводными лодками, затем появились 5 «Хейнкелей» и сбросили торпеды с большого расстояния, но не попали. Эсминец «Оффа» отогнал еще один самолет, попытавшийся выйти в атаку.

Эти спорадические налеты очень нервировали. Когда на горизонте мелькнули мачты крейсеров прикрытия, их появление немного приободрило людей. Все были уверены, что крейсера, как и находящийся в сотнях миль позади линейный флот, ждут появления «Тирпица», для которого мы были приманкой. Никто из нас даже не подозревал, что от Адмиралтейства пришла радиограмма, извещающая, что «Тирпиц» и «Хиппер» покинули свою обычную стоянку в Тронхейме. Куда они направились — не было известно, так как плохая погода мешала нашим самолетам-разведчикам. Мы продолжали двигаться вперед. Время теперь отмечалось только часами, и солнце светило непрерывно. Каждому из нас было нужно только одно: крепкий, долгий, непрерывный сон.

«Олдерсдейл» был все время занят, заправляя корабли сопровождения. Теперь к нему подошел «Роуэн» — один из двух американских эсминцев, включенных в состав крейсерской эскадры. Когда эсминец приближался, были замечены еще несколько торпед, их следы были ясно видны в прозрачной арктической воде, поэтому уклониться от них не составило труда. «Роуэн» находился рядом с нами, когда группа из 3 или 4 самолетов слева по носу от конвоя начала маневрировать, чтобы выйти в атаку. По-

явление эсминца прямо у них на пути сорвало намерения немцев, они явно растерялись, не зная, атаковать эсминец или транспорты. Но «Роуэн» не дал им времени опомниться и немедленно открыл огонь. Один самолет тут же рухнул в воду, затем другой. Третий пересек курс эсминца, который стрелял по нему из всех орудий. Самолет не сворачивал секунд 20, и «Роуэн» прошел прямо под ним. Самолет вспыхнул. Дымящийся самолет улетел далеко вперед, за ним последовал еще один, и оба сели на воду. Поврежденный самолет затонул, а его летчики улетели на другой машине до того, как корабли успели прибыть на место посадки. Еще одна смелая спасательная операция, и удача вновь улыбнулась немцам. Все хорошо, исключая то, что эти летчики вскоре вернуться, чтобы нанести по нам новый удар.

После возвращения «Роуэна» к крейсерам «Уичита» передала ему: «Добро пожаловать. Как там, на войне?». Эсминец ответил: «Чертовски здорово. Мы сбили один германский самолет».

Когда конвой настолько велик, некоторые стычки с вражескими самолетами остаются не замеченными многими кораблями. Половина судов даже не подозревает, сколько было сброшено торпед. Но те, кто оказался на пути этих торпед, никогда не забудут эти минуты. Даже самый быстрый взгляд на торпеду, которая идет прямо на ваше, судно заставляет оцепенеть. Создается впечатление нереальности происходящего, но при этом одновременно хочется бежать отсюда как можно быстрее. Стремительные, маневренные эсминцы имели все шансы уклониться от торпеды, но неуклюжим транспортам и тихоходным эскортным кораблям вроде траулеров приходилось гораздо сложнее. Волосы буквально вставали дыбом. Вот пример подобных переживаний экипажа «Нюферн Гема», после того как несколько самолетов сбросили свои торпеды, не входя в зону досягаемости орудий. Рулевой Сид Керслейк направлялся в рулевую рубку, когда кто-то завопил сверху: «Торпеда на правой ракови-

не!» Проследив за торпедой, Керслейк понял, что она идет под углом 15 градусов, направляясь прямо к машинному отделению. А ведь он стоял прямо над этим отсеком, и его сердце бухало, словно кузнечный молот. Он услышал срывающийся голос капитана: «Лево на борт!» — и с облегчением заметил, что теперь торпеда идет параллельным курсом, быстро обгоняя траулер. Новые крики: «Проходит!». Керслейк увидел цепочку пузырьков, которую разрезал форштевень «Гема». Траулер делал 10 узлов, развив максимальную скорость, чтобы догнать конвой. Сильный ветер уносил дым на правую раковину под углом 15 градусов, поэтому один из самолетов сумел воспользоваться неожиданным укрытием и незаметно подкрался, сбросив торпеду. Немцы были мастера использовать подобные трюки.

Лорд Хау-Хау вел очередную передачу. На судах конвоя PQ-17 могли слышать, как он живописует печальную участь, которая ждет конвой. Хау-Хау называл суда поименно, но особенно часто он посылал угрозы спасательным судам «Зафаран» и «Замалек», которые были отобраны у Германии по репарациям после Первой Мировой войны. Теперь они принадлежали египетской компании «Иджипшн Мейл Лайн» и носили экзотические названия (Замалек — Дворец королей, Зафаран — Дворец королев). Они выглядели довольно неказисто, но их легко можно было отличить по многочисленным спасательным плотикам на палубах, а также большому черному пятну в средней части корпуса. Дело в том, что груз шлюпочной палубы регулярно и обильно смазывали, чтобы не возникало проблем при спуске на воду. В этом путешествии на борту «Замалека» находился официальный наблюдатель Адмиралтейства в звании капитана 2 ранга, который должен был выяснить, почему на русских маршрутах гибнет так много военных кораблей. Он сразу побывал под огнем, потому что во время одного из первых налетов «Замалек» стал первым кораблем, обстрелянным из пулеметов. Одна из следивших за конвоем

«селедок», вдруг набросилась на него. Самолет прошел над спасательным судном, поливая его из бортовых пулеметов. Одна пуля пробила полу шинели капитана и наверняка попала бы в ногу, если бы он в этот момент не согнул колено. Капитану повезло. Зато один из артиллеристов «Замалека» был тяжело ранен, когда осколок разорвавшейся гильзы попал ему в глаз.

Полночь минула, и наступил день 4 июля. Наступило временное затишье, когда мы проходили к северу от острова Медвежий. На борту «Паломареса» сигнальщик Баррон Тэйлор только что заступил на вахту. С мостика открывалась несколько необычная картина. На море видимость была хорошей во всех направлениях, однако небо было закрыто туманом, который шел немного выше мачт. Все полагали, что он хорошо укрывает конвой от вражеских самолетов. Пока Тэйлор рассматривал корабли, спокойно идущие по тихому морю, ему послышался странный звук, похожий на шум моторов самолета. Он сообщил об этом вахтенному офицеру. Тот вызвал капитана, а пока капитан не прибыл на мостик, все начали вслушиваться. Тэйлору показалось, что он снова слышит звук, причем довольно отчетливо, но никто больше ничего не слышал. Тогда сигнальщик начал представлять себе, что скажет капитан, выяснив, что тревога была ложной. Но, к облегчению Тэйлора, когда капитан поднялся на мостик, рев авиационных моторов ясно услышали все собравшие там.

Моряки напряженно пытались определить, с какого направления он долетает, и надеялись, что самолет не сумеет из-за тумана обнаружить конвой, хотя он кружил совсем недалеко где-то справа по борту. Внезапно самолет спикировал сквозь туман на фланге конвоя и сбросил торпеду еще до того, как зенитки успели открыть по нему огонь. После этого он стремительно нырнул обратно в туман и пропал. Тэйлор бросился к корабельной сирене и дал 6 коротких гудков, чтобы предупредить торговые суда. «Паломарес» круто повернул, чтобы уклонить-

ся от торпеды. Она прошла в нескольких ярдах перед носом корабля ПВО, но устремилась прямо на торговое судно слева по борту у него.

Время 14.30. Этим торговым судном был несчастный «Кристофер Ньюпорт». Матросы, стоявшие у орудий на подаче, запаниковали и, вопя от ужаса, бросились вниз по трапу с ходового мостика к шлюпкам левого борта. Лишь наводчик Хью Райт остался на своем посту. Он открыл огонь по воде чуть впереди торпеды, надеясь взорвать ее. Райт самостоятельно менял обоймы своего 7,62-мм пулемета, пока не расстрелял все. Он стрелял метко и хладнокровно, но при этом проклинал свой никчемный слабый пулемет. Торпеда скрылась из вида под шлюпками правого борта, которые были вывалены за борт. А затем Райт был сброшен взрывом с мостика на шлюпочную палубу двумя уровнями ниже. При падении он сломал лодыжку и потерял сознание.

Торпеда попала прямо в центр корпуса «Кристофера Ньюпорта», в то место, где несли вахту кочегары и механики. После взрыва над судном поднялся столб черного дыма. Машины стали, и судно покатило в сторону, прорезая строй. «Эмпайр Тайд» был вынужден круто отвернуть, чтобы избежать столкновения.

Было крайне печально видеть огромный корабль, быстро отстающий от конвоя, искалеченный и беспомощный. Все произошло очень быстро и совершенно неожиданно. Вскоре появился «Замалек», чтобы снять экипаж. В спасении моряков принял участие и «Зафаран», однако наблюдателям «Питера Керра» корабль показался дымящейся руиной, на которой не осталось ни одного человека. Каждая лодка на борту, обращенном к «Питеру Керру», болталась вертикально на одном фале.

Капитан «Кристофера Ньюпорта» поднялся на борт «Замалека» так и не оставив своего револьвера. Он утверждал, что не может обходиться без него, имея в качестве команды такой сброд. Но капитан спасательного судна тихонько разоружил вояку.

Поврежденный «Ньюпорт» мог попасть в руки противника, поэтому он был торпедирован одной из подводных лодок. Торпеда взорвалась с ужасным грохотом, но даже после этого прошло целых 20 минут, прежде чем судно пошло на дно вместе со своим драгоценным грузом.

Остальная часть утра прошла относительно спокойно. 4 самолета висели над горизонтом, и морякам казалось, что они совершенно неподвижны. Однако вскоре к ним привыкли, и это зрелище уже не вызывало никакого интереса. Мы прошли далеко к северу от острова Медвежий, унылой скалы, которую лишь изредка посещали случайные рыбаки. Многие в этот момент вспоминали их невероятные рассказы. Этот остров, который трудно заметить на большом расстоянии, находился на самом опасном отрезке арктического маршрута. Отсюда было ближе всего до германских аэродромов в Норвегии. Мы напряженно ждали дальнейшего развития событий.

В районе боев все мысли людей были сосредоточены на личной безопасности, которая во многом зависела от того, что надето на человеке. Будет ли он продолжать кутаться в толстую теплую одежду — или разденется, рискуя превратиться в ледышку? Тяжелые одежды моментально утащат человека на дно, но долгая вахта в легкой одежде на открытой оружейной платформе убьет не менее верно. Поэтому многие шли на компромисс, снимая бахилы и надевая толстые чулки и туфли. Если корабль затонет, или человека сбросит взрывом в воду, он имеет хороший шанс избавиться от шерстяной шинели, шарфов и дождевика, а также всего остального. После этого он мог постараться добраться до спасательной сети. Но сбросить бахилы невозможно, они утаскивают человека в ледяную пучину, словно пушечное ядро, привязанное к ногам.

И вот в такой напряженный момент моряки британских кораблей с огромным удивлением увидели, как американские корабли вдруг резко спустили свои «Звезды и полосы» с гафелей. Они что, спятили? Ответ был полу-

чен буквально через пару минут, когда флаги опять взвились на мачтах. Это были новенькие «Звезды и полосы», в десять раз больше по размерам, чем старые, изорванные и просоленные ветрами Атлантики. Ну конечно же! Ведь сегодня Четвертое Июля — День независимости. Прекрасный вызывающий жест перед лицом противника. С американских кораблей доносилась громкая музыка, моряки начали танцевать на палубах. И это отнюдь не была попытка хоть как-то согреться.

В крейсерской эскадре происходило то же самое. «Тускалуза» и «Уичита» тоже спустили обычные походные флаги и подняли огромные церемониальные полотнища. Последовал обмен сигналами. Адмирал Гамильтон передал американским крейсерам и эсминцам, входящим в его соединение: «В день вашего великого праздника было бы бесчеловечным держать вас на боевых постах, однако даже свободу мореплавания можно истолковать двояко. Для нас честь иметь вас рядом, и я желаю всем вам доброй охоты».

На это крейсер «Уичита» ответил: «Для нас большая честь быть вместе с вами, когда вы отстаиваете идеалы, символом которых для нас является 4 июля. Мы особенно счастливы входить в состав вашей эскадры. Празднование этого юбилея всегда сопровождается большим фейерверком. Я верю, что вы нас не разочаруете»,

Британский крейсер «Норфолк» присоединился к поздравлениям, передав на «Уичиту»: «Желаем вам всего самого наилучшего. Соединенные Штаты — единственная страна с известным днем рождения». На это «Уичита» ответила: «Благодарю. Мы думаем, вам следовало бы праздновать День матери».

А вскоре начались празднования. Или хотя бы фейерверки.

ГЛАВА 3

РАССЕЯТЬСЯ!

Утро этого замечательного дня, Четвертого Июля, было холодным, но ясным. Солнце сияло в прозрачном синем небе, и яркое синее море было тихим, как мельничная запруда. Крейсерское соединение подошло ближе и теперь виднелось в нескольких милях впереди справа по курсу — 4 крейсера, 3 эсминца и гидросамолет «Валрос», лениво кружащий вверху. Наш маленький траулер находился ближе других к крейсерам. Они располагались справа от конвоя, то есть южнее — с той стороны, откуда следовало ожидать появления вражеских самолетов. Все моряки соединения внимательно следили за небом.

На зеркальной глади моря отражались идущие в идеальном порядке суда конвоя. Транспорты следовали 9 колоннами по 4 или 5 судов в каждой. Корабли ПВО располагались между колоннами, а прочие корабли охранения выстроились вокруг. За кормой транспортов виднелись два крошечных пятнышка — подводные лодки. Но на горизонте упрямо болталась пара «селедок».

И вот к ним начали присоединяться бомбардировщики Ju-88. Они прилетали по одному или парами, и кружили, подобно стервятникам, выжидая удобный момент. Но пока что они не приближались к конвою.

«Валрос» спешно приводнился и был поднят на борт крейсера. Два корректировщика с американских крейсеров, которые вели противолодочное патрулирование, тоже вернулись после короткой стычки с немецкими разведчиками. Они совсем не подходили для боя с гораздо более мощными немецкими самолетами.

А после полудня Ju-88 начали спорадические атаки. Они непрерывно сбрасывали бомбы и хотя не добились ни одного попадания, все-таки держали зенитчиков в постоянном напряжении. Глухое буханье многоствольных пом-помов перемежалось с резким треском эрликонов и бофорсов — атакованные транспорты вели огонь из всего, что могло стрелять. Туман немного опустился и самолеты часто было слышно, но не видно.

Вскоре прибыли новые немецкие самолеты — несколько «Хейнкелей» и пара «Фокке-Вульфов», однако пока еще противник не пытался нанести массированный удар. Ближе к ночи, казалось бы, все успокоилось, американский эсминец «Уэйнрайт» отделился от крейсерской эскадры, чтобы заправиться с «Олдерсдейла». Примерно в 17.00, когда он прорезал строй конвоя, направляясь к танкеру, слева появились 6 «Хейнкелей». Командир «Уэйнрайта» Дон Мун направился навстречу самолетам, чтобы обстрелять их. Орудия эсминца могли стрелять на 12000 ярдов, но когда был открыт огонь, снаряды легли недолетами примерно на 500 ярдов. Мун подошел еще ближе и сделал несколько выстрелов, однако и теперь не смог достать самолеты. Немецкие пилоты, судя по всему, прекрасно знали дальнбойность американских орудий, однако Мун четко дал им понять, что он наготове.

Все это время торговые суда и корабли сопровождения стреляли из всех орудий. К ним присоединился «Лондон», который открыл огонь главным калибром с предельной дистанции. В этом налете участвовали 12 «Хейнкелей», они описали круг и сбросили торпеды, но успеха не добились. Некоторое время самолеты кружили вокруг конвоя, а потом попытались атаковать корабли эскорта, но

отступили, встреченные плотным огнем. К концу дня конвой отбил несколько атак немецкой авиации, при этом часть кораблей получила мелкие повреждения, в основном от действий перевозбужденных зенитчиков.

Затем последовала новая передышка. К 18.00 «Уэйнрайт» все-таки сумел добраться до «Олдерсдейла» и начать заправку. В это время дымка по правому борту конвоя спустилась еще ниже, поэтому корабли, шедшие в левых колоннах, могли на севере видеть яркое солнце и синее небо, а корабли правых колонн — только мутную серую пелену на юге. Но над самой водой, ниже пелены тумана, видимость была отличной, и море было гладким, как стекло.

Вскоре была получена радиограмма Адмиралтейства, которая предупреждала, что неизвестное число самолетов вылетело с норвежских аэродромов и через час они будут над конвоем. Мы все прекрасно знали, что это предвещает мощную атаку. Немцы появились почти точно по графику.

Радар кораблей ПВО обнаружил приближающиеся самолеты, и они оповестили конвой. На «Лорде Остине» приняли радиограмму, в которой говорилось, что 25 немецких самолетов замечены на расстоянии 30 миль. Кроме них, еще несколько самолетов кружили над головой и явно собирались тоже принять участие в массивной атаке. «Ривер Афтон» поднял сигнал «JG», что означало: «Прислуга к орудиям, приготовиться к бою». Те корабли эскорта, которые имели более мощное зенитное вооружение, сомкнули строй, чтобы поставить более плотную огневую завесу. Каждое орудие было приведено в полную готовность, и немцев мог встретить серьезный отпор. Главную роль в предстоящем спектакле должны были сыграть два корабля ПВО.

Это произошло в 18.22. «Уэйнрайт» продолжал заправку с танкера, когда было получено сообщение, что 19 низколетящих самолетов направляются к конвою. Капитан 1 ранга Мун немедленно приказал отдать запра-

вочные шланги и дать полный ход, чтобы занять место на пути приближающихся самолетов. В это время самолеты, кружившие сверху, попытались было отвлечь эсминец на себя. Моряки услышали шум моторов на правой раковине где-то выше слоя тумана. Мун бросился на правое крыло мостика, несколько секунд прислушивался, а потом приказал рулевому положить руля право на борт. Через несколько секунд грохнули 3 взрыва, и столбы воды взлетели в 100 ярдах от эсминца прямо на линии его прежнего курса. Невидимый бомбардировщик положил свои «яички» очень точно, только своевременный маневр Муна спас корабль.

Другой самолет попытался аналогичным образом подловить «Кеппел», но британский эсминец тоже увернулся. Бомбы взорвались менее чем в 100 ярдах у него за кормой.

На борту «Позарики» матрос Уильям Мэйн со своего боевого поста на юте заметил большое число гидросамолетов, которые, как ему показалось, намеревались сесть на воду за кормой конвоя. Может быть, это были шутки полярных миражей, но Мэйну показалось, что самолеты стоят на месте и держат совет. Затем один самолет взлетел, за ним последовали остальные. С мостика эсминца «Оффа» показалось, что самолеты внезапно возникли по всему южному горизонту, словно туча москитов.

Напряжение на борту «Позарики» нарастало, так как ее радар засекал все новые самолеты, и они приближались. «Приближаются десять вражеских самолетов!» — сообщил старший артиллерист, но почти сразу же поправился: «Двадцать самолетов... Тридцать...» На мостике суб-лейтенант Лесли Клементс, начальник радиолокационной станции, насчитал 42 самолета, приближающиеся к конвою с правой стороны. Головной самолет держался впереди по курсу. Может быть, там было и больше самолетов, но в этот момент немцы начали атаку, и Клементс перестал считать. Он бросился вниз, чтобы находиться у экрана артиллерийского радара. Отметки пес-

трели на экране радара, и Клеменс постарался прижаться коленями к корпусу передатчика, чтобы ноги не дрожали. Он ждал, что в следующую секунду корабль получит торпеду. Клеменс был совершенно убежден, что хоть один из этих самолетов попадет в «Позарику».

На эсминце «Лимингтон» дежуривший у экрана радара матрос Освальд Грантер не успевал докладывать. «Приближаются 12 самолетов, пеленг... Приближаются 20 самолетов, пеленг... Приближаются 35 самолетов, пеленг...» На экране отдельные отметки слились в одно большое пятно, и Грантер уже не слышал собственных докладов на мостик, так как на борту эсминца начался настоящий кавардак.

«Лорд Остин» находился на правом крамболе конвоя, и мы, глядя назад, видели весь ход боя. Свора He-111 и вооруженных торпедами Ju-88 начала атаку. Затем один из наблюдателей вдруг завопил: «Смотрите, один из этих ублюдков!»

Маленькая черная точка мчалась в направлении конвоя, скользя вплотную к зеркальной глади, как водомерка. На какое-то мгновение все стихло, а потом шквал огня обрушился на головной самолет. Самолет летел прямо, даже не пытаясь маневрировать, догоняя конвой сзади. Вот рядом с подводными лодками, замыкающими строй, поднялись два всплеска. А затем все внимание переключилось на транспорты, находящиеся позади линии военных кораблей. Когда самолет проскочил под носом у «Позарики», моряки увидели, как пилот сделал жест рукой, означавший: «А сейчас вы все взлетите в воздух!» Стрельба велась жаркая, но совершенно беспорядочная. Снаряды пом-помов «Позарики» попадали не только в отважный гидросамолет, но и в борта транспортов. Когда «Хейнкель» уже начал уходить, очередь из правого пом-пома корабля ПВО поразила его, и в хвостовой части фюзеляжа появились небольшие языки пламени.

Старший механик «Олдерсдейла» Уильям Браун навел свой бинокль на самолет, когда тот пролетал рядом с

танкером. «Я мог все видеть сквозь плексиглас кабины. Трассирующие пули прошивали самолет со всех сторон, и кабина представляла собой сплошную массу огня. Внутри нее находились пять человек, четверо из них лежали мертвые или умирающие. Пилот качался из стороны в сторону, но еще держался. Я увидел, как он протянул руку, коснулся чего-то, и через мгновение торпеды шлепнулись в воду, а пилот рухнул...» Огонь быстро охватывал самолет, когда он пролетел перед носом «Позарики». Затем он коснулся воды, подскочил, снова упал и зарылся носом в воду. Всплеск, за ним последовала ослепительная вспышка, и столб пламени поднялся в воздух, окруженный клубами дыма. А потом кабина самолета, продолжая жарко пылать, медленно скрылась под водой. Когда «Позарика» проходила мимо, там осталось лишь масляное пятно, в центре которого мелькали язычки огня. Это был потрясающий пример самоубийственной отваги и умения. Атака была успешной. Сброшенные торпеды с плеском врезались в воду и устремились к торговым судам. Одна из них попала в британский транспорт «Наварино», раздался ужасный взрыв. Судно буквально подпрыгнуло и окуталось дымом.

Почти тут же конвой был атакован еще несколькими самолетами. Как и их командир, они летели так низко, что казалось, будто они касаются воды. Маленькие ядовитые насекомые становились все больше. Но тут вдруг их скрыла черная стена разрывов.

В этот момент оглушительный грохот выстрелов был перекрыт чудовищным взрывом. Морякам на транспортах показалось, что взорвался «Уэйнрайт». В действительности это эсминец открыл огонь из всех 127-мм орудий. Следом начали стрелять зенитные автоматы, и эсминец превратился в действующий вулкан. Уже первыми залпами были сбиты 2 самолета. Все видели, как они быстро затонули, задрав в воздух хвосты с большими черными свастиками. Рядом со сбитыми самолетами появились ярко-желтые спасательные плотики, на каждом из

которых было хотя бы по одному человеку. Едкий дым сгоревшего пороха окутал «Уэйнрайт», стреляные гильзы сыпались градом, когда эсминец открыл огонь из 20-мм эрликонов. Его 127-мм орудия не прекращали стрельбу, даже когда самолеты оказались на расстоянии менее 100 ярдов. Сначала снаряды рвались на небольшом расстоянии от торпедоносцев, а затем один из них грохнул под левым крылом «Хейнкеля», чуть не перевернув его. Каким-то чудом пилот сумел выровнять самолет и сбросил две маленькие, толстенькие торпеды, которые упали в воду, дважды подпрыгнули, а потом нырнули и устремились к конвою.

К этому времени «Уэйнрайт» оказался прямо на пути немецких самолетов, и они разделились. Часть попыталась обойти эсминец с носа, часть — с кормы. По крайней мере еще 3 самолета были сбиты в огневой завесе, еще несколько задымились. Один из самолетов проскочил буквально в нескольких футах от форштевня «Уэйнрайта». Все видели, как пилот оскалился, когда 20-мм снаряды вспороли брюхо «Хейнкеля».

Немецким самолетам, чтобы выйти в атаку, приходилось спуститься под низкие тучи, что было для нас несомненным преимуществом. Противник был вынужден подставляться под плотный зенитный огонь, в том числе — двух отлично вооруженных кораблей ПВО. Грохот стоял неопишумый. Казалось, ничто не может уцелеть в этом потоке взрывчатки, взлетевшем в воздух, однако остальные самолеты продолжали путь. Они крутились и вертелись, как стая черных ворон, вспугнутая выстрелом, но все-таки некоторые из них упрямо направлялись к цели. Часть пилотов заколебалась. Они отвернули в разные стороны, пытаясь обогнуть огневую завесу. Самолеты металась вдоль колонн транспортов так близко, что моряки могли видеть пилотов, сидящих в кабинах. Иногда зрелище было просто фантастическим. Морякам на мостиках приходилось **нагибаться**, чтобы увидеть самолеты, несущиеся над самой водой.

Они пролетали так близко, что в них можно было попасть из рогатки.

Моря наполнилось торпедами, их пенистые следы устремились к торговым судам, словно змеи. Эфир тотчас ожил: «Боже мой, она идет прямо на нас!», «Беллингэм», следите, две идут на вас!»

Разумеется, часть торпед попала в цель. Три самолета пролетели рядом с новым транспортом типа «Либерти» «Уильям Хупер», который глубоко осел в воду под грузом танков и грузовиков, выстроенных на палубе. Транспорт сделал несколько выстрелов из 102-мм и 76-мм орудий, а также из тех пулеметов, которые могли вести огонь по врагу. Левый мотор одного из самолетов вспыхнул. Прямым попаданием 76-мм снаряда оторвало правое крыло другому. Однако третий самолет хладнокровно приблизился на расстояние 880 футов и в упор сбросил 2 торпеды. «Уильям Хупер» положил лево руля и сумел уклониться от одной из них, но вторая попала в правый борт, прямо в машинное отделение. Взрывом были уничтожены машины и выведено из строя рулевое управление. 3 человека в машинном отделении погибли, вспыхнул пожар, транспорт начал тонуть. 3 матроса и 4 человека машинной команды тут же прыгнули за борт, и капитан был вынужден лично помешать спуску спасательных плотов, пока судно не остановится окончательно.

Следующая торпеда прошла менее чем в 20 футах за кормой «Олдерсдейла» и попала в русский танкер «Азербайджан». Попадание пришлось в танк, расположенный прямо перед машинным отделением. Пробоина оказалась очень большой. Танкер круто повернул вправо, и лишь с большим трудом удалось избежать столкновения с «Эмпайр Тайдом». «Азербайджан» прошел вплотную за кормой у него. Из пробоины бил фонтан нефти, за танкером волочился огромный косматый хвост черного дыма. Пулеметчик на мостике эскортного миноносца «Ледбюри» успел дать лишь одну короткую очередь по этому торпедоносцу, однако она попала точно в цель. Пылаю-

щий «Азербайджан» быстро отставал от конвоя, но англичане с изумлением увидели, как одна из женщин бросилась к пулемету на корме и тоже открыла огонь по торпедоносцу. Самолет вскоре упал в воду.

Когда танкер получил попадание, с мостика тральщика «Хэлсион» по переговорной трубе крикнули вниз: «Парни, выбирайтесь поскорее наверх. Потрясающее зрелище! Сейчас танкер накроется!» В тот момент никто не понимал запредельного цинизма такого приглашения. Радист Дж.Э. Харт выскочил на палубу, чтобы полюбоваться происходящим. Море было ярко-синим, но тут и там плавали обломки, шлюпки, люди в спасательных жилетах. Они пытались выбраться из расплзающегося нефтяного пятна.

Немецкие торпедоносцы летели на такой малой высоте, что транспортам в составе конвоя следовало стрелять крайне аккуратно, чтобы не попасть в соседнее судно. Однако в начавшейся суматохе промахи были неизбежны. На одном из транспортов рухнула мачта, снесенная выстрелом соседа. «Сильвер Суорд», замыкавший четвертую колонну, получил в правый борт 102-мм снаряд с другого американского транспорта. Но, к счастью, снаряд не взорвался и остался валяться в трюме № 1.

Американские транспорты, шедшие слева от «Эмпайр Тайда», открыли огонь, когда немецкие самолеты были за кормой конвоя. Но самолеты приближались, и американцы продолжали стрелять, постепенно опуская стволы орудий и пулеметов, пока на британское судно обрушился шквал пуль. Его снасти были разорваны, шлюпки изрешечены. Дымовые шашки под платформой 12-фн орудия обдала струя раскаленного свинца. Если бы очередь прошла всего на 2 дюйма выше, она ударила бы по ногам орудийного расчета. Один из артиллеристов на платформе над мостиком начал было спускаться, но едва он поставил ногу на трап, как получил пулю в голень. Но даже весь этот бардак не помешал артиллеристам «Эмпайр Тайда» сбить 2 торпедо-

носца. Один из них был уничтожен прямым попаданием 12-фн снаряда в кабину.

Пулеметчик Джимми Гордон вместе со своим любимым спаренным Кольтом располагался на крыше рулевой рубки «Оушн Фридома». Но в момент начала атаки он обходил другие орудия, чтобы убедиться, что все в порядке. Когда шкипер Уокер увидел, что к судну приближается вражеский торпедоносец, а у пулемета никого нет, он сам бросился наверх и навел пулемет на немецкий самолет. Но тут прибежал Гордон и оттолкнул капитана от пулемета. Уокер покачнулся и, чтобы устоять, ухватился за спуск линемета. И дернул его! Раздалось ядовитое шипение, и ракета полетела, волоча за собой трос. Капитан вскрикнул. В этот момент самолет пролетал точно над мостиком, и ракета попала в него. Левое крыло «Хейнкеля» было срезано, как бритвой. Самолет вспыхнул и упал в море в нескольких ярдах впереди транспорта. Сквозь треск выстрелов Гордон сказал капитану: «А ведь сегодня годовщина моей свадьбы». На это капитан Уокер ответил: «Считай, что тебе повезло. Салют отдает не 21 орудие, а гораздо больше».

Моряки «Дианеллы» чертыхались на все лады, когда заклинило все зенитные орудия корвета. 102-мм орудие стреляло на минимальном угле возвышения по пролетающим мимо самолетам и ударной волной вышибло дверь собственной рулевой рубки. Новые проклятия. Капитан приказал прекратить огонь, так как себе они навредили больше, чем немцам.

А в это время на «Замалеке» разыгралась одна из незаметных военных драм. Как раз когда начался воздушный налет, хирург лейтенант Норман МакКаллум начал сложную операцию корабельному артиллеристу. Тот вчера получил осколочное ранение глаза. «Замалеке», содрогаясь от залпов собственных орудий и близких разрывов, шел вперед, а хирург работал методично и спокойно, словно находился в палате госпиталя на берегу. Хотя руки хирурга вздрагивали, когда корабль дергался от залпа,

МакКаллум уже начал зашивать рану. Но тут ему пришлось ненадолго остановиться, потому что «Замалек» резко накренился. Хирург, чтобы не упасть, был вынужден пристегнуться ремнем к операционному столу. Деликатная операция завершилась, когда «Замалек» развернулся, чтобы начать подбирать экипажи поврежденных судов. Поднявшись наверх, медик увидел свежие пробоины в надстройках, аэростат заграждения куда-то пропал, но в остальном корабль остался цел.

Во время боя крейсерское соединение находилось менее чем в 10000 ярдов от конвоя, но согласно инструкции не вмешивалось, чтобы не попасть под удар самолетов или подводных лодок. Они ждали, когда начнется артиллерийский бой, который давно обещало Адмиралтейство. Моряки крейсеров сжимали кулаки от ярости, так как не могли помочь транспортам. Над конвоем все небо покрыло коричневыми и черными пятнами разрывов. «Лондон» и «Норфолк» дали по вражеским самолетам несколько залпов с большого расстояния, но это было бесполезно. Немецкие самолеты не обращали внимания на крейсера и упрямо летели в направлении конвоя. То, что «Лондон» все-таки сумел сбить один самолет, было плохим утешением. Американцы чувствовали себя еще хуже. Они ничем не могли помочь, так как их 127-мм снаряды не имели дистанционных взрывателей, а только контактные, которые требовали прямого попадания в самолет.

На мостике «Уичиты» с восхищением слушали долетающие по радио переговоры между транспортами и кораблями сопровождения. Невозмутимый голос из динамика холодно описывал взрывающиеся суда, горящие самолеты, замеченные торпеды. Очень тяжело было находиться в полной безопасности, когда товарищи рядом рискуют жизнью. Хладнокровный комментатор продолжал расписывать действия конвоя, которые американцы сочли просто превосходными.

Когда матросы «Уичиты» заметили, как 2 вражеских самолета падают вниз и превращаются в огненные шары, ударившись о воду, они завопили от радости. На мостике крейсера сигнальщик Г. Эдвард Янг в бинокль увидел, как «Блом и Фосс» рухнул в море. Но пилот сумел выровнять самолет и посадить его на поплавки рядом с конвоем. Все соседние корабли открыли огонь по самолету, но, как ни странно, не сразу сумели уничтожить его. Еще более удивительным было то, что рядом сел другой гидросамолет, забрал экипаж и взлетел.

«Лорд Остин» тоже открыл бешеный огонь, и мы увидели, как другой самолет садится на воду, чтобы подобрать пилота, который выпрыгнул с парашютом и сейчас болтался в резиновой лодочке. Эсминец бросился туда, но самолет улетел. Подводная лодка поднялась на поверхность, подобрала другого летчика и тут же погрузилась.

Затем чудовищный грохот выстрелов десятков орудий смолк так же внезапно, как и начался. Повисла свинцовая тишина, которую изредка нарушали отдельные выстрелы по спасательным и разведывательным самолетам. Они лениво кружили над конвоем после того, как торпедоносцы улетели. Конвой, как ни странно, сохранил строй, хотя, как нам показалось, бой шел несколько часов. В действительности все заняло несколько минут.

Позади остались мрачные свидетельства бушевавшего сражения — пятна горящего бензина, спасательные шлюпки и резиновые лодки, обломки сбитых самолетов. Далеко за кормой группа немецких летчиков пыталась грести на своих утлых лодчонках. Красная ракета — сигнал бедствия — медленно опускалась на маленьком парашюте. Несколько пилотов стояли на тонущих самолетах, ожидая, что их подберут спасатели.

Наблюдатель «Лорда Миддлтона» сообщил, что видит неизвестный предмет слева по носу. Траулер пошел туда, готовя свое 102-мм орудие. Он находился в 1500 ярдах от «предмета», когда другой германский самолет сел, чтобы подобрать сбитый экипаж. «Лорд Миддлтон» открыл

огонь. Первый же снаряд лег совсем рядом, однако первый выстрел оказался и последним. Старое орудие траулера не выдержало, и накатник сломался. После этого англичанам оставалось только следить, как немцы спасают своих товарищей. Это требовало от летчиков крепких нервов. Прошло несколько часов, прежде чем экипаж траулера сумел отремонтировать свое ископаемое орудие.

В воде оказались также английские и американские моряки. Вражеский самолет попытался обстрелять их, но сам стал жертвой одного из корветов. Другие самолеты обстреливали наши спасательные суда.

Все 3 подбитых судна быстро отстали от конвоя. Вокруг них теперь сустились корветы и эсминцы. «Нэйварино» и «Уильям Хупер» стояли с креном и дымились. «Ратлин» осторожно двигался среди плавающих обломков. Его спасательные сети и бросательные концы были спущены за борт, чтобы люди, оказавшиеся в ледяной воде, могли уцепиться за них. У многих моряков едва хватало сил, чтобы подняться на палубу спасательного судна. Всего «Ратлин» спас более 60 человек с «Уильяма Хупера». Часть экипажа «Нэйварино» принял «Зафаран».

Среди спасенных оказался ошалевший филиппинец, который сидел на крышке люка, когда в судно попала торпеда. Он только и смог выдать: «Я полетел вверх, а потом вниз. И когда я летел вниз, то увидел под собой самолет!»

Сначала нам казалось, что «Азербайджан» исчез навсегда в своем погребальном костре. Но потом с мостика эскортного миноносца «Ледбюри» раздался крик: «Господи Иисусе! Бабы потушили пожар!» Женский экипаж действительно проявил огромную изобретательность, хотя часть матросов-мужчин оказалась не столь стойкой. 4 моряка вместе с комиссаром поспешно покинули танкер на спасательной шлюпке и были подобраны «Замалеком». Наблюдатели «Олдерсдейла» видели, как погибли еще несколько человек, когда торопливо спускае-

мые шлюпки падали в море. Одну шлюпку «Азербайджан» перевернул сам, и моряки посыпались в море. «Зафаран» подобрал нескольких русских, которые, вероятно, были выброшены за борт взрывом. Один из них получил тяжелые раны в ногу. Море вокруг было покрыто слоем льняного масла, поэтому русским никак не удавалось вскарабкаться на борт, так как руки соскальзывали с тросов.

Несколько моряков «Азербайджана» забрались в шлюпку и начали грести прочь от судна, когда неожиданно пулеметная очередь вспорола воду рядом с ними. Стреляла женщина. Другая женщина в мегафон крикнула им что-то и замахала рукой, приказывая вернуться. Гребцы остановились, однако новая пулеметная очередь поторопила их. Они вернулись к танкеру и поднялись на борт, чтобы помочь женщинам тушить пожар. Основную часть груза «Азербайджана» составляло негорючее льняное масло, а вовсе не нефть. Именно масло сейчас било в небо фонтаном. Так с помощью «добровольцев» капитан танкера сумел спасти свое судно. Спустя некоторое время замыкающие суда конвоя с огромным изумлением увидели, что «Азербайджан» оторвался от высоченного столба дыма и снова двигается. Его полная скорость составляла 15 узлов, поэтому танкер довольно легко догнал нас. Капитан победил, но дорогой ценой. Одной из погибших была корабельная радистка — его жена.

Женщины на борту второго русского танкера «Донбасс» радостно махали кораблям сопровождения. Молодые и не очень, все они были одеты в длинные черные платья, поверх которых носили плащи до пят и зюйдвестки. Эти необычные фигуры надолго остались в нашей памяти.

«Ледбюри» и «Оффа» повернули в сторону, чтобы отогнать якобы замеченную подводную лодку. «Оффа» претендовал на уничтожение одного торпедоносца. Именно на этом корабле командир орудия «Х» старший матрос Томми Фернс заставил свой расчет маршировать вокруг установки со швабрами на плече в то время, когда жи-

далась первая атака. Из динамиков лились звуки бодрого марша, та еще картинка...

12 немецких самолетов были уничтожены наверняка — мы видели, как они тонут. Еще несколько самолетов были вероятно уничтожены. Многие получили такие тяжелые повреждения, что вряд ли дотянули до своих аэродромов в Норвегии. Но в любом случае наши претензии были более чем умеренными. «Уэйнрайту» засчитали пока только один самолет, который затонул на глазах у всех. Уничтожение еще 3 самолетов должен был подтвердить капитан. Эсминец покинул нас, чтобы вернуться к крейсерам. Его провожали радостные крики со всех ближайших транспортов и поздравления с отличной стрельбой с «Позарики». На это «Уэйнрайт» ответил: «Благодарю. Праздник выдался веселым». Позднее эсминец передал на «Уичиту»: «Мы устроили фейерверк, о котором столько говорили».

Было просто удивительно, что противник, используя так много торпед, не добился большего числа попаданий. Счастье было на нашей стороне, однако при этом шкиперы транспортов проявили незаурядное умение, как и корабли сопровождения. Многие корабли побывали на волосок от гибели. «Оффа» умело уклонился от 3 торпед. Команда «Паломареса», который оказался прямо на пути атакующих на правом фланге конвоя, даже и не считала торпеды, прошедшие рядом с бортом корабля. На борту «Позарики» после боя нельзя было пройти по верхней палубе, заваленной стреляными гильзами. Можно привести одно любопытное свидетельство напряженной работы артиллеристов. Когда начался бой, заряжающий 102-мм орудия Чарльз Гуч примчался к орудию с мостика, где он нес вахту наблюдателем. Гуч был закутан до бровей — толстый свитер, куртка, шерстяная шинель, бахилы, длинный шарф, несколько раз обмотанный вокруг шеи. Когда бой закончился, он был раздет до пояса.

Потери на кораблях сопровождения были вызваны неосторожной стрельбой соседних кораблей. Например,

на корвете «Поппи» наводчик 102-мм орудия получил пулю в задницу с шедшего по левому траверзу эсминца «Лимингтон». Однако наводчик обнаружил рану лишь после боя. «Поппи» пришлось несколько раз уворачиваться от торпед. В один напряженный момент суб-лейтенант Деннис Брук, находившийся на корме у пом-пома, увидел торпеду, выскочившую из-под киля корвета и пошедшую прямо на транспорт. Обычно торпеды ставились на большую глубину хода из расчета на тяжело груженные транспорты, поэтому они проскакивали под мелкими кораблями, не причиняя им вреда.

«Кеппел» едва избежал гибели, когда головной самолет рухнул в воду рядом с кормой эсминца. Моряки еще смотрели на место, где нырнул «Хейнкель», как вдруг увидели цепочку пузырьков, идущую прямо на корабль, более того — прямо на артиллерийский погреб, над которым они стояли. Растерявшись, они просто стояли, не в силах двинуться. Матрос Гарольд Уильямс вспоминал, что в тот момент он гадал, на сколько же кусков его разорвет. Но прежде чем началась паника, корма корабля резко пошла вправо, и опасность исчезла. В бортовом журнале «Кеппела» все это не заняло и одной строчки: «Торпеда прошла за кормой».

Когда «Лорд Остин» выпустил последний снаряд, наш капитан спустился с мостика. Его голубые глаза горели от возбуждения, коротенькая борода задорно топорщилась.

Срываясь на крик, он сказал: «Это была хорошенькая драчка, не так ли?»

Да, драка действительно была неплохой. Многие из нас впервые побывали в настоящем бою, а потом наступила запоздалая реакция. Когда объятые пламенем самолеты падали в море, мы прыгали и кричали от радости, но теперь мы думали о людях, оказавшихся внутри этих клубков огня. Враги, злобные фашисты, которые хотели убить нас. Но все-таки это были люди, и надо признать — смелые люди.

Конвой двигался дальше в идеальном порядке, оставив позади «Уильям Хупер» и «Нэйварино». Корабли сопровождения должны были затопить поврежденные транспорты. Мы потеряли 3 судна, однако мы отбили первую крупную воздушную атаку немцев. Последует ли новый налет? И что с подводными лодками? Смогли эсминцы отогнать их или нет? Нам предстояли еще 4 или 5 дней пути, и мы пока не знали, каковы наши шансы. Главной проблемой оставались боеприпасы. Мы уже израсходовали достаточно много. Если последуют новые мощные налеты, не кончатся ли снаряды слишком быстро?

«Кеппел» прорезал строй конвоя, и капитан 2 ранга Брум с удовлетворением отметил, что «все суда в полном порядке и выглядят еще более гордо, чем раньше. Я подумал, что все ясно ощутили — противник понял, что с PQ-17 ему не справиться. И это радовало». В своем дневнике Брум записал, что, по его мнению, конвой мог продолжать двигаться вперед, пока на кораблях не кончатся боеприпасы. Точно так же думал и коммодор Даунинг. И оба командира были уверены в успехе в тот момент, когда мы входили в Баренцево море.

«Кеппел» просигналил «Эмпайр Тайду»: «Вы не могли бы стряхнуть преследователя?» Судя по всему, САМ-судно не получило это сообщение, так как «Харрикейн» не взлетел. Но в любом случае вечернее небо полностью очистилось, если не считать нескольких облачков. Немецкие разведчики вроде бы пропали. Но пока наблюдатели осматривали спокойное холодное море, в радиорубке началась суматоха.

Радистам кораблей сопровождения было ясно, что в воздухе носится нечто необычное, так как радиограмма Адмиралтейства имела пометку «OU» — «Особо срочно». Такое использовалось только в крайних случаях.

Первая радиограмма, адресованная Гамильтону, прозвучала зловещим колоколом: «Особо срочно. Крейсерам отойти на запад на полной скорости».

Крейсера адмирала Гамильтона в любом случае в самое ближайшее время должны были повернуть назад, как было запланировано ранее. Командование не собиралось вводить их в кишашее подводными лодками Баренцево море. Но Адмиралтейство приказало **отходить на полной скорости**. Это могло означать лишь одно: «пропавшие» германские корабли были обнаружены разведкой союзников, и крейсера находились в непосредственной опасности. Чуть раньше адмирал Гамильтон получил приказ оставаться с конвоем до особых распоряжений. Теперь срочная радиограмма подтвердила самые худшие опасения.

Через 12 минут пришла вторая радиограмма. Она была адресована капитану 2 ранга Бруму: «Срочно. Ввиду угрозы надводных кораблей конвою рассредоточиться и следовать в русские порты».

Офицеры не успели оправиться от потрясения, как поступила третья радиограмма, отправленная через 13 минут после первых: «Особо срочно. Конвою рассеяться».

Капитан 2 ранга Брум вспоминал: «Это был роковой приказ. Бланк словно взорвался у меня в руке». Если у кого-то еще и оставались сомнения, то последняя радиограмма их полностью развеяла. В опасности находились не только крейсера, но и сам конвой. «Тирпиц»! Вероятно, линкор вышел в море. Лишь он мог повергнуть в такую жуткую панику Адмиралтейство. Для торговых судов даже рассредоточиться было более плохо, но **рассеяться...** При рассредоточении транспорты покидали строй, и каждый на своей максимальной скорости следовал в порт назначения. Так как все наши суда направлялись в Архангельск, предположения о заходе в Мурманск были отвергнуты. Суда все-таки оставались вместе и получали пусть и слабую, но все-таки надежду на спасение. Но получив приказ рассеяться, они должны были расходиться по всем 32 румбам, от севера до юга. Каждое судно было предоставлено самому себе.

Положение складывалось ужасное. Адмирал Гамильтон и капитан 2 ранга Брум были вынуждены выполнять приказ, который им обоим совершенно не нравился. Однако они верили, что Адмиралтейство располагает какой-то особой информацией, не известной командирам в море. Именно эта информация вынуждает командование отдавать приказы через голову адмирала на месте событий. Офицеры и матросы кораблей сопровождения вообще ничего не понимали, они не видели причин для подобного решения. А каково было морякам торговых судов, которые увидели, что военные корабли бросают их? И как быть с обязанностью кораблей сопровождения защищать свои транспорты любой ценой? Ведь эта традиция британского флота еще никогда не нарушалась.

Корабли непосредственного сопровождения сразу начали запрашивать флажными сигналами и лампами Олдиса у командира, что же происходит. Мы терялись в догадках.

В 20.32 «Кеппел» передал: «Всем судам конвоя рассеяться и следовать в русские порты. Кораблям охранения — кроме эсминцев — самостоятельно следовать в Архангельск. Эсминцам присоединиться к «Кеппелу». Этот приказ вызвал у коммодора Даудинга настоящий шок. Не в силах поверить, он дважды попросил повторить его. Наконец на мачту «Рифер Афтона» пополз двухфлажный сигнал № 8, который означал: «Рассеяться и следовать полным ходом». Удивление и разочарование Даудинга были ничем по сравнению с чувствами шкиперов торговых судов, которые просто не верили собственным глазам. Если бы важные шишки в Лондоне и Вашингтоне слышали, что сейчас о них говорят на кораблях конвоя, они сгорели бы от стыда. В этот момент моряки на транспортах ощутили себя жертвенными овечками. Казалось невероятным, чтобы их бросили на произвол судьбы.

Когда радист на старом транспорте «Вашингтон», построенном еще в годы Первой Мировой войны, пришел на мостик, чтобы сообщить о перехваченных приказах

кораблям сопровождения и эскадре прикрытия, сразу родился слухок, будто «Тирпиц» вместе с эсминцами уже вышел на перехват конвоя. Шкипер Юлиус Рихтер отказался верить этому. «Я решил, что эти радиogramмы или ошибочные, или фальшивые. Немцы были способны на любую уловку, чтобы увести эскорт от конвоя». Но то, что сначала казалось слухом, превратилось в печальную реальность, когда на «Ривер Афтоне» был поднят соответствующий приказ. «Я вызвал командира артиллерийской команды и офицеров корабля на мостик, чтобы сообщить им о роковом приказе, а также обсудить, что будет дальше. Пока мы рассуждали о нашем безнадежном положении, перед нашими глазами разыгралась одна из величайших морских трагедий этой войны, когда наши корабли сопровождения один за другим покидали конвой».

«Лорд Остин» все еще держался на правом фланге конвоя, когда сигнальщик сообщил, что видит флажный сигнал, приказывающий конвою рассеяться. Наш капитан отказался поверить. «Не будь идиотом! Запроси правильный сигнал прожектором», — распорядился он. Сигнальщик повиновался, но получил лишь подтверждение приказа. Конвой PQ-17 перестал существовать.

Хотя никто не верил в реальность происходящего, шкиперы торговых судов послушно выполнили приказ. Транспорты один за другим покидали строй и расходились в разные стороны. Со своей позиции мы отлично видели, как все это происходило. Последний сигнал «Кеппела» коммодору гласил: «Сожалею, что вынужден вас оставить. Похоже, впереди кровавое дельце. Прощайте, удачи вам». Он сигналом приказал остальным 5 эсминцам следовать за собой и повел их навстречу противнику. Капитан 2 ранга Брум верил, что бой неизбежен. «Никаких вражеских кораблей пока не было видно, но я верил Первому Морскому Лорду и ждал их скорого появления. Удостоверившись, что коммодор понял ситуацию, я немедленно отпавился вме-

сте со своими эсминцами в распоряжение командира крейсерской эскадры.

Когда мы уходили прочь от конвоя и в последний раз видели его суда, наши матросы находились на боевых постах. Все орудия, торпедные аппараты, средства постановки дымзавес были проверены и готовы к действию. Мы не сомневались, что предстоит битва. Я предполагал, что полоса тумана на западе, к которой быстро приближались крейсера, и является укрытием противника.

Командир «Олдерсдейла» Хобсон попытался связаться к коммодором или Брумом, чтобы уточнить, должен ли он оставаться с эскортными кораблями, но не сумел. В результате танкер остался в одиночестве, что было более чем опасно, учитывая его груз. Во время боя с торпедоносцами артиллеристы «Олдерсдейла» заслужили похвалу коммодора: «Чертовски хорошая стрельба. Продолжайте в том же духе!» Сейчас танкеру были нужны все его орудия. Обе подводные лодки получили приказ действовать самостоятельно.

Крейсера стремительно повернули на запад и на скорости 25 узлов промчались мимо рассыпающегося конвоя. Их уход оказался настолько неожиданным, что когда «Валрос», катапультированный полчаса назад, вернулся, завершив патрулирование, он не нашел собственного корабля. Попытки вызвать самолет по радио тоже были безуспешными. «Паломарес» в состоянии полной боевой готовности все еще следовал вместе с несколькими транспортами, когда к ним приблизился британский гидросамолет. Кораблям уже страшно надоело докучливое внимание немецкой, «селедки», которая вернулась как раз вовремя, чтобы обнаружить расформирование конвоя. «Валрос» попытался с помощью сигнального прожектора связаться с «Паломаресом». «Валрос» кружил вокруг корабля ПВО, когда выяснилось, что «селедка» приближается, не скрывая намерения сбить маленький гидросамолет.

«Паломарес» открыл огонь, но на прицелах оказался «Валрос», который пытался ускользнуть от немцев. Он

передал: «Прекратите огонь!», и лишь быстрая реакция людей на мостике корабля ПВО спасла его. «Селедка» поспешно убралась подальше, и «Валрос» сумел обменяться сообщениями с «Паломаресом». У гидросамолета осталось слишком мало бензина, и он уже не мог догнать крейсера. Поэтому «Валрос» сел рядом с «Паломаресом», экипаж поднялся на борт, а самолет был взят на буксир. Видеть крошечный гидросамолет, болтающийся за кормой корабля ПВО, было довольно странно. «Паломарес» находился на правом фланге конвоя и потому взял курс на юго-восток. «Позарика» направилась на север. Мы, как и остальные корабли сопровождения, уходили в район, где плавали айсберги. В это время мимо нас пролетели 6 эсминцев.

На борту «Кеппела» капитан 2 ранга Брум обратился к команде. Он сказал, что никто не хотел бросать торговые суда, но Адмиралтейство получило информацию, что «Тирпиц» с кораблями сопровождения покинул Тронхейм. Линкор, обладавший колоссальной огневой мощностью, мог уничтожать транспорты один за другим, пока хватит снарядов. Задача крейсеров прикрытия и эсминцев — перехватить его. То же самое сделал адмирал Гамильтон на «Лондоне», когда крейсера повернули на запад. По трансляции он объявил команде, что получен приказ рассеять конвой. «Тирпиц», «Хиппер» и несколько эсминцев покинули Тронхейм и, вероятно, приближаются к конвою. «Лондон» начал готовиться к бою.

На эсминцах флотилии «Кеппела» моряки давно находились на боевых постах. Они натянули каски и ждали схватки с немецкими кораблями, которая могла принести посмертную славу. В лазарете эсминца «Фьюри» хирург хладнокровно раскладывал сверкающие инструменты и бинты. Однако прошло какое-то время, а мачты вражеских кораблей так и не появились на горизонте. И тогда все поняли, что они мчатся совсем не обязательно навстречу германскому флоту. Это не более чем тактическое отступление. Ощущение было крайне не-

приятное, особенно потому, что за кормой остались совершенно беззащитные торговые суда, брошенные на произвол судьбы...

На мостике «Оффы» все видели, с каким выражением лица капитан приказал передать на один из кораблей ПВО: «Пусть с вами будет бог». А вскоре на мостике началась тихая паника. Вспоминает первый помощник лейтенант У.Д. О'Брайен: «Капитан (капитан-лейтенант Алистер Юинг), штурман (лейтенант Дэвид Анвин), я сам и несколько других офицеров с ужасом осознали, что именно мы делаем. «Мы не можем это сделать... Мы не должны бросать конвой...» Однако мы это сделали. Кто-то вполне разумно заявил, что за горизонтом может скрываться «Тирпиц», однако он так и не появился. Затем мы довольно долго обсуждали, а не устроить ли себе «поломку машины», остановить корабль, подождать, пока остальные скроются за горизонтом, а потом повернуть обратно на соединение с конвоем. Мы чуть было так не поступили. Я до сих пор виню себя, что в тот день не надавил на капитана посильнее. Но тогда мы утешали себя, что наши действия не могут быть совершенно бесцельными, вскоре нам сообщат что-то новое, и появится неприятель. Но никто ничего не сообщил, а немцы так и не появились. Зато расстояние между нами и конвоем быстро увеличивалось. Мы все чувствовали, что нужно повернуть назад, это был самый подходящий момент нарушить приказ. И мы всегда будем стыдиться, что не поступили именно так».

Эсминцы и крейсера продолжали кошмарное бегство полным ходом сквозь туман по морю, усеянному льдинами. Быстроходные корабли шли зигзагом, чтобы уклониться от возможных атак подводных лодок, но эскортные миноносцы типа «Хант», вроде «Уилтона», не обладали достаточно большой скоростью. Они с огромным трудом удерживались с нами. В какой-то момент на «Уилтоне» приняли иронический сигнал с одного из крейсеров: «Не разорвитесь пополам!» Однотипный «Ледбюри»

с сожалением передал: «Я чувствую себя вроде поганых итальяшек!»

Прошло несколько часов, и тогда «Ледбюри» запросил разрешение сбросить скорость, так как у него начали течь котлы. Видимость в это время была плохой, и вокруг было много плавающих льдин. Люди на мостике напряженно вглядывались во мглу, им начали мерещиться неизвестные корабли и айсберги. Нервы были напряжены до предела. Эскадра все еще шла в сомкнутом строю, каждый корабль за кормой буксировал туманный буй, чтобы избежать столкновений. Но даже это не помогало. Внезапно наблюдатель на корме «Кеппела» услышал множество голосов. Он опустил бинокль с помощью которого пытался хоть что-то увидеть в тумане, и обнаружил какую-то черную массу, выкатывающуюся из тумана. Вскоре выяснилось, что это левый борт какого-то большого корабля, находящийся на расстоянии всего нескольких футов. Огромный корабль исчез столь же быстро, как и появился. Воздух огласился истошными воплями сирен. Лишь какое-то чудо помешало «Лондону» протаранить и потопить «Кеппел».

Бегство крейсеров продолжалось, и настроение моряков портилось все больше, так как начали поступать сигналы открытым текстом с атакованных транспортов, которые находились теперь далеко на востоке. «Мы атакованы бомбардировщиками... Нас атакует подводная лодка...» Особенно больно эти сообщения ранили моряков эсминцев. Именно они, а не крейсера, должны были защищать транспорты до последнего. Именно они должны были сражаться с немецкими самолетами и субмаринами. Теперь стало ясно, что «Тирпиц» не собирается атаковать конвой. Так кто же ошибся?

Капитан 2 ранга Брум сообщил адмиралу, что он готов и может вернуться. Но было уже слишком поздно.

Адмирал Гамильтон передал всем кораблям: «Я знаю, что вы испытываете такое же разочарование, как и мы, потому что предоставили прекрасным кораблям самосто-

ятельно добираться до гавани. Противник под прикрытием базовой авиации сумел собрать в этом районе превосходящие силы. Поэтому нам приказали отойти. Мы очень жаль, что великолепная работа эсминцев сопровождения не была завершена. Я уверен, что вскоре мы получим шанс расквитаться с противником».

На борту американского эсминца «Уэйнрайт» настроение было мрачным. Никто не говорил этого прямо, но все понимали, что они бросили конвой на произвол судьбы. Даже когда эсминец вернулся в Хваль-фиорд и ему засчитали 7 сбитых самолетов, никто не обрадовался, хотя на трубе были нарисованы 7 свастик по числу побед. На крейсере «Уичита» моряки чувствовали себя ничуть не лучше. Из перехваченных радиogramм они прекрасно знали, как потом развернулись события, и пытались найти хоть какое-то оправдание себе. В корабельной газете появился развернутый отчет, напечатанный, когда крейсер еще шел на запад. Этот номер появился 5 июля 1942 года, менее чем через сутки после рокового приказа «Рассеяться», и его прочитал весь экипаж крейсера. В отчете было написано:

«1-я эскадра крейсеров в составе «Уичиты», «Тускалузы», «Норфолка» и «Лондона» под командованием адмирала Гамильтона получила приказ патрулировать рядом с конвоем PQ-17 и действовать в качестве соединения прикрытия на случай внезапной атаки вражеских надводных сил. Наши инструкции были предельно четкими. Мы не должны были заходить далее острова Медвежий, если только атака противника не казалась неизбежной, и ни при каких обстоятельствах не должны были пересекать 25-й меридиан. Конвой почти сразу был обнаружен фашистским разведывательным самолетом. По сведениям, которые командование получало из разведывательных источников, можно было предположить, что противник действительно перебрасывал на север корабли и самолеты. Так как последние конвои были прове-

дены относительно успешно, противник вряд ли намеревался позволить нам проделать это еще раз. Авиаразведка в течение нескольких дней не смогла наблюдать за немецкими базами из-за плохой погоды, но примерно 3 дня назад КВВС сообщили, что все главные корабли фашистов покинули порты и предположительно направляются на север вдоль побережья Норвегии под сильным прикрытием с воздуха.

Адмирал Гамильтон надеялся, что нам представится шанс поймать какой-нибудь из карманных линкоров, и продолжал прикрывать PQ-17, зайдя на несколько градусов восточнее предела, разрешенного приказом. Конвой имел инструкцию использовать в качестве прикрытия густые туманы, и потому курс был проложен заметно дальше к северу, чем ожидалось. К всеобщему удивлению, мы прикрывали конвой до долготы 30° О.

Когда начались атаки вражеских самолетов, все моряки крейсерской эскадры хотели вступить в бой и помочь транспортам. Но наша задача была определена совершенно ясно. Если бы мы помчались назад, чтобы превратиться в корабли ПВО, мы подвергли бы себя риску получить случайное попадание торпеды или бомбы. Полученные повреждения могли помешать в предстоящем бою с кораблями противника.

Это был бы смелый, но со стратегической точки зрения совершенно глупый поступок. В конце концов, конвой имел вполне достаточное непосредственное сопровождение, которое вполне могло отбить атаку вражеских самолетов и подводных лодок. Было еще одно практическое соображение. Тяжелые повреждения одного крейсера имели бы более серьезные последствия, чем гибель десятка груженных под завязку транспортов. Потерю транспортов и их груза можно восполнить за пару месяцев. Но чтобы построить новый современный крейсер, потребуется не менее 2 лет. Недавняя потеря прикрывавших русские конвои крейсеров «Эдинбург» и «Тринидад» произошла именно из-за неуместного жела-

ния появиться в гуще боя. В результате Верховное Командование решило далее не подвергать силы прикрытия аналогичной опасности, если только не обеспечено надежное истребительное прикрытие».

Кратко описав события 4 июля, в том числе атаку торпедоносцев, газета «Уичиты» продолжает:

«А потом были получены потрясающие новости. Донесения разведки союзников подтвердили наши подзрения. В действительности ситуация сложилась еще хуже, чем предполагалось. Под прикрытием тумана все тяжелые корабли германского флота перешли в Северную Норвегию. К ним следовало добавить сотни базовых самолетов, специально переброшенных туда для этой операции. В район боя направлялась свежая эскадра подводных лодок. Мы уже зашли много дальше границы, где нам разрешалось встретиться с противником, и дальше предельной восточной точки маршрута. Противник мог получить неограниченную помощь бомбардировщиков и торпедоносцев, действующих с соседних аэродромов. Мы, со своей стороны, не имели никаких сил, чтобы отразить такую атаку, а русские были еще слишком далеко, чтобы помочь. Можно было ожидать новой крупномасштабной воздушной атаки, поэтому конвой получил приказ рассеяться. Транспорты должны были следовать в Россию различными маршрутами. Им должны были помочь русские корабли и самолеты.

Главные силы нашего флота находились на некотором расстоянии от места событий. Хотя в составе эскадры имелся авианосец, даже вместе с ним наши общие силы были недостаточны, чтобы справиться с самолетами, кораблями и подводными лодками, брошенными против конвоя. Немецкие корабли могли действовать на значительном расстоянии от берега, но в то же время они были достаточно близко к своим аэродромам и могли постоянно находиться под прикрытием истребите-

лей. Один из главных принципов военной стратегии гласит: «Если возможно, встречайся с противником в том месте, которое выбрал ты сам, и сосредоточь превосходящие силы против его слабого пункта. Если это невозможно, следует отступить, чтобы не попасться в ловушку. Нам повезло, и мы сумели избежать катастрофических последствий».

Наконец, процитировав радиограмму адмирала Гамильтона, в которой говорилось: «Я уверен, что в самом ближайшем будущем мы получим шанс сполна рассчитаться с противником», газета «Уичиты» делала вывод:

«Мы тоже уверены. Никому из нас не нравится отступать, однако следует помнить, что у нас нет всей информации. Никто не смеет обвинять нас в том, что мы трусили. «Уэйнрайт» и «Роуэн» это доказали. Но при этом их испытания были лишь слабым намеком на то, что могло случиться. Никто не смеет сказать, что англичанам не хватает смелости. В конце концов, они воюют уже почти 3 года. Целый год они сражались в одиночку, без всяких союзников, без обученной армии, не имея достаточно техники. Их флот был рассеян по всему мировому океану. Каждый, кто видел, что испытали жители Лондона, Ливерпуля, Бристоля, Портсмута, Ковентри и Саутгемптона, может подтвердить их смелость. Каждый, кто видел командос в бою, кто побывал в Дюнкерке и на Мальте, может ее засвидетельствовать. И теперь мы братья и союзники в большей степени, чем когда-либо ранее. Наш дух и наши цели несомненно восторжествуют. Наши корабли зашли гораздо дальше, чем им было позволено, пытаясь заманить противника к нашему флоту, который нанес бы решающий удар. Мы хотели бы сделать еще больше. Но война требует терпения и холодного разума ничуть не меньше, чем смелости. Мы играем в эту игру всего 7 месяцев. Мы еще полны сил, и все, что нам требуется, — наш шанс. И может быть, он

выпадет в самом ближайшем будущем. По словам одного нашего сигнальщика: «Мы еще прихлопнем этих сукиных детей!» Мы их наверняка прихлопнем!

И теперь крейсер следует на юго-запад в Хвальфюрд, Исландия».

Далеко позади крейсеров остался 31 транспорт. Все они пытались самостоятельно пробраться в русские порты, как и корабли непосредственного охранения. Каждый сам за себя!

Но после того, как минуло первое удивление и раздражение, у нас зародились нехорошие подозрения, которые сохранились и несколько лет спустя. Нас могли использовать в качестве кусочка сыра в мышеловке для немцев. Но пока что в День независимости мы испытывали только ужас. Мы боялись, что те, кому повезет остаться в живых, не сумеют оправдаться.

ГЛАВА 4

ЧЕРНОЕ ВОСКРЕСЕНЬЕ

В этот момент всем казалось, что германские корабли скрываются прямо за горизонтом и могут появиться в любую секунду. Поэтому безопасность любого судна впрямую зависела от того, какую скорость оно сумеет развить.

Часть кораблей эскорта решила дальше двигаться совместно. Среди них был корвет «Поппи», который держался на правом фланге конвоя. Он продрался между расходящимися транспортами и нашел себе нового приятеля — корвет «Лотус», который шел на левом фланге конвоя. Но еще до того, как командиры успели договориться о совместных действиях, корабль ПВО «Позарика» попросил прикрывать его. На «Позарике» имелся примитивный асдик, и, судя по всему, командир опасался находящихся рядом подводных лодок. В результате к «Позарике» присоединились корветы «Поппи», «Лотус» и «Ла Малун». На последнем, кроме флага св. Георгия, был поднят французский флаг, но экипаж при этом оставался английским. Все эти корабли направились на северо-восток, к ледовому барьеру. Моряки при этом с нескрываемой тревогой посматривали на юго-западный горизонт. «Селедка» следовала за этой группой и видела, как она встретилась со спасательным судном «Рэтлин», на котором находилось более 60 спасенных. Маленькое

судно имело максимальную скорость всего 12 узлов, поэтому ему стоило большого труда удержаться в группе. Из его трубы валил густой черный дым, а кочегарам приходилось непрерывно работать лопатами.

Тральщик «Хэлсион» тоже повернул на север к льдам, тогда как остальные два тральщика — «Саламандер» и «Бритомарт» — пошли на юго-восток вместе с «Паломаресом» и последним корветом «Дианелла». В результате остались только мы, 4 траулера — самые тихоходные из кораблей охранения. Именно у нас были самые маленькие шансы на спасение. «Ривер Афтон» и траулер «Айршир» просигналили нашему капитану, спрашивая, не собирается ли он присоединиться к ним. Но поскольку корабли охранения получили приказ следовать далее «самостоятельно», наш командир отклонил предложение. Поэтому «Айршир» отправился на север в одиночестве. Наш командир хотел было сделать то же самое, но тут капитан «Лорда Миддлтона», который был старшим из командиров траулеров, взял командование оставшимися 3 траулерами на себя. И вот мы вместе с «Миддлтоном» и «Ноферн Гем» построились в кильватерную колонну и на максимальной скорости пошли на северо-восток, чтобы побыстрее прижаться к кромке льдов. На некотором расстоянии от нас виднелись торговые суда, которые еще не успели разойтись, хотя большинство из них уже пропало. Часть из них тоже направлялась на север к кромке льдов, чтобы гарантировать себе безопасность от атак подводных лодок хотя бы с одной стороны. Другие мчались прямо на восток. Следует добавить, что теперь многие суда начали испытывать проблемы с определением курса. До сих пор конвой вели военные корабли, оснащенные гирокомпасами. Многие торговые суда имели только магнитные компасы, которые в высоких широтах ввали гораздо чаще, чем говорили правду. Чем дальше на север забирается судно, тем больше отклонения магнитного компаса от истинного меридиана, поэтому в Арктике прокладывать курс по магнитному компасу — задача безнадежная.

Итак, день 4 июля завершился просто невероятно. Траулеры надрывали котлы, чтобы побыстрее смыться, а торговые суда, которые мы должны были защищать, были вынуждены продолжать плавание самостоятельно. Для них наступил относительно недолгий период спокойствия. Противник сначала растерялся, но вскоре торжествующие немцы обнаружили, что произошло, после чего подводные лодки и самолеты приступили к охоте. Начался долгий трагический день 5 июля — Черное Воскресенье. Первую жертву нашла одна из германских субмарин. Самым обидным было то, что ею стало американское судно, совершающее вторую попытку достичь России. Транспорт «Карлтон» был включен в состав конвоя PQ-16. Через 4 дня после выхода из Исландии конвой был атакован пикировщиками, и транспорт получил повреждения от близкого разрыва, после чего траулер отбуксировал его обратно в Хваль-фиорд. Теперь, в самом начале воскресного утра, примерно через 7 часов после роспуска конвоя, «Карлтон» шел со скоростью 12 узлов под ненадежным прикрытием слабой дымки. Его шкипер решил лечь на курс OSO — прямо в Белое море.

5 наблюдателей «Карлтона» не заметили, что к транспорту подкрадывается подводная лодка. В 5.10 торпеда попала в правый борт судна в районе миделя. Она взорвалась в одном из грузовых танков, где находились 5000 галлонов топлива. Оно тут же вспыхнуло, пожар начал быстро распространяться по судну. Из машинного отделения вылетел столб пламени, у правого борта выросла колонна воды, смешанной с нефтью. Она обрушилась на надстройки. Две шлюпки правого борта были сброшены на грузовую палубу. Крышки люков были сорваны, и мука из трюмов полетела на палубу. Переборки кают в средней части судна рухнули, орудийный банкет на юте был смят.

В машинном отделении погибли 2 матроса, и оно было немедленно затоплено. Хотя никто не управлял машинами, винт крутился еще 7 минут, пока не была затоплена коцегарка. Электроэнергия пропала, аварийный передат-

чик был разбит. Артиллеристы корабля, не видя атакующего, поспешно покинули корабль вместе с другими моряками после того, как был получен приказ капитана. Капитан не стал тянуть, видя, что судно быстро тонет. Кроме того, он опасался, что могут взорваться 200 тонн тринитротолуола. Матросы спускались по тросам или просто прыгали в воду. Они плыли к 4 спасательным плотикам и 1 шлюпке (другая была потеряна во время шторма). Всего на них собрались 32 моряка и 11 человек артиллерийской команды.

«Карлтон» быстро садился на ровном киле и затонул в течение 12 минут. Подводная лодка всплыла, чтобы проследить за его последними мгновениями, но не сделала никаких попыток связаться со спасшимися. Через полчаса она ушла, оставив их одних в ледяных водах Баренцева моря.

Британский транспорт «Эмпайр Байрон», находившийся чуть севернее «Карлтона», примерно через час после его гибели тоже получил торпеду в среднюю часть корпуса. Корабельный плотник Фредерик Купер выбежал на палубу и увидел, что она вся завалена обломками. Грузовики, которые везло судно, просто исчезли — взрывом их выкинуло за борт.

Корабль, который еле выжимал 11 узлов, получил попадание в трюм № 3 под кубриком артиллеристов. Один из них только что принес товарищам, дежурившим у орудия, чашку горячего какао и сейчас спускался в кубрик за новой, когда прямо у него под ногами прогремел взрыв. Артиллерист погиб. Взрыв сорвал два больших контейнера с самолетами, которые соскользнули к правому борту и придавили шестерых артиллеристов. Капитан Джон Уортон почти сразу отдал приказ покинуть корабль. Фредерик Купер побежал на корму спускать два уцелевших спасательных плотика. Когда это было сделано, он услышал крики с призывами о помощи из люка № 3. Трап был снесен, поэтому Купер спустил в трюм литье и соскользнул по нему. Сорвавшиеся с креплений танки и

грузовики носились по трюму, на палубе плескался слой воды толщиной 4 фута, в котором плавали трупы. Купер сумел подтащить четверых оглушенных, полузахлебнувшихся людей к люку, вылез наверх и вытащил следом за собой остальных. Купер спустился вниз в пятый раз и попытался освободить оказавшихся в ловушке артиллеристов. В это время остальные матросы пытались взломать люк, но безуспешно. Купер схватил за руку моряка, которому придавило ноги. Перепуганный человек умолял его: «Ради бога, не бросай меня здесь. Лучше отруби эти проклятые ноги...». Но вода быстро поднималась, и артиллерист захлебывался прямо на глазах у Купера. Он ничего не мог сделать и выбрался по фалу из трюма. По лицу у него струились слезы.

Купер поспешно надел спасательные жилеты на четверых моряков, которых вытащил из трюма, и столкнул их в воду, чтобы их подобрала шлюпка. Затем он обнаружил, что остался на судне один. Купер прыгнул в воду и поплыл к спасательной шлюпке. До нее было полмили, но он сумел доплыть.

Вместе с «Эмпайр Байроном» утонули 10 человек. Транспорт скрылся под водой через 20 минут. Он погрузился кормой вперед с поднятым флагом. Кроме тех, кто погиб при взрыве и утонул, погиб еще один человек. Он уже сидел в шлюпке, но вдруг заявил, что забыл свою банковскую книжку, и побежал за ней. Больше его никто не видел. Еще пропал один кочегар. Смертельно устав после вахты, он крепко уснул, и о нем просто забыли.

Две спасательные шлюпки благополучно отошли от судна, хотя один из спасательных плотов был раздавлен о борт транспорта. Фредерик Купер на своем ялике подобрал из воды нескольких моряков.

Подводная лодка всплыла и прошла вокруг массы плавающих обломков. Затем она подошла к шлюпкам и передала англичанам третьего механика, которого подводники вытащили из воды. Командир подводной лодки спросил как называлось судно, какой груз и куда везло,

кто капитан. Но моряки ответили, что в последний раз видели капитана на мостике. В действительности Уортон находился в одной из шлюпок, но спрятал форменную тужурку под банку. Тогда немцы забрали к себе на борт армейского капитана, который направлялся в Россию в качестве инструктора. Он должен был обучать русских обращаться с танками, которые вез «Эмпайр Байрон», но вместо этого попал в плен. Затем немцы несколько раз сфотографировали место потопления транспорта. Командир лодки передал англичанам немного сосисок, черный хлеб, коньяк и указал курс к ближайшему берегу. Он выразил сожаление, что был вынужден потопить судно, и пожелал морякам благополучного завершения похода. Подводники отдали честь (на английский манер!), лодка отошла подальше и погрузилась.

После этого на южном горизонте показалась очередная волна немецких самолетов. Ее первой жертвой стал «Питер Керр», который шел прямо на юг. Шкипер транспорта У.Э. Батлер решил следовать прямо в Белое море и в результате оказался гораздо южнее остальных транспортов. Именно поэтому «Питер Керр» первым попал под удар авиации противника. Утром в воскресенье появились 3 бомбардировщика Ju-88, которые атаковали транспорт. «Питер Керр» начал отстреливаться, и хотя все моряки видели, как трассирующие пули попадают в головной самолет, это не остановило немцев. После нескольких близких разрывов 3 бомбы, сброшенные одним из самолетов, взорвались на люке между мостиком и машинным отделением. Взрывы встряхнули транспорт, на котором тут же вспыхнули пожары. Пожарные магистрали были разорваны, поэтому моряки не могли потушить огонь. Капитан Батлер отдал приказ покинуть судно, и 2 спасательные шлюпки были спущены на зеркально гладкое море.

«Слава богу, что моя деревянная нога была при мне!» — воскликнул старший механик Герберт Ричард, спускаясь в шлюпку. Он носил деревянный протез и всегда держал в каюте запасной, но этот был его любимым.

Атаковавшие самолеты кружились над шлюпками. Один прошел на очень малой высоте, сыпя искрами из мотора. Кто-то из кочегаров решил, что их обстреливают, и выпрыгнул из шлюпки. Но пилоты просто сфотографировали результаты своей атаки и улетели, торжествующе покачав крыльями.

Ни один из 36 моряков «Питера Керра» и 12 человек артиллерийской команды не получил ни единой царапины. Они видели на севере 2 судна, атакованные самолетами, и решили, что возвращаться на свой корабль, который пылал, как костер, будет крайней глупостью.

Теперь снова настал черед подводных лодок. В нескольких милях на север транспорт «Хоному» делал все возможное, чтобы сохранить скорость 11 узлов. Но его 10 наблюдателей не заметили лодку, которая атаковала транспорт. Торпеда попала в правый борт. Взрыв разрушил кочегарку, на судне пропало электричество, рация вышла из строя. Корабль начал быстро погружаться, но никто по-прежнему не видел ни малейших признаков подводной лодки. Около 40 человек команды без паники покинули тонущий транспорт, но еще 19 пропали без вести. Вероятно, они погибли при взрыве первой торпеды или второй, которая попала уже в левый борт «Хоному». Корабль начал погружаться кормой вперед и через 10 минут скрылся под водой.

Вскоре после этого рядом с плавающими обломками на поверхность поднялись 2 подводные лодки, а в четверти мили появилась и третья. Одна из лодок подошла к шлюпкам, и ее командир приказал капитану «Хоному» подняться к нему на борт. Потом немцы спросили, достаточно ли на шлюпках пресной воды, и передали спасшимся немного мясных консервов и хлеба. Подводники самоуверенно пообещали, что через пару дней американцев подберут немецкие эсминцы. Потом все 3 лодки ушли на восток.

Именно к востоку от «Хоному» в это время находились «Фэрфилд Сити» и «Дэниэл Морган», которые подверглись ожесточенной атаке пикировщиков и других

самолетов. Довольно быстро Ju-88 остановили «Фэрфилд Сити», который получил 2 прямых попадания и несколько близких разрывов. Экипаж покинул судно и начал торопливо грести прочь, пока транспорт садился все глубже в воду.

В 3 милях от него шел «Дэниэл Морган», который упорно отбивал одну атаку за другой в течение более чем 2 часов. Его капитан взял курс на острова Новая Земля, расположенные на другом краю Баренцева моря. Транспорт сумел развить скорость 13 узлов и шел зигзагом, чтобы встречать атакующие самолеты огнем всего борта, а не только носовым или кормовым орудием. На него набросились все немецкие самолеты, находящиеся поблизости, но орудия транспорта вели бешеный огонь, и два Ju-88 были вынуждены сесть на воду неподалеку. Третий пикировщик ушел на юг, волоча за собой огромный хвост черного дыма. Пикировщики сбросили в общей сложности около 80 бомб, из которых 30 разорвались в непосредственной близости от судна. Но затем 3 бомбы все-таки попали в транспорт, который в результате получил тяжелые повреждения. Два трюма были затоплены, скорость быстро упала. В этот момент в правый борт «Дэниэла Моргана» попала торпеда, которая вывела из строя машины и рулевое управление. 76-мм орудия транспорта перегрелись и их заклинило. Боеприпасы были почти израсходованы. Конец близился.

Как ни странно, но в этом ожесточенном бою погиб всего один человек. Этот матрос был убит взрывом бомбы. Но когда был отдан приказ покинуть корабль, при посадке в шлюпки утонули еще 2 моряка.

«Дэниэл Морган» затонул кормой вперед. Вскоре на поверхности появилась подводная лодка и подошла к шлюпкам. Немцы потребовали сообщить название судна, тоннаж и груз. Потом один из них сфотографировал шлюпки и приказал им следовать за лодкой. Это было исполнено. Странная процессия двигалась на юг полтора часа, но потом лодка дала полный ход и умчалась.

Уцелевшие моряки с ужасом представили, какой долгий путь им придется проделать, чтобы добраться до ближайшей земли, как вдруг на горизонте появился неожиданный спаситель — танкер «Донбасс». Хотя артиллеристы «Дэниэла Моргана» смертельно устали, они добровольно вызвались обслуживать носовое орудие русского корабля и вскоре после этого прямым попаданием сбили пикирующий Ju-88, отогнав 2 других самолета.

Но весь этот долгий день продолжалось истребление почти беззащитных транспортов.

4 судна шли на восток, держась в пределах видимости одно от другого — «Олдерсдейл», «Зафаран», «Оушн Фридом» и «Саламандер». За танкером уже несколько часов следовал одиночный бомбардировщик, который кружил в прозрачном небе. Моряки были рады получить хоть какое-то укрытие, когда появились редкие рваные облачка. Одновременно танкер сумел немного приблизиться к тральщику «Саламандер» и транспорту «Оушн Фридом». Большинство экипажа «Олдерсдейла» воспринимало происходящее с мрачным фатализмом. Чему бывать — того не миновать. Моряки понимали лишь одно — они страшно устали. Казалось невероятным, чтобы хоть какой-то из транспортов сумел спастись, и решение командира «Олдерсдейла» Хобсона следовать к берегам Новой Земли воспринималось как чисто формальное. Тем не менее, артиллеристы танкера приготвились подороже продать свою жизнь.

«Зафаран», на котором было полно моряков с транспортов, потопленных накануне торпедоносцами, постарался развить максимальную скорость, когда пришло сообщение, что германские корабли всего в 30 милях. Командир «Замалека» Оуэн Моррис предложил капитану «Зафарана» Мак Гоуну следовать вместе. Но между спасательными судами всегда существовало соперничество, особенно не ладили капитаны, и МакГоун отказался. Скорость «Зафарана» на пол-узла превышала скорость «Замалека», поэтому он ушел вперед. Но при этом ко-

манда «Зафарана» на все лады проклинала «Замалек», потому что тот отчаянно дымил. Так как ветра не было совершенно, поднимающийся вертикально столб дыма служил немцам отличным маяком. Кроме того, по радио доносились постоянные угрозы лорда Хау-Хау в адрес моряков. И так, «Зафаран» умчался вперед, однако корабельный плотник Джеймс Рамсей все-таки достал из тайника в двойном дне бутылочку виски. Будучи истинным шотландцем, он не мог позволить себе потерять столь драгоценный груз в случае, если судно погибнет. Поэтому утренние часы он вместе с несколькими артиллеристами провел довольно весело.

Но условное полярное утро сменилось столь же условным днем, и появились немецкие самолеты, атаковавшие эти 4 судна.

Три Ju-88 сбросили бомбы на «Олдерсдейл». Одному из бомбардировщиков повезло. Томас Эрвин, стрелявший из эрликона, видел, как серые «яички» упали вплотную к левому борту. Они взорвались чуть ли не под кормой танкера, и его машины сразу вышли из строя. Кормовой мостик был искорежен, насосный отсек затопило, пар из машинного отделения повалил в небо, а вокруг танкера начало расплываться нефтяное пятно. Один из младших механиков, отвечая на запрос с мостика, не был ли кто-нибудь ранен, огрызнулся: «К дьяволу, а какого цвета кровь?»

Танкер потерял ход, но рядом имелись другие корабли, которые могли оказать помощь, поэтому командир «Олдерсдейла» Хобсон решил покинуть судно. Одной из обязанностей третьего помощника Генри Филлипса было уничтожение секретных бумаг. Поднявшись в штурманскую рубку, он обнаружил там штурмана Чарли Кэрнса, который чуть не плакал. В рубке был полный бардак. Новенькие карты, цветные чернила, клей, линейки и прочее штурманское имущество грудой валялись на палубе. Кэрнс горевал о напрасно потраченных усилиях. Когда позднее Филлипс пришел на шлюпочную палубу,

то обнаружил, что обе шлюпки отвалили, оставив на танкере 6 человек, причем в каждой шлюпке были уверены, что людей забрала другая. На корабле остались капитан, старший помощник, старший механик Филлипс и еще 2 человека. Побежав на корму, они спустили ялик.

Вскоре «Саламандер» подобрал весь экипаж танкера. Перед тем как покинуть корабль, Эрвин и его товарищи расстреляли весь боезапас эрликонов, так что их стволы раскалились докрасна.

На борту «Саламандера» Хобсон и командир тральщика лейтенант Моттрэм обсудили ситуацию и решили попытаться взять танкер на буксир. Но как только началась подготовка к заведению буксирного конца, «Саламандер» получил приказ дать полный ход. Хобсону дали 5 минут, чтобы он решил: возвращаться на танкер или оставаться на тральщике. Крайне неохотно он остался, поэтому Моттрэм решил попытаться потопить «Олдерсдейл» артиллерийским огнем. Результат получился совершенно неожиданным. Первый 102-мм снаряд снес с бака «Саламандера» лебедку и бухту троса. Когда был отдан приказ увеличить угол возвышения орудия, из него вывалился замок. Поэтому возникла идея поджечь танкер, обстреляв зажигательными пулями насосный отсек, чтобы постараться взорвать груз авиабензина. Но пули просто отскакивали от обшивки. К счастью, кто-то вовремя сообразил, что танкер может взорваться, прихватив с собой на дно и тральщик. Наконец поступил приказ сбросить несколько глубинных бомб напротив машинного отделения. Взорвались 3 или 4 бомбы, но танкер отказывался тонуть, хотя к этому времени его корма глупо ушла в воду и форштевень оказался в воздухе.

Другие корабли этой группы пока что успешно отбивали воздушные атаки, но это продолжалось не слишком долго. «Оушн Фридом» и «Зафаран» разделились, после чего один особенно решительный пилот спикировал на «Зафаран» и метко сбросил 3 бомбы. Одна из них либо взорвалась прямо под правым бортом судна, либо вооб-

ще пробила корпус ниже ватерлинии. Так или иначе, когда опали столбы воды, корабль быстро садился кормой, а машины стали и начали травить пар.

Плотнику Рамсею сильно обварило левую руку при взрыве. Он помчался на шлюпочную палубу, где несколько испуганных пассажиров пытались спустить ял. Упрямый капитан МакГоун пригрозил им и распорядился прекратить панику. Однако лодка все-таки была спущена, после чего Рамсей вместе с остальными начал спускать более тяжелые шлюпки. Ни к одной из них ранее даже не притрагивались. Ялик висел на обычных поворотных шлюпбалках, но тяжелые шлюпки спускались с помощью патентованных вываливающихся шлюпбалок и пока что стояли на кильблоках. После нескольких попыток Рамсей и его помощники обнаружили, что шлюпбалки продавили палубу, и шлюпки не удастся стронуть с места. Рамсей бросился к шлюпкам правого борта и обнаружил там точно такую же картину.

К этому времени «Зафаран» уже сильно осел, и капитан МакГоун крикнул Рамсею, чтобы он спасался сам. Плотник помчался на бак и сбросил плотик с левого борта. На нем немедленно собралась целая толпа. Рамсей побежал на правый борт и сбросил еще один плотик. Потом он поплыл к плотнику, который перевернулся. Он был рассчитан на 10 человек, но на него хотели взобраться по крайней мере 20. Рамсей вместе с остальными уцепился за борт плотика и поплыл прочь от «Зафарана», который резко дернулся и начал тонуть кормой вперед.

Все это произошло в течение 4 минут.

Совершенно неожиданно море оказалось достаточно теплым, так как здесь проходил один из рукавов Гольфстрима. Рамсей и его товарищи доплыли до двух плотиков и взобрались на них. К этому времени опустился туман, и рядом не было видно ни одного корабля. Моряки начали чувствовать себя неудобно. Но после 3 часов плаванья вдали показался «Саламандер». Затем подошел отчаянно дымящий «Замалек». Корабль, который они не-

давно проклинали, принес им избавление. Было довольно странно оказаться на борту корабля, который, по словам лорда Хау-Хау, был совсем недавно потоплен.

Присутствующих пересчитали по головам и выяснилось, что пропал один из артиллеристов. Затем последовал небольшой спор с капитаном «Замалека». МакГоун был старше и отправился на мостик, намереваясь взять командование на себя. Однако капитан Моррис вежливо, но твердо поставил его на место. Хотя Моррис не отличался богатырским сложением, он имел душу льва. МакГоун спустился вниз и просидел в каюте до конца путешествия, предаваясь мрачным размышлениям. Мало того, что он потерял собственный корабль, так вдобавок его спас злейший соперник. А капитан Моррис в это время уже обсуждал тактику будущих действий со своим артиллеристом, которому время от времени приходило в голову, что это он командует судном. Но капитан Моррис и ему дал укорот.

Чуть дальше на север и ближе к ледовому барьеру в полном одиночестве шел «Эрлстон». Рано утром его экипаж успел увидеть последние минуты «Эмпайр Байрона». После расформирования конвоя на «Эрлстоне» закрутили предохранительные клапана, чтобы поднять давление пара в котлах, и довели скорость до 14 узлов. Механики выжали из машины все до предела. Через несколько часов после гибели «Эмпайр Байрона» экипаж «Эрлстона» усаживался обедать, когда снова загремели колокола громкого боя. Слева по носу показались 5 торпедоносцев. Старое 102-мм орудие открыло огонь с большой дистанции, и уже второй снаряд разорвался прямо под кабиной одного из самолетов. Самолет швырнуло в сторону, однако он все-таки сбросил торпеду, которая пошла прямо на судно. Капитан крикнул: «Лево на борт!», и корабль начал поворачивать, но делал это мучительно медленно. И все-таки «Эрлстон» увернулся от торпеды, которая прошла всего в 20 футах от борта. Самолеты улетели.

Поврежденный тащился позади, постепенно теряя высоту. Но теперь за кормой были замечены две подводные лодки. Орудие открыло огонь по ним, но почти сразу стрельба прекратилась, так как лодки подходили к спасательным шлюпкам. После этого на правом траверзе появились 8 пикировщиков Ju-88, один из которых сразу пошел в атаку.

«Заходит! Прямо от солнца!» — закричал матрос с верхнего мостика. Несколько секунд было еще тихо, а потом началась пальба буквально из всех стволов, имевшихся на судне. Самолет спускался все ниже и ниже — неужели он так и не выйдет из пике? Моряки увидели, как открылись створки бомболюка и оттуда вывалились бомбы. Они неторопливо перевернулись и устремились вниз. Одна бомба упала с правого борта, вторая с левого. Поднялись огромные столбы воды, но судно повреждений не получило. Зато сам «Юнкерс» так и не вышел из пике, он рухнул в море по левому борту. Затем в атаку пошел второй бомбардировщик, который не посмел спускаться так низко. Он сбросил бомбы впереди судна и торопливо отвалил. Корабль по-прежнему не имел ни царапины. Третий самолет, еще две бомбы, и снова никаких повреждений. А затем артиллеристы «Эрлстона» перестали считать. Они заряжали орудия и стреляли так быстро, как только могли, а бомбы сыпались на корабль градом.

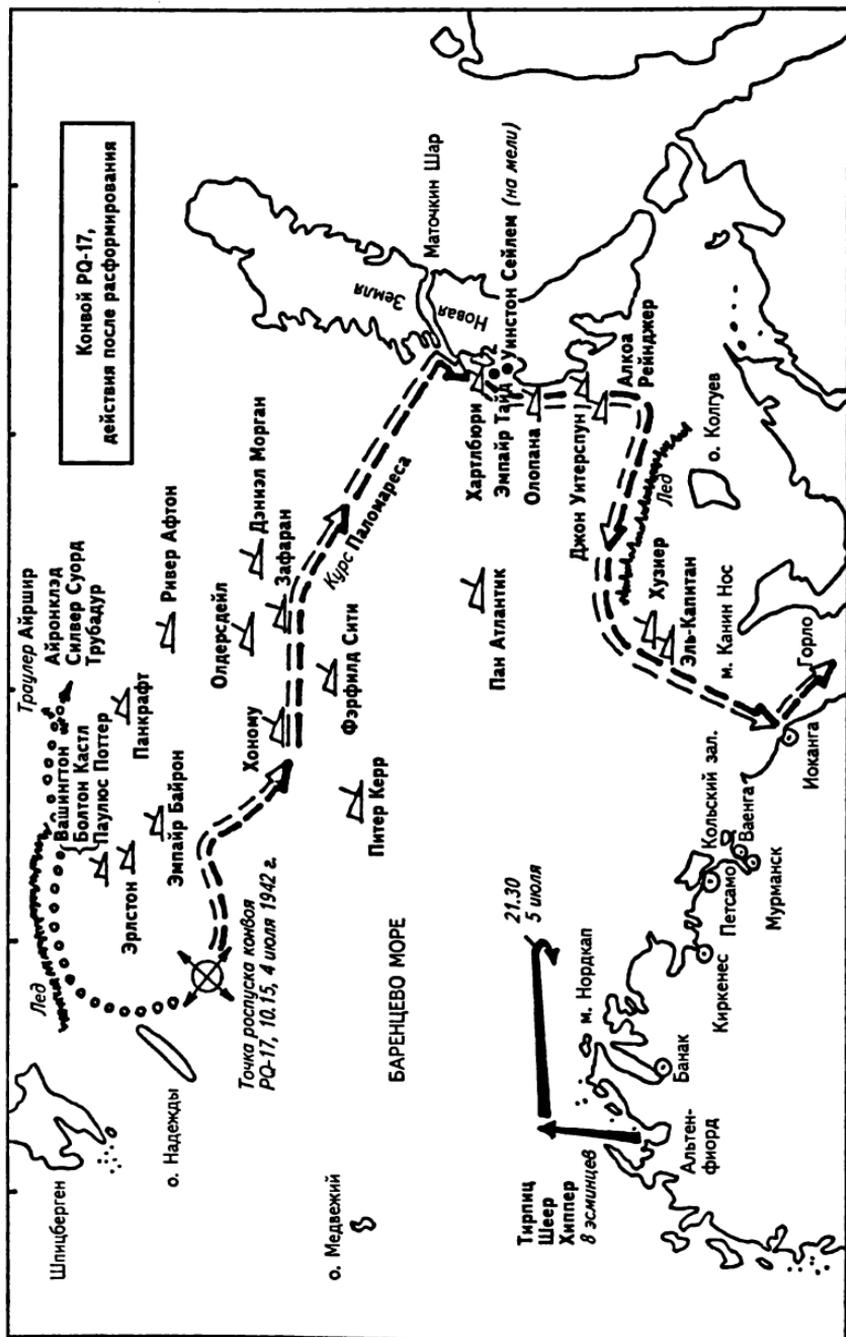
Но везение не может продолжаться бесконечно. Это было либо прямое попадание, либо очень близкий разрыв, который буквально приподнял «Эрлстон» из воды. Все паропроводы в машинном отделении полопались, насосы были сорваны со станин, а машину просто передвинуло в сторону на 9 дюймов, и машинное отделение начало быстро заполняться водой. Исправить уже ничего было нельзя, и оставаться на борту было просто бессмысленно. Потеряв ход, корабль превратился в беспомощную мишень, и спасти свои жизни можно было, только покинув его на шлюпках. В 15.10, через 3 часа и 10 ми-

нут после того как была объявлена тревога, шкипер Стенвик приказал команде покинуть «Эрлстон».

Когда наводчик Ричард Кроссли покинул свое орудие, прежде всего он решил одеться получше. Кроссли побежал вниз и захватил армейский кожаный плащ, сунув в карман полфунта табака, которые решил привезти домой отцу. Затем он снова поднялся на палубу, чтобы помочь спустить шлюпки. Их было две, плюс ялик и спасательный плот. Ялик оказался дырявым и сразу начал тонуть, но вся команда благополучно покинула судно, хотя самолеты обстреливали их, когда они садились в шлюпки. Кроме команды корабля и артиллерийской команды, на судне находились 5 пассажиров: сотрудник британского министерства снабжения, направлявшийся в Россию, еще один гражданский и трое русских моряков с потопленного судна.

Самолеты упрямо кружили над шлюпками и сделали еще один заход на судно, но бомб больше не сбрасывали. Затем на поверхность поднялись 4 подводные лодки: две на расстоянии 200 ярдов, одна — в миле и еще одна — в миле дальше. Три ближайшие лодки построились треугольником вокруг шлюпок. Командир одной из них приказал шкиперу Стенвику перейти к нему на борт. Стенвик попросил хоть чем-то помочь его экипажу, но немец отказался. Под прощальные крики моряков Стенвик исчез в люке. Когда моряки спросили, каким курсом им следовать к ближайшей земле, командир подводной лодки сухо ответил: «Это война. Добирайтесь самостоятельно».

По беспомощному судну были выпущены 3 торпеды. Две прошли мимо, но третья попала в цель, однако «Эрлстон» упрямо отказывался тонуть. Лодки погрузились. Бомбардировщики все еще не улетали. Один из них пролетел над шлюпками на малой высоте, словно намеревался обстрелять их, но вместо этого он лишь торжествующе покачал крыльями и умчался прочь. Спасательные лодки подошли поближе друг к другу, и моряки связали



их тросом. Теперь самолеты возобновили атаки обреченного транспорта, пролетая буквально на высоте мачт, чтобы сбросить бомбы. Но немцы никак не могли добиться прямого попадания. Наконец один из бомбардировщиков все-таки попал в трюм № 1, где хранились боеприпасы. Мигнула огромная голубая вспышка, и на судне началось извержение вулкана. Вся носовая часть разлетелась на куски. Паровой катер, стоявший на палубе, взлетел в воздух и рассыпался. Уцелевшие моряки видели, как изуродованный корпус судна задрал корму в воздух, перевернулся и скрылся под водой. Это произошло в 16.30.

Восточнее «Эрлстона» находилось американское судно «Пэнкрафт». Это был очень старый пароход, курсировавший ранее вдоль Западного Побережья. Он тоже шел в одиночестве, когда на него со стороны солнца бросились 7 Ju-88. Три самолета атаковали транспорт и сбросили 9 бомб, не входя в зону действия артиллерии. 6 бомб упали довольно далеко, но последние 3 легли более точно. Одна попала прямо в трюм № 3, находящийся между мостиком и кубриком экипажа. К счастью, она упала на большую кучу мешков с углем, которая поглотила почти всю силу взрыва. Две остальные бомбы взорвались рядом с кораблем, разворотив ему борта. Из пробоин повалил пар, вода начала заливать машинное отделение, и машины стали.

Система трансляции была повреждена, и капитан даже не сумел отдать приказ команде покинуть судно. Радист Дж.Э. Блэкуэлл выскочил из радиорубки и обнаружил, что все шлюпки уже отвалили от судна и успели отойти на 25 ярдов или больше. Лишь одна шлюпка болталась, привязанная фалом. Он бросился обратно в рубку, забрал второго оператора, и они спустились по штормтрапу в воду. Затем им пришлось плыть к ожидавшей шлюпке вдоль фала.

Капитан уже находился в одной из шлюпок. К ярости экипажа, он вместе со старшим помощником сбежал самым первым. Часть моряков верила, что повреждения

еще можно исправить и плыть дальше. Потом они обвинили капитана и старпома, что они просто не могли командовать судном. Капитан успел захватить с собой американские секретные документы, но в страшной спешке оставил все британские бумаги.

В обстановке общей паники на первый план выступил второй помощник. Он взял на себя ответственность за безопасную эвакуацию команды. Радиист Блэкуэлл и его товарищ считали, что покинули судно последними, но после того как их шлюпка прошла около мили, они увидели на судне еще 3 человек. Один из них сорвался в воду, а второй побежал на бак и спустил спасательный плотик. Третий моряк, который был тяжело ранен, сорвался со штурмтрапа в воду и умер через несколько минут после того, как его подобрала шлюпка. Моряки также нашли на палубе тело второго помощника. Ему было примерно 60 лет, и он скончался от сердечного приступа, так как на теле не обнаружили ни одной раны. Его трагическая смерть еще больше увеличила ненависть экипажа к капитану. Итак, шлюпки уходили прочь, а неподвижный транспорт стоял и ждал решения своей участи. Немецкие самолеты кружили в небе и, судя по всему, фотографировали происходящее.

Командир транспорта «Вашингтон» Рихтер гнал свой старый пароход с максимальной скоростью, которую тот мог развить — 10 узлов. Плотный лед вынудил его следовать гораздо более южным курсом, чем хотелось бы капитану. Это поставило судно заметно ближе к вражеским самолетам, но, к облегчению Рихтера, «Вашингтон» вскоре попал в плотный туман. Используя это неожиданное укрытие, пароход несея, напрягая машины. Однако туман в конце концов рассеялся, и внезапно из низких туч выскочил пикировщик, бросившийся на транспорт. К счастью, его бомбы разорвался в стороне.

Когда горизонт расчистился, стали видны другие суда. Рихтер приблизился к ближайшим двум и сигналом пред-

ложил следовать вместе, чтобы общими усилиями отбивать воздушные атаки. Британский транспорт «Болтон Кастл» и голландский «Паулюс Поттер» охотно согласились. «Болтон Кастлу» повезло в том, что на борту у него находились 4 русских моряка, спасенные с судов предыдущих конвоев. Один из них оказался штурманом, который отлично знал Арктику. Он посоветовал британскому капитану идти прямо во льды и двигаться к северной оконечности Новой Земли. Там можно будет повернуть на юг вдоль восточного побережья островов, находясь в Карском море.

Когда 3 судна начали совместное плавание, по радио стали доноситься призывы о помощи с атакованных судов. Но эта помощь так и не прибыла. Во второй половине дня эти суда были атакованы бомбардировщиком, который сразу сбросил бомбы, как только попал под соединенный огонь. «Вашингтон» сильно встряхнуло близкими разрывами. Через минуту после атаки этого одиночного самолета троица была атакована то ли 6, то ли 7 самолетами. Они сбросили бомбы с малой высоты и обстреляли палубы из пулеметов.

На борту «Болтон Кастла» все было готово к пятичасовому чаю. Столы были накрыты: холодное мясо, салаты, фрукты, кексы, пирожные. Старший кок Леонард Осмундсен потом не раз с тоской вспоминал эту трапезу, когда несколько дней провел в шлюпке. Большая часть артиллеристов стреляла по «Фокке-Вульфам» и «селедке», когда невесть откуда возникла «Штука» и спикировала на судно с левого борта, всадив бомбу прямо в корабль. Верхняя часть корпуса впереди мостика была разворочена, одного артиллериста ударной волной сбросило с мостика прямо в море. Экипажу «Вашингтона» показалось, что британское судно просто исчезло. Но, как ни странно, боеприпасы в трюме не сдетонировали.

Кок Осмундсен бегом бросился к ближайшей шлюпке, которую матросы уже спускали на воду. Хотя корабль получил сильный крен на правый борт, матросы сумели

спустить две шлюпки, и теперь гребли изо всех сил, стремясь как можно дальше отойти от тонущего судна. Каким-то чудом никто не пострадал. Даже артиллерист, сброшенный в воду, через несколько минут оказался в одной из шлюпок. Хотя он сильно замерз, но все-таки остался жив.

В течение 36 часов неутомимые артиллеристы «Болтон Кастла» отбивали все атаки немецких самолетов. А теперь разбитый транспорт затонул всего за 5 минут. Он внезапно дернулся и начал быстро погружаться кормой вперед, так и не спустив развевающийся на мачте флаг британского торгового флота.

Самолет прошелся на бреющем над шлюпками и дал по ним очередь из пулемета, но ни в кого не попал. Затем снизились и другие самолеты, но моряки быстро поняли, что они всего лишь фотографируют сцену гибели судна. Когда бомбардировщики улетали, один из пилотов махнул рукой, словно указывая направление, в котором следует плыть. Но это был путь в Норвегию и лагеря военнопленных, поэтому моряки решили плыть прямо на восток. Собрав с воды все, что только могло пригодиться, они бросили третью шлюпку, разделив припасы с нее между капитанским моторным катером и парусным вельботом. А затем катер взял вельбот на буксир, и они двинулись в путь.

Не успел еще затонуть «Болтон Кастл», как попадание получил «Паулюс Поттер». Английская артиллерийская команда отбивала атаки самолетов, пока очередная серия бомб не накрыла судно. Осколки близких разрывов изрешетили корпус, от сотрясения машины сдвинулись с фундамента, но было и одно прямое попадание. Бомба прошла вплотную к banquetу 102-мм орудия, оторвала рули и заклинила винт. Капитан приказал покинуть судно, но наводчик Дэвид Ричардс и его товарищи зарядили 102-мм орудия и выстрелили по самолету, летящему за кормой. Самолет резко потерял высоту и сбросил бомбы в море.

После этого 4 артиллериста спустились в шлюпку вместе с капитаном и вторым помощником. Самолеты продолжали обстреливать «Паулюс Поттер» из пулеметов, но не обращали внимания на шлюпки. Когда они улетели, моторный катер взял на буксир остальные шлюпки и поволок их от горящего неподвижного судна.

Затем настала очередь «Вашингтона». В небе появилась новая группа бомбардировщиков, которые энергично атаковали транспорт, сбрасывая бомбы и обстреливая палубу из пулеметов. Маленькие орудия судна вели непрерывный огонь, но это не помогало. Серия бомб легла вплотную к правому борту, разворотив обшивку. Судно сразу накренилось, стоящие на палубе грузовики вспыхнули, подожженные зажигательными пулями. Еще одна бомба, взорвавшаяся под кормой, вывела из строя руль. Капитан Рихтер приказал покинуть судно.

Весь экипаж благополучно перебрался в две шлюпки, пока бомбардировщики обстреливали транспорт из пулеметов. На судне бушевал сильный пожар, языки пламени взлетали высоко в небо. Так как 500 тонн тринитротолуола, находящиеся в трюме, могли взорваться в любую минуту, моряки гребли изо всех сил, стараясь побыстрее отойти от судна. Бомбардировщики совершили несколько кругов над шлюпками, но лишь для того, чтобы сделать еще несколько снимков. Пилоты помахали на прощанье и улетели, а моряки разобрали весла. Им предстояло пройти около 360 миль, чтобы добраться до Новой Земли. Примерно через час после этого транспорт «Олопана» нагнал спасательные шлюпки с этих 3 судов. Транспорт остановился, чтобы подобрать людей. До сих пор «Олопане» везло, хотя ее шкипер Стоун серьезно сомневался в благополучном исходе путешествия. Рихтер поднялся на борт по штурмтрапу, и его спросили, не желают ли его моряки перебраться на «Олопану». Он вернулся в шлюпку, чтобы опросить людей, и ответ был хотя и неожиданным, но совершенно твердым. Рихтер крикнул Стоуну, находящемуся на

мостике: «Мы не поднимемся на борт, так как мои моряки чувствуют себя в большей безопасности в шлюпках. Удачи! Следуйте дальше!»

Да, экипажи «Болтон Кастла» и «Паулюса Поттера» предпочли остаться в шлюпках, чтобы сражаться с Северным Ледовитым океаном. Они не захотели перебраться на судно, которое считали обреченным. Во время разговора неожиданно вспыхнула паника, так как кто-то крикнул, что бомбардировщики возвращаются. Несколько моряков «Олопаны» прыгнули в шлюпки и вывалили их за борт, хотя остальные во главе с капитаном остались на своих местах. Крошечные точки на горизонте, которые приняли за вражеские самолеты, оказались всего лишь стайей чаек. Моряки «Олопаны» вернулись на судно и передали на шлюпки сигареты, хлеб, воду, после чего транспорт двинулся дальше.

А на довольно большом расстоянии к юго-западу разыгралась еще одна трагедия. Подводные лодки потопили судно коммодора «Ривер Афтон», шедший к Новой Земле. В 18.15 совершенно неожиданно торпеда попала в левую раковину транспорта. Вахта матроса Марша должна была завершиться в 18.00, но теперь вахты нес удвоенный состав, поэтому он оставался на своем месте. Он только что вернулся к орудию, когда прогремел взрыв. Марша сильно встряхнуло, а когда он поднял голову, то увидел, что корма судна пропала. Исчезла шлюпка левого борта, пропали 4 человека, стоявшие у кормового 102-мм орудия. Их больше никто не видел.

Марш вместе со своим товарищем Гилбертом Уэйком побежал к шлюпкам. Марш помогал спускать шлюпку правого борта, а Уэйк сбрасывал в воду спасательные плоты. Их хладнокровие спасло жизнь очень многим. Спустить шлюпку было совсем непросто, потому что блоки талей заело. Когда она все-таки коснулась воды, судно еще двигалось, и шлюпку перевернуло. Почти 20 человек оказались в ловушке и утонули. Марш успел вовремя спрыгнуть в воду и доплыл до одного из плотов.

К нему присоединились еще 3 человека, в том числе получивший серьезную рану кочегар.

Вторая торпеда попала в машинное отделение, когда спасательные средства уже были спущены. По приказу второго помощника матрос Адам О'Хаган попытался спустить ялик, но и эта шлюпка опрокинулась, так как судно еще не потеряло инерцию. Вместе с остальными О'Хаган добрался до плотика. Но среди спасшихся не было старшего помощника.

Подводная лодка подошла поближе и всадила третью торпеду в корму «Ривер Афтона». Лишь тогда коммодор Даудинг согласился покинуть судно. Он был последним, кто оставил его. Даудинг оказался на плоту вместе с двумя матросами.

Подводная лодка всплыла и подошла к плоту Марша. Немцы приказали 4 морякам подняться к ним на борт и рассказать о грузе «Ривер Афтона». Затем командир лодки передал морякам немного вина и хлеба и сделал несколько фотоснимков. Он сказал им, что нужно плыть прямо на восток. До Новой Земли еще оставалось около 200 миль. Моряки спросили, не может ли он забрать раненного кочегара, но командир лодки ответил, что не может, потому что «полон под завязку».

Позднее к Маршу присоединились другой плотик и ял, который удалось поставить на ровный киль. В шлюпке находился командир транспорта Чарлтон и еще один офицер. Они с трудом удерживали ялик на воде. Вокруг плавала масса обломков. Кроме того, на поверхности качались много мертвых тел.

Всего в этот черный день были потоплены 14 транспортов. Это была ужасная цифра. Если к ним добавить 3 судна, потопленные накануне, то выяснится, что потери PQ-17 сравнялись с потерями всех предыдущих 16 конвоев. Но на этом избиение не закончилось.

ГЛАВА 5

БЕГСТВО В БУХТУ ТРУСОВ

Во второй половине дня в воскресенье корабль ПВО «Позарика» вместе с сопровождающими его корветами и спасательным судном «Рэтлин» шел на восток вдоль кромки льдов. Мимо пролетели несколько Ju-88 в сопровождении разведывательного гидросамолета, но не атаковали. По радио доносились отчаянные призывы о помощи от гибнущих торговых судов. Корветы «Поппи» и «Лотос» запросили разрешение пойти назад к транспортам, командиру «Поппи» отказали. Часть команды была этим расстроена и попыталась убедить командира лейтенанта Н.К. Бойда игнорировать запрет и все-таки повернуть корабль. Однако для лейтенанта это был первый поход в качестве командира корабля, и он не осмелился ослушаться капитана 1 ранга с 4 нашивками. Раздражение офицеров «Поппи» было так велико, что они открыто обвиняли капитана «Позарики» в том, что он спасает свою шкуру ценой гибели беззащитных транспортов. Но когда страсти немного утихли, нашлись объяснения и его позиции. На борту бывшего банановоза находились более 300 человек, поэтому было неразумно разрушать соединение, имеющее зенитки корабля ПВО и противолодочные возможности корветов. Однако командир «Лотоса» лейтенант Г.Дж. Хэлл был командиром эскорта, потому

он обладал определенной свободой действий. Хэлл повернул свой корвет назад, прямо в когти германскому линкору, как тогда думали. Однако он хотел оказать транспортам ту помощь, какую мог.

«Лотос» не успел уйти слишком далеко, когда на «Позарики» приняли предупреждение Адмиралтейства: «Наиболее вероятное время появления кораблей противника — ночь 5/6 июля или ранее утро 6 июля».

Командир «Позарики» Лоуфорд с помощью мегафона изложил ситуацию командирам корветов и «Рэтлина». Было ясно, что сейчас не стоит пытаться пройти в Белое море напрямую. Им следует двигаться вдоль кромки льдов и выйти к Новой Земле, может быть, попытавшись найти убежище в узком проливе Маточкин Шар, разделяющем два острова. Было решено, что план дальнейших действий будет определен только после прибытия на Новую Землю. Если корабли не смогут следовать дальше на юг, команды сойдут на берег и продолжат путешествие пешком.

В 18.00 командир «Позарики» по трансляции рассказал экипажу все, что знал сам. Он сказал, что в случае встречи с вражескими эсминцами корабль имеет некоторые шансы отбиться, но встреча с линейным кораблем может иметь только один исход. Лоуфорд натужно шутил, и команда нервно хихикала, слушая его. Таким образом люди пытались скрыть свой страх. Капитан порекомендовал морякам получше выспаться и на всякий случай все-таки подготовиться к встрече с создателем.

Теперь 4 корабля следовали кильватерной колонной. Этот строй был выбран намеренно. Лоуфорд хотел попытаться обмануть противника, заставив его поверить, что перед ним настоящая эскадра военных кораблей. Примерно через час радисты «Позарики» приняли очередную радиограмму, и громкоговорители сообщили команде радостную новость. Русская подводная лодка «Красная Звезда» передала по радио, что попала в «Тирпиц» 2 торпедами. Линкор снизил скорость, а остальные

немецкие корабли собрались вокруг него¹. Все радостно завопили. Но прошло несколько часов, а подтверждение этого сообщения не поступило. Моряки снова начали тревожно оглядывать горизонт, ожидая увидеть там силуэты немецких линкоров. Когда были замечены 2 мачты, поднялась легкая паника. Все нервно ждали, когда наблюдатели сумеют опознать замеченное судно. Им оказался транспорт «Сэмюэл Чейз». Когда транспорт подошел ближе, то спросил, может ли он присоединиться?

И вот уже 5 судов, находящиеся где-то севернее 77-й параллели, двигались к неведомой Новой Земле. Они прижимались к самой кромке льдов, но все-таки произошла стычка с подводной лодкой, преследовавшей «Чейза». Внезапно была замечена торпеда, идущая к транспорту с юга. «Сэмюэл Чейз» сумел уклониться. Торпеда врезалась в ледяную стену и взорвалась, обрушив в море массу битого льда. «Поппи» загнал лодку под лед, сделав несколько выстрелов из 102-мм орудия. Тем временем выяснилось, что «Рэтлин» не может выдерживать заданную скорость, и спасательное судно начало понемногу отставать.

На довольно большом расстоянии от группы «Позарики» шли наши 3 траулера — «Лорд Остин», «Лорд Миддлтон» и «Ноферн Гем». Мы двигались довольно медленно, прислушиваясь к отдаленным раскатам взрывов, вслед за которыми на горизонте вырастали столбы черного дыма. На «Геме» подготовили к немедленному спуску две шлюпки. Так как море было тихим и качка практически отсутствовала, их спустили на уровень палубных лееров. В шлюпки были сложены запасы продуктов, одежда, одеяла, вода, ром, винтовки и патроны, табак и сигареты. Каждый человек надел дополнительную одеж-

¹ Я специально не правил это место. Через 10 лет после войны продолжать нести ахинею про лодку «Красная Звезда» просто неприлично. Хорошо еще не назвали «Героический сталинист», от западных «историков» и такого ждать можно. *Прим. пер.*

ду. Спасательные жилеты лежали под рукой. Второй механик «Гема», который уже вышел на пенсию, но был опять призван, сложил все документы, в том числе пенсионную книжку, в клеенчатую сумку и повесил ее себе на шею.

«Миддлтон» и мы тоже нагрузили спасательные шлюпки дополнительными припасами и подготовили их к немедленному спуску. Все секретные документы были уложены в специальные сумки с грузом, чтобы при необходимости сбросить их за борт.

Подойдя к краю ледового щита, нам пришлось двигаться очень осторожно, чтобы не налететь на огромные льдины. Они сверкали на солнце так ярко, что было больно на них смотреть. Вскоре мы прошли мимо огромного айсберга, и тут зазвенели колокола громкого боя. 3 немецких самолета направились к нам, но пролетели мимо, решив атаковать виднеющееся на горизонте торговое судно. Вскоре, получив сигнал бедствия, мы узнали, что это был «Пэнкрафт». Прилетела еще одна группа Ju-88, но транспорт в это время уже стоял неподвижно у нас на траверзе. Лишь черный дым спиралью поднимался в небо. Мы могли видеть, как самолеты снижаются для атаки, как падают бомбы. Они взрывались вокруг судна одна за другой. Затем часть самолетов повернула назад. Атакуют ли они нас? Один из сигнальщиков стоял на палубе, прижимая к груди сумку. В ней лежала пухлая красная книга морских шифров. Сигнальщик был готов выбросить сумку в воду, если самолеты снизятся.

«Еще рано! — кричали ему с мостика. — Пока еще рано...»

Самолеты пролетели высоко над нами. Не было сброшено ни одной бомбы. Очевидно, летчики просто не обратили внимания на медленно ползущие мелкие суденышки. Вокруг «Пэнкрафта», над которым все еще кружили самолеты, на поверхности океана вспухли несколько пузырей. Это могли быть подводные лодки или гидросамолеты, намеревавшиеся захватить судно. Но когда мы подошли по-

ближе, выяснилось, что это спасательные шлюпки. Когда мы приблизились, они повернули нам навстречу.

Наш шкипер передал на «Лорд Миддлтон», что если мы подберем спасшихся, он может потопить подбитое судно. Ответа не последовало, но потом «Миддлтон» сигналом приказал нам изменить курс, повернув чуть ли не прямо назад. Наш капитан был крайне удивлен, так как полагал, что его обязанность — идти прямо на помощь торговому судну. Он запросил «Гем», не пойдет ли тот вместе с нами спасти людей, так как намеревался игнорировать приказ. Но «Гем» ответил, что будет подчиняться старшему офицеру, поэтому все 3 траулера повернули и направились к полосе тумана. Для нашего капитана это было уже слишком. Он смело повернул назад и в одиночку пошел к «Пэнкрафту». Мы представляли собой прекрасную мишень, пока преодолевали эти 2 мили. Самолеты, похоже, израсходовали все бомбы, потому что начали обстреливать судно из пулеметов. Мы все это ясно видели. Затем бомбардировщики прекратили обстрел и полетели к нам. Мы не поверили, когда они проскочили мимо, не открыв огня.

Потом к нам присоединились «Миддлтон» и «Гем». Однако, когда мы приблизились к шлюпкам, те неожиданно повернули и стали уходить прочь. Затем показался корвет «Лотос», идущий прямо к поврежденному транспорту. Его прожектор замигал. Корвет пообещал позаботиться о моряках. Он посоветовал нам двигаться дальше на восток, сообщив о радиограмме Адмиралтейства, в которой говорилось, что «Тирпиц» вместе с кораблями сопровождения нагоняет нас со скоростью 25 узлов. Мы впервые об этом услышали, так как наши приемники были слишком плохими.

Лишь позднее мы узнали причины столь странного поведения моряков в шлюпках. Они не могли прочитать наши сигналы и приняли нас за подводные лодки, собирающиеся торпедировать «Пэнкрафт». Когда прибыл «Лотос», экипаж «Пэнкрафта» увидел, что мы навели

орудия друг на друга. И тогда они испугались, что окажутся в шлюпках прямо в центре ожесточенного артиллерийского боя!

«Лотос» начал расстреливать неподвижный «Пэнкрафт», который вскоре ярко запылал. Очень быстро корвет принял на борт всех спасшихся, а затем промчался мимо нас на скорости 18 узлов — мы давали вдвое меньше! Он передал прожектором приказ: как можно быстрее покинуть район, так как сюда идут 2 вражеских линкора и 8 эсминцев. На прощание «Лотос» пожелал нам удачи.

Напоминать повторно, что следует как можно быстрее смываться, не требовалось. К каждой топке поставили по 3 человека дополнительно, и следующие несколько часов у нас в ушах стоял лязг заслонок. Котлы пожирали уголь с невероятной скоростью. Наши предохранительные клапана были завинчены наглухо. Машины тряслись так, словно собирались проломить днище траулера. Дым валил из трубы гигантским облаком, шипение пара было слышно по всему кораблю. Старший механик посулил, что «этот старый пидер скорее взлетит на воздух». Он выжал совершенно фантастическую скорость — 12 узлов! Это было больше, чем когда-либо развивал «Лорд Остин» за всю свою жизнь. Но машины не могли выдерживать такую нагрузку слишком долго.

Вот так мы буквально влетели утро в следующего дня — 6 июля. Глыбы льда и полосы тумана временами скрывали от нас остальные траулеры, но мы уже выработали общий план действий. Мы должны были идти в пролив Маточкин Шар и там отстояться под берегом, погасив котлы. Мы хотели дождаться, пока не угаснет активность немцев. В случае необходимости мы могли оставить корабли и сойти на берег, чтобы пешком добраться до ближайшего поселка. Это была не слишком привлекательная перспектива, но это было все-таки лучше, чем замерзнуть насмерть в шлюпке.

Потом мимо нас пролетели еще несколько самолетов. Некоторые из них снижались, чтобы повнимательнее нас

рассмотреть, но потом они улетали. Редко нам давали понять столь выразительно, что мы не настоящие военные корабли. Но постепенно мы начали всерьез опасаться, что германское командование устанет от постоянных сообщений о 3 замеченных траулерах и пошлет кого-нибудь от нас избавиться.

В какой-то момент «Миддлтон» оказался один, и тут же раздался крик сигнальщика: «Вражеский самолет!» Самолет, о котором он сообщил, начал что-то передавать прожектором. Наверх вызвали капитана и сигнальщика. Они начали пытаться разобрать, что же передает немец.

«Какого дьявола он хочет?» — спросил капитан.

Сигнальщик присмотрелся повнимательнее и ответил: «Виноват, сэр, не могу разобрать. Он, вероятно, передает по-немецки».

«В таком случае, он сигналил не нам, а кому-то другому, кто находится за горизонтом. Своим кораблям! Боцман, вывалить спасательные шлюпки, подготовить к уничтожению секретные документы. Команда должна быть готова немедленно покинуть корабль по моему приказу!» — распорядился капитан.

Прошло некоторое время, прежде чем все разъяснилось. Паника оказалась преждевременной. Таинственные сигналы были просто солнечными зайчиками на остеклении кабины самолета. Все покраснели от стыда.

Немного позднее над «Остином» появились 4 бомбардировщика, когда мы тоже шли одни. Впрочем, они нас не атаковали, вероятно, пытаясь найти что-нибудь поинтереснее. Не успели мы перевести дух, как Адмиралтейство обрушило на наши головы новый ушат ледяной воды. Пришла радиограмма с сообщением, что 3 вражеских эсминца находятся между нами и Новой Землей. Ну и как прикажете туда добираться? Мы по-прежнему шли на всех парах. Корабль содрогался так, словно котлы собирались в следующую секунду взорваться. Из трубы валяли клубы черного дыма и фонтаном летели искры. Это укрывало нас лучше всякой дымовой завесы.

Наконец в 19.50 мы заметили землю, а еще через 3 часа подошли к скалистым берегам северного острова Новой Земли. Старший механик категорически заявил, что следует прочистить топки, иначе котлы не выдержат. Мы остановились, чтобы кочегары смогли это сделать. Все время, пока траулер стоял, мы страшно нервничали. Царила мертвая тишина, которую лишь изредка нарушал тихий скрип. Это рулевой случайно касался штурвала. Время от времени снизу долетал стук молотков. Этот звук по воде легко мог достичь ушей подводного охотника. А вдобавок выяснилось, что мы остановились именно в том месте, где, по сведениям Адмиралтейства, должны были находиться 3 германских эсминца!

Наш командир с помощью мегафона переговорил с «Миддлтоном» и «Гемом». И наконец мы снова двинулись в путь, последовав за остальными траулерами. Мы шли вдоль скалистого неприветливого берега, разыскивая пролив Маточкин Шар. Это имя было нам столь же незнакомо, как и земля, на которую мы смотрели. Никто из нас раньше не слышал про этот богом забытый остров. Мы нашли какой-то проход, который походил на то место, что мы разыскивали. Но в нашем распоряжении была только древняя карта 1904 года, на которой был отмечен единственный ориентир — деревянный маяк на утесе. А мы увидели две башни. И никаких признаков жизни. Никто не знал, что же именно мы нашли. Затем с «Гема» кто-то крикнул, что получена новая радиограмма. Вражеское соединение действует всего в 10 милях от нас, практически в пределах прямой видимости. Все 3 траулера немедленно подняли пары.

Потом кто-то разыскал более свежую карту, и наш шкипер просигнализировал на «Лорд Миддлтон», старшему офицеру. Он предложил ему вести нас вокруг скалистого мыса, но «Миддлтон» дважды ответил, что головным должен встать наш траулер. Чтобы мы прекратили сомневаться, он даже отошел в сторону, пропуская нас. Причина столь странного поведения командира выяснилась

позднее. На «Миддлтоне» вышвырнули за борт все шифровальные книги и потому просто не могли ответить на вызов другого корабля.

Итак, «Лорд Остин» двинулся вперед. Все орудия были приведены в полную готовность. Вдруг из-за скалы замигал прожектор: «Что за корабль?»

Это был корвет «Поппи», охранявший вход в пролив. Мы были в безопасности.

Впервые мы осознали, что утро по-настоящему чудесное. Хотя было 2 часа ночи, солнце палило так ярко, что у многих из нас обгорели лица. В это время года в Арктике говорить о времени не имеет смысла. Часы и минуты превращались в ничего не значащие цифры на картах, отмечая пройденное расстояние. Вся команда траулера собралась на палубе. Мы обменялись сигналами с «Поппи», который спросил нас:

«Ну, как вы провели время?»

«Достаточно хреново. А как вы?»

«Не лучше. Но теперь, кажется, все кончилось».

«Да, здесь уютненько».

Затем мы обогнули мыс, и солнечное утро засияло новыми цветами. В проливе мирно стояли на якорях около десятка судов из состава конвоя. Это были корабли ПВО «Паломарес» и «Позарика», все три тральщика — «Хэлсион», «Саламандер» и «Бритомарт», корвет «Ла Малун», спасательное судно «Замалек». Но всего лишь 5 транспортов: «Оушн Фридом», «Сэмюэл Чейз», «Хузиер», «Эль Капитан» и «Бенджамин Харрисон». И это все, что осталось?

Когда мы проходили мимо кораблей ПВО, с них крикнули: «Ну и долго же вы тащились! Какого черта вы делали, рыбачили?»

Через несколько минут якорь выскользнул из клюза. Все, кто не был занят на вахте, помчались вниз, на койки. Мы хотели одного — отоспаться.

«Паломарес» первым пришел в Маточкин Шар. Большую часть путешествия он проделал в одиночестве, во-

лоча за собой гидросамолет «Валрос» крейсера «Лондон». На корабле началась небольшая паника, когда наблюдатель в вороньем гнезде увидел догоняющий сзади корабль. На мачту послали артиллерийского уоррент-офицера, который сообщил, что это точно военный корабль. Все решили, что противник наконец поймал «Паломарес», и напряженно ждали, когда незнакомец приблизится. Вскоре он начал сигналить, и выяснилось, что это тральщик «Саламандер». Его 102-мм орудие заклинило, и он запрашивал разрешение присоединиться. Наконец собрались 3 или 4 корабля, которые вместе направились к проливу.

Когда «Паломарес» подошел к Маточкиному Шару, штурман обнаружил, что на картах полно ошибок. Высота гор превышала указанную на картах в несколько раз. Это было еще одно доказательство того, что этот район Арктики британский флот совершенно не знал. Поэтому корабли не могли толком использовать свои радары. Очень осторожно «Паломарес» вошел в пролив, обогнув выступающий в море мыс, и отдал якорь, выбрав место так, чтобы его не было видно с моря. К орудиям были поданы бронебойные снаряды на случай, если все-таки появится противник. А затем начали прибывать остальные корабли.

Жители маленькой русской деревушки на берегу южного острова ничуть не удивились внезапному нашествию. Эта деревня была не более чем кучкой гнилых деревянных строений, в которых жили охотники со своими женами, детьми и собаками. Торговое судно под советским флагом стояло у маленького причала. Некоторые из прибывших британских судов были «досмотрены» русским морским офицером. Эта колоритная фигура в длинной черной шинели кружила по проливу на маленьком моторном катере с пулеметом. Он не говорил по-английски, но прекрасно понимал, что такое виски. Когда «Бритомарт» в знак вежливости поднял советский флаг, офицер был польщен. Весь его «экипаж», состоявший из одного матроса, был совершенно счастлив, когда английские моряки угостили его сигаретами.

Вслед за «Паломаресом» первыми из транспортов пришли «Эль Капитан» и «Бенджамин Харрисон». Потом пришел «Саламандер» вместе с «Оушн Фридом», затем «Хузиер», «Замалек» и группа «Позарики». Оператор радара «Паломареса» обнаружил излучение радара «Позарики» задолго до того, как корабль подошел к проливу.

Как и военные корабли, торговые суда прибыли на Новую Землю с самыми различными намерениями. «Хузиер» сначала направился на север. Несколько раз он сталкивался с тяжелыми льдами, хотя с удовольствием пользовался укрытием метелей и туманов. Двигаясь во льдах, «Хузиер» встретился с другими судами, но вскоре снова оторвался от них. Его шкипер собирался стать на якорь в Маточкином Шаре, а оттуда отправить радиogramму с призывом о помощи. Шкипер «Эль Капитана» тоже собирался найти какой-нибудь заливчик, чтобы укрыться и выждать примерно неделю, прежде чем попытаться пройти в Белое море. Панамский сухогруз использовал каждый клочок тумана и часто менял курс, чтобы обойти те районы, откуда раздавались сигналы бедствия атакованных судов.

Моряки обрели новые силы и начали более оптимистично смотреть в будущее, когда в проливе собралась небольшая группа кораблей. Вскоре после прибытия 3 траулеров надежды вспыхнули с новой силой, когда пришел «Лотос», на котором находилось более 80 спасенных. Палуба корвета была буквально забита людьми. Корвет приветствовали громкими криками, когда он медленно шел по проливу. После спасения экипажа «Пэнкрафта» и расстрела поврежденного транспорта «Лотос» натолкнулся на массу плавающих обломков и полузамерзших моряков «Ривер Афтона» на спасательных плотиках. Тяжелые испытания моряков продолжались более 5 часов.

Спасенных распределили по большим кораблям, где их тепло встретили команды. Моряки потеряли все, поэтому сухая одежда и горячая еда казались им верхом блаженства. На борту «Позарики» спасенные заслужили об-

шее уважение, так как вызвались нести боевые дежурства. Американский индеец с «Пэнкрафта», которого товарищи называли «Чероки», встал к пулемету. Оказалось, что он обращается с пулеметом лучше штатного пулеметчика. «Саламандер» тоже передал спасенных на транспорты.

В проливе собрались все эскортные корабли, исключая траулер «Айршир» и корвет «Дианелла». Теперь 11 кораблей должны были охранять 5 уцелевших транспортов и спасательное судно. Поэтому все мысли о том, чтобы оставить судно и двигаться берегом, сразу пропали. Точно так же отвергли идею отсидеться в проливе несколько дней, пока не прекратятся действия противника. Мы были закупорены там, как в бутылке, не имели никакого пространства для маневра в случае налета вражеской авиации. Подводные лодки могли караулить нас у выхода из пролива в момент отплытия. Поэтому не оставалось никаких вариантов, кроме как побыстрее покинуть Маточкин Шар. С «Паломареса» засекли немецкий самолет, разыскивающий нас. Он проскользнул между двумя холмами в горле пролива, но, к счастью, не заметил наши корабли.

Сильно сократившийся боезапас был другим фактором, который говорил в пользу скорейшего прорыва в Белое море. Положение на большинстве кораблей было примерно одинаковым. Например, «Хэлсион» израсходовал уже половину 102-мм снарядов. Он прибыл в Маточкин Шар на остатках топлива, и на других кораблях дело обстояло не лучше.

В 11.00, всего через несколько часов после прибытия, на борту «Позарики» состоялось совещание капитанов. Был составлен план действий, чтобы привести остатки конвоя в Архангельск. Кто-то на совещании даже предложил затопить суда и переселиться на берег, но это предложение не услышали. «Паломарес» отправил радиограмму начальнику британской морской миссии в Северной России, в ответ ему указали курс, которым следовало двигаться в Архангельск. Сообщения передавались через

радиостанцию на берегу, так как использование корабельных раций могло привлечь внимание немцев.

Было решено выйти в море в 18.00. На «Лорде Остине» раздались новые команды: «Подъем! На погрузку угля!» От людей, которые едва успели закрыть глаза, потребовались сверхчеловеческие усилия, чтобы поднять себя в вертикальное положение. Однако это было сделано, и измученный экипаж, чертыхаясь на все лады, пополз по трапам наверх. Мы подошли к борту «Оушн Фридома», который тоже имел угольные котлы. Вскоре к нам на борт начали перебрасывать мешки с углем. Мы обменялись последними слухами и отправили на транспорт сигареты и табак, так как моряки «купца» все выкурили дотла.

Никто не знал, где именно родилась новая кличка пролива Маточкин Шар. Либо в каюте шкипера «Фридома», либо в кают-компании «Остина» его называли Бухтой трусов.

Так как мы были совершенно измучены, то сумели принять с «Фридома» всего 10 тонн угля. Этого запаса с трудом хватило бы, чтобы добраться до Архангельска. «Валрос», который «Паломарес» тащил за собой несколько сот миль, был поднят на палубу «Фридома». Этот транспорт был назначен флагманом переформированного конвоя из 17 кораблей. Мы планировали сначала идти на юг вдоль побережья Новой Земли, чтобы открытое море и подводные лодки были у нас только с правого борта. Затем, двигаясь так же на юг, мы должны были выйти к русскому берегу и уже там повернуть на запад, к горлу Белого моря.

В назначенное время мы покинули Бухту трусов. «Лорд Остин» был поставлен замыкать конвой, поэтому мы вышли из нашего временного убежища последними.

Тем временем за пределами убежища в Маточкином Шаре побоище продолжалось. Хотя несколько наших судов накануне, 6 июля, успели укрыться в проливе, немецкие самолеты продолжали находить добычу. «Пан

Атлантик» следовал юго-западным курсом и оказался южнее пролива, намереваясь прорваться в Белое море. Шкипер рассчитывал на поддержку русской авиации. Однако вместо русских самолетов он встретил немецкие, которые сразу ринулись в атаку. «Пан Атлантик» получил по крайней мере одно прямое попадание и загорелся, затонув через несколько минут. Когда команда покидала корабль, молодой третий механик Ричард Таллон обнаружил, что один из матросов остался без спасательного жилета. Он немедленно отдал матросу свой, с усмешкой заявив, что он много плавал в реке Мобайл, так почему бы не поплавать в Баренцевом море. Отважного парня больше никто не видел.

Рано утром 7 июля, как раз когда наши траулеры входили в пролив Маточкин Шар, избиение транспортов возобновилось. Эстафету у самолетов перехватили подводные лодки, которые примчались к Новой Земле, разыскивая спасающиеся транспорты.

В 2.00 британское судно «Хатлбьюри» в одиночестве шло к южному острову. До сих пор судно совершенно не пострадало. Множество наблюдателей внимательно осматривали горизонт, но гибель подкралась незаметно. Две торпеды попали в судно. Артиллерист Артур Картер сменился с вахты и спал, когда прогремели взрывы. Первое, что он увидел, открыв глаза, были языки пламени, бьющие из разорванной переборки. Он был одет в армейские брюки, рубашку и толстый свитер, на ногах были носки и бахилы. Но когда Картер выпрыгнул из койки, первая мысль его была о спасательном жилете. Он должен найти его. Картер схватил жилет и помчался наверх. Однако в спешке он не заметил, как жилет зацепился за поручень, и Картеру пришлось возвращаться, чтобы подобрать вырванный из рук жилет. Когда он наконец поднялся на верхнюю палубу, «Хатлбьюри» уже имел крен 45 градусов. Команда начала покидать судно. Картер увидел, что один из его знакомых артиллеристов оглушен и не сообщает, что происходит.

Засыпанная обломками палуба была покрыта слоем муки и воды и стала такой скользкой, что удержаться на ногах было почти невозможно. Несколько моряков спустили шлюпку, но вдруг носовые тали оборвались, и она повисла вертикально. Под испуганные вопли удалось таки нормально спустить вторую шлюпку, но выяснилось, что отверстие в днище не закрыто заглушкой. Когда моряки стали по тросу спускаться в шлюпку, та начала тонуть.

Корабль продолжал двигаться. Картер увидел на баке спасательный плотик, крепления которого были отданы, и плотик соскальзывал в воду. Как именно Картер забрался на него, он и сам не помнит. Когда плотик отошел от судна, в транспорт попала третья торпеда. Последовал ужасный взрыв, «Хатлбьюри» разломился пополам и быстро скрылся под водой.

На плотике Картера собрались 13 человек, одним из них был первый помощник. Картер с облегчением увидел, что контуженный артиллерист находится на другом плотике. Однако потом он узнал, что его друг скончался и был похоронен в море.

Вскоре после того как «Хатлбьюри» затонул, подводная лодка поднялась на поверхность. На мостике стояли несколько человек, и двое навели пулемет на плоты. Англичане страшно перепугались, так как вспомнили газетные заголовки, кричавшие о расстрелах спасшихся экипажей. Картер был убежден, что именно в этот момент он начал сесть.

Лодка, на рубке которой была нарисована волчья голова, подошла ближе, и трое офицеров по очереди начали задавать вопросы на английском.

«Как назывался корабль? Куда вы направлялись? Зачем вы плыли в Россию, ведь вы же не большевики?»

Один из офицеров показал, в каком направлении находится земля. Он спросил, есть ли у них компас (имелся), и выразил сожаление, что не может взять пленных, так как на подводной лодке не было места. Затем спас-

шимся передали 2 бутылки шнапса и 7 буханок, их сняли кинокамерой, после чего подводная лодка ушла.

Именно первый помощник спас 13 человек, многие из которых были одеты слишком легко. В рундуке на плотике нашлись 2 куска брезента. Один из них сложили в два раза и постелили на дно, а второй натянули поверх плотика, в результате чего моряки оказались в брезентовой палатке. Помощник не давал никому уснуть. Он заставлял людей петь, разговаривать и делать гимнастику.

В это время несколько южнее транспорт «Алкоа Рейнджер» следовал курсом на восток, выжимая из своих машин 13 узлов. Он должен был выйти к южной оконечности Новой Земли. Хотя ранее его несколько раз атаковали самолеты, транспорт повреждений не получил. Теперь он находился в зоне отличной погоды, где кораблю, казалось, ничто не могло угрожать. Море было исключительно тихим. Внезапно появились 2 вражеских разведывательных самолета. Один приблизился и облетел вокруг судна, но не атаковал. Шкипер «Алкоа Рейнджера» уверился, что его минуты сочтены, и приказал поднять флажный сигнал, означавший: «Безоговорочная капитуляция». После этого он приказал спустить «Звезды и полосы» и покинуть корабль. Но второй помощник принял командование на себя и вызвал добровольцев, чтобы управлять кораблем. После этого капитан передумал и приказал поднять флаг обратно, снова решив стать командиром.

Но тут судно было неожиданно атаковано следившей за ним подводной лодкой. В 8.30 торпеда попала в правый борт транспорта, сделав большую пробоину и вызвав сильный крен. Корабль сразу потерял ход, так как машины стали. По радио был отправлен сигнал бедствия, секретные документы были выброшены за борт в железном ящике. Команда покинула судно. К всеобщему негодованию, капитан не стал руководить эвакуацией, которая все-таки завершилась благополучно. Затем подводная лодка поднялась на поверхность и начала расстреливать судно из орудия. Спасшиеся моряки насчита-

ли более 60 снарядов, попавших в корабль. Казалось, немецкие артиллеристы решили устроить себе небольшую учебную стрельбу. Через 3 часа «Алкоа Рейнджер» затонул носом вперед, как раз когда капитаны начали совещание в Маточкином Шаре.

Подводная лодка подошла к капитанской шлюпке, и командир на ломаном английском спросил название судна, порт назначения и характер груза. Спасшихся несколько раз сфотографировали. Им указали направление на ближайшую землю и спросили, достаточно ли у них продовольствия. После этого лодка быстро ушла на юг.

Затем последовало небольшое затишье, но подводные лодки, патрулирующие у берегов острова, никуда не делись. Однако еще один транспорт типа «Либерти» «Джон Уайтерспун» уже выбрал роковой курс, который привел его к гибели. После расформирования конвоя он сначала повернул на север, а потом на восток, чтобы найти убежище у берегов Новой Земли. Об этих направлениях можно было говорить лишь весьма относительно. Стоявший на руле матрос О'Флаэрти заметил, что стрелка магнитного компаса гуляет по картушке чуть ли не на 80 градусов. Лишь кильватерная струя за кормой указывала, куда именно движется корабль.

О'Флаэрти спросил первого помощника: «Как вы думаете, не будет ли лучше, если я буду оглядываться назад и как-то попытаюсь выровнять курс?»

На это помощник ядовито ответил: «Не имеет смысла. Мы все равно не попадем в Россию».

Спустя некоторое время он заметил, что О'Флаэрти идет прямым курсом к какой-то точке впереди. Помощник спросил О'Флаэрти, что это такое.

«Облако», — ответил О'Флаэрти.

«Ты что-нибудь слышал о навигации по облакам?»

«Тогда посмотрите назад на кильватерную струю. Вы увидите, что корабль движется более прямо, чем раньше».

Для помощника этого было достаточно, и он решил заняться бумагами. Если бы было достаточно времени,

то, замерив высоту солнца, можно было бы вычислить истинный курс. Однако все понимали, что времени нет. Немецкие разведывательные самолеты постоянно крутились на горизонте, и моряки не сразу сообразили, что парящие чайки могут выглядеть точно так же, как приближающиеся вражеские самолеты. Когда выяснилась ошибка, все моряки принялись изошренно ругать ни в чем не повинных птиц. Но «Джон Уайтерспун» все-таки сумел ускользнуть от немецких самолетов. Хотя именно в тот момент, когда пропал последний самолет и небо стало совершенно пустынным, ощущение неизбежной опасности стало лишь острее. Все моряки понимали, что судно в любую минуту может атаковать подводная лодка. Нервотрепка последних 3 дней сказывалась, и люди все чаще поглядывали на спасательные шлюпки.

И все-таки, когда во второй половине дня 7 июля судно было атаковано, это произошло совершенно неожиданно. В 16.15 торпеда попала в трюм № 3 с правого борта. От удара транспорт резко накренился на левый борт, люди и оборудование полетели в море. Потом корабль накренился на правый борт. Фальшборт ушел в воду, и судно начало описывать круги на месте, словно подраненная птица. Торпеда могла вообще разломить транспорт пополам, если бы в трюме № 3 не находился груз автомобильных шин. Шины поглотили значительную часть ударной волны, многие шины взрывом выбросило через пробоину.

Все матросы так давно ждали этого, что они начали действовать еще до того, как вахтенный офицер нажал кнопку колоколов громкого боя. Кормовое орудие дало один выстрел по предмету, который артиллеристы приняли за подводную лодку. Больше они ничего не успели сделать, так как большой крен вывел из строя всю артиллерию. Две спасательные шлюпки правого борта висели на таях, но одна была разбита вдребезги, а вторая — сильно повреждена. Моряки были уверены, что подводная лодка выпустит следующую торпеду в левый борт,

где еще сохранились 2 шлюпки, поэтому они действовали довольно **поспешно**. Вся команда набилась в эти две шлюпки. Лишь капитан остался стоять на крыле мостика. В море также был спущен один спасательный плотик.

О'Флаэрти вместе с другим моряком находились в нижних помещениях, когда в судно попала торпеда. Когда они выскочили на палубу, то выяснилось, что оба не надели спасательные жилеты. Спуск шлюпок должен был занять несколько минут, поэтому О'Флаэрти бросился назад в свою каюту. В аварийной ситуации каждый должен был хватать ближайший жилет, и О'Флаэрти с удивлением обнаружил, что его жилет куда-то пропал. Он бросился обратно на шлюпочную палубу, полный решимости раздобыть себе жилет таким же способом, каким кто-то позаимствовал его. Моряки все еще возились со шлюпкой, и О'Флаэрти снова помчался вниз, обшаривая одну каюту за другой. Ничего! Потом он опять вылетел на палубу, чтобы выяснить, сколько времени у него осталось.

Внезапная необходимость покинуть судно буквально взрывает рутинную жизнь, и люди начинают действовать более чем странно. Но все-таки моряки с подозрением смотрели на мечущегося О'Флаэрти, который носился по трапам вверх и вниз без всякой видимой цели. В третий раз он спустился в каюты, на сей раз левого борта, и схватил жилет, валявшийся на стуле. Ни один человек не взлетал по трапу так быстро, как это сделал О'Флаэрти. Он примчался на шлюпочную палубу и прыгнул в последнюю шлюпку, которую люди на таях уже готовились спустить на воду.

Капитан спустился с мостика, но остался на судне, жестом приказав шлюпкам отваливать. Как раз в это время из надстройки вышли механик и кочегар, которые, вероятно, были оглушены. В замешательстве шлюпка была спущена слишком быстро, и двум морякам, стоявшим на таях, пришлось прыгать в воду. Кочегар внезапно опомнился, побежал к спасательному плоту и спустил его.

Затем вместе с механиком он схватил капитана, и они заставили его тоже прыгнуть за борт.

Один из моряков, спускавших шлюпки, потерял сознание от шока, попав в холодную воду. Моряки разобрали весла и направились за ним. Вторая шлюпка подобрала его товарища, но первый погиб. Волны отбросили его от шлюпки и унесли прочь. При этом моряки не видели, чтобы он подавал хоть малейшие признаки жизни.

Корабль все еще описывал круги на месте. Затем, как и ожидалось, немцы выпустили вторую торпеду. Моряки в одной из шлюпок слышали, как она с шипением промчалась под днищем, направляясь к транспорту. Она с грохотом разорвалась все в том же трюме № 3, но на этот раз с левого борта. «Джон Уайтерспун» не сумел погибнуть с достоинством. Его корпус треснул и сложился, словно перочинный нож. Нос и корма едва не встретились в воздухе. После попадания второй торпеды судно камнем пошло на дно.

Подводная лодка всплыла, и моряки увидели голову волка, нарисованную на рубке. Немцы направили на спасшихся орудие, снимая их кинокамерой. Затем командир спросил на хорошем английском: «Кто-нибудь ранен?»

«Нет», — ответил радист.

«Вам нужны продукты или вода?»

«Нет».

«Сколько груза было на борту?»

«Не знаю».

Немец невозмутимо достал лист бумаги и зачитал им полный список грузов судна. Потом он спросил: «Где капитан?»

«Мы не знаем».

В действительности капитан улегся на дно второй шлюпки, чтобы не попасть в плен. Все корабельные офицеры носили одежду без знаков различия. Командир подводной лодки рассматривал спасшихся моряков, пока его лодка проходила в 50 футах от шлюпок. Затем он рукой указал направление, сообщив: «Земля там». Немецкий

офицер помахал рукой и скрылся в люке. Плеснули волны, и подводная лодка медленно погрузилась.

Когда прошло возбуждение, вызванное гибелью судна, моряки осознали, что остались одни на морозе в бескрайнем море. В это же время в нескольких милях севернее разыгралась последняя трагедия этого дня. Это случилось почти точно на пути нашего переформированного конвоя, покинувшего пролив Маточкин Шар.

После того как экипажи «Вашингтона», «Болтон Касгла» и «Паулюса Поттера» отказались перейти на «Олопану», транспорт прошел несколько сот миль и уже находился недалеко от побережья Новой Земли. Его путешествие проходило довольно нервно. Сначала экипаж запаниковал и даже попытался бросить судно. Капитан Стоун обсудил ситуацию с британскими артиллеристами. Те твердо заявили, что их обязанность — стоять у орудий, пока корабль держится на плаву. Это слегка успокоило паникеров и приподняло дух команды. Артиллеристы предложили капитану в случае атаки самолетов спустить шлюпки и зажечь на палубе дымовые шашки, чтобы создать впечатление, будто судно получило попадание. Это оказалось самым умным поступком, после того как выяснилось, что пули просто отскакивают от атакующих самолетов. Уловка с дымовыми шашками была проверена на практике и сработала. Во второй половине дня 7 июля после атаки «Хейнкеля» моряки снова зажгли на баке дымовую шашку. Вероятно, пилот подумал, что судно обречено, потому что больше не вернулся. Однако радист «Олопаны» слышал, как он что-то передает подводной лодке. Итак, конец явно был не за горами. В 22.55 в правый борт транспорта попала торпеда, убив всех людей в кочегарке. Погибли еще несколько моряков и один артиллерист.

Артиллерист Эдвард Хеннеси спал в радиорубке, когда взорвалась торпеда. Он сменился с вахты, а радиорубка находилась совсем рядом с его орудием. Он выскочил на палубу и обнаружил там настоящий хаос. Взрыв сбро-

сил шлюпку правого борта на палубу, разбив ее в щепки. Хеннеси заглянул через фальшборт, чтобы увидеть, куда попала торпеда, но увидел только облака пара. В люке машинного отделения тоже не было видно ничего, кроме клубящегося пара. В панике кто-то отдал носовые тали шлюпки левого борта, и она сорвалась в воду. Был потерян один спасательный плотик, но остатки экипажа сумели разместиться на 3 остальных плотках.

Подводная лодка всплыла, и моряки увидели на рубке волчью голову. В течение 15 минут она расстреливала тонущее судно. Когда немцы закончили артиллерийские упражнения, «Олопана» была вся охвачена пламенем и погружалась кормой вперед. Облака желтого дыма валили от разбитых бочек с химикалиями на полубаке.

Лодка подошла к плотикам, и снова послышались традиционные вопросы: «Разве вы большевики? Нет? Так зачем вы помогаете России?» Командир спросил, достаточно ли у них еды, и указал направление к берегу. На прощанье он ехидно сообщил: «Все корабли вашего конвоя давно на дне моря!»

Это была парфянская стрела, увеличившая страдания моряков. «Олопана» стала двадцать вторым судном конвоя, потопленным немцами. Двадцать вторым, но не последним.

ГЛАВА 6

ВЫ БЫЛИ ЧЕРТОВСКИ ВЕЛИКОЛЕПНЫ

Как только наш переформированный конвой покинул Бухту трусов, он почти сразу был замечен подводными лодками, несмотря на дымку. «Остин» последним из кораблей прошел узкий пролив, и мы прекрасно увидели вражеский корабль, находящийся совсем недалеко. Когда один из корветов открыл огонь, лодка неторопливо погрузилась. Потом были новые сообщения о замеченных поблизости лодках. Именно они теперь стали для нас главной угрозой, так как пришло сообщение, что тяжелые корабли противника вернулись на якорную стоянку.

Постепенно дымка превратилась в туман, и этот давний враг всех моряков сейчас стал нашим лучшим другом. Если он продержится до конца нашего путешествия, может быть, последний отрезок пути будет спокойным. Перед полночью туман немного поредел, но потом стал еще гуще. Наши корабли теперь с трудом избегали столкновений. Мы сами едва не врезались в «Замалек». «Бенджамин Харрисон» оторвался от остальных. Его шкипер в течение 12 часов безуспешно пытался отыскать конвой, а потом повернул обратно в пролив, не желая больше рисковать в одиночном плавании.

К следующему утру, 8 июля, видимость немного улучшилась и стала именно такой, какая нам была нужна. Мы кое-как могли видеть друг друга, но в то же время завеса тумана полностью укрывала нас с воздуха. Мы усердно молились богу туманов, чтобы все оставалось именно так. Теперь, когда непосредственная опасность миновала, каждый из нас обнаружил, что по-прежнему жестоко страдает от перманентного недосыпания. Нам удалось подремать 3 часа, но это лишь ухудшило состояние людей. Они провели 3 дня на ногах и были близки к пределу выносливости. Хуже всего приходилось рулевым. Они были вынуждены смотреть на ярко освещенный круг картушки, которая плавала перед глазами, оказывая гипнотизирующее действие. Требовалась вся сила воли, чтобы не уснуть прямо на ногах.

Во второй половине дня туман снова стал плотным и тяжелым, заметно похолодало. Истошно взвыли сирены, мы в последний момент успели снизить скорость, чтобы не протаранить идущий впереди корабль, с которого закричали: «Смотрите! Подходят льды!» Через несколько минут мы оказались в гуще пакового льда, который становился все толще по мере нашего продвижения вперед. Вскоре все корабли были вынуждены то и дело поворачивать, чтобы не столкнуться с очередной льдиной, но довольно быстро мы оказались в плену. Снова завопили сирены. Мы на «Остине» пережили несколько неприятных секунд, когда большой транспорт вынырнул из тумана прямо под носом у нас. Маневрировать мы не могли, пришлось немедленно стопорить машины. Затем вдруг закричал наблюдатель. Мы дрейфовали кормой вперед прямо на солидный айсберг. «Остин» раскачивался на волне, и если бы он хоть на мгновение коснулся этого чудовища, лед моментально срубил бы нам руль и винт. Нас спасла изобретательность сигнальщика Гордона Хупера, который бросился к сигнальному прожектору и передал SOS на ближайший корабль. Там мгновенно оценили ситуацию, и судно отвернуло в сторону. Это позво-

лило нам снова дать ход и в последнее мгновение избежать удара об айсберг.

«Лорд Миддлтон» пережил подобные неприятные минуты. Полностью окруженный льдами, он полз со скоростью 6 узлов, и любая остановка была бы роковой. Неожиданно загремели колокола тревоги, и из тумана появилась туша большого транспорта. Ни один из кораблей не мог ни остановиться, ни дать задний ход, так как лед изуродовал бы винты. Точно так же они не могли отвернуть в сторону. Обе маленькие шлюпки траулера немедленно были вывалены за борт, и команда приготовилась покинуть судно, но капитан транспорта успел каким-то чудом среагировать. Он увеличил скорость, надеясь, что транспорт проскочит точку столкновения до того, как траулер подойдет к ней. Это было смелое решение, и удача улыбнулась шкиперу. Транспорт прошел прямо под носом «Миддлтона», корабли разделяло в этот момент не более 2 ярдов. Если бы транспорт ударил в борт траулера, то просто перевернул бы его, сам не получив ни царапины.

Сражающиеся со льдом корабли пытались поддерживать контакт с помощью туманных горнов и по радио. Вероятно, именно в это время мы выдали наши планы противнику. Когда «Лорд Остин» двинулся обратно, мы снова натолкнулись на ледяные поля. Нам приходилось постоянно поворачивать по командам наблюдателей, стоящих на баке. Серая мгла и предельная усталость невыспавшихся людей помогали льдинам принимать самые причудливые формы. Иногда наблюдатели сообщали, что видят впереди подводную лодку, а однажды пришел доклад о торпедном катере, идущем прямо на нас. Постепенно стало **очень** холодно, но самым важным для нас было не потерять из виду остальные корабли. Оторваться от конвоя было бы крайне рискованно. Была перехвачена радиограмма, предупреждающая, что рядом находятся вражеские корабли. Постоянной головной болью оставался запас угля. Мы слишком часто поворачивали и

вообще возвращались назад, что сокращало и без того скудный запас. Мы вообще хоть когда-нибудь прибудем в Россию?

Все остальные 15 кораблей самостоятельно сражались со льдом. Транспорты «Эль Капитан» и «Сэмюэл Чейз» битву выиграли, но «Хузиер» свою с треском проиграл. Когда судно все-таки подошло к земле, капитан Холмгрен приблизился к берегу и просигналил, но ответа не получил. Затем на пустынном берегу показались люди — это была самая южная оконечность Новой Земли. Капитан сошел на берег и попытался объясниться с помощью жестов, но безуспешно. После этого он вернулся на корабль и отправился вдогонку за остальными.

В этих тяжелых условиях больше других пострадали наши друзья с «Оушн Фридома». Судно ранее шло вместе с траулером «Ноферн Гем», и траулер держался у него на левом крамболе. Один из моряков «Гема» лаконично заметил: «В этом океане нет свободного места». Когда суда впервые вышли из тумана, они еще шли вместе, но других кораблей уже не было видно. Все моряки чувствовали себя крайне неуютно и были уверены, что за ними следят. Затем капитаны увидели новую полосу тумана слева по носу и устремились туда полным ходом. Но там был лед. «Фридом» сбросил скорость и стал пробираться между льдинами, двигаясь в тумане наощупь. Это больше выматывало нервы, чем все предыдущие испытания. Временами людям казалось, что льды полностью окружили их. Все это напоминало блуждание в лабиринте. В какой-то момент транспорт оказался рядом с траулером, тоже застрявшим во льду. Большие размеры и большая масса торгового судна привели к тому, что траулер отлетел в сторону, но при этом освободился. Капитан Уокер решил увеличить скорость и поставить «Гем» позади себя на случай, если они снова встретят лед. Это произошло довольно скоро. Следуя в густом тумане, «Фридом» налетел на толстый паковый лед. К счастью, траулер в это время шел рядом, а

не за кормой, иначе он протаранил бы транспорт. Вместо этого «Гем» вылетел на лед почти до фок-мачты. Он дал задний ход, а рулевой Керслейк пошел на нос, чтобы осмотреть форпик. В отсеке было совершенно сухо, никаких пробоин и повреждений. Старый кораблик снова выручил свою команду. Да, в Бремерхафене умели строить надежно!

Но на «Фридоме» дело обстояло иначе. Врезавшись в лед, он смял себе форштевень. Шпангоуты и обшивка обоих бортов были смяты и искорежены, форпик немедленно затопило. Старший помощник и корабельный плотник обследовали повреждения, и старпом сообщил на мостик: «Форпик залило, но переборка держит, и в следующем отсеке сухо. Попробуйте дать ход». Капитан Уокер осторожно двинул судно вперед, постепенно увеличивая скорость. Последовал новый рапорт: «Переборка держит. Давайте полный вперед!»

Так как туман начал редеть, оба судна увеличили скорость, пытаясь догнать нас. Хотя скорость «Фридома» ограничивал поврежденный нос, ее было достаточно, чтобы держаться впереди траулера.

В тумане несколько опасных моментов пережил «Паломарес». Корабль шел прямо за кормой «Позарики», когда та врезалась в ледовый барьер. Моряки в носовых отсеках от толчка полетели с ног. На нижних палубах раздался такой грохот, что прошло некоторое время, прежде чем люди убедились, что судно не получило попадания торпеды. Но «Паломарес» был построен прочно и выдержал удар, хотя понадобились большие усилия, чтобы выдернуть судно из ледяных клещей. В адрес русских последовало много нелетных комментариев, ведь именно они указали курс, который завел конвой прямо во льды. «Позарика» спешно повернула, едва не протаранив товарища, и двинулась дальше малым ходом. Матрос Гуч стоял на баке впередсмотрящим. Он замер от ужаса, когда из тумана внезапно возник «Эль Капитан» и прошел так близко от «Позарики», что Гуч мог дотро-

нуться до него рукой. Но снова «Позарике» повезло и столкновения удалось избежать. Когда в тумане появилось окно, то почти прямо под форштевнем корабля ПВО увидели спасательную шлюпку под красным парусом. Люди в ней принялись кричать и махать руками. Это были 19 человек из экипажа «Джона Уайтерспуна». Многие из них были обморожены, и все очень ослабли. Их подобрал «Эль Капитан».

Все корабли повернули на запад, чтобы обойти паковый лед, который, судя по всему, окружал южную оконечность Новой Земли. Нам пришлось пройти довольно далеко на запад, прежде чем мы смогли снова повернуть на юг, чтобы направиться к входу в Белое море. Наш конвой пришел в полное расстройство. Мы следили за льдом по левому борту и молились, чтобы он кончился как можно быстрее.

Рано утром 9 июля мы вышли на чистую воду. Туман значительно поредел, хотя был еще достаточно плотным, чтобы надежно прикрыть нас. Мы на «Остине» прошли мимо большого пятна нефти. Это было ясным доказательством того, что здесь было потоплено какое-то судно. Затем туман окончательно рассеялся, и мы начали осматриваться в поисках товарищей, так как строй полностью рассыпался. Совершенно неожиданно выяснилось, что неподалеку находится ядро конвоя, и вскоре мы уже оказались в компании обоих кораблей ПВО и 3 корветов. Вместе с нами были «Лорд Миддлтон», «Бритомарт», «Хузиер», «Эль Капитан», «Замалек».

Спустя некоторое время слева показались несколько черных точек. «Ла Малуйн» пошел проверить и обнаружил, что это 2 спасательные шлюпки «Пан Атлантика». Весь день корветы были заняты тем, что сбрасывали глубинные бомбы, чтобы отгонять подводные лодки. Мы начали встречать плавающие бревна, это было ясным признаком того, что мы приближались к берегам России. Но было непонятно, сколько нам еще предстоит пройти. Мы уже начали надеяться, что вскоре появятся

самолеты Красных ВВС. Но когда во второй половине дня были замечены 2 самолета, они были не русскими. Как гигантская саранча, самолеты висели на горизонте, мы уже видели нечто подобное ранее. Это были гидросамолеты BV-138 и He-115. Они облетели конвой с разных сторон, встретились за кормой у нас и возобновили слежение, непрерывно передавая сведения на базу и подводным лодкам в море. Почти в это время неподалеку поднялась на поверхность подводная лодка, но тут же погрузилась обратно. Итак, игра начиналась с начала.

Основные события развернулись поздно вечером, когда остатки злосчастного конвоя PQ-17 находились примерно в 80 милях от русского берега. Радар «Паломареса» обнаружил приближающиеся самолеты, которые находились на расстоянии примерно 70 миль. Длинные гудки сирены корабля ПВО известили об опасности, а потом на мачту взлетел флажный сигнал. Радисты всех военных кораблей немедленно нарушили радиомолчание, и начались отчаянные попытки связаться с Архангельском или Мурманском. Мы пытались вызвать истребители прикрытия. «Паломарес» вел передачу ключом, используя шифр, и с помощью радиотелефона открытым текстом — на русском и английском языках, на нескольких волнах сразу. Но мы не получили никакого ответа. То ли нам неверно указали длины волн, то ли немцы заглушили передачу — об этом можно только гадать. Но фактом остается то, что наши радисты не сумели установить связь с русскими, хотя нам отчаянно требовалось истребительное прикрытие и как можно быстрее.

Моряки «Лорда Остина» воспаленными глазами общаривали горизонт. Долго ждать не пришлось. Вскоре в вышине мы заметили 5 маленьких точек. Наши орудия открыли огонь, но самолеты летели слишком высоко для них. Бах! Бах! Бах! Загремели 102-мм зенитки на кораблях ПВО. Как мы хотели иметь такое же орудие! На пути самолетов появились клубки черного дыма, но эта пятёрка с курса не свернула. Они шли прямо на нас, и

когда оказались рядом с конвоем, то разделились, чтобы атаковать с разных сторон.

Мы видели, как один самолет клюнул носом и вошел в пики, после этого 3 столба воды выросли у нас слева по носу. Мы ничего не слышали, лишь корпус корабля сильно вздрогнул. Затем еще 5 точек появились с другого направления. Затем еще, еще и еще... Причем всегда пятерками. Немцы спокойно выбирали цель и пикировали, хотя не спускались слишком низко. От каждого самолета отделялись 3 бомбы, похожие на большие серебристые индейские дубинки. Сначала медленно, но потом все быстрее и быстрее они падали на корабль. Когда бомбы были на полпути, становилось ясно, какой корабль выбран в качестве мишени. Нам оставалось ждать, затаив дыхание, пока 3 огромных столба воды не поднимались в небо, совершенно закрыв собою цель. Затем водяная завеса опадала, и мы видели корабль, следующий прежним курсом. Лишь моряки на палубе отряхивались после холодного душа.

«Позарика» сильно накренилась после того, как рядом разорвались 3 бомбы, описала полный круг влево и остановилась. Она передала: «Три очень близких разрыва, но мы думаем, что все в порядке». «Паломарес» полным ходом бросился проверять, что случилось с его систер-шипом. Он перерезал нам курс. С мостика «Паломареса» хрипло крикнули: «Эй, на «Лорде Остине», осторожнее! Мы прорезаем строй!» У нас перехватило дыхание, когда корабль ПВО прошел перед нами. Мы снизили скорость и круто повернули вправо. Корабль ПВО пролетел не более чем в 20 футах от нас. Он продолжал стрелять, и самолет, сбросивший бомбы в него, промахнулся. Зато эти бомбы со свистом полетели прямо в нас. Две разорвались по бортам у «Остина» чуть впереди, а третья, как нам показалось, летела прямо к нам на палубу. Наш радист Джонни Роуз хорошо описал несколько томительных секунд перед падением бомбы. Он записал в своем дневнике:

«Мы увидели, как бомба становится все больше и больше. Я помню, как подумал, что если буду смотреть вверх, разинув рот, бомба попадет прямо туда. Но сомнительно, чтобы я сумел раскрыть рот достаточно широко.

Джордж стоял рядом со мной и смотрел вверх. В руке он держал кружку с горячим какао и не замечал, что выливает содержимое прямо на себя. Горячая жидкость текла по груди, по животу и ногам, но Джордж ничего не замечал, хотя позднее он показал мне ожоги. Джок сжал в кулаке бутерброд, да так, что он потек у него между пальцами. Он ругался так, что это приятно было слушать. Джим Моррис оказался одним из тех, кого это ничуть не взволновало. Он глянул на бомбу и тут же отвернулся, чтобы проследить за другими, которые падали вокруг «Лотоса». Рулевой позади меня насторожил ушки, чтобы лучше слышать приказы с мостика. Он уже положил руля лево на борт, но наша старая лоханка реагировала издевательски медленно. Джонни стоял за пулеметом Льюис, одним глазом следя за самолетом, а вторым — за падающей бомбой. Пот ручьями тек у него по лицу, но он продолжал стрелять, как и остальные пулеметчики, посылавшие навстречу самолету струи трассирующих пуль. Шкипер то и дело выкрикивал: «Держать лево на борт!», следя, как наш форштевень медленно поворачивает. Расчет 102-мм орудия ничего не мог сделать. Они просто стояли на своем банкете и ждали неизбежного, не зная, то ли разбежаться, то ли оставаться на месте. Рон, стоявший на мостике, начал распутывать концы фалов, повторяя раз за разом: «Иисус». Мои колени внезапно ослабели, а кишки скрутились в болезненный тугой клубок. Голова внезапно налилась свинцом, и я не мог больше смотреть вверх».

Визг бомбы больно резал уши. Затем через пару секунд, которые показались бесконечными, бомба рухнула в море прямо под носом траулера, подняв огромный фон-

тан, который окатил корабль и всех нас. Как ни странно, бомба не взорвалась. Если бы это произошло, вся носовая часть была бы уничтожена. Но если бы наш капитан не повернул влево секундой раньше, не имело бы значения, взорвалась бомба или нет. Она попала бы нам прямо в артпогреб и унесла с собой на дно.

Вскоре «Позарика» дала ход, а «Паломарес», ведя бешеный огонь, снова прорезал строй конвоя, чтобы вернуться на свое место.

Осколки сыпались градом, так как наши корабли стреляли из всего, что может стрелять. Атака началась в 21.00. И уже через 15 минут для «Хузиера» все закончилось. Клин вражеских бомбардировщиков пошел на него, летя так высоко, что мелкие орудия были просто бесполезны. Затем самолеты ринулись в пики и сбросили бомбы. Наконец серия из 3 бомб легла напротив спасательной шлюпки № 3 и взорвалась под кораблем, буквально выбросив его из воды. Его турбину сорвало с фундамента и заклинило, все паропроводы лопнули, топливный насос слетел с основания. Старший механик сообщил капитану Холмгрёну, что корабль потерял ход, и крайне неохотно капитан отдал приказ покинуть судно. Бомбы продолжали падать вокруг, когда моряки начали спускаться за борт в шлюпки. Паники не было, хотя троим морякам, чьи нервы не выдержали напряжения, пришлось немного помочь.

Как только «Хузиер» вышел из строя и, окутавшись паром, начал отставать, мы увидели, что «Поппи» бросился ему на помощь. Корвет хотел принять на борт команду, которая сейчас спешно гребла на шлюпках, перегруженных багажом и провизией. Когда облако пара рассеялось, капитан «Поппи» попытался убедить шкипера «Хузиера» вернуться на судно и посмотреть, можно ли исправить машины. Но капитан Холмгрён сказал, что это невозможно. Нужно было помешать врагу захватить столь ценный приз. Оставшийся без хода корабль могло отнести к берегам Финляндии, поэтому суб-лейтенанту

Бруку было приказано потопить его из 102-мм орудия «Поппи». Ему сказали, где на «Хузиере» хранится взрывчатка, но все равно потребовалось всадить в транспорт более 30 снарядов, изрешетив корпус, прежде чем начался пожар. Впрочем, фейерверка дожидаться не удалось, и корвет оставил «Хузиер» медленно тонуть.

Затем несколько горизонтальных бомбардировщиков пролетели над «Поппи», причем один из них шел так низко, что, по мнению Брука, его можно было достать. «Я полагаю, что бомбежка «Хузиера» что-то сдвинула у меня в голове, потому что я забыл спросить разрешение капитана открыть огонь. Я не позволил наводчику использовать прицел, а просто приказал расчету поднять ствол нашего древнего 102-мм орудия такими невоенными терминами: «Немного выше... Немного правее... Огонь!» К этому времени дуло орудия едва не уперлось в мостик, поэтому капитан и его компания крепко получили по ушам, когда ударной волной снесло часть парусинового обвеса. Но это было ничто по сравнению с ударом, который обрушился на меня позднее, когда капитан поинтересовался, какого дьявола я там делаю. Я с удовлетворением увидел, как снаряд разорвался перед самолетом, который резко отвернул в сторону. Я указал на это капитану, но это не произвело на него впечатления. Он просто сказал, что не стоит тратить драгоценные боеприпасы на самолеты, которые уже сбросили бомбы. Оскорбленный, я молча следил, как следующая группа самолетов медленно пролетает над «Поппи», строго выдерживая курс. Я чуть ли не обрадовался, когда увидел, как от одного из них отделились 3 бомбы и подняли высоченные гейзеры слева по носу. Потoki воды захлестнули полубак. Но я не осмелился посмотреть капитану в глаза».

Когда «Поппи» наконец нагнал конвой, он все еще отбивал атаку. Старший артиллерист «Хузиера» и его люди спросили, не могут ли они чем-нибудь помочь экипажу корвета. Помощь была принята с благодарностью, и их

поставили на подачу боеприпасов. Но многие моряки усердно играли роль потерпевших кораблекрушение, хотя они попали на «Поппи», даже не замочив ноги. Это вызвало серьезные осложнения в англо-американских отношениях. Кроме того, американцы приволокли с собой довольно много консервов. Морякам «Поппи» пришлось останавливать их, потому что, покидая корабль, американцы хотели выкинуть остатки запаса за борт. Зерна непонимания взошли пышными ростками.

«Хузиер» затонул 10 июля в 1.05, через 3 часа после того, как команда покинула судно. Прогрели 2 сильнейших взрыва, и командир «Поппи» спустился с мостика, чтобы сказать капитану Холмгрёну: «Ваш корабль дважды взорвался и теперь тонет».

«Господь да благословит его. Пусть покоится с миром», — ответил шкипер. Весь его экипаж восхищался стойкостью, с которой этот старик переносил испытания, сломавшие многих более молодых моряков.

Все это время продолжалась бомбардировка, час за часом с короткими перерывами, пока одни самолеты улетали, а другие прилетали. Люди при орудиях между атаками едва успевали сменить ленты пулеметов и сделать пару затяжек. А потом снова каски на головы, сигареты вон и к прицелам. Подходит очередная группа бомбардировщиков. Самолеты проводили атаку с затяжного пикирования под углом 85 градусов. Большинство атакующих было бомбардировщиками Ju-88, хотя попадались и гидросамолеты He-115. Во время передышки между налетами был установлен контакт с подводной лодкой, и «Лотос» сбросил несколько глубинных бомб. Затем были замечены новые воздушные квинтеты, которые то ли случайно, то ли намеренно атаковали корвет. Мы видели, как бомбы рвутся вокруг него, а он уворачивается. Казалось, что «Лотос» обязательно получит попадание, так близко ложились разрывы. Но все обошлось. Когда поднялись последние 3 столба воды, корвет все еще был цел и даже не снизил хода. Этот корвет был крепким парнем.

Измученные моряки «Джона Уайтерспуна», которых подобрал «Ла Малуйн», следили, как корвет уклоняется. Вспоминает матрос О'Флаэрти: «Один из офицеров лежал на спине перед рулевой рубкой. Он смотрел в бинокль на пикирующие самолеты, которые сбрасывали бомбы. Если бомба исчезала из его поля зрения, он не говорил ничего. Если бомба оставалась перед глазами, это означало, что она падает на нас. Тогда он приказывал рулевому повернуть в ту или иную сторону, продолжая смотреть прямо перед собой. Такой метод исключал возможность случайного попадания при выполнении зигзага. Однако это было очень утомительно для глаз, и наблюдателей приходилось часто менять. Человеку также приходилось подавлять в себе животные инстинкты, требующие бежать и прятаться, особенно в тот момент, когда открывались бомболюки и вы понимали, что прицел пилота совершенно правилен. То же самое испытывали мы, когда корвет шел среди леса разрывов, и лишь умелые повороты, изменение скорости и хладнокровие экипажа спасали корабль».

С «Остина» мы видели, что «Лорд Миддлтон» спасся просто чудом. Он шел у нас за кормой, когда его атаковали 3 бомбардировщика, один из которых пролетел прямо над траулером. 9 бомб упали у него по бортам и за кормой, самое близкое попадание пришлось буквально в футах от борта. Мы увидели только один огромный столб воды, но «Миддлтон» отважно прошел сквозь него.

Одной из самых больших неожиданностей стало то, что уцелел «Замалек», который временами совершенно скрывался за стеной разрывов. Это судно стало мишенью нескольких атак, и лишь чудо да мастерство капитана Морриса спасали корабль от, казалось бы, неминуемой гибели. На судне находилось более 200 спасенных, поэтому все каюты и кубрики были забиты. Например, в каюте старшего механика ютились 8 «гостей». В строжайшем секрете от спасенных хранили тот факт, что на судне находились 60 тонн глубинных бомб для русских

самолетов, а также несколько сот галлонов бензина для катера, стоящего на палубе. Когда на судно посыпались бомбы, топливопроводы в машинном отделении были разорваны, а генератор вышел из строя. Старший механик А.С. Доусон находился в машинном отделении один, все остальные моряки были вызваны на палубу, когда внезапно на всем корабле погас свет. Доусон хладнокровно доложил на мостик о происшедшем, и ему на помощь были присланы несколько механиков с потопленных судов, в том числе старший механик «Зафарана» Миллер. Вместе они исправили все поломки.

С «Остина» мы видели, как один самолет отвернул, дымясь. Он отчаянно пытался набрать высоту, но не сумел. Пилот и бортстрелок выпрыгнули с парашютами и приводинились рядом с «Замалеком». Спасатель начал передавать: «Ну, если фрицы пожелают...» Но тут рядом разорвались несколько бомб. Когда всплески опали, «Замалеке» невозмутимо продолжил: «Перед тем, как меня столь грубо прервали, я хотел сказать, что если фрицы пожелают, я мог повернуть назад за ними. Но, получив эту маленькую посылку из фатерланда, оставляю их плыть самостоятельно, если только они не замерзнут. Впрочем, они могут идти по воде, аки по суху...»

Бомбардировка продолжалась. Несколько самолетов сбросили впереди конвоя мины на парашютах, поэтому тральщики выдвинулись в голову конвоя, чтобы расчистить путь. Радисты кораблей сопровождения снова попытались связаться с русскими, и снова безуспешно.

Во время перерыва между налетами кто-то на борту «Паломареса» увидел кровь, текущую по мачте. Лишь теперь вспомнили, что в вороньем гнезде сидит наблюдатель, которого не меняли с момента первого налета. Все посмотрели наверх, и увидели человека, опасно наклонившегося через поручни. В настиле площадки виднелась большая дыра. В воронье гнездо попал снаряд, выпущенный одним из наших кораблей. Наблюдателя пришлось спускать из вороньего гнезда на канате, пото-

му что он потерял слишком много крови. Выяснилось, что ему вырвало большой кусок мяса из задницы. Наш доктор заштопал его и оставил в госпитале в Архангельске. Как ни странно, моряк выжил, хотя приобрел сильную хромоту.

Орудия «Позарики» палили непрерывно, и все люди уже оглохли от шума. Палуба была полностью завалена стреляными гильзами. Стволы орудий нагрелись так, что отставшая краска висела длинными языками. Между атаками орудия разворачивались против ветра, чтобы ледяной воздух хотя бы немного остудил их. Возле одного из спаренных пулеметов Льюиса стреляные гильзы уже громоздились по пояс наводчику. Матросы Мэйн и «Чероки» только что перезарядили пулемет Тэффи Кука, когда Мэйн заметил He-115, летящий над самыми волнами. Гидросамолет явно намеревался сбросить торпеды, целясь в корабль ПВО. Мэйн толкнул Кука, который сразу открыл огонь. Пулеметчик всадил в «Хейнкель» две обоймы, всего 90 патронов, и все трое видели, как самолет шлепнулся в воду. Он немедленно затонул под грузом собственных торпед. Кук, несомненно, спас корабль, так как остальные орудия в это время вели огонь по бомбардировщикам, летевшим выше. Но положение пулеметчика было довольно неприятным, потому что 102-мм орудия стреляли прямо над головой у него. Когда старший сигнальщик Берри сообщил на мостик о подвиге Кука, последовал типичный для британского флота сухой ответ: «Очень хорошо».

Так как самолеты летели слишком высоко, «Остин» не мог вести по ним огонь. Наш наводчик ругался и вертел свое 102-мм орудие с борта на борт. Когда один Ju-88 пролетел достаточно низко, мы заметили, что консоли крыльев выкрашены в желтый цвет. Это был отличительный знак одной из специальных эскадрилий Геринга. Это были отборные пилоты, но им не хватало той безумной отваги, которую проявили экипажи торпедоносцев в День независимости. Самолеты выходили из пике на высоте

примерно 500 футов и сбрасывали бомбы. Но отбомбившиеся самолеты продолжали ложные атаки, чтобы отвлечь наше внимание от тех, у кого еще имелись бомбы.

Бомбы летели вниз, а вот рыба всплывала наверх. Подводные взрывы оглушили великое множество рыб, и все море было покрыто плавающей на поверхности мертвой рыбой. Даже в разгар боя наши голодные желудки протестовали против столь расточительного расходования свежего продукта.

Теперь настал черед «Эль Капитана» и его груза самолетов. В тот же самый момент на нас спикировал другой самолет, и снова нам показалось, что теперь-то точно пришел наш конец. Но либо пилот решил не тратить бомбы на такую мелкую цель, либо у него заело бомбосбрасыватели, но он просто вышел из пике. Мы смогли проследить за «Эль Капитаном». Его скрыли столбы воды, но потом судно снова появилось. Внезапно самолеты улетели прочь, но, к нашему разочарованию, мы заметили, как судно теряет скорость. Мы получили с «Паломареса» приказ идти на помощь.

«Вывалить спасательные сети! Приготовиться подбирать уцелевших!» — приказал наш капитан.

Сначала 3 бомбы взорвались за кормой «Эль Капитана». В кормовые отсеки начала поступать вода, но положение пока еще не стало критическим. Корабль отбил еще множество атак, но лишь для того, чтобы после 7 часов боя получить смертельный удар во время последнего захода. Это произошло примерно в 17.30, когда 3 бомбы разорвались в 20 футах от правого борта корабля. Ударом выбило кингстоны, а также разорвало топливopроводы и паровые магистрали. Правый борт в районе машинного отделения был разрушен, два трюма начали наполняться водой.

Обреченный транспорт спустил шлюпки, и люди в них начали грести навстречу нам. Наш капитан крикнул в мегафон: «Захватите несколько пулеметов, если можете!» После некоторого замешательства они выполнили приказ.

Мы помогли им подняться на борт, хватая за руки и без церемоний втаскивая на палубу. Пустые шлюпки начали дрейфовать прочь. Наша палуба теперь была полна народа. Последовал новый приказ: «Приготовить 102-мм!»

Командир «Эль Капитана» предупредил нас, что не следует целиться в трюм № 2, который набит тринитротолуолом, иначе мы все отправимся на небеса. Он стоял у нас на мостике со слезами на глазах, пока снаряды разрывали его судно. На расстоянии в один кабельтов промахнуться невозможно. Мы испытывали смешанные чувства, когда он сообщил, что в холодильниках «Эль Капитана» еще оставались индейки и прочие деликатесы со Дня независимости. К этому времени наш рацион стал довольно скудным. 6 попаданий под ватерлинию и 3 в трюм оказалось достаточно, и большое судно не спеша скрылось под водой. Мы тогда еще не знали, но это было 24-е погибшее судно из состава конвоя PQ-17. Его пулеметы были установлены у нас на крыльях мостика, но револьверы, которыми были вооружены артиллеристы, наш капитан отобрал. Ему совсем не нравилось иметь у себя на корабле вооруженных людей.

Во время спасательных операций и расстрела транспорта вражеские бомбардировщики оставили нас в покое, но теперь они вернулись. Новая серия бомб разорвалась в опасной близости от тонущего «Эль Капитана» и «Остина», сильно встряхнув траулер. Наши конденсаторы были серьезно повреждены, а обшивка трещала по швам и могла в любой момент лопнуть. Но в этот момент немцы улетели, оставив нас в одиночестве под непривычно пустым небом.

Наш старший оператор асдика имел небольшую причуду. Раньше он служил на торпедированном судне и теперь во время похода никогда не спал в каюте. Капитан однажды обнаружил его спящим рядом с дымовой трубой. Однако он был хорошим специалистом, и капитан приказал ему на время похода соорудить будочку на верхней палубе. Теперь, когда все немного расслабились, он

подошел к капитану и сказал: «Сэр, благодарю вас. Вы были чертовски великолепны!»

На этот раз конвой уже почти скрылся за горизонтом, и нам пришлось увеличить скорость, чтобы догнать его. К счастью, они сбавили ход, чтобы дождаться нас и отважного «Замалека». Капитан «Позарики» подвел свой корабль поближе, и выстроенная на палубе команда громким «Ура!» приветствовала спасательное судно. Люди на палубе «Замалека» подняли ответный крик. Достаточно странная сцена в холодном пустынном море.

Вскоре после того как мы присоединились к конвою, в очередной раз прозвучала воздушная тревога, и далеко впереди в небе появилось черное пятнышко. Все подумали, что это немецкий самолет возвращается, чтобы проверить результаты затяжной воздушной атаки, но когда самолет приблизился, он выпустил зеленую и красную ракеты. Корабли охранения сделали ответный сигнал. Когда самолет подлетел вплотную, мы увидели, что это древняя летающая лодка с толкающим винтом. Свои! Русские! Все завопили и замахали руками. Исключая «Валрос» крейсерской эскадры, это был первый свой самолет, который мы видели с тех пор, как покинули Исландию. Летающая лодка прошла над нами на малой высоте, пилот ответил на наши приветствия, развернулся и улетел. Мы были уверены, что теперь не придется ждать истребители прикрытия слишком долго.

Однако находившийся в нескольких милях от нас «Сэмюэл Чейз» оказался в очень сложном положении. Уже после того как конвой прошел полуостров Канин Нос, тральщик «Хэлсион» заметил, что транспорт беспомощно дрейфует. Его шкипер передал: «Имею 2 прямых попадания и 3 близких разрыва. Главный паропровод лопнул. Покидать ли судно?» Но капитан «Хэлсиона» решил попытаться спасти судно. Он ответил: «Не покидайте корабль. Мы возьмем вас на буксир». Все последующее стало примером великолепной морской выучки. Тральщик имел поршневые машины, которые позволяли ему

тащить значительный груз. На «Сэмюэл Чейз» был заведен достаточно прочный буксирный трос, «Хэлсион» постепенно добавил оборотов, и оба корабля медленно двинулись вперед. Они следовали по Белому морю на юг со скоростью 5 узлов. Экипаж тральщика был готов в любой момент отдать буксир, если появятся немецкие самолеты. Американских моряков, несомненно, вдохновил пример маленького тральщика, и через несколько часов они сумели отремонтировать машину. Транспорт завершил путешествие своим ходом. В благодарность за помощь шкипер «Сэмюэля Чейза» попросил тральщик провести его в гавань, что и было сделано.

На «Остине» мы смогли уделить немного внимания нашим гостям с «Эль Капитана». Это были люди самых разных национальностей. Американцы из северных и южных штатов, аргентинцы, поляки, англичане, китайцы. Кроме собственного экипажа, на «Эль Капитане» находились спасенные с «Джона Уайтерспуна». У некоторых из них были сильно обморожены руки и ноги, что создавало угрозу гангрены. Всем им выдали двойную порцию рома, после него началось обсуждение проблемы питания и размещения 89 дополнительных душ. Китайцы оказались крайне полезны, так как предложили помочь на камбузе. Они отказались спать внизу, выбрав стоящий на палубе вельбот.

Спасенные в целом вели себя довольно спокойно, хотя в их поведении сквозил некий фатализм. Впрочем, это было неизбежно после того, как опасность миновала. Теперь они тихонько ворчали, потому что корабль был рассчитан на 50 офицеров и матросов, а сейчас на нем находилось более 140. Нам пришлось организовать 9 импровизированных обеденных столов. Камбуз был вынужден работать непрерывно, но теперь нам отчаянно не хватало ноже и вилок. Белые американцы не желали есть непривычную пищу, они не хотели находиться вместе с цветными, что при недостатке места в кубриках создавало проблемы. Люди укладывались спать где попало на

палубе — в кубриках, кают-компании, в коридорах по всему кораблю. Те, кто не мог найти себе места внизу, были вынуждены спать на верхней палубе. Кое-кто из спасенных бесцеремонно занимал койки членов экипажа, находящихся на вахте, и отказывался их освобождать, когда возвращался хозяин. Они привыкли к относительному комфорту на торговых судах и никак не могли приспособиться к спартанским условиям на траулере. Особенно к нехватке «удобств». На траулере имелись всего 2 гальюна, их даже в лучшие времена не хватало. А сейчас положение стало просто отчаянным, поэтому уже никого не удивлял ряд голых задниц, торчащих над фальшбортом. Единственные из новичков, кто был всем доволен, — это кочегары. Они сразу отправились вниз к своим коллегам, чтобы по давно установившейся традиции помочь им.

Далеко позади нас шли поврежденный «Оушн Фридом» в сопровождении «Ноферн Гема». Они напрягали все силы, чтобы догнать нас. В конце концов, находясь в 8 милях за кормой конвоя, они заметили нашу поредевшую группу. Отставшая парочка сделала еще один рывок, но когда они находились в 3 милях от мыса Канин Нос, их атаковала группа самолетов. Их было всего 8 или 9, но капитану Уокеру и его команде показалось, что здесь собралась все Люфтваффе. Немцы со всей фuriей обрушились на «Фридом». Раз за разом бомбы накрывали транспорт, который содрогался и трещал от близких разрывов. Гирокомпас и все приборы на мостике разлетелись вдребезги, магнитный компас вылетел из нактоуза, обшивка обоих бортов была смята. Огромные колонны воды то и дело вырастали рядом с кораблем и обрушивались на него. Когда вода с шумом стекала вниз, создавалось впечатление, что корабль только что вынырнул с большой глубины. Но тут же на него обрушивался новый водопад. Мостик был залит, артиллеристы работали фактически «в подводном положении». Их то и дело смывало с банкетов, однако они упрямо карабкались обрат-

но, мокрые и окоченевшие. Но при этом орудия не прекращали стрелять.

Если самолеты до сих пор не добились ни одного прямого попадания, это было заслугой тех, кто упрямо давил на гашетки. На «Геме» тоже стреляли все орудия. А потом самолеты неожиданно исчезли — и вовремя, потому что на «Фридоме» к этому времени боеприпасы практически закончились. Его палубы были завалены гильзами, но корабль каким-то чудом остался цел и невредим. На транспорте пострадал всего один человек. Это был артиллерист, которого силой взрыва бросило на крышку люка, и он ушиб позвоночник.

Наша группа, шедшая далеко впереди «Фридома», наконец заметила берег по левому борту. В эти последние часы 10 июля мы могли насладиться неслыханным зрелищем — закат и восход одновременно. Итак, занялось утро 11 июля. В этот день мы нашли новую группу спасшихся в открытых шлюпках и выбрали их. Снова многие из них были серьезно обморожены. Море было гладким, как стекло, и перед нами начали мелькать миражи. Корабли, идущие впереди, превращались в диковинные высокие деревья, а дым из труб странным образом трансформировался в ветви этих деревьев. Те, что находились на траверзе, становились похожими на плоские острова. Холмы на берегу вдруг срывались с места и мчались вслед за нами. Сначала мы подумали, что наш рассудок не выдержал постоянного напряжения, и мы видим галлюцинации. Но спустя некоторое время мы привыкли к диковинным картинам, хотя наблюдатели время от времени принимали наши собственные корабли за перископы подводных лодок.

Заглянув ненадолго в одну из маленьких гаваней в горле Белого моря, мы двинулись дальше. Теперь нас встретили вооруженные русские траулеры и сильно дымившие эсминцы, покрытые фантастическим камуфляжем. Еще дальше в Белом море мимо нас прошли 2 английских тральщика, выпустивших магнитные тралы. Было при-

ятно видеть все эти корабли. Мы обнаружили, что море, несмотря на свое название, имеет грязно-коричневый цвет. Повсюду плавала масса бревен.

Во второй половине дня из облаков выскочили два Ju-88 и сбросили серию бомб каждый. Несколько бомб разорвались в 100 ярдах по правой раковине «Позарики», но это был последний выстрел противника.

Потом на горизонте появились отставшие суда, которые присоединились к нам, в том числе несгибаемый «Оушн Фридом». Мы пересекли Белое море без всяких происшествий.

Этой ночью солнце превратилось в огромный красный шар, касавшийся горизонта. Поэтому все море перед нами окрасилось в багровый цвет, словно все было залито кровью. Затем багровое зарево потускнело, и через 10 минут солнце опустилось за горизонт. Это была темнота, которой нам так не хватало последние 10 суток.

Утро воскресенья 12 июля выдалось облачным и ветреным. Форштевень «Лорда Остина» вспарывал воду, поднимая грязно-коричневую волну. Вскоре дождь прекратился и тучи разошлись, ярко засияло солнце, как раз когда мы бросили якоря в устье реки Двины, ведущей к Архангельску. «О, какую чудесную ночь провели мы с тобой», — доносилось из громкоговорителей «Позарики». С «Паломареса» запросили количество спасенных, находящихся на борту всех кораблей. Только на нем их было более 300, а общая цифра подходила к тысяче. 1000 человек без кораблей — да, это был флот, разгромленный наголову.

Прибыл лоцманский катер, и мы впервые увидели русских. Щеголеватый морской офицер поднялся на борт «Остина» и переговорил с нашим капитаном, который отказывался следовать дальше, пока все обмороженные моряки не будут переданы на корабль, где им окажут надлежащую медицинскую помощь. Это было сделано, и к нам прибыл лоцман. Мы двинулись вверх по реке, ко-

торая извивалась и крутилась, точно змея. Мы все страшно устали, но все люди на палубе с интересом смотрели на землю Советского Союза, так как видели ее впервые. Повсюду были видны бревна. Они плавали в воде, а на берегу громоздились высокими штабелями. Работавшие там женщины смеялись и махали нам руками, когда наш корабль проходил мимо. То же самое делали женщины, выглядывавшие из окон и дверей деревянных домиков. Проходящие катера приспускали флаги, а экипажи махали нам. Несмотря на то что нас осталось совсем мало, прием был королевским.

Повсюду виднелись песчаные пляжи, за которыми зеленели рощи молодых деревьев. Еще дальше от берегов реки виднелись прекрасные сосновые леса. Многочисленные баржи, значительно более крупные чем все, которые мы видели ранее, проходили мимо нас. У них на палубах были построены настоящие деревянные дома. На некоторых даже виднелись мельницы. Все вежливо салютовали нам, приспуская красный флаг с серпом и молотом.

Уже на реке «Позарика» крепко села на песчаную мель. Моряки, бегая с борта на борт, пытались раскачать корабль, но это ничего не дало. Ей пришлось ждать несколько часов, пока начнется прилив. Это было бы ужасным завершением тяжелого перехода. Мы все прошли мимо нее к выделенным нам стоянкам в нескольких милях от Архангельска. «Остин» подошел к деревянному причалу у деревни Маймакса, где, к нашему огромному облечению, все спасенные моряки были переведены на крупное судно, следующее в Архангельск. Как только мы пришвартовались, на причал выбежали дети, предлагавшие обменять вышитые полотенца на сигареты, шоколад и мыло. К ним присоединились старые женщины, выпрашивающие хлеб.

Через несколько часов мы перешли к огромному деревянному причалу возле деревни на берегу Двины прямо напротив Архангельска. Говорят, русские построили

этот причал всего за две недели. Здесь мы встретились с моряками других кораблей конвоя и начали делиться впечатлениями. Осколки сложились воедино, и лишь теперь мы начали осознавать размеры постигшей нас катастрофы. На следующий день, 13 июля, около 10.00 все уцелевшие были построены на причале. Это было долгим занятием, но требовалось составить списки пропавших. После этого несколько эскортных кораблей готовились выйти обратно в Баренцево море, чтобы продолжить поиски.

Затем мы получили хорошее известие. Выяснилось, что корвет «Дианелла» самостоятельно прибыл в Архангельск, не получив ни единой царапины. После расформирования конвоя корвет полным ходом ринулся прямо к цели. Войдя в Белое море, он столкнулся с 3 русскими торпедными катерами и поспешно поднял пару больших британских флагов, чтобы показать, кто он такой. Выяснилось, что «Дианелла» стала первым кораблем, прибывшим в Архангельск. Она же первой вышла для проведения спасательных работ.

Хорошей новостью стало известие, что количество уцелевших транспортов увеличилось до **четырёх**. Кроме того, снова появился «Рэтлин». Выяснилось, что он прибыл в Архангельск незадолго до нас, причем сжег уголь буквально до последнего куска. Его экипажу было что рассказать. После того как «Рэтлин» отстал от группы «Позарики», капитан Аугустус Баннинг повернул корабль прямо на север. Он шел вдоль ледяного щита до самого мыса Желания — северной оконечности Новой Земли. Там он оказался в точке $78^{\circ} 45' N$ — всего в 700 морских милях от полюса. Так далеко в этом столетии не забирался ни один британский корабль. Повернув на юг и следуя вдоль берега Новой Земли, он встретился с американским судном «Беллингхэм».

«Беллингхэму» очень повезло, что он сумел ускользнуть от вражеского самолета. Немец сделал несколько кругов над транспортом и наконец пошел в атаку с кор-

мы. Но в этот момент поблизости оказалась полоса тумана, и капитан Мортенсон завел корабль прямо в нее. Сбитый с толку летчик бросил бомбы на айсберг по правому борту от «Беллингхэма», разнеся его на куски. Но транспорт остался цел.

В результате 8 июля, когда мы переформировывали конвой в Бухте трусов, «Рэтлин» и «Беллингхэм» пробились сквозь битый лед недалеко от горла Белого моря. Спасательное судно шло со скоростью 12 узлов, транспорт держался в 500 ярдах у него за кормой. Внезапно утреннюю тишину нарушил тяжелый гул авиационных моторов. Это был FW-200 «Кондор» — четырехмоторный дальний бомбардировщик. Он вылетел с базы в Петсамо. Пролетая над слоем утреннего тумана, «Кондор» вошел в пологое пике и сбросил на корабли 3 тяжелые бомбы, которые все легли близкими разрывами. А потом летчик решил повторить заход, на этот раз на высоте мачт.

Все понимали, что если самолет добьется попадания — морякам останется уповать только на господ бога. А на борту «Рэтлина» находились 240 человек, многие из которых еще не опомнились от потрясения после гибели собственного судна и плавания в покрытом айсбергами море. Они отказывались спуститься вниз и все время торчали на палубе вокруг трубы, где было немного теплее. На корабле не хватило бы спасательных шлюпок и плотов даже на половину этого числа. Когда «Кондор» проскочил мимо, его хвостовой стрелок открыл огонь из автоматической пушки на «Беллингхэму», превратив трубу и надстройки в решето. На корме «Рэтлина» был установлен новенький бофорс, который ответил несколькими очередями. К своему огромному удивлению, артиллеристы попали в самолет. «Кондор» круто свернул влево, в его передней кабине показалось тусклое красное свечение, а через несколько секунд яркое оранжевое пламя охватило весь фюзеляж. Самолет резко клюнул носом и рухнул в море всего в четверти мили от кораблей. Обломки продолжали пылать, даже плавая в воде.

«Рэтлин» спустил катер, но когда он подошел к самолету, тот медленно затонул. Все, что осталось — это разбросанные бумаги и тлеющие обломки. Из 7 человек экипажа самолета моряки нашли только двоих. Однако они были мертвы, их тела качались на воде лицом вниз. Катер быстро вернулся назад, и «Рэтлин» двинулся прежним курсом. «Кондор» наверняка послал сообщение по радио перед тем, как начать атаку, поэтому в любой момент могли появиться новые самолеты. Два корабля благополучно вошли в Белое море, где их встретил древний русский эсминец. Они прибыли к устью Северной Двины за 2 дня до нас. Там они встретили третье судно, ожидавшее лоцмана, — русский танкер «Донбасс». Он тоже сумел прорваться, несмотря на торпедное попадание. Танкер получил огромную пробоину в носовой части, вода с шумом врывается внутрь корпуса и вытекала обратно веселым каскадом. Он был спасен благодаря усилиям артиллеристов «Дэниэла Моргана». Высокопоставленный комиссар лично поблагодарил их за то, что они сделали.

Лорд Хау-Хау в очередном выступлении по радио захлебывался от радости. «Мистер Черчилль, вы не сказали британскому народу всей правды о последнем конвое в Россию. Я сообщу людям эту правду. Весь конвой был отправлен на дно. Ни одно из торговых судов не дошло до России!» Германское Верховное Командование выпустило коммюнике, которое было более сдержанным, но совсем незначительно. Было объявлено, что потоплен 1 американский крейсер и 28 торговых судов. Еще 10 судов повреждены, а много американских моряков спасены и взяты в плен.

Что за крейсер потопили немцы, мы так и не узнали. Но картина, представшая нашим глазам в Архангельске, была более чем мрачной. Настроение спасенных американцев ухудшилось еще больше. В порт благополучно прибыли 12 из 13 эскортных кораблей, не хватало только траулера «Айршир». Но зато из 33 транспортов прибыли

только 4: «Оушн Фридом», «Сэмюэл Чейз», «Беллингхэм» и «Донбасс». Дошли также 2 спасательных судна.

А где же остальные? Вскоре пришло сообщение, что несколько судов благополучно достигли Новой Земли. 16 июля, через 4 дня после прибытия в Архангельск, командор Даудинг снова вышел в море на корвете «Поппи». Вместе с ним шли «Лотос» и «Ла Малуин». Они должны были спасти остатки разгромленного конвоя. Тем временем «Лорд Остин» начал принимать уголь, готовясь приступить к патрулированию.

ГЛАВА 7

ВЫУЖЕННЫЕ ИЗ МОРЯ

Хотя медицинская служба у русских была поставлена очень плохо, наши моряки немедленно были размещены в госпиталях со всеми удобствами, какие имелись. Многие из моряков страдали от тяжелых форм простуды и обморожений, что привело к нескольким ампутациям. Однако большинство спасенных нуждались только в хорошем отдыхе и сне, чтобы восстановить свои силы. После этого они были размещены в различных гостиницах по всему городу.

Вспоминает матрос О'Флаэрти с «Джона Уайтерспуна»:

«Нас доставили в госпиталь, простое одноэтажное здание, перед которым стояла статуя Ленина. Там сестры уложили нас в постели и начали пичкать таблетками. У всех нас были частично обморожены ноги. В течение 11 дней и ночей я не мог толком поспать. Если я резко двигал ногой, даже легкое прикосновение одеяла будило меня. Остальные моряки из нашей шлюпки находились в таком же состоянии. Каждую ночь сестры обходили нас с таблетками, приговаривая: «Спите... Спите...» Кровати не имели пружин, а матрасы, похоже, были набиты соломой. Но мы были благодарны людям, которые делали для нас все; что только позволяли их скудные возможности. Мы не ждали, что врачи займутся

нами. У них было более чем достаточно хлопот с более серьезными случаями обморожений. Один молодой матрос потерял обе ноги, руку и часть второй.

После 11 суток в госпитале мы с моим другом сумели наконец выбраться наружу. Мы были единственными, кто оправился так быстро. Остальные моряки из нашей шлюпки хромали еще несколько недель. И это всего лишь после 72 часов в открытой шлюпке.

Кое-кто из моряков воспринимал происходящее не без юмора. Например, Филлипс, третий помощник с «Олдерсдейла», вспоминал, как они вошли в большой зал, который был частью госпиталя:

«Из сборного пункта нас по 6 человек за раз проводили в приемный покой. Поперек одного конца комнаты стоял ряд столов, и за ними сидели полдюжины пожилых русских матрон, похожих на высохшие яблоки. Они явно не знали английского. Кое-как с помощью знаков нам объяснили, что следует раздеться догола. Перед каждой матроной лежал журнал. Мы снимали с себя какую-то вещь, называя ее по-английски, и это название записывалось русскими буквами. В конце концов, мы добрались до кальсон и нательных рубах, и перед нами встал вопрос: а что делать дальше? После некоторой дискуссии нам разрешили остановиться, и мы двинулись дальше, в огромную душевую. Распылители висели довольно высоко, и душем управлял маленький мальчик. Он отрегулировал температуру, и тут вошли несколько мускулистых медсестер. Они намеревались мыть нас с помощью каких-то мочалок, укрепленных на коротких палках. Те из нас, кто выглядел наиболее мужественно, заслужили одобрительные отзывы. Из душа мы вышли в белых пижамах, которые стали нашей формой на долгое время. Мы гуляли, разговаривали, танцевали и даже спали в этих проклятых пижамах.

Госпиталь был довольно уютным, но пища — простой и однообразной. Основой питания служила картошка. Мы ели ее с мясом и подливкой. Персонал, в основном жен-

щины, привлекал внимание спасшихся, но не все эти самцы имели успех. На английском почти никто не говорил, хотя старший врач — симпатичная женщина — говорила на английском с акцентом Средней Англии. При этом она ни разу не выезжала из России. Она была для нас лучом света».

Артиллерист Эрвин с «Олдерсдейла» был среди тех немногих счастливицков, которым требовался только трехдневный отдых. Он вышел из здания и увидел медиков, которые резали траву, похожую на одуванчики. «Мы поинтересовались на языке знаков, что они делают. Нам ответили: «Хороший суп». Это означало, что получится хороший суп, если туда бросить зайчатины. На обед была пшеничная каша с кусочками говядины. Но, похоже, эта корова умерла от старости».

Наконец, пребывание в госпитале для Филлипса и его товарищей подошло к концу. «Нам вернули нашу одежду, причем типичным русским способом. Это был полный бардак, и церемония происходила в том же зале, где нас раздевали. Дверь открылась, и перед нами на пол вывалили кучу одежды — нашей одежды. С большим трудом мы кое-как разобрали ее; меняясь друг с другом, мы сумели одеться почти прилично. По крайней мере, мы избавились от пижам. Я сумел сохранить свой синий непромокаемый плащ. Он служил мне пальто, накидкой и плащом.

После этого нас перевезли в приятный госпиталь, размещенный в гостинице «Интурист». Нас разместили на самом верхнем этаже по 6 человек в комнате. Матрасы были тощими, зато в них жила масса соседей — свирепых клопов. Как только мы улеглись и погасили лампу, они сразу навестили нас, чтобы пообедать, причем не только одна семейка, а целое поколение. На следующий день мы попытались выкурить их с помощью парафиновых свечей, но не сумели. Зато мы едва не подожгли отель. В конце концов прибыла флотская дезинсекционная команда, которая чем-то опрыскала комнату. Впрочем, я

там больше не спал, перебравшись в комнату этажом ниже, где жил личный состав Королевских ВВС».

К чести спасшихся, следует сказать, что большинство из них сохранило жизнерадостность, в том числе и люди, находившиеся в открытых шлюпках, хотя им досталось гораздо сильнее, чем нам. Они оказались без кораблей. Из одежды они имели только то, что было на них. И хотя наши запасы продовольствия быстро сокращались, они питались еще хуже.

Первое, что мы увидели на причалах Архангельска, — огромное количество детей, которые предлагали великое множество самых разнообразных значков и эмблем. Эта живая, веселая толпа, одетая в какие-то отрепья, подкарауливала нас везде и всюду. Они имели значки буквально на все случаи жизни: армия, флот, авиация, все подразделения гражданской обороны, стрельба, гимнастика, сельское хозяйство, значки врачей и медсестер, комиссаров, шоферов, гражданских летчиков и так далее. Все знаки были сделаны из металла с эмалью и имели точную цену в сигаретах и шоколаде, зависящую от степени редкости эмблемы. Обычная звездочка красноармейца стоила 2 — 3 сигареты, но значок пилота с самолетом и прожекторами тянул на 10 сигарет. Сначала шла торговля, так как нам выдали некоторый запас местной валюты, но позднее деньги стали требоваться для покупки еды и курева, поэтому начался бартер.

Там же стояли старые женщины, тощие и голодные, которые выпрашивали еду. В первое утро после того как мы подошли к причалу, мы выбросили за борт заплесневелые буханки и с удивлением увидели, как эти женщины принесли рыбацкие сети и стали вылавливать хлеб из воды. Они сушили куски на солнце и ели. После этого инцидента нас предупредили, чтобы мы не выбрасывали в воду продукты. Это создало щекотливую ситуацию. Русские, зная, что нам не хватает продуктов, предложили нам немного говядины, выкроив из своих собственных небогатых запасов. На борт доставили две туши —

какие-то фиолетовые, с характерным запахом. После первого же обеда, приготовленного из них, вся команда дружно решила, что лучше оставаться голодными.

На следующий день присланные туши были осмотрены на предмет, а не завелась ли там какая живность, и снова встал вопрос: куда их деть? Было бы невежливо и неблагодарно возвращать их русским, а уж тем более просто выкидывать за борт. Поэтому было решено сжечь их в топке. Для этого были выделены два матроса, причем один из них сразу потребовал противогаз. Они протащили туши по палубе и спустили их в кочегарку с помощью лебедки. Но это было сделано без разрешения нашего стармеха. Он отказался впускать кого-либо в свои владения и поднял туши обратно на палубу той же лебедкой. Потребовался долгий спор с вахтенным офицером, прежде чем стармех смягчился, и туши были кремированы.

На причалах закипела бурная деятельность, когда наши немногие транспорты были поставлены на разгрузку. Большую часть работы выполняли женщины средних лет, энергичные и сильные. В это время комиссары в зеленых фуражках с револьверами на поясе разгуливали по причалу. Говорят, что эти комиссары обнаружили на корабле дезертира, который пытался уплыть вместе с нами в Англию, и пристрелили его прямо на месте. То же самое они сделали с несчастным грузчиком, который сунул в карман банку консервированных груш.

Мы поднялись по реке и начали принимать уголь с «Оушн Фридома». Это была долгая и утомительная работа — поднимать мешки с углем из трюма транспорта и перетаскивать их к нам на палубу. Погода была очень жаркой, что было довольно странно, так как мы находились близко к Полярному кругу. Кроме того, нас донимали комары, тысячи и миллионы комаров. Они не были малярийными, но от этого легче не становилось. Ночи были слишком жаркими, чтобы держать люки закрытыми, поэтому комары врывались в кубрики и атаковали

нас. Кое-кто предпочел бы Ju-88. Поэтому у нас был довольно грустный выбор: или завернуться в одеяло с головой и задыхаться, или быть изглоданным до костей. Никаких противомоскитных сеток мы, разумеется, не имели. В качестве хоть какой-то защиты наш старшина-рулевой, стоя вахту, брал с собой пропитанную парафином тряпку на палочке, которой помахивал вокруг головы.

Наши транспорты и часть судов, задержавшихся здесь от предыдущего конвоя, были разбросаны вокруг Архангельска по причалам и пристаням на Двине и маленьких речках, впадающих в нее. Большинство стоянок отлично охранялось часовыми. Рядом были построены деревянные вышки, на которых дежурили женщины с пулеметами. На больших пристанях было просто невозможно сойти с причала, не пройдя через пост. Часовые были настроены, как правило, враждебно и подозрительно. Но на маленьких причалах существовала возможность незаметно покинуть корабль, так как там часовые охраняли большой район и ходили где-то на берегу. Мы могли пробраться на сушу и посетить соседнюю деревню, а потом так же незаметно вернуться на корабль. Поэтому, пока траулер принимал уголь с «Фридома», мы побывали в деревне неподалеку. Ее жители, в большинстве своем женщины, были очень гостеприимны. Они махали руками из окон больших общежитий, приглашая зайти в гости. Гостей угощали чаем из огромных самоваров и водкой. Некоторые женщины полагали, что нам нужно кое-что, кроме водки, и охотно предлагали это.

Воздействие водки могло оказаться сокрушительным, если ты не знаком с ее крепостью. Часть матросов внимательно прислушивалась к предупреждениям, другие этого не делали, на свою же голову. Бутылки предлагались на обмен детьми, и надо сказать, что часто жидкость оказывалась древесным спиртом. Двое американцев отравились им и умерли, поэтому следовало быть внимательным.

Дети ходили за нами повсюду. «Дай смоку, камерад». Если им отказывали, они показывали пальцем на полувыкуренную сигарету и повторяли: «Немного смоку, камерад. Дай немного смоку». Но были среди них настоящие маленькие проходимцы, у которых имелась «ба-альшой сестра — бальшой сестра, красивый».

В сам Архангельск мы могли попасть на пароме, переехав через реку. Это был почти полностью деревянный город, и несколько высоких бетонных зданий в центре торчали подобно островам в море деревянных домов и сараев. Город создавал впечатление запущенности и разрухи. Даже новые бетонные здания выглядели потрепанными и облупившимися. В стенах зияли выбоины, так как плохо схватившийся цемент отпадал кусками.

Никто из нас раньше не видел такого количества дерева. Улицы были вымощены бревнами, которые могли выдержать свирепую зиму. Над всем этим витало противное зловоние, так как канализация была открытой и самой примитивной. Однако эта вонь смешивалась с запахом сосны, создавая странный аромат, пропитавший старинный город. За городом начиналась совершенно плоская «сельская местность», засыпанная толстым слоем опилок, в котором тонула нога. А дальше начинались бесконечные леса. Поэтому не удивительно, что порт являлся крупнейшим в мире центром экспорта леса.

Большинство военных моряков и экипажи торговых судов считали жителей города дружелюбными, гостеприимными и веселыми, хотя и несколько подозрительно относящимися к офицерам союзников, потому что повсюду имелись свои комиссары. Они лишь изредка позволяли себе чуть расстегнуть крючки мундира. Власти не вели за нами слежку, однако имелось великое множество всяких ограничений. Нам следовало получать разрешение на самые странные вещи. Но было бы несправедливо осуждать русских за это. Летом 1942 года их армии продолжали отступать, битва за Сталинград была в самом разгаре. Немцы наступали на Кавказе, угрожая

захватить нефтяные месторождения. Если будет захвачен Баку, то Советы будут обречены, так как лишатся единственного источника нефти. Откуда они будут ее получать? Уж явно не по арктическому маршруту. Того количества, которое мы доставили, хватит на полчаса войны. Если бы конвои прибывали каждую неделю, то дело обстояло бы иначе. Но по соглашению предусматривался один конвой в месяц, а после катастрофы с PQ-17 было крайне сомнительно, что следующий конвой будет отправлен до наступления темноты.

Некоторые русские никак не могли поверить, что в составе конвоя PQ-17 числилось так много судов. Оглядываясь на жалкие остатки нашей торговой армады, мы и сами верили в это с трудом. Однако появлялись все новые моряки с потопленных судов, грязные, усталые и обмороженные. Они были живым свидетельством реальности происшедшего.

Вежливость русских оказалась для многих из нас совершенным сюрпризом, так как многие прибыли в Россию с сильнейшими предубеждениями, считая русских ничуть не лучше фашистов. Моряки транспортов, увидев поднятые в их честь флаги, просто оторопели. Русские сумели создать впечатление, что все мы были гостями правительства, потому что доставляли столь нужные России военные грузы. Эта вежливость проявлялась во многих мелочах. Например, моряки военных кораблей и торговых судов союзников пользовались правом бесплатного проезда в трамваях Архангельска. В этих трамваях ни о какой норме посадки не шло и речи, в них садился каждый, кто мог зацепиться хотя бы пальцем. Запах внутри стоял неопиcуемый. Только раненым и беременным женщинам разрешалось садиться с передней площадки, но нам, как гостям, это тоже было позволено. Нас не просили платить за проезд, хотя большинство моряков все-таки это делало. В кино нас специально сажали в первые ряды, хотя при этом происходили забавные инциденты. Вспоминает сигнальщик Дуглас Блейми с «Па-

ломареса»: «В поисках чего-то интересного мы заглянули в кино. Мы опоздали к началу сеанса, но купили билеты и поднялись на балкон. Фильм уже шел — какая-то русская военная драма. Мы вошли в зал и уселись на первые попавшиеся сиденья. Вдруг чьи-то руки схватили нас, выдернули из кресел и потащили вперед, к барьеру балкона. На какое-то мгновение мы испугались, что нас хотят сбросить в зал, но потом стало ясно, что нас всего лишь хотят посадить на почетный первый ряд!»

Повсюду были видны мрачные напоминания тяжелых испытаний, которым подвергалась Россия во время войны. У дверей магазинов мы видели длинные очереди женщин, которые ждали не еду или сигареты, а хотели купить копии военных листовок, изображающие русскую женщину с ребенком под угрозой немецкого штыка. Что вообще могло заставить людей покупать военные листовки и плакаты? Переизбыток патриотизма? Мы этого никогда не узнали.

С продовольствием дело обстояло очень плохо. Мы видели бесконечные очереди, стоящие возле общественных столовых, одна из которых располагалась в чудесной старинной церкви. Женщины держали с собой трехэтажные судки, в который помещался весь их убогий обед. Одна миска для супа, вторая для черного хлеба, третья для кусочка говядины или какого-нибудь другого мяса. Этот дневной рацион был слишком мал для английского завтрака даже во время войны, но эти бедняги раз в неделю должны были отдавать свою еду Красной Армии. Не удивительно, что все они выглядели голодными и тощими. Но, несмотря на все лишения, они оставались приветливыми и веселыми. Солдатские взводы, мужские и женские, проходили по улицам с пением строевых песен, что получалось у них очень здорово. Их голоса взлетали выше вековых сосен, стоящих возле причалов.

Так как некоторые пристани находились на довольно значительном расстоянии от Архангельска, добираться

туда было довольно сложно. Поэтому поездки в город для большинства из нас были редкостью. Ребята, которые постоянно сопровождали нас с корабля на берег, имели, казалось, неисчерпаемые запасы рублей. Может быть, это было просто потому, что в нищей стране нечего было покупать. Они предлагали нам эти бумажки в обмен на сигареты, шоколад и мыло. Установились довольно твердые цены: плитка шоколада весом 2 унции менялась на 30 рублей — около 30 шиллингов. Хотя та же плитка в красной обертке могла стоить до 40 рублей. Точно так же пачка сигарет стоила 40 рублей, но красная пачка — 50. Мы посмеивались над этой «краснотой» русских. Но так как у нас не было возможности менять наши фунты стерлингов, этот бартер обеспечивал нас местной валютой.

Когда появлялась возможность, мы закупали продовольствие в международном клубе в Архангельске, который посещали наиболее привилегированные слои граждан. Это была своеобразная награда за пользу, приносимую ими государству. Клуб хорошо снабжался, и потому напоминал цветущий оазис посреди пустыни. Там можно было неплохо поесть после наших спартанских рационов. Официантки, похоже, считали свою работу лучшей в мире, и весело хихикали, сообщая, что того или иного блюда нет. Клуб посещали довольно симпатичные девушки, выглядевшие вполне привлекательно в нарядных летних платьях. Они резко отличались от остальных женщин, которые казались просто оборванными нищенками. Но мы были потрясены, когда одна из девушек улыбнулась, и стали видны 3 или 4 металлических зуба. В это стране зубные протезы почему-то делали из металла.

Танцы, концерты, пение были обычным развлечением в клубе. Но мы редко могли выбраться туда с корабля, и далеко не всегда нам удавалось выменять достаточное количество рублей. Большинство из нас влачило унылое существование.

Когда мы уже оказались в порту, в мрачных водах Баренцева моря продолжали разыгрываться последние драмы конвоя PQ-17. Поступило сообщение о шлюпке с «Алкоа Рейнджера», приставшей к земле в районе мыса Канин Нос. А потом начали поступать известия о других моряках с кораблей, потопленных в Черное Воскресенье.

Упомянем для примера моряков транспорта «Питер Керр». В течение 2 дней стояла тихая погода, и 2 шлюпки имели возможность двигаться на веслах. Когда усилился ветер, они смогли использовать паруса. За 7,5 дней шлюпки прошли 360 миль. Второй помощник Уильям Конноли спас секстант и хронометр, поэтому он смог довольно точно вести свою шлюпку по карте, уложенной в шлюпку заранее.

«При спуске на воду руль нашей шлюпки был сломан, и нам приходилось управляться с помощью весла. Мне посчастливилось быть одним из троих, выбранных для этой работы. Так как нам приходилось очень много двигаться, напрягая все силы, лишь у нас троих не подгибались ноги, когда выбрались на землю.

Мы пристали к берегу на небольшом расстоянии от Мурманска. Когда мы находились в миле от суши, к нам подлетел русский торпедный катер и навел на нас пулемет. Выяснив, кто мы такие, русские взяли нас на буксир и отвели на соседнюю базу подводных лодок. Оттуда нас отправили в госпиталь, где всех уложили на чистые, удобные кровати. К счастью, никому из нас не требовалась медицинская помощь. Мы должны были лишь хорошенько выспаться.

После пары дней в госпитале нас перевели в расположенные неподалеку казармы для дальнейшего отдыха. Большинство солдат там были женщины-саами, которые не обращали на нас никакого внимания. Через неделю нас отвезли в Мурманск. Единственным свидетельством того, что раньше здесь был город, являлись торчащие печные трубы. Все остальное выгорело дотла. Там нас посадили в поезд и отправили в Архангельск».

Выйдя из Архангельска, корвет «Дианелла» взял курс на север и через 3 дня возле Новой Земли встретил 2 шлюпки со спасшимися с «Эмпайр Байрона». К этому времени у большинства моряков уже слегка помутился рассудок, им постоянно мерещились какие-то корабли. Среди них были два юнги, 15 и 16 лет. Оба обморозили ноги и потеряли пальцы, а один и ступню. Плотник Фредерик Купер, оказавшийся после гибели судна в ялике, спас молодого третьего радиста Дика Филлипса. Этот отважный парень передал другим морякам передатчик, а сам вернулся за приемником. Так как шлюпки уже отошли от корабля, он прыгнул в воду. Переохлаждение убило его в время первого же похода. Дик скончался на руках у Купера и был похоронен в море. Посмертно он был награжден медалью Георга. Среди спасшихся был тяжело раненный артиллерист, которому во время эвакуации с тонущего судна едва не оторвало палец. Этот человек ни разу не пожаловался, хотя он должен был испытывать мучительную боль, когда вода попадала на перевязанную рану. В России ему ампутировали поврежденный палец.

Матрос Уолтер Шеферд находился в одной из этих шлюпок. «Второй помощник организовал пение и игру в загадки, но уже на второй день это всем надоело. Третий механик начал пить соленую воду и вскоре принялся буйствовать. Его предупредили, что если он не прекратит, то его свяжут, но это не возымело действия. Наш рацион был более чем скудным. Каждые 6 часов выдавались 2 унции воды, 2 таблетки концентрата и 2 маленьких бисквита. Именно с тех пор я не могу больше видеть капающую жидкость. Мы подняли парус, но ветер был слишком слабым. Мы попытались грести, но это только помогало разгонять кровь по жилам. В конце концов мы слишком замерзли и устали даже для этого. Мы по очереди растирали ноги друг другу китовым жиром.

«Самолеты», которые мы то и дело замечали, оказывались чайками. Время шло, и люди начали ворчать. Капитану пока что удавалось погасить вспышки раздраже-

ния. Внезапно кто-то закричал: «Смотрите, корабль!» «Скорее, еще один айсберг», — ответил другой моряк. Но это был корвет «Дианелла». Он просигналил нам: «Я два раза обойду вокруг вас. Если я обнаружу лодку, то уйду. Если нет, подходите к борту как можно быстрее, и не теряйте времени. Вас могут использовать в качестве приманки». Они выбросили за борт спасательные сети, и мы с тревогой следили, как корвет обходит вокруг нас, гадая, караулит рядом лодка или нет. Но менее чем через 15 минут мы были на борту, а пустые шлюпки болтались на волнах. Я и еще несколько человек просто рухнули на палубу, и нам помогли спуститься вниз. Нам выдали по тарелке горячего супа и по 20 сигарет. Матросы на сутки уступили нам свои койки, а потом нам пришлось спать где попало. На корвете было не слишком много продуктов, но с нами делились.

Мы пробыли на корвете 6 дней, пока он разыскивал американское судно, застрявшее во льдах. Но найти его не удалось».

Один из самых драматических эпизодов произошел в Баренцевом море с тральщиками «Саламандер», «Хэлсион» и «Хазард». Русская «Каталина» заметила 3 спасательных плота и передала по радио их координаты и примерное направление дрейфа. Из Архангельска на поиски плотов были отправлены 3 тральщика. Им дали 9 дней на поиски, так как тральщики должны были выполнять свою основную работу. 3 дня занимал переход в указанный район и 3 дня — обратный переход, поэтому на поиски оставались всего 3 дня.

Прибыв в район поисков, тральщики обнаружили там прекрасную погоду. Но целые сутки поисков ничего не дали, и люди начали терять веру. «Что это за глупость?» — такой вопрос постоянно задавали на «Хэлсионе». Нервы у всех были напряжены до предела, люди страшно устали за последние 2 недели. В этот период никому не удавалось поспать больше 4 часов в сутки. Однако им повезло, что обыскивать пришлось абсолютно спокой-

ное, залитое солнцем море. Асдик не обнаружил ни одной подводной лодки, а в небе не промелькнул ни один бомбардировщик. Когда тральщики приступили к рутинному прочесыванию моря, люди как-то немного ожили.

К концу третьих суток поисков напряжение возросло до предела. Ночь прошла спокойно, солнце касалось линии горизонта, окрасив гребни волн в цвет жидкого золота. Зрелище было фантастическим, но у всех возникло подозрение, что они могут и не найти пропавших моряков. Моряки транспортов находились в море 13 дней, а в распоряжении тральщиков имелись расчеты недельной давности, сделанные русским пилотом. Хотя задача была явно безнадежной, возбуждение росло, а надежды крепились по мере того, как таял запас отведенного времени.

Но в 7.30 опустился черный арктический туман.казалось, это конец. В полдень истекало отпущенное время, а поиски в тумане были делом безнадежным. И все-таки тральщики упрямо продолжали поиск. В 8.15 артиллеристы «Хэлсиона» занялись обычной процедурой очистки орудий ото льда и сделали несколько холостых выстрелов. Все, кто не был занят на вахте, поднялись на верхнюю палубу. Они стояли и проклинали туман или молились, чтобы он рассеялся. Иногда он немного приподнимался, и тогда становился виден «Саламандер». Но «Хазард», который находился в 200 ярдах дальше, виден не был. В 11.00 был приготовлен ром, и все спустились ненадолго, чтобы опрокинуть рюмочку, но потом люди вернулись на верхнюю палубу. Никто ничего не говорил, воцарилась напряженная тишина.

Капитан «Хэлсиона» приказал выпустить сигнальную ракету. Это был сигнал поворачивать на последний галс. В течение получаса матросы, выстроившиеся вдоль лееров, смотрели, ждали и молились. Без четверти двенадцать. Еще 15 минут — и мираж рассеется. Туман поднялся. Сначала они увидели «Саламандер», и потом появился неясный силуэт «Хазарда». И вдруг раздался отчетливый крик. Или это только разыгравшееся воображение?

Нет, это была реальность. Прямо между кораблями появился плот, набитый людьми, которые отчаянно размахивали руками. Они кричали: «Боже, храни короля! Мы знали, что вы нас спасете!» Они услышали артиллерийскую стрельбу и принялись кое-как грести в этом направлении.

Тральщики спустили спасательные сети. Матрос «Саламандера» попытался забросить на один из плотов литье, но промахнулся. И тут раздался язвительный голос: «Лайми, я провел на этом плоту 13 дней, но справлюсь с этим лучше тебя!» Забрав 13 человек с одного плота, «Саламандер» отошел, чтобы сбросить несколько глубинных бомб, — а вдруг рядом окажется подводная лодка. Всего было спасено более 30 человек, все из экипажа «Хоному». Моряки, поднятые на «Хэлсион», ослабели до предела, их ноги страшно распухли, и люди не могли стоять. Но в остальном они были в удивительно хорошем состоянии. С первого же дня они проводили поочередно по 4 часа на веслах, после чего 4 часа отдыхали. Они полоскали свои немеющие ноги в соленой воде. Подводная лодка, которая потопила «Хоному», поднималась на поверхность на третий и шестой день, передав им немного воды. Теперь все спасенные дружно повторяли: «Если только я вернусь домой в Штаты, я никогда больше не выйду в море».

Экипаж еще одного судна, потопленного в Черное Воскресенье, сумел добраться до материка. Мы говорим о шлюпке с «Болтон Кастла». Моряки начали путешествие с довольно скудными запасами: 2 чашки воды в день, 2 таблетки концентрата и сухарь площадью 2 дюйма, а также столовая ложка сгущенного молока. Кроме того, в шлюпке оказалась дюжина маленьких банок тушенки, но ее решили сохранить на будущее.

Волнение становилось все сильнее, и шлюпка постоянно сбивалась с курса. Шестеро кочегаров-арабов особенно сильно страдали от мороза. Их религия не позволяла им мочиться на глазах у остальных моряков, что

создавало дополнительные проблемы. В конце концов, один из арабов бросился с ножом на юнгу. После этого их всех обыскали и отобрали ножи. Когда кто-то из арабов хотел помочиться, остальные моряки были вынуждены отворачиваться. Один из спасшихся кисло заметил: «Веселенькая жизнь!»

На пятый день была открыта тушенка. Сгущенное молоко закончилось, а порция воды сократилась до одной чашки в день. Вскоре была замечена еще одна шлюпка, и моряки кое-как подошли к ней. Это была американская шлюпка, увы, совершенно пустая. Единственной добычей стала пачка сигарет, которую разделили на всех. Но ситуация начала выглядеть довольно мрачно, и надежды постепенно улетучивались. На седьмой день они внезапно увидели догоняющий их корабль. Обрадованные моряки немедленно сбросили в воду дымовую шашку. Вверх поднялся столб красного дыма. Но когда корабль находился на расстоянии всего 3 мили, он вдруг пропал. Моряки никак не могли поверить в это. Ночью волнение усилилось, и стало еще холоднее. Утром восьмого дня море было пустынным, но моряки отчетливо слышали шум работающего мотора. Это была русская подводная лодка, находящаяся прямо под ними. Это был тот самый «корабль», который они видели накануне. Однако выяснилось, что лодка отправила радиограмму, и вскоре подошел русский траулер.

Рассказывает старший кок Осмундсен: «Русские очень хорошо приняли нас и угостили. Каждый получил тарелку супа и стакан водки, который сразу заставил забыть о холоде». После 18 часов плавания они вошли в Кольский залив, ведущий к Мурманску. «Потрясающее зрелище! Гавань была буквально набита потопленными судами, повсюду из воды торчали трубы и мачты». В порту они увидели 2 подводные лодки, входившие в состав конвоя. «Нас отправили на грузовике в госпиталь в Полярное. Врачи и сестры начали ухаживать за нами. Я помню, что проглотил чашку горячего кофе с молоком и попросил

еще. Медсестра сразу побежала за ней. Похоже, их ничто не могло удивить».

Люди поправлялись очень быстро, но так как город постоянно бомбили, было решено отправить их в лесной лагерь отдыха. «Нам пришлось проделать долгое путешествие на грузовике. Нас разместили в длинном узком бараке. Койки были похожи на полки в железнодорожном вагоне, однако были сделаны из дерева. Нам выдали одеяла и соломенные матрасы. Нам пришлось спать на этих койках¹ бок о бок. Иногда на двух матрасах укладывались три человека, и они не могли даже повернуться. Пища была ужасной. Ее основу составляло невообразимое месиво, которое можно было принять за что угодно, только не за еду: рыбы головы, свекла и тому подобное. Через неделю было решено перевезти нас в Архангельск. Мы проделали пятидневное путешествие по железной дороге вдоль берега Белого моря. В Архангельске нас устроили в школе. Условия были очень хорошими, и еда тоже, за исключением черного хлеба. И снова все были очень добры».

Две спасательные шлюпки с «Эрлстона», потопленно-го южнее «Болтон Кастла», сначала потеряли друг друга в густом тумане, но потом встретились снова. В полдень 6 июля они еще держались вместе, с трудом выгребая против сильной волны. Но потом одна шлюпка ушла вперед, оставив вторую, более тяжелую. В этой шлюпке находились 33 человека, которые надеялись добраться до Мурманска. Среди них был кочегар Э.Дж. Робинсон. «Я должен снять шляпу перед старшим стюардом. Он захватил в шлюпку 3 больших бутылки бренди и запас сигарет, поэтому каждое утро мы могли «опрокинуть рюмашку», и это было здорово». Но моряки получили страшный удар, когда обнаружили, что шлюпочный бак для воды вместимостью 20 галлонов пробит. В нем осталось совсем немного воды, и ее пришлось строго экономить.

¹ А может быть, на нарах? *Прим. пер.*

Командовал шлюпкой второй помощник Дэвид Эванс, который проявил исключительную изобретательность, удерживая ее на курсе. Когда он свалился от переутомления, командование взял на себя кадет Эндрю Уотт, которому исполнилось всего 19 лет. Уотт ухитрился вести «бортжурнал» на обрывке газеты. Настроение моряков пока оставалось бодрым, и на четвертый день Уотт записал: «9 июля, полдень. Северо-восточный бриз. Идем точно на юг. Большое возбуждение, заметили два предмета на горизонте. Что это? Все гадают». Они полагали, что это спасательное судно, но, к огромному разочарованию моряков, это был всего лишь катер с «Болтон Кастла», который буксировал за собой шлюпку. Эта группа тоже надеялась добраться до Мурманска. Они сверили курс, переговорили, а потом каждый двинулся дальше самостоятельно. Когда ветер стал сильнее, моряки «Эрлстона» воспользовались этим, поставили парус. Они быстро обошли другие шлюпки, которые провожали их приветственными возгласами. Но поднялась сильная волна, и шлюпку бросало, словно маленькую щепочку.

На пятый день 3 человека свалились, потому что у них страшно распухли ноги. На следующий день вышли из строя еще 3 человека. Кочегар Робинсон массировал ноги всем находящимся в шлюпке по 3 раза в день и растирал их растительным маслом. «Я горжусь тремя строевыми матросами, которые в течение 7 дней управляли шлюпкой. Но дальше жертвы становились неизбежными, так как часть людей начала пить морскую воду». На седьмой день, 12 июля, кадет Уотт записал: «5.00, слева по носу замечена земля. «Слава богу!» — сказали все мы». В полдень: «Добровольцы сели на весла, чтобы добраться до суши».

Кочегар Робинсон: «Мы все очень ослабели. Мы высадились на маленький пляж, и к нам тут же подбежали солдаты. Выяснилось, что мы попали на полуостров Рыбачий, прямо на линию фронта. Среди нас был человек, говоривший по-русски, правительственный чиновник,

находившийся на «Эрлстоне». Он объяснил, кто мы такие. Я думал, что нахожусь в неплохой форме, и вылез из шлюпки вторым. Но тут же выяснилось, что я не могу удержаться на ногах. Остальные попадали вокруг меня. Солдаты вынесли остальных моряков из шлюпки и усадили на берегу. Они дали нам по глотку воды, хотя я мог выпить целый галлон. Затем нас усадили в грузовик и увезли в блиндаж, где мы получили горячий чай, немного хлеба с вареньем, и смогли побриться. Нам следовало убраться отсюда как можно скорее, потому что русские ожидали большое наступление противника».

Моряков на грузовике увезли во фронтовой госпиталь. Снова запись из бортжурнала: «После прибытия раненых и больных уложили в постели, остальных вымыли и накормили: прекрасная рыба с макаронами, кофе, хлеб, масло. Это было потрясающе!» На следующий день моряков увезли на корабле в госпиталь Полярного. Там они провели 3 дня, а потом были направлены в лагерь отдыха, откуда на поезде отправились в Архангельск.

Другой шлюпке «Эрлстона» повезло гораздо меньше. После того как она продралась сквозь большие поля пакового льда, в открытом море шлюпка встретила целое скопление плавающих бревен, которые представляли большую опасность. В этой лодке находился артиллерист капрал Кроссли.

«В конце третьего дня или в начале четвертого ветер и волны успокоились, и мы начали грести. Один из старых моряков, Пэдди Мэрфи, причитал, что он «больше не увидит своих любимых красных автобусов», когда нас начинало трепать волнами. Позднее этот старик скончался после операции на ногах, пораженных гангреной. Кое-кто из других моряков тоже лишился ног.

Мы гребли и гребли, в течение 10 дней не видя никаких следов других людей. Я узнал очень много о чайках и глупышах, топорниках. Однажды мы столкнулись со стадом китов. Я могу поручиться, что по крайней мере у одного кита чертовски скверно воняло изо рта. Мы по-

няли это, когда он вынырнул в 6 футах от шлюпки и наклонился над нами.

На десятый день мы заметили самолет. Он пролетел прямо над нами. Мы также увидели высокий берег. Появился маленький моторный катер, но мы не могли с ним связаться, так как он находился слишком далеко. Первый помощник начал кричать, что мы вышли к русской территории. Когда появился другой катер, он отправил русского, говорившего по-английски, на нос, чтобы переговорить с рыбаками. После нескольких фраз русский повернулся с мрачным выражением на лице и развел руками. «Это не русские», — сказал он. Наш боцман, урожденный датчанин, проворчал: «Это норвежцы». Рыбаки провели нас по запутанному фарватеру к маленькой бухточке возле мыса Нордкап. Я потащил маленького шотландца на себе на скалу к домику рыбака. Его жена встретила нас очень приветливо. Она нагрела воды, чтобы мы могли согреть наши обмороженные ноги, и угостила нас супом. Те из нас, кто держался на ногах, вышли наружу и улеглись на солнышке поспать. Командир артиллерийской команды Хью, наводчик Кидд и я решили постараться добраться до Швеции (как мы потом узнали, крайне глупая затея). Но пока мы спали, первый помощник, страшно боявшийся немцев, отправил боцмана на соседний маяк, чтобы сообщить о нашей высадке. Нас разбудил топот солдатских сапог и громкие крики: «*Raus! Raus!*»

Нас увезли в Нордкин, а потом — в Вильгельмсхафен. Меня допрашивал очень симпатичный пожилой немец, прекрасно говоривший на английском. Когда он спросил, откуда я, я ответил: «Из Гулля». Он уточнил: «Вы имеете в виду Кингстон-он-Гуль?» Действительно, это было полное название моего родного города, хотя его никто не использует. Затем он спросил: «Скажите, королева Виктория все еще следит за людьми, идущими в туалет в сквере?» Оказалось, он знает, что подземные удобства были построены на том месте, где раньше сто-

яла статуя королевы, которую потом, разумеется, сняли. Он отлично знал Гулль! Однако он отправил меня на 3 недели в одиночку за отказ сотрудничать, сказав, что немцы и так уже знают все, что им нужно, однако они хотели, чтобы я подтвердил эти сведения. Когда немцы в конце войны бежали из лагеря, этого немца нашли в одном из соседних амбаров. Его нашел один из моих парней, который никак не мог решить: прикончить немца или нет. В конце концов его оставили в живых».

Меньше всего повезло морякам «Карлтона». Этот американский транспорт был первым из потопленных в Черное Воскресенье, а вдобавок все уцелевшие члены экипажа попали в руки к немцам. Именно это породило множество фантастических немецких коммюнике, которые мы позднее услышали в Архангельске. Через 6 часов после гибели «Карлтона», 5 июля в 5.22, когда спасательные шлюпки и плоты пытались покинуть сцену, рядом с ними приводнился немецкий гидросамолет, который забрал двоих моряков. Вскоре после этого прилетела летающая лодка и взяла на борт 9 моряков и артиллеристов. Вечером еще одна летающая лодка забрала 12 человек и оставила морякам сигнальные ракеты. На следующее утро гидросамолет забрал еще 2 человека. Все они были доставлены в Норвегию.

17 оставшихся моряков перешли в одну шлюпку и отпустили спасательные плоты. Второй помощник, который сохранил секстант и карты, взял курс на ближайшую русскую территорию. На четвертый день после гибели судна британский самолет сбросил им резиновый костюм и несколько банок консервов. На восьмой день рядом с ними всплыла немецкая подводная лодка. Молодой командир, который заявил, что некоторое время жил на западном побережье США, выразил сожаление, что не может взять их к себе на борт, так как лодка «только вышла в поход». Он предложил медицинскую помощь, от которой американцы отказалась. Тогда немец передал им компас и карты, сообщил их координаты и указал

расстояние до норвежского берега и курс на него. Он также передал на шлюпку воду, сухари, сигареты и одеяла — большая часть всего этого была американского производства. Немецкий офицер сообщил, что за разбежавшимися транспортами охотятся 42 подводные лодки.

На тринадцатый день пути первый помощник механика замерз насмерть. Очень неохотно американцы взяли курс на Норвегию. Спустя 6 дней в крайне подавленном состоянии они вышли на берег возле Нордкапа. Их путешествие завершилось.

Теперь осталось рассказать о судьбе кораблей и шлюпок, которые продолжали двигаться к Новой Земле. Сколько их было? Маленький спасательный флот командора Даудинга вскоре должен был добраться до нее. Во всех дальнейших событиях важную роль играл «Эмпайр Тайд», одно из двух спасшихся британских торговых судов.

ГЛАВА 8

ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД — И С БОГОМ

Когда был получен приказ рассеять конвой, «Эмпайр Тайд» шел на своем месте в центре строя. После того как прошел первый шок и все смирились с неизбежным, капитан быстро устроил совещание со старшим механиком. Они решили следовать прежним курсом, предоставив остальным судам расходиться в разные стороны. Капитан Фрэнк Харви дернул ручки машинного телеграфа: «Полный вперед»

Уход за артиллеристом, раненным во время налета торпедоносцев, превратился в настоящую проблему. Рассказывает старший помощник Джордж Лич: «Я осмотрел его ногу и пришел в ужас. Вероятно, пуля вращалась, потому что входное отверстие имело диаметр целый дюйм. Выходное представляло собой разверстную рану около 9 дюймов в поперечнике. Мы вызвали американский эсминец лампой Олдиса и запросили, можем ли мы передать им раненого. Но у них были свои приказы, и американцы ответили: «Сожалеем, что не можем помочь вам». Эсминец умчался на соединение со своими. Все, что мы могли сделать — перевязать рану и устроить человека поудобнее.

Мы продолжали следовать курсом 30 градусов со скоростью 13 узлов. Незадолго до полуночи мы подошли к

кромке льдов, которые простирались, насколько видел глаз. Мы слегка повернули, чтобы обойти льдины, преграждавшие нам путь, а потом легли на прежний курс, когда кромка льдов повернула на северо-восток. А затем мы попали в туман. Капитан и я решали, что лучше делать? Снизить скорость, как это обычно делают в тумане, или, несмотря на риск, следовать полным ходом, чтобы попытаться оторваться от противника? Мы решили не снижать скорость и молиться!»

Итак, «Эмпайр Тайд», серьезно рискуя, мчался в пелене тумана. Большие льдины и целые айсберги внезапно возникали рядом с кораблем. «Но мы к этому времени были на взводе. Уже начали поступать первые сигналы SOS, когда одно судно за другим попадало под удар немцев и шло на дно. Одно сообщение я никогда не забуду. Это была радиограмма «Эрлстона», которая гласила: «Я атакован 7 бомбардировщиками и 3 подводными лодками. До сих пор держусь». Я полагаю, такой сигнал стоит поставить в один ряд с приказом Нельсона: «Сражаться с неприятелем вплотную».

Истребитель «Харрикейн», находящийся на «Эмпайр Тайде», приобрел огромное значение, что сразу стало ясно по поведению немецких летчиков. Рассказывает старший помощник Джордж Э. Лич:

«Пульт управления катапульты находился в плотницкой мастерской на полубаке. Старший помощник должен был повернуть рубильник зажигания пороховых ускорителей, которые выстреливали самолет в воздух. Но перед этим в электрическую цепь следовало вставить специальный шунт. Его хранили в закрытом ящичке на переборке рядом с пусковым рубильником. Я должен был постоянно носить с собой ключ от ящичка и не мог передать его никому, кроме двух офицеров КВВС, находящихся у нас на борту. Они возвращали мне ключ после очередной проверки электрической цепи.

С самого начала похода этот ключ постоянно вертелся перед моим мысленным взором. Я испытывал по-

стоянный страх: вот-вот прозвучит боевая тревога, я побегу на свой пост, и выяснится, что ключ потерян. Первые 2 дня после расформирования конвоя прошли в постоянных тревогах. Время от времени, когда погода улучшалась, мы замечали приближающийся одиночный самолет. Немедленно звучала боевая тревога. Пилот мчался в кабину, а я бежал к пульту управления. С мостика на колодезную палубу вели 3 трапа. Мы очень быстро научились лихо соскальзывать вниз по поручням, даже не касаясь ногами ступеней трапа. Таким образом мы попадали с мостика на палубу в течение 10 секунд. Пилот должен был запустить мотор «Харрикейна», а я был обязан открыть шкафчик и вставить шунт на место. (Слава богу, я ни разу не попытался повернуть ключ в обратную сторону.) После этого мы должны были ждать отмашки зеленым флагом с мостика. Однако каждый раз противник проявлял осторожность и держался как можно дальше от нас, заметив на палубе судна «Харрикейн».

В трюме «Эмпайр Тайда» размещалось наше «секретное оружие». Кого-то в Хваль-фиорде осенила блестящая идея соорудить фальшивый истребитель. В этом случае после запуска настоящего самолета мы могли поставить на катапульту макет. Это должно было отпугнуть бомбардировщики. Мы даже соорудили фальшивку из досок и брезента и раскрасили ее, как положено настоящему истребителю. Однако макет нам так и не потребовался и в конце концов развалился.

«Эмпайр Тайд» был одним из немногих транспортов, на котором был установлен гирокомпас. Это было большим преимуществом, так как в высоких широтах магнитный компас был практически бесполезен. Транспорт продолжал следовать прежним курсом, пока не достиг широты 78° N. Там было решено повернуть и следовать к берегам Новой Земли. Остров был замечен рано утром 6 июля. И вот здесь капитан «Эмпайр Тайда» начал действовать совсем не так, как командиры других кораб-

лей, сумевших добраться до острова. Он решил держаться как можно дальше от Маточкина Шара.

Снова обратимся к воспоминаниям Джорджа Лича: «Мы подумали, что сосредоточение там всех уцелевших судов окажется слишком лакомой приманкой для немцев. К счастью, у нас на борту имелась карта Адмиралтейства «Якорные стоянки островов Новая Земля». На некотором расстоянии от Маточкина Шара обнаружилась бухточка, вход в которую частично прикрывал риф. Мы решили попытаться укрыться там на несколько часов, чтобы дать возможность экипажу немного отдохнуть. Мы осторожно вошли в бухту самым малым ходом, постоянно беря пеленги. Но вдруг корабль содрогнулся — мы все-таки сели на риф. В этот момент наблюдатели на корме заметили на юге самолет, который летел к берегу. Однако он скрылся за холмами прежде, чем мы успели сыграть тревогу

Тщательно определив свое положение, мы выяснили, что по карте в этом месте должна был глубина 17,5 фатомов. Но в действительности все выглядело иначе. Перегнувшись через фальшборт, можно было без труда увидеть риф с лениво колышущимися разноцветными водорослями».

Экипажу пришлось откачивать за борт всю воду и лишнее топливо, чтобы облегчить корабль, перетаскивать на корму часть груза. Машины дали полный назад, но прошли еще 7 очень тревожных часов, прежде чем во время прилива корабль сумел сползти с рифа. Это стало результатом сверхчеловеческих усилий старшего механика Хьюза и его людей. То, что форпик был залит цементом, спасло судно от серьезных повреждений. Хотя днище было распорото и в пробоину можно было увидеть риф, серьезной опасности не было. Переборки держали, а корпус, предназначенный для плавания во льдах, был достаточно прочным.

К счастью, все это время, пока корабль был совершенно беспомощен, таинственный самолет больше не

показывался. Шкипер Харви решил больше не верить ненадежным картам якорных стоянок и собирался следовать вдоль берега, чтобы потом попытаться напрямую прорваться в Белое море. На следующее утро, 7 июля, когда судно без новых приключений ползло вдоль берега Новой Земли на юг, наблюдатели заметили впереди корабль. Это оказался еще один уцелевший транспорт, и около 8.00 корабли встретились.

Вспоминает старпом Лич: «Мы с капитаном постоянно находились на мостике последние 9 дней, лишь изредка отдыхая в креслах в штурманской рубке. Сегодня погода была тихой, море спокойным, и все вокруг выглядело мирно и тихо. Капитан Харви предложил мне спуститься в каюту, быстренько помыться и позавтракать, а потом сменить его, чтобы он тоже смог привести себя в порядок. Но не прошло и 5 минут, как меня вызвали обратно на мостик. Капитан попросил меня лучше рассмотреть судно, находящееся в 6 милях впереди нас. Оно развернулось к нам бортом и выглядело как-то странно. Я взял бинокль и увидел, что корабль глубоко сидит носом. Похоже, он тонул. (Позднее мы выяснили, что это был «Алкоа Рейнджер».) Рядом с кораблем я различил 3 подводные лодки, стоящие на поверхности. Белый бурун на носу одной из них показывал, что лодка полным ходом идет к нам. Мы немедленно положили руль лево на борт и бросились наутек. Мы надеялись, что, когда лодка подойдет ближе, мы сможем пустить в ход наше 12-фн кормовое орудие. Мы полным ходом помчались на север, и нам снова пришлось решать проклятый вопрос: куда идти?»

Командир и старпом снова просмотрели карты Адмиралтейства и решили зайти в бухту Моллера, находящуюся к югу от пролива Маточкин Шар.

«На карте мы обнаружили небольшую русскую деревушку, называющуюся «становище Малое Кармакульское». Судя по всему, бухта была достаточно просторной, чтобы корабль мог там развернуться, стоя на якоре,

хотя вход был исключительно трудным. Узкий проход изгибался почти под прямым углом. Но капитан Харви сказал, что скорее выбросит судно на берег, пытаясь спасти его, чем позволит противнику потопить его. Я с ним согласился. Через несколько часов мы подошли к входу в бухту. На носу стал боцман с линем, которым он мерил глубину, и мы бросили якорь прямо посреди бухты».

Из деревни пришел катер с несколькими военными. «Эмпайр Тайд» не испытывал проблем в общении с русскими, так как на борту судна находился русский морской офицер, прекрасно говоривший по-английски. В деревне жили около 50 человек. Эти семьи кормились охотой и собиранием утиных яиц. Жители отнеслись к англичанам доброжелательно и согласились отправить радиogramму в Архангельск, чтобы сообщить о прибытии судна. Одновременно запросили медицинскую помощь раненному артиллеристу. 66 человек экипажа «Эмпайр Тайда» могли считать себя в относительной безопасности, если только вражеские самолеты вдруг не обнаружат судно.

Еще немного южнее к берегу пристали 2 шлюпки с моряками «Олопаны». Морякам одной из них крупно повезло, так как они натолкнулись на русскую торговую факторию. Вторая причалила севернее, и моряки нашли деревянный маяк, в котором временно укрылись. Измученные моряки тут же уснули, но их сон не затянулся слишком долго. К своему огромному изумлению, они вдруг увидели большой транспорт, выбросившийся на берег. Это был «Уинстон Сейлем». Американское судно отбило несколько атак немецких самолетов, но в условиях плохой видимости вылетело на песчаную отмель у побережья Новой Земли. Часть моряков сошла на берег, прихватив с собой консервы и шлюпочный НЗ. Моряков «Олопаны» тут же забрали на борт, угостили обедом и переодели в теплую, сухую одежду.

«Уинстон Сейлем» не мог сам сняться с мели, поэтому его экипаж, опасаясь воздушных атак, решил для боль-

шей безопасности устроить временный лагерь на берегу. Моряки выгружали различные припасы, когда вдруг над ними пролетел самолет. Началась дикая паника, артиллеристы бросились к пулеметам. Однако это оказалась русская «Каталина». Пролетев на бреющем, гидросамолет сбросил записку, в которой сообщал, что заберет остальных моряков «Олопаны» и вернется. Русские так и сделали, перевезя моряков «Олопаны» на «Эмпайр Тайд» в бухту Моллера.

«Уинстон Сейлем» крепко сидел на мели, хотя такое несчастье остальные сочли бы даром небес. Прежде всего, это были моряки торпедированного «Хатлбьюри». 13 человек на плотике Артура Картера пытались спастись от холода, закутываясь в паруса. Они провели 2,5 дня в открытом море, прежде чем увидели впереди спасательную шлюпку.

«Это оказалась спасательная шлюпка капитана с нашего же судна. Сначала в ней находились 13 человек, но 8 умерли до того, как мы встретились, и были сброшены за борт. Девятый тоже только что скончался, но уже ни у кого не осталось сил, чтобы столкнуть труп за борт, пока мы подошли. Это был высокий тяжелый швед. Умирая, он упал между банок, и нам пришлось приложить адские усилия, чтобы вытащить его. Боюсь, нам было не до церемоний, мы просто столкнули покойника за борт. Я помню большой всплеск на воде — и все. Мы перебрались в шлюпку, где оставались 4 человека, и подняли парус.

Первый помощник с нашего плота оказался единственным офицером, и несмотря на рану руки, он оказался хорошим командиром. Половина моряков села на весла, другая половина растирала ноги гребцам. Это было не слишком удобно, но мы делали все, что могли. Самое главное — мы двигались. Примерно через 12 часов мы увидели берега Новой Земли и в конце концов выбрались на берег. Самое первое, что мы сделали, оказавшись на суше, — развели костер, чтобы обсушиться. Затем помощник разделил нас на две группы. Одна отпра-

вилаась на поиски дерева, чтобы поддерживать костер, а вторая пошла искать съестное. Они поймали пару птиц и нашли несколько яиц. Птицы, похоже, совершенно не боялись человека. Они просто сидели на месте и позволили схватить себя. Их перья, казалось, приросли к коже, но в остальном это были птицы как птицы. Мы сварили похлебку. В жестянку от бисквитов налили воду и кинули туда изрубленных на куски птиц. Из шлюпочных парусов мы соорудили палатку.

Когда наши поисковые партии уходили, мы оставляли троих человек присматривать за костром. Одним из них был молодой моряк, отморозивший обе ноги. Мы ничего не могли для него сделать, только постараться уложить поудобнее. Однако, когда этот парень остался один, он сразу засунул ноги прямо в огонь, чтобы согреться, как он объяснил. Когда мы вернулись, его ноги выглядели просто ужасно — два куска сырого мяса. Позднее в Архангельске ему ампутировали обе ноги.

Наши мусорщики обшаривали местность, обходя вокруг костров все расширяющимися кругами. Поднявшись повыше, мы заметили вдаль высокий столб дыма. Это должен был оказаться корабль. Мы решили доплыть до него вдоль берега. Нам пришлось пересечь большую бухту и обогнуть мыс, но тут мы столкнулись с сильным течением. К счастью, на корабле увидели, что у нас проблемы, и выслали на помощь свою шлюпку. Так мы обнаружили сидящий на мели «Уинстон Сейлем». Экипаж встретил нас приветливо. Когда мы поднялись на борт по штурмтрапу, один из моряков крикнул: «Кофе сюда, чай туда!» В большом салоне были накрыты два стола, на одном красовалось ведро горячего кофе, на другом — ведро чая. Корабль был буквально переполнен спасенными. Его экипаж поделился с нами одеждой. Меня удивило, что у них еще кое-что осталось. На корабле было так тесно, что мы снова перебрались на берег. Устройство лагеря уже шло полным ходом. На берег доставили несколько палаток, одеяла. Ящики с яйцами были зарыты

для сохранности в снег. На берегу находились 3 кока, орудующие у импровизированных плит, изготовленных из железных бочек. Они пекли лепешки, которые пахли просто восхитительно. А рядом стояло большое ведро с мятой. Каждый сам себя обслужил. Вы могли есть столько, сколько влезет.

После того как мы прожили с американцами 5 дней, нас обнаружила русская «Каталина», которая сбросила сообщение. В нем говорилось, что скоро к нам придут на помощь».

Но сначала на «Уинстон Сейлем» прибыли с моря новые гости.

В самом начале долгого пути через Баренцево море 2 спасательные шлюпки с транспорта «Вашингтон», пробираясь в тумане между льдами и айсбергами, внезапно натолкнулись на неподвижное судно, которое ярко пылало. Когда шлюпки подошли поближе, то на корме прочитали название — «Пэнкрафт». Прекрасно понимая, что огонь в любой момент может подобраться к хранящейся в трюмах взрывчатке, моряки принялись изо всех сил грести прочь. Шлюпки снова взяли курс на Новую Землю. Руки и ноги коченели и начинали болеть, но ничего сделать было нельзя. От холода не спрячешься, хотя моряки пытались согреться, сменяя друг друга на веслах. Вспоминает капитан судна Рихтер:

«Мы страдали не только от холода и льдов. Совершенно неожиданно мы натолкнулись на стадо китов. Они проплывали в опасной близости от шлюпок, пытались заигрывать с нами. Это продолжалось несколько часов. К счастью, ни один из китов не осмелился поднырнуть под шлюпку, так как перевернул бы ее. Иногда поднимался ветер, и мы старались воспользоваться этим, ставя паруса. Это позволяло людям немного отдохнуть от весел. Мы даже пытались спать, насколько это было возможно в нашей тесноте.

Мы считали дни по вахам. На десятый день туман рассеялся, и мы с радостью увидели, что наши усилия

были не напрасны. На горизонте появились заснеженные горы Новой Земли. Это придало нам новые силы и приободрило. Хотя до земли был еще целый день пути, моряки с новыми силами взялись за весла, и вскоре мы нашли удобную для высадки бухту. По моим вычислениям, мы должны были находиться немного южнее пролива Маточкин Шар. Берег был необитаемым и пустынным.

Моряки сразу занялись тем, что развели огромный костер из плавника. Мы буквально рухнули отсыпаться рядом с огнем. Несколько человек, которые обморозились, после энергичных упражнений почувствовали себя немного лучше. Морские птицы, утки и гуси водились здесь в изобилии. С помощью револьверов мы настреляли достаточно дичи. Пока мы устраивались на берегу, немецкий разведывательный самолет сделал над нами несколько кругов, чтобы выяснить, что происходит. Вероятно, его привлекли наши костры и дым. Однако немцы никак не побеспокоили нас. После 3 дней отдыха в береговом лагере мы снова двинулись в путь на шлюпках. Держась как можно ближе к берегу, мы плыли на юг, надеясь заметить какую-нибудь русскую деревушку. Однако вскоре мы попали в густой туман, а сильный ветер вынуждал нас выбиваться из сил, чтобы волна не разбила шлюпки о скалы. На следующий день ветер стих, а туман рассеялся. Мы увидели впереди еще 2 шлюпки. Они были с голландского судна «Паулус Поттер». Капитан и несколько членов экипажа сильно обморозились и не могли ходить. Им требовалась срочная медицинская помощь. Шлюпки присоединились к нам, и мы поплыли на юг все вместе. На следующий день в легком тумане мы увидели корабль рядом с берегом. Оказалось, что это прочно сидящий на мели «Уинстон Сейлем». Вскоре мы поднялись к нему на борт и получили первую чашку горячего кофе с того дня, как был потоплен «Вашингтон».

Капитан «Уинстона Сейлема» ждал достаточно высокого прилива, чтобы сняться с мели. Русские обещали

прислать на помощь 2 буксира. Он также узнал, что чуть севернее в безопасной бухте стоит «Эмпайр Тайд». Когда мимо проходили 2 русских траулера, их убедили забрать моряков «Вашингтона» и «Паулюса Поттера» и перевезти на британское судно.

В результате один из траулеров прибыл в бухту Моллера, имея на борту более 100 американских, английских и голландских моряков, в том числе спасшихся с «Алкоа Рейнджера». На буксире траулер тащил 5 шлюпок. Вместе с моряками, доставленными «Каталиной», на борту «Эмпайр Тайда» собралось слишком много людей. Началась давка, запасы продовольствия таяли на глазах, так как требовалось кормить более 200 человек. Между тем, корабль имел только трехмесячный запас для своего экипажа, причем следует помнить, что он простоял почти месяц в Хваль-фиорде, ожидая выхода конвоя в море. Чтобы пополнить запасы, часть американцев отправилась на берег ловить уток. Там жили тысячи непуганых птиц. Ловить их оказалось удивительно просто. Сидящей в гнезде утке накидывали на шею петлю с помощью длинного шеста. Птичье мясо, от которого сильно воняло рыбой, никак не походило на деликатес, но все-таки это было нечто иное, чем бобы и колбасный фарш. Остальные американцы на маленькой парусной шлюпке отправились на «Уинстон Сейлем» и через 2 дня вернулись с тысячей банок консервов и 14 мешками коричневой фасоли. Как ни странно, эта безумная диета позволила многим морякам изрядно набрать вес.

На «Эмпайр Тайде» артиллеристы постоянно дежурили у орудий. Часть спасенных моряков подменяла экипаж. Дважды над маленькой бухтой пролетали немецкие самолеты, и хотя они не атаковали транспорт, большинство спасенных американцев решило, что оставаться на борту слишком рискованно. Поэтому они расположились на берегу. Наиболее серьезно пострадавших отнесли в маленькую хижину местного доктора, и на помощь им прилетела русская «Каталина». С борта самолета было

снято все, включая пулеметы, чтобы только освободить место для моряков. Самые тяжелые были приняты на борт гидросамолета и улетели под присмотром женщины-врача.

Кроме нехватки продуктов, на борту «Эмпайр Тайда» начала ощущаться нехватка пресной воды. Боцан Билл Медхерст с помощью корабельного плотника решил попытаться набрать воды в ручейке, который стекал в море неподалеку от транспорта. «Я соорудил нечто вроде плотины, используя канистры из-под масла. К ним мы привязали пожарный рукав, другой конец которого мы поместили в тщательно отчищенную стальную шлюпку. Шлюпка наполнилась кристально чистой водой, и мы привели ее к судну, после чего откачали воду пожарным насосом. Мы занимались этим два дня, и это были далеко не самые приятные дни. Это совсем не весело — грести, сидя по пояс в ледяной воде!»

Однако морякам кое-как удалось наполнить корабельные цистерны. После этого совершенно неожиданно в узком горле бухты Моллера появился корвет «Ла Малунин», с которого спросили, какого черта «Эмпайр Тайд» забрался сюда. После этого командиру транспорта приказали на следующее утро выходить из бухты и присоединиться к конвою, направляющемуся в Архангельск.

Снова вспоминает боцман Медхерст: «Никогда раньше военный корабль не казался нам таким прекрасным! Все мрачные предчувствия улетели прочь, и все на корабле торжествовали. На борт вернулись те, кто жил на берегу, и мы разместили их в твиндеке. Мы также собрали все имеющиеся шлюпки и подвесили их на уровне лееров. После этого был поднят якорь, и мы двинулись в путь. Представьте себе наше изумление, когда, выйдя из бухты, мы увидели, что нас ожидают 5 судов. Чуть дальше от берега находились военные корабли, охранявшие транспорты. Некоторые транспорты выглядели довольно странно, так как были вымазаны белой краской от кончика трубы до самой ватерлинии. Этот камуфляж мог

быть полезен, когда судно прижимается к кромке льдов. Но в открытом море они были видны издалека. Капитанов попросили отчистить белую краску, однако они мало что могли сделать».

Этими странными судами были американские транспорты «Сильвер Суорд», «Трубэдуэ», «Айронклэд» и траулер «Айршир». Все они после расформирования конвоя бросились на север к кромке льдов, где и начались настоящие приключения. «Айршир» под командованием лейтенанта Лео Дж.Э. Гредуэлла сначала направился на северо-запад к острову Надежды, но столкнулся с тяжелыми льдами и повернул на север вдоль кромки ледового барьера. Рассказывает старший помощник Ричард Элсден: «После расформирования конвоя наш кок получил приказ заготовить побольше бутербродов с ветчиной. 102-мм снаряды были подняты наверх и разложены вокруг орудия. Затем мы связали вместе глубинные бомбы и бочки от масла, установив взрыватели бомб на глубины 50—60 футов. Мы собирались сбрасывать их под нос «Тирпицу» вместо плавучих мин. Такие меры хотя бы поддерживали дух экипажа».

Вскоре к траулеру присоединились 3 транспорта, как пчелы слетаются к чашке меда. Каждый из них искал хоть какой-то защиты, и «Айршир» взял их под свою опеку. Вспоминает второй помощник «Сильвер Суорда» Джон Бенкен: «После расформирования мы пошли прямо на север полным ходом — 9 узлов. Через 12 часов мы подошли к кромке льдов и присоединились к «Трубэдуэ», «Айронклэду» и траулеру. Командир «Айршира» предложил, чтобы 4 корабля выстроились квадратом, чтобы поддерживать огнем друг друга. А потом было решено зайти во льды как можно глубже».

«Трубэдуэ», который имел прочный ледокольный форштевень, стал во главе каравана, и шкипер Джордж Сальвесен повел за собой остальные суда. Двигались медленно, скорость не превышала 3,5 узлов. Корабли зашли на 20 миль во льды, вокруг совершенно не было видно чис-

той воды. Старший помощник Элсден обошел торговые суда, чтобы проверить наличие припасов. Именно в это время его вдруг осенило, что серые корпуса будут слишком хорошо заметны с воздуха, потому он поинтересовался, имеется ли на кораблях белая краска. Таковая нашлась, и Элсден решил выкрасить борта и палубы, причем как можно быстрее. Вернувшись на «Айршир», он рассказал об этом Гредуэллу, и тот сразу согласился замаскировать все корабли. Было решено выкрасить белым палубы, груз и правый борт. Офицеры «Айршира» решили, что немцы не станут нарушать отработанную методику поисков и не залетят на север достаточно далеко, чтобы увидеть левый борт.

Снова рассказывает Джордж Бенкен: «На «Сильвер Суорде» мы выкрасили мачты, большую часть надстроек и корпус, затем закрыли белыми простынями груз и палубные люки. Так как было совершенно тихо, привязывать простыни были излишним. Нам не хватало многого, даже продовольствия, но белая краска имелась в избытке. Экипаж чувствовал себя довольно бодро, вероятно, потому, что люди были заняты».

Было решено, что экипажи транспортов очистят от смазки орудия танков, стоящих на палубах, и подготовят их к стрельбе, вскрыв ящики с танковым боезапасом. Для увеличения угла возвышения орудий часть танков была поднята гусеницами на фальшборт.

В следующие 2 дня радисты постоянно сообщали о сигналах SOS, долетающих с транспортов, атакованных в Баренцевом море. Но эти 4 корабля оставались надежно укрытыми среди льдов. Лейтенант Элсден часто обходил их, чтобы удостовериться, что на торговых судах все в порядке. Однажды они почувствовали, как лед содрогается, когда на юге немецкие бомбардировщики атаковали судно, идущее рядом с кромкой ледового щита. Вероятно, это был «Пэнкрафт». Офицеры «Айршира» устроили совещание, нужно ли двинуться ему на помощь, но в результате пришли к выводу, что только выдадут

положение 3 транспортов, находящихся под их опекой. Поэтому траулер остался на месте.

Когда опасность немного уменьшилась, 4 корабля выбрались из льдов и двинулись на восток вдоль края барьера. Несколько раз над ними пролетали немецкие самолеты-разведчики, но, благодаря покрову тумана, они не заметили маленький караван, который в конце концов благополучно достиг северной оконечности Новой Земли. Корабли зашли в бухту примерно в 50 милях к северу от пролива Маточкин Шар, где провели сутки. «Айршир» принял пресную воду с «Сильвер Суорда». Потом они двинулись дальше, чтобы найти пролив. «Айронклэд» даже сел на мель у берега, однако «Айршир» сумел стащить его на глубокую воду. Наконец 11 июля караван вошел в пролив.

Так как никто не знал, какого приема следует ожидать, с «Айршира» спустили вельбот с хорошо вооруженными матросами, чтобы связаться с местными жителями. В состав группы вошел моряк, который знал польский язык. Но, несмотря на все усилия, попытки объясниться закончились провалом. Сначала русские отказались отправить радиограмму в Архангельск, хотя позднее все-таки сделали это. Моряки торговых судов постарались выразить свою признательность маленькому траулеру. С «Трубэдуэ», который возвышался над «Айрширом», подобно горе, на траулер перебросили несколько блоков сигарет и шоколада в подарок от офицеров транспорта.

В проливе «Айршир» и его выводок нашли «Бенджамин Харрисон» и поврежденный «Азербайджан». Это уже был настоящий маленький флот. Траулер прошел вверх по узкому проливу, пока не обнаружил еще одну крошечную деревушку, возле которой и стал на якорь. Прибыл вооруженный русский траулер, и два корабля стали борт о борт, как сиамские близнецы. Русские вели себя очень дружелюбно.

Еще одна маленькая группа измученных странников была особенно рада прибытию в Маточкин Шар. Речь

идет о морях с «Паулюса Поттера», которые долго шли вдоль берега, пока не натолкнулись на маленькую русскую метеорологическую станцию. Русские накормили их рыбой и черным хлебом и доставили в пролив на «Сильвер Суорд».

20 июля в пролив вошли корветы коммодора Даудинга. К судам в проливе присоединился русский ледокол «Мурман», и Даудинг решил перейти на него, чтобы от туда командовать новым конвоем. Это позволило бы легче принимать решения в тех случаях, когда встретятся плотные льды. Все корабли немедленно направились на юг, и сделали это очень вовремя, потому что уже на следующий день к проливу подошли несколько немецких подводных лодок. Обозленные тем, что добыча ускользнула, немцы обстреляли поселок.

Конвой подобрал по дороге «Эмпайр Тайд» и направился к «Уинстону Сейлему». Но этот транспорт пришлось оставить, потому что он слишком крепко сидел на мели. Вместе с ним находились 2 русских буксира. А затем конвой двинулся на юг, к русскому берегу.

Из Архангельска навстречу каравану вышли «Позарика» и другие эскортные корабли, чтобы встретить Даудинга в горле Белого моря. Но путешествие прошло спокойно, если не считать нескольких ложных сообщений о замеченных подводных лодках. Впрочем, имел место один неприятный инцидент, связанный с «Мурманом». Во время одной из таких тревог ледокол, к удивлению и бешенству Даудинга, вдруг начал полным ходом удирать от медленно ползущего конвоя. Русские вернулись, только когда опасность миновала.

24 июля мы увидели прибытие этих судов в Архангельск. Зрелище было потрясающим. «Айршир» шел во главе 3 транспортов, выкрашенных в ослепительный белый цвет. Потрепанный «Уинстон Сейлем» прибыл 4 дня спустя. Его удалось стащить с песчаной отмели благодаря усилиям американского военно-морского атташе в Архангельске капитана 2 ранга Сэма Френкеля, который

прилетел на Новую Землю на «Каталине». У капитана транспорта произошел нервный срыв.

А теперь настало время подводить итоги. Всего были потеряны 22 торговых судна: 15 американских, 6 английских и 1 голландское. К ним следует добавить спасательное судно и английский эскадренный танкер. 24 судна вместе с их грузом, техникой, вооружением и боеприпасами лежали на дне Баренцева моря. Потерянных припасов хватило бы на оснащение целой армии. Насколько было известно, около 300 человек погибли, пропали без вести или попали в плен. Немцы захватили по крайней мере 2 капитанов, еще 2 капитана погибли. Просто удивительно, что при такой катастрофе потери в личном составе не были еще больше. Однако многие моряки тяжело заболели и позднее скончались в результате перенесенных страданий. Очень многие потеряли ноги и руки вследствие обморожений. Часть моряков разбил паралич.

И все это было результатом одной угрозы появления «Тирпица», от которого мы панически бежали. А ведь эта угроза, как выяснилось позднее, была мифической.

ГЛАВА 9

ГОЛОДНОЕ ОЖИДАНИЕ

Истребление конвоя PQ-17 прежде всего вынудило Адмиралтейство отложить отправку следующего конвоя PQ-18. Первоначально предполагалось, что он покинет Исландию в конце июля, но теперь было решено не рисковать. PQ-18 решили отправить, лишь когда появится возможность выделить авианосец для его прикрытия, либо дожждаться возвращения полярной ночи.

Мы в Архангельске ничего не подозревали о жарких спорах, кипевших в 2000 миль от нас. Мы не предполагали задерживаться в Архангельске более 2 недель, наши запасы были рассчитаны исходя именно из этого срока. Но неожиданно мы застряли здесь надолго. Проходили дни и недели, мы с нетерпением ожидали возвращения домой, но увя. Сначала нам было интересно встречаться с русскими, однако постепенно этот интерес сменился скукой и разочарованием. Мы знали, что сначала должен выйти в море PQ-18, так как до сих пор каждый обратный конвой должен был встретиться на полдороге с конвоем, идущим в Россию.

Часть эскортных кораблей выполняла кое-какие обязанности в море, но траулеры в основном бездельничали. Предполагаемое патрулирование в Баренцевом море было отменено. «Лорд Остин» так и не покинул гавань

ни, вместо него патрулировать были отправлены корветы. В России ощущалась нехватка угля, поэтому мы были вынуждены беречь наши скромные запасы, чтобы их хватило на обратное путешествие. Итак, после крайне необходимого ремонта мы занялись погрузкой угля и покраской корабля, что и стало нашим ежедневным занятием.

Нам серьезно осложняли жизнь сверждительные русские часовые на причалах, которые неоднократно затевали ссоры с моряками союзников. Когда «Эмпайр Тайд» отправился на разгрузку, его запасные спасательные шлюпки были спущены на воду и пришвартованы к пирсу. После разгрузки судно перешло всего на полмили к другому причалу, и боцман Меджерст с 4 моряками отправился на пирс, чтобы забрать шлюпки. Их встретили двое часовых с автоматами. Каждый раз, когда наши моряки пытались подойти к шлюпкам, часовые преграждали им путь, держа автоматы наизготовку. В конце концов было решено пока оставить шлюпки в покое.

Судя по всему, часовые имели приказ воспрепятствовать любым контактам между нашими кораблями. Вельбот с «Паломареса» отправился вверх по реке на один из транспортов за консервами, чтобы пополнить запасы провизионки. После возвращения морякам не позволяли выйти из шлюпки, пока не прибыл специально вызванный переводчик, который объяснил, что моряки «ведут себя непозволительно». Эти мелочные инциденты повторялись слишком часто, вдобавок дело осложнял языковой барьер. Русская женщина-часовой попыталась заколоть штыком старшего помощника командира одного из корветов, который хотел сойти на берег. Старший артиллерист «Паломареса» был арестован и просидел всю ночь на гауптвахте потому, что прошел мимо зенитной батареи с маленьким саквояжем в руке. В саквояже была лишь пара старых ботинок, которые он хотел отдать в ремонт. Сигнальщика Блейми с того же корабля не выпустили с причала просто потому, что у него в руках была книга.

Лишь после того как Блейми отдал книгу одному из товарищей, чтобы ее отнесли на обратно на корабль, ему позволили пройти.

На берегу власть рулила всем и повсюду. Мы видели, с каким подобострастием люди встречали комиссаров в зеленых фуражках. Старики и дети, то есть все, что осталось от гражданского населения, поспешно сходили с деревянных тротуаров, чтобы пропустить этих «официальных лиц». Но когда эти «зеленые фуражки» сталкивались с моряками союзников, каждый пропускал другого, оставаясь на тротуаре.

Стояла страшная жара, но на берегу не существовало никакой возможности утолить жажду. О пиве не следовало даже и мечтать, воду нельзя было пить, предварительно не прокипятив, а водка совершенно не годилась для утоления жажды. Русский же чай просто еще более усиливал жажду. Моряки возвращались на свои корабли задолго до срока, только чтобы успеть к вечернему чаю. Лейтенанта-медика МакКаллума на «Замалеке» чуть не бросились качать, когда он сумел сварить нечто среднее между пивом и самогоном из сохранившихся ячменя и дрожжей.

Почта не приходила, продуктов не хватало, людей мучили жара и комары. Все это привело к тому что моральное состояние начало быстро ухудшаться, участились случаи неповиновения офицерам. На каждом корабле моряки были вынуждены сидеть на однообразной диете из консервированной колбасы. Ее подавали во всех видах: жареной, вареной, в бутербродах и просто так. Рагу постепенно превратилось в головоломку «Отыщи мясо». Это усиливало общее мрачное настроение. Никто уже не мог смотреть на рисовый пудинг без омерзения. Лишь изредка удавалось разнообразить стол парой картофелин и горсткой свежих овощей. В разгар лета из-за отсутствия зелени морякам приходилось принимать таблетки для предотвращения цинги.

3 тральщика, которые находились в русских водах уже 6 месяцев, должны были вернуться в Англию вместе с

нами. На них припасы уже практически кончились. «Позарика» помогала им, как и другие корабли, хотя своя собственная команда на корабле ПВО питалась кое-как — консервированная колбаса и сухари. Матрос Уолтер Эджли вспоминал: «Количество сухарей тоже постепенно сокращалось, пока каждый человек не стал получать всего по 4 штуки в день. Хлеба не было, чай превратился в непонятную бурду, перемешанную с кусочками те же сухарей».

Корвет «Поппи» постоянно выходил в море патрулировать, но его команда в это время была вынуждена питаться сухарями. Люди не имели ни хлеба, ни мяса. Русские дали им немного вяленой рыбы, однако она оказалась такой жесткой, что никто не мог ее есть. Поэтому, выходя в море, корвет сбрасывал глубинную бомбу, чтобы наловить свежей рыбы. Но, к огромному разочарованию команды, однажды после взрыва всплыли всего 3 снулых рыбки.

Мы обнаружили, что русский хлеб слишком соленый, прогорклый и совершенно несъедобный. В результате кок «Остина» был вынужден печь хлеб каждый день, хотя он отказывался, утверждая, что его этому не учили. Наш ежедневный рацион пока что составлял 2 кусочка на человека. И если у дневального эти кусочки получались разной толщины, на его голову обрушивались страшные проклятия. На тральщике «Саламандер» в ответ на отчаянные призывы команды помощник кока вызвался стать пекарем. Однако он забыл добавить дрожжи, в результате его буханки больше всего напоминали кирпичи. Вспоминает кочегар Томас МакКлементс: «Тогда на помощь пришел один из молодых матросов. Когда-то он не слишком долго работал в пекарне рассыльным. Его хлеб оказался просто лакомством. На корабль прислали две Медали за выдающиеся заслуги за ту роль, которую тральщик сыграл при проводке конвоя — одну для офицеров, одну для матросов. Тайным голосованием мы присудили медаль этому парню. Без него мы погибли бы».

Рулевой Керслейк с «Ноферн Гема» был вынужден почти каждый день ездить в Архангельск, чтобы раздобыть продукты. «Мы пили чай без молока и сахара, жевали черствые бисквиты и фасоль. У нас была мука, но не было дрожжей, поэтому мы не могли испечь хлеб. Все попытки договориться с англичанами или русскими в Архангельске заканчивались неудачей. Поэтому мы были вынуждены на вельботе кататься вверх и вниз по Двине, обращаясь к каждому встреченному торговому судну. Мы побирались там и здесь. К счастью, на одном из американских транспортов мы сумели найти немного дрожжей. Господи, какое это было счастье — снова попробовать свежий хлеб!»

Как-то раз русские с большими церемониями доставили на борт «Гема» корзину со свежими овощами. Экипаж возликовал, предвкушая, какими шикарными будут обеды следующие несколько дней. «Увы, буквально через полчаса русские вернулись, на этот раз в сопровождении часового. Они сказали, что доставили корзину не на тот корабль. Она предназначалась одному из тральщиков, которые так долго базировались в Архангельске. Мы подумали, что это довольно смешно, но наши желудки ничего смешного в происшествии не обнаружили».

Позднее разыгралась еще одна подобная комедия, но только с более счастливым концом. Мы получили сообщение о высадке канадцев в Дьеппе. Восхищенные русские подумали, что этот Второй фронт, которого они долго ждали. Поэтому на «Паломарес» явилась делегация, доставившая свежую говядину. На «Позарику» точно так же доставили корзину свежей капусты. Но на следующий день пришло известие, что десант эвакуирован, поэтому русские немедленно потребовали назад свою говядину и капусту, объявив, что снова произошла ошибка. Их-де следовало доставить на русские корабли, стоящие чуть дальше у того же причала. Но им не повезло. И мясо, и овощи уже были съедены.

Разумеется, лишения, которые мы испытывали, были просто чепухой по сравнению с тем, как страдали сами русские. С таким примером мы столкнулись, когда «Остин» должен был доставить кое-какие грузы в другое место по реке. Среди припасов были несколько бочек муки. Русские рабочие выглядели совершенно истощенными, вероятно, это были политические заключенные. Бочки были очень плохими. Когда их подняли к нам на борт, на причале остались несколько кучек муки. Как только вооруженная охрана укатила на своем грузовике, а мы отчалили, бедняги бросились к муке и принялись торопливо запихивать ее себе в рот. То, что они не могли съесть, они засовывали в карманы. Мы гадали, что сделала бы охрана с ними, если бы видела все это. Расстреляла? Мы уже видели такое, когда на причале поймали нескольких человек, прятавших еду в карманы.

Вскоре из Англии прибыли 3 самых быстроходных эсминца. «Мартин», «Марн» и «Миддлтон»¹ совершили стремительный бросок через Баренцево море. Они имели на борту груз боеприпасов, ящики со 102-мм снарядами стояли даже на верхней палубе. Эти снаряды, а также новые стволы для замены расстрелянных, были крайне нужны нашим кораблям ПВО во время обратного путешествия. Эсминцы также доставили медикаменты и некоторые припасы, хотя это никак не могло решить наши проблемы с продовольствием. Мы рассматривали прибытие эсминцев как признак того, что вскоре мы двинемся в обратный путь. Но после того как улеглась первая суматоха, стало ясно, что никуда мы не пойдём, и возобновилось унылое и голодное житье на берегах Двины.

Однажды на реке появилась большая подводная лодка «Красное Знамя», которую приветствовали громкими криками собравшиеся на берегах. Это был тот самый

¹ Не совсем так. 2 действительно современных эсминца «Марн» и «Мартин» и 2 эскортных миноносца «Блэнкни» и «Миддлтон». *Прим. пер.*

корабль, который якобы всадил 2 торпеды в «Тирпиц». Это заявление позднее было опровергнуто Адмиралтейством. Два русских эсминца в своем многоцветном камуфляже стали на якоря неподалеку от «Остина». Корабли были просто утыканы зенитками, что создавало странное впечатление — будто кто-то просто погрузил эти пушки на палубу и забыл их там. Но корабли производили впечатление страшно занятых, как и русские траулеры, чье зенитное вооружение заставляло нас краснеть.

На своем сверхсовременном катере прибыл адмирал Степанов, командовавший Беломорской флотилией. Бронзовые поручни катера ослепительно сверкали на фоне белого корпуса. Но вершиной всего была труба. Широкая и овальная, она загибалась назад под невыносимым углом. Степанов устроил смотр команде «Позарики». Старый, но еще крепкий человек, он произнес пламенную речь, усиленно размахивая при этом руками. Они вернутся домой и снова отправятся на восток с новыми грузами для славной Красной Армии, сказал адмирал морякам через переводчика. «И прихватите с собой авианосец, чтобы защищать ваш конвой...»

Британский адмирал, который сопровождал Степанова, сказал морякам, что о них не забыли. Но все мы восприняли его слова с большим сомнением. Когда незадолго до высадки в Дьеппе Черчилль посетил Москву, мы надеялись, что наше нищенское существование как-то изменится, но ничего не случилось. Военная ситуация оставалась критической для наших хозяев. Мы с облегчением слышали, что фронт в районе Мурманска остается неподвижным, но в других местах русские продолжают отступать. Все чаще начинали циркулировать панические слухи, что Россия может капитулировать, и нам придется удирать до того, как немцы войдут в город.

Чтобы хоть как-то занять людей, командование спровоцировало настоящую спортивную эпидемию. Если раньше мы не играли ни во что, то теперь играли решительно во все игры. После завтрака начинался футбол,

после чая — регби и крикет. Зародилась какая-то дикая разновидность хоккея с деревянными лопатами вместо клюшек. Все матчи проходили на деревянном причале. По вечерам мы тренировались в стрельбе и гребле на шлюпках. Мы даже устраивали заплывы на переполненной бревнами Двине. Такие состязания приносили элемент риска в нашу жизнь. Ведь пловцам приходилось уворачиваться от топляков. Кроме того, следует напомнить, что рядом с кораблями русские обучали своих новобранцев и не протестовали, если кое-кто из моряков присоединился к ним. Русские новобранцы представляли собой странное зрелище, хотя бы потому, что их возраст колебался от 16 до 60 лет. Но все они держались хорошо, во время маршировки они громко пели, хотя при этом их лица не выражали совершенно никаких чувств.

Сначала спортивные состязания заронили искру оживления в наши души, но время шло, и мы поняли, что это нам не подходит. На нашей диете мы просто не могли выдержать подобного напряжения. «Лорду Остину» отчасти повезло, потому что наш траулер был переведен на другую стоянку. Там мы снова занялись спортом, хотя в более умеренных и приятных формах. Мы устраивали состязания гребных команд, отправляя шлюпки к соседнему острову. И тут выяснилось, что можно сочетать приятное с полезным. Впервые за много недель мы сумели раздобыть картошки, выменяв ее на свои пожитки. Хотя мы при этом лишились почти всех шерстяных вещей, мы могли заверить вязальщиц, что их изделия принесли нам максимальную пользу.

Другие экипажи нашли свои способы решения проблемы. Вспоминает суб-лейтенант Брук с корвета «Поппи»:

«Наш старпом организовал экспедицию за картофелем. Однажды ночью несколько офицеров с корветов переоделись в темные свитера и спортивные туфли и поплыли на шлюпке вниз по течению, обмотав весла тряпками. Они направились к полю на берегу реки, которое мы заметили раньше. Мы знали, что там растет картош-

ка, но поле охраняют. вооруженные часовые, которые патрулируют на дамбах, предохраняющих от разлива реки. Тщательно выбрав время, мы переползли через дамбу и оказались прямо на картофельной плантации. Двигаясь по-пластунски, мы позли вдоль рядков, выкапывая картошку голыми руками так, чтобы не повредить ботву. Мы оставались на поле до тех пор, пока у нас хватало смелости, а потом бросились обратно в шлюпку, волоча с собой мешки с добычей. Мы накопили не так уж много картошки, но вряд ли даже королева Елизавета так радовалась клубням, привезенным из Америки Рейли».

Экипажу «Позарики» один раз тоже посчастливилось попробовать уже почти забытый вкус свежих овощей. Выметя дочиста все карманы, моряки набрали достаточно сигарет и шоколада, чтобы выменять некоторое количество картошки. Ее хватило на пару обедов, но какими они оказались дорогими!

А в это время те раненые, которые лечились в Архангельске, питались только черным хлебом, травяной похлебкой и ячменем. Если кому-то везло, появлялась неизменная консервированная колбаса. Им выдавали русский табак, хотя, по мнению моряков, он походил на птичий корм. Но все-таки он горел. Используя газеты и туалетную бумагу, моряки кое-как делали самокрутки. Все-таки это было лучше, чем сушеный чай, который были вынуждены курить другие. Американцам с потопленных кораблей оказалось особенно сложно привыкнуть к спартанским условиям и скудной еде. Лишь китайцы держались все так же невозмутимо и тихо. Тем из спасенных, кто не был положен в госпиталь, было решительно нечего делать. Им оставалось только торчать в Интернациональном клубе и пытаться познакомиться с местными девушками. Многим удавалось найти себе партнерш, чтобы переспать, как и часть офицеров, которые «пошли к туземцам» и жили на берегу с местными женщинами. Для моряков эта сторона жизни была окрашена в различные цвета: от романтических встреч с

молодыми дурочками до прямо противоположного. Каждый вечер на причал приходила одна русская женщина, которой исполнилось около 60 лет. Ее лицо было помятым и морщинистым. Она стояла в небольшом алькове в штабеле бревен, в котором и принимала ухажеров. В качестве платы она просила несколько кусочков шоколада или две-три сигареты.

Американцы вели себя особенно беспокожно и нетерпеливо. Катастрофу с PQ-17 они переживали гораздо сильнее. В Архангельск прибыл представитель американского военно-морского атташе капитан 2 ранга Френкель. Он потребовал улучшить условия проживания моряков и назвать точный срок их отправки домой. Однако ни в том, ни в другом успеха он не имел. Единственное, что мог сделать Френкель, — при встречах с моряками рассказывать, как развивается ход военных действий. На одной из таких встреч моряки узнали, что противнику были известны названия всех кораблей конвоя и их груз. Более того, было сказано, что экипаж немецкого гидросамолета высадился на борт одного из брошенных транспортов. (Много позже командир одной из подводных лодок тоже рассказывал, что побывал на борту «Паулюса Поттера», который целую неделю дрейфовал среди льдов, словно корабль-призрак. Немцы нашли на нем шифровальные книги и полный список кораблей конвоя.)

До нашего прибытия Люфтваффе почти не обращали внимания на Архангельск, но как только вернулся период недолгих темных ночей, противник возобновил бомбардировки. Мы часто гадали, каким может быть результат массированного налета с использованием зажигательных бомб на город, построенный из дерева. В Архангельске даже высокие наблюдательные вышки, на которых дежурили женщины, были сделаны из дерева. А пожарные машины, которые нам удалось увидеть, словно пришли из комических фильмов.

Хотя первый налет продолжался 5 часов, и в городе начались большие пожары, он все-таки не сгорел дотла.

Его спасли воля и энергия жителей, простых мужчин и женщин, а также близость реки. Все, кто только мог ходить, боролись с огнем. Никто не прятался по той простой причине, что в городе не было убежищ. Сотни солдат были доставлены из окрестных деревень на машинах, женщины работали рядом с мужчинами, как умеют работать только русские женщины. На следующий день Архангельск выглядел почти как обычно. После второго налета снова начались пожары, и мы держали наготове наши пожарные шланги, чтобы защитить корабли и причалы. Результат второго налета тоже оказался не слишком ощутимым. Некоторые пожары пылали два дня, но действительный объем разрушений оказался на удивление малым. Но методы борьбы с огнем были безжалостными. Чтобы помешать распространению огня, уничтожались любые строения. Это было совершенно неожиданным для моряков союзников, которые помогали русским пожарным.

Рассказывает третий помощник Филлипс с танкера «Олдерсдейл»: «Одна изба оказалась на совершенно пустой площадке между двумя стенами огня. Харрис, наш старший радист, и я позвали нескольких русских и вооружились стойкой радиомачты вместо шеста. Харрис, как самый толстый и тяжелый, стал на переднем конце тарана, я на заднем, а русские — между нами. С диким криком мы ударили по избе, намереваясь развалить ее. К несчастью, мы угодили шестом прямо в дверь. Харрис влетел внутрь, и следом за ним двое русских. Раздался истошный вопль, и из двери вылетели три мокрые фигуры. Это оказался общественный туалет, обслуживающий соседние дома. Потребовались несколько часов стирки на берегу Двины, чтобы отмыться от дерьма и запаха».

В Мурманск прибыл американский крейсер «Тускалуза» и принес с собой множество новостей. Он вышел из Клайда вместе с 3 эсминцами, причем все корабли были нагружены до отказа. На «Тускалузе», кроме различных припасов, находилось медицинское подразделе-

ние. Союзники намеревались создать на берегу свой госпиталь для лечения моряков, так как у русских ощущалась большая нехватка медикаментов. Но операция «Дадли», как было названо это мероприятие, провалилась с треском. Русские категорически запретили этому подразделению сходить на берег. Что тому было причиной — не известно: болезненная подозрительность, жгучая зависть или ущемленная гордость. Но повод был выбран самый смехотворный — у этих людей не было виз. В конце концов это подразделение было переведено на «Замалек», но медики хотели возвращаться домой обязательно на военных кораблях, поэтому они покинули спасательное судно вместе со своими запасами. Остался лишь один фельдшер. Больше всего огорчился лейтенант МакКаллум, который всерьез рассчитывал на их помощь во время обратного перехода.

Кроме всего прочего, «Тускалуза» должна была эвакуировать часть моряков конвоя PQ-17, и некоторые из них дождались благословенного избавления гораздо раньше, чем предполагали. Счастливчиков выбирали жребием, и 12 американцев отправились на крейсер. Эсминцы также забрали часть спасенных, в том числе экипаж «Вашингтона», кроме троих моряков, оставшихся в госпитале. Был отправлен и экипаж «Джона Уайтерспуна». Воспоминает матрос О'Флаэрти:

«Я никогда не думал, что американский эсминец может выглядеть так симпатично, пока не увидел, как он разворачивается, чтобы подойти к причалу и забрать нас. Мы впервые увидели американский военный флот после того, как он бросил нас в Баренцевом море. Он простоял достаточно долго, и на корабль перебросили сходню, по которой мы промчались галопом. Потом нам сказали, что другой эсминец ушел чуть раньше с носилками на борту.

Перед уходом мы сделали круг по гавани Мурманска. Мы увидели еще несколько военных кораблей, которые стояли на якорях. Но над всеми возвышался огромный

корпус «Тускалузы». Это было просто здорово. Мы так долго спасались от немцев, что было приятно видеть корабли, спокойно стоящие на якоре в безопасной гавани.

Попав на борт «Тускалузы», мы почувствовали себя в роскошном отеле после примитивного житья в Архангельске. Множество моряков помогали ослабевшим и лишившимся ног подняться на крейсер. Даже тем, кто чувствовал себя неплохо, была предложена медицинская помощь. Мы знали, что этот корабль был среди тех, которые подчинились приказу оставить нас. Выражение стыда и сожаления ясно читалось на лицах моряков».

Немцы по радио объявили о цели прибытия «Тускалузы» в Мурманск, сколько людей она эвакуирует и куда направляется. Такая осведомленность о передвижениях кораблей союзников больше не вызвала удивления. Никто всерьез не опасался, что «Тускалуза» будет атакована, так как главной целью противника всегда были груженные торговые суда. Тем не менее, во время перехода крейсера и эсминцев через Баренцево море за ними тащилась «селедка». Несколько раз вдали мелькали бомбардировщики, которые не приближались к кораблям.

Итак, на последней неделе августа «Тускалуза» убыла, а мы остались торчать в Архангельске вместе с сотнями спасенных моряков. Начали циркулировать слухи о скором возвращении, и мы с нетерпением ждали, когда они воплотятся в реальность. Мы совсем не хотели дожидаться здесь зимних морозов, как случилось с несколькими транспортами союзников в прошлом году. Но пока что стояло жаркое лето, солнце палило нещадно, река стремительно несла свои мутные воды, вокруг мелькали цветастые платья девушек. Требовалось незаурядное воображение, чтобы представить себе все это занесенное огромными сугробами, а реку — закованной в толстый лед, по которому ходят люди. Но рядом с каждым домом стояли лыжи и сани, которые убеждали — да, зима наступит. Толстые куртки и брюки в качестве рабочей одежды, стены и окна двойной толщины говорили о том же.

Да и на лица людей неизменно набегало облачко, когда они произносили слово «зима». Все эти признаки заставляли поверить, что скоро улыбающееся лицо лета сменится мрачной и злобной физиономией полярной зимы.

Другим постоянным напоминанием были осиротевшие дети, живущие среди бревен на причалах, которые попрошайничали и старались раздобыть как можно больше шерстяных вещей. Некоторые из детей были «усыновлены» кораблями, моряки кормили и одевали их. «Лорд Остин» пригрел двоих — Нину и Федю. По крайней мере, они сказали нам, что так их зовут. Это были симпатичные, умные дети, которые вели себя гораздо взрослее, чем их английские сверстники.

Нина была очень спокойной и хладнокровной маленькой девочкой. Но какое-то странное выражение ее черных глаз заставляло заподозрить, что она смеется над вами. Федя был болтливым.

«Камерад По-ул, у тебя найдет что-то для Феди — шарф, шапка, носки, свитер?»

«Но летом слишком жарко для шерстяных вещей, Фредди».

«Да-да, но када зима бует... Бр-р-р...»

Он подпрыгивал, заглядывая в глаза. Отказать ему было очень трудно, пока мы не обнаружили, что он набрал шерстяных вещей, которых хватило бы на десяток пацанов.

Наша команда подкармливала Нину и Федю и устраивала им ванну в машинном отделении, когда стармех отсутствовал. Альф, один из кочегаров, стал их приемным отцом. Капитан не позволял им спать на корабле, но мы после наступления темноты старались тайком провести детей на борт. Мы все очень к ним привязались.

Экипаж корвета «Дианелла» «усыновил» семилетнего мальчика по имени Володька. Моряки переименовали его в Водку, сшили маленький мундир унтер-офицера со всеми нашивками и сделали ему подвесную койку. Мальчику подарили боцманский свисток, и он носился вокруг

корабля, оглашая воздух заливистыми трелями. Это как-то скрашивало скуку. Он всегда ел вместе с командой. Перед уходом моряки «Дианеллы» попытались по-настоящему усыновить мальчика, но это не удалось.

Но к концу августа наш дух упал предельно низко. Занятия спортом кончились, как и всякая другая активная деятельность. Даже помогавшая коротать время лотерея, проводившаяся поочередно на всех кораблях, кончилась, когда кончились запасы билетов. Каждый убивал время, как мог. Визиты в Архангельск прекратились, все реже нас звали и в Международный клуб в соседней деревне, где офицеры и матросы напивались вместе, не обращая внимания на звания. Терпение у всех иссякло, достаточно было малейшей искры, чтобы начался скандал. И вот 28 августа (эту дату все мы никогда не забудем) стоящий рядом тральщик отсверкал прожектором: «Прибывайте, если хотите получить почту». Разыскивать добровольцев в шлюпку не пришлось. Моряки «Остина», как и всех остальных кораблей, этот день провели, читая и перечитывая письма, которые получили впервые после того, как покинули Исландию. Мы благословили женскую школу, которая взяла под покровительство наш траулер. Девочки прислали нам 2000 сигарет.

На берегу разыгрывались душераздирающие сцены. Моряки, которым ампутировали обмороженные ноги, буквально на коленях ползли за письмами.

Прибыли кое-какие продукты и посылки, но положение с питанием всерьез не улучшилось. Однако все это помогло поднять настроение. И наконец мы получили самую лучшую новость: наш обратный конвой QR-14 скоро двинется в путь, потому что в сентябре конвой RQ-18 вышел из Лох Ю. В этот раз среди кораблей сопровождения был **авианосец**.

Эскортные корабли начали инвентаризацию своих запасов. Боеприпасы передавались с одного корабля на другой — глубинные бомбы, 102-мм снаряды, чтобы распределить все поровну. Точно так же странствовали жес-

тянки со сгущенкой и пара мешков риса. Для угольных траулеров наступило суматошное время погрузки угля. Но на сей раз командам не пришлось пачкать руки. На борт поднялись крепкие амазонки, вооруженные лопатами, и начали по желобам закидывать уголь в бункера. Наш командир решил проявить рыцарство и послал на помощь рабочую команду. Однако нам доходчиво объяснили, что мы тут лишние. Хохочущие женщины просто оттолкнули старшего механика, мешавшего им. То же самое произошло на «Лорде Миддлтоне». Но там все разъяснилось еще быстрее. Эти женщины были присланы из концлагеря и старались таким образом заработать хотя бы пару рублей. В результате команда «Миддлтона» оставила женщин возиться с углем, но им сварили кастрюлю супа. Девушки были такими голодными, что были готовы проглотить даже ложки. Русский уголь был очень плохого качества, мелкий, как пыль, и смешанный с землей. Поэтому мы испытывали серьезные сомнения насчет того, сумеют ли траулеры развить достаточную скорость, чтобы удержаться вместе с конвоем. Но все мы были полны решимости убраться отсюда, даже если для этого придется ломать переборки и топить ими котлы. В качестве альтернативы маячила мрачная картина вмерзших в лед траулеров. А нас еще чего доброго призовут в русскую армию сражаться с немцами на Мурманском фронте. Мы доведем эти корабли до Англии, даже если придется тащить их на себе!

Последнее подтверждение, что мы **должны** готовиться к путешествию, было получено, когда «Остину» было приказано принять на борт свою долю спасенных с потопленных транспортов. Они были размещены на всех кораблях обратного конвоя. Многие американские моряки были категорически против того, чтобы возвращаться на маленьких военных кораблях. Они требовали, чтобы им, согласно договору, предоставили пассажирский лайнер или хотя бы крейсер. На это им резко ответили, что они могут или соглашаться, или убираться. Если они

будут настаивать на своем, скорее всего им придется ждать следующей весны. Тогда американцы согласились. Большое количество моряков торгового флота, англичан и американцев, категорически отказались возвращаться на транспортах, поэтому военные корабли были переполнены. Нашей квотой были 15 человек

В условиях повышенной секретности «Остин» забрал своих пассажиров в 3 часа ночи с заброшенного причала. Было очень тяжело расставаться с Ниной и Федей, но это было необходимо. Ребята горько плакали. Они и другие сироты рассказали своим приятелям о расставании. Поэтому вскоре весь Архангельск знал, что мы очень скоро двинемся в путь. Вот так обстояло с секретностью.

Офицеры устроили грандиозную прощальную вечеринку и надрались до беспамятства. Один из капитанов едва не свалился в реку, когда возвращался к себе на корабль.

Датой выхода было назначено 13 сентября. Буквально накануне один из матросов «Ла Малуина» сломал ногу, играя в футбол, и его отправили на «Замалек». Рассказывает лейтенант МакКаллум: «Ему наложили гипс и приспособили металлический шарнир, чтобы человек мог ходить. Я сказал, что ему следует постараться держать ногу над водой, на что моряк ехидно ответил: «Постараюсь, но на какой глубине?»

Последним из пассажиров «Замалека» стал американский моряк с «Сэмюэля Чейза». Этот человек вплавь добрался до берега, как только его корабль прибыл в Россию, и был помещен в психиатрический госпиталь. Для обратного путешествия он был направлен на «Ноферн Гем», но когда траулер шел к точке сбора конвоя, моряк дважды пытался выпрыгнуть за борт. В результате его пришлось связать и силой увести вниз. Он отказывался есть и пить. Когда ему предлагали еду, он говорил, что его хотят отравить. По боевому расписанию на «Геме» нельзя было найти человека, чтобы караулить сумасшедшего. Поэтому командир траулера попросил перевести больного на один из больших кораблей. В результате его

перевели на «Замалек», где, к всеобщему удивлению, он оправился и часто помогал экипажу.

В Архангельске остался «Валрос», который «Паломарес» тащил через все Баренцево море. Его радар был снят, а на сам самолет в конце концов просто плюнули. Наши русские хозяева потребовали этот самолет в качестве частичной компенсации за 87 «Спитфайров», которые должен был доставить PQ-17. Другая, еще более предприимчивая группа русских предложила продать самолет.

Когда «Остин» отошел от причала в Маймаксе, мимо корабля прошла русская гребная лодка. Она с трудом двигалась против течения, так как на веслах сидела женщина. Зато на корме вольготно развалились два мужика.

«Do svidania, Россия!»

ГЛАВА 10

ПОСЛЕДНЯЯ ПЛАТА

Воскресенье, 13 сентября. Это был холодный и ветреный день, моросил мелкий дождь, что было первым признаком приближающейся зимы. Но это все равно был великолепный день, потому что мы покидали Архангельск после вынужденной двухмесячной задержки. Нас не пугала перспектива столкнуться с осенними штормами, ни возможность жестоких схваток с немецкими самолетами и подводными лодками. Нам оставались всего 2 недели до отпуска домой — тем, кто останется жив. Лучше столкнуться с опасностью, чем заживо гнить в деревянной тюрьме.

Из 16 торговых судов конвоя QR-14 несколько ранее входили в состав RQ-17. К ним присоединились другие суда, ожидавшие обратного конвоя. Большинство транспортов шло пустыми, хотя некоторые все-таки имели грузы, которые поставляли нам русские, в том числе дерево. На британском судне «Оушн Войс» в качестве пассажиров неожиданно оказались несколько женщин и детей. Это были семьи русской торговой делегации в Англии. Только русские женщины могли решиться на такое рискованное путешествие, и только русские мужчины могли им это разрешить. «Оушн Войс» был судном командора конвоя RQ-16. Во время перехода корабль полу-

чил большую пробоину в борту при разрыве бомбы, но экипаж потушил пожары и привел судно в порт. И вот «Оушн Войс» снова вышел в море и снова стал флагманским кораблем. Коммодор Джон Даунинг находился у него на борту. Конвой медленно следовал двумя колоннами. Одну возглавлял «Оунш Войс», а вторую — наши друзья с «Оунш Фридом». Командир транспорта Уокер был назначен вице-коммодором.

Большинство кораблей сопровождения PQ-17 снова были с нами — корабли ПВО, корветы, траулеры и оба спасательных судна. Кроме них, к нам присоединились 2 эсминца и 3 тральщика. Количество кораблей эскорта точно равнялось количеству транспортов, но вскоре эскорт должен был усилиться. Часть кораблей сопровождения конвоя PQ-18 должна была перейти к нам после того, как их подопечные достигнут финального отрезка пути в Россию.

Белое море встретило нас неприятной волной, и уголь в бункерах «Лорда Остина» начал опасно перемещаться, грозя опрокинуть корабль. Когда мы шли на север в Баренцево море, нашим единственным противником была погода. После долгого и жаркого лета было трудно снова привыкнуть к суровым условиям Арктики. Еще труднее приходилось пустым транспортам, которые теперь возвышались высоко над волнами.

Было странно видеть, как эти мрачные воды вдруг освещал феерический свет полярного сияния. Сначала над горизонтом появлялись белые лучи, похожие на исполинские прожектора, которые шарят по небу. Потом от них начинали расходиться в стороны прямые отростки, которые пересекались между собой. Вскоре все небо оказывалось покрыто странным геометрическим узором. Временами эти узоры расцветивались самыми причудливыми цветами. Это фантастическое зрелище помогало морякам коротать долгие часы ночных вахт.

И уже в первую ночь, во время метели, подсвеченной северным сиянием, в беду попал «Уинстон Сейлем». Из-

за магнитной бури, сопровождавшей северное сияние, его магнитный компас отказал совершенно. Гирокомпас на судне не было, и оно потеряло конвой. Все, что мог сделать шкипер — двигаться точно на север и попытаться выйти к кромке ледового щита, как обычно делали оторвавшиеся от конвоя суда.

Вскоре после этого начал отставать идущий на угле старый «Айронклэд». Эскортные корабли постоянно подходили к нему и пытались заставить увеличить ход, но напрасно. Он не мог выжать ни узла больше. Конвой был вынужден сбросить скорость на час или два, а затем снова следовать с обычной скоростью, оставив «Айронклэд» за кормой. Наконец было решено вообще оставить это судно следовать самостоятельно, придав ему в качестве эскорта тральщик.

Для остальных кораблей первые 3 дня плавания прошли без приключений. Хотя погода была холодной, постоянно налетали метели и густой туман, мы наконец видели свои самолеты — истребители «Харрикейн», а потом русские гидросамолеты и «Каталины». Несколько раз мелькали Ju-88, которые следили за нами издали, но они не беспокоили конвой, держась вне досягаемости наших зенитных орудий.

15 сентября стало черным днем для экипажа «Позарки». В этот день несчастные парни прикончили остатки запаса рома. Нам повезло, потому что мы обращались аккуратнее со своими запасами, представлявшими собой дикую мешанину водки и рома. Все наши проблемы были связаны с группой спасенных, оказавшейся у нас на борту. Когда они обнаружили, что их включили в штатное расписание — кочегаров в кочегарке, матросов наблюдателями и рулевыми, — они отправили депутацию к капитану. Они хотели объяснить, что согласно контракту мы должны доставить их домой в качестве пассажиров. Капитан отказался встречаться с ними, заявив, что у него на корабле живут по его законам, и каждый здоровый человек обязан работать. Когда спасенные отправили ему

записку с отказом стоять вахту, ответ был коротким и грубым: не будет вахт, не будет еды. После этого главарь мятежников поспешил умыть руки, заявив, что лично его никто не заставит работать против его воли. Он улегся в койку и объявил себя больным, хотя был, разумеется, совершенно здоров. Но свою жратву он получил.

Наши остальные 14 гостей, из которых 6 были цветными, представляли собой пеструю толпу. Только 3 раньше бывали в море, зато 2 бывших ковбоев вообще впервые увидели море, оказавшись на судне из состава PQ-17. Грузный кочегар, служивший на флоте со времен парусников, смотрел на них с нескрываемым презрением. Он мог усесться рядом с топкой и громко говорить нашим матросам, поглядывая на новичков: «Больше всего они похожи на стаю гимназисток. Я бы ни за что не взял их с собой в море. Я люблю мужиков, а не гимназисток. Но это всё гимназистки, ей-ей...»

Другим ветераном среди пришельцев был корабельный плотник, который стал их лидером и представителем. Это человек умел делать абсолютно все, и делал это очень хорошо. Он охотно вызывался помочь, где только это требовалось. Он управлял своими товарищами умно и тактично, и мы обнаружили, что он отличный парень, и на вахте, и в кают-компании, так как он обладал ровным спокойным характером и незаурядным чувством юмора.

16 сентября, на четвертый день путешествия, конвой все еще находился в Баренцевом море. Не утихла сильнейшая метель, мы то и дело попадали в полосы густого тумана. Мимо проплывало множество величественных айсбергов. На следующее утро мы должны были встретиться с кораблями эскорта, которые оставили конвой PQ-18, и действительно, около полудня на горизонте была замечена белая ракета. Рано утром 17 сентября к нам присоединились внушительные силы, которыми командовал контр-адмирал Роберт Барнетт, державший флаг

на крейсере «Сцилла». Вместе с ним было не менее 17 эсминцев, и теперь более 40 военных кораблей сопровождали 14 транспортов. Но мы вовсе не смотрели на эсминцы. Внимание буквально всех нас приковал один корабль в соединении Барнетта. Его силуэт, появившийся на горизонте, можно было принять за форму для пудинга. Это был авианосец «Авенджер». Он казался маленьким и неуклюжим, этот авианосец от «Улворта»¹. Шутники утверждали, что следует щелкнуть по нему пару раз, и ты искупаешься. Но для людей, за которыми вражеские самолеты и подводные лодки гонялись по всему Баренцеву морю, видеть его было сущей радостью. Мы с восторгом следили за маленькими черными мошками, ползающими по его полетной палубе. С большого расстояния казалось, что они двигаются мучительно медленно и вот-вот начнут падать в море. Однако каждый самолет уверенно взмывал в воздух, делал круг над своим кораблем и поворачивал на юг, чтобы начать патрулирование. Было странно видеть, как они обмениваются сигналами с авианосцем. Вспышки лампы Олдиса казались крупнее самого самолета, который превращался в странную мерцающую звезду.

Эти разведывательные самолеты были добрыми старыми бипланами «Суордфиш». Однако на корме этой формы для пудинга виднелись неуклюжие силуэты нескольких истребителей «Си Харрикейн», специально спроектированных для действий с авианосцев. Многие из нас вообще впервые видели над морем нечто, напоминающее «Харрикейн» или «Спитфайр». Мы вдруг ощутили неслыханную доселе уверенность. «Авенджер» занял место в самом центре конвоя. Это тоже было отступлением от обычной тактики эскортных кораблей, но там авианосец имел максимальную защиту от торпед. Однако такая диспозиция сильно нервировала капитанов со-

¹ Известный лондонский универмаг. *Прим пер.*

седних кораблей, так как авианосец слишком часто резко увеличивал скорость и разворачивался против ветра для подъема самолетов.

Уже много раз объявлялись тревоги после обнаружения подводных лодок, и было сброшено множество глубинных бомб. Воздействие их разрывов на спасенных моряков, находящихся на «Остине», было потрясающим. При очередном взрыве они подсакивали и были близки к панике. Те же самые проблемы возникали на других эскортных кораблях и «Замалеке» каждый раз, когда объявлялась боевая тревога. Корабельный лазарет был полон голландцев из экипажа «Паулюса Поттера». Многие были серьезно обморожены и потеряли пальцы рук и ног. Они были рослыми мужчинами, но при каждой тревоге их приходилось выносить на верхнюю палубу, а потом уносить обратно.

Температура продолжала падать, валил густой снег. Теперь с нами следовали 2 эскадренных танкера, которые постоянно заправляли военные корабли, еще ни разу не видевшие земли после выхода из Англии. Одним из этих танкеров был наш старый товарищ по конвою PQ-17 «Грей Рейнджер», который тогда был поврежден льдами и повернул назад.

Конвой пока держал приличную скорость около 8 узлов, и наконец мы оказались в районе острова Медвежий. Именно здесь мы подверглись сильнейшим атакам, когда шли в Россию. «Суордфиши», которые охотились за подводными лодками, не могли помешать летающей лодке «Блом и Фосс» следить за нами. Эсминцы охранения несколько раз открывали по немецкому разведчику огонь, но тот предусмотрительно держался вдалеке. Потом к нему присоединились еще 2 самолета, и они несколько часов преследовали нас. «Авенджер» поднял еще несколько самолетов, и началась игра в кошки-мышки. Было странно видеть наши самолеты на одном фланге конвоя, а немецкие на другом. Но эти «селетки» были очень верткими. Каждый раз, когда авианосные самолеты направлялись к ним, немцы описывали широкую дугу

и выходили на противоположную сторону конвоя. Вид вражеских самолетов был совершенно непривычен для русской делегации, находящейся на «Айршире». Они были убеждены, что за пределами Советского Союза никакой войны нет, и эти самолеты «*amerikansky*».

Но воздушная атака не началась, и немецкие разведчики улетели.

На следующее утро, 19 сентября, впервые за много дней выглянуло солнце. Его лучи отразились от какого-то объекта, находящегося у нас впереди по курсу. Сначала подумали, что это еще один большой айсберг, но это оказался остров Шпицберген. В это утро неожиданно объявился один из пропавших транспортов. «Уинстон Сейлем» в одиночку ночью вышел к кромке полярных льдов и теперь возник прямо на пути нашего конвоя. Когда мы шли вдоль побережья Шпицбергена, к нам присоединился еще один эскадренный танкер, доставив новый запас топлива. Все еще держась у самого берега, конвой повернул на север. Это была попытка обмануть неприятеля и увеличить расстояние до аэродромов в районе Нордкапа. Через несколько часов мы снова повернули на юго-запад, и начался долгий поход к Исландии.

Эскортные корабли продолжали отгонять вражеские подводные лодки, а «селетки» больше не появлялись. Мы начали надеяться, что на сей раз наше стадо благополучно доберется домой.

Следующий день, 20 сентября, был воскресеньем. Он стал еще одним черным воскресеньем. Примерно в 5.30 наблюдатели на траулере «Айршир» заметили среди волн какой-то странный водоворот. Пока они озадаченно разглядывали таинственное явление, несколько взрывов сотрясли тральщик «Леда», идущий за кормой конвоя. Он был торпедирован и сразу оказался в очень серьезной опасности.

«Ноферн Гем» шел в 2 милях за кормой конвоя. Траулер находился примерно в 1,5 милях на левом траверзе

«Леды». Когда послышался приглушенный взрыв, и из трубы «Леды» выбросило пламя, лейтенант Мюллендер немедленно дернул ручки машинного телеграфа, давая полный вперед. «Я повернул «Гем» право на борт, намереваясь подойти к правому, подветренному борту «Леды». Когда мы оказались на расстоянии 250 ярдов от тральщика, я увидел, что многие моряки бегут по полубаку к форштевню. Средняя часть корабля была охвачена пламенем, и он грозил переломиться пополам. Я приказал своим морякам убрать шлюпку левого борта подальше от лееров, чтобы не раздавить ее, когда мы подойдем к борту тральщиков. Я подумал, что она нам еще пригодится до того, как мы вернемся домой. Затем, оглянувшись на «Леду», я увидел офицера, который прыгнул за борт и поплыл к нам. Черт побери, что он делает! Это был самый неразумный поступок, потому что остальные моряки тоже начали прыгать в море с полубака и выскакивать из торпедной пробоины в борт. Я остановил «Гем» в 50 ярдах от носа тральщика, или мы перетопили бы всех этих людей. Я приказал спустить нашу шлюпку и поднимать людей из воды. Но удержать их было чертовски трудно, так как все они были покрыты нефтью, которая вытекала из цистерн торпедированного судна. Остальные моряки находились на спасательных плотиках и поднимались к нам на борт по сетям.

Траулер, который оказался между нами и «Ледой», подошел к 6 морякам, находившимся на плоту. Полагаю, один из них был медиком «Леды». Я увидел, как все 6 оказались под днищем траулера. «Леда» перевернулась и последнее, что я видел, — капитан, сидящий на днище корабля или того, что от корабля осталось. Думаю, его успели спасти.

Примчался эсминец и приказал мне оставить людей в воде и возвращаться к конвою. Я послал его к черту. Его капитан был прав в одном отношении, потому что если бы нас торпедировали в это время, погибло бы очень много людей. Если бы только команда «Леды» дожда-

лась, пока мы подойдем к борту, мы наверняка спасли бы гораздо больше...» «Гем» сумел вытащить из воды около 70 человек, но остальные были обречены.

Траулер «Айршир» не имел спасательных сетей или штормтрапов. Поэтому суб-лейтенант Джон Айлард и другие моряки перевешивались через борт, хватая за руки плывущих людей. При этом их самих приходилось удерживать за ноги, чтобы они не свалились в воду. Однако слишком часто покрытые нефтью руки пловцов выскользывали, людей волнами уносило прочь, и они тонули. Самым печальным было то, что именно так погибли 6 моряков «Ривер Афтона», которых «Леда» должна была доставить домой. Многие спасенные из воды скончались позднее. Это был жестокий удар.

После этого в небе снова появились преследователи. Весь день постоянно раздавался сигнал тревоги. Самолеты «Авенджера» исправно поднимались в воздух, но эти стервятники продолжали кружить на горизонте. Примерно в 17.00 «Остин» содрогнулся, словно глубинная бомба взорвалась прямо под ним. Мы в это время находились на правой раковине конвоя. Все дружно обернулись в сторону транспортов, находящихся примерно в миле от нас. Мы увидели огромный водяной фонтан, поднявшийся у носа еще одного ветерана PQ-17 — «Сильвер Суорд». Это транспорт был до отказа нагружен лесом. Пока мы удивленно переглядывались, «Остин» вздрогнул еще раз, и второй фонтан поднялся у борта в средней части «Суорда».

«Может, они его бомбят?» — спросил кто-то, поглядывая в небо. Но еще до того, как он кончил фразу, мы ощутили третий толчок, и над кормой «Суорда» возникло красное зарево. И тут мы поняли ответ — снова торпеды. Транспорт получил сразу 3 попадания. Однако он вроде бы продолжал следовать дальше и на первый взгляд не получил серьезных повреждений. Но потом «Суорд» начал терять ход. Два корабля эскорта направились к нему, и вскоре все они скрылись за кормой.

Эти 3 торпеды уничтожили носовой и кормовой кубрики команды «Суорда». Это могло привести к тяжелейшим потерям, но по странному стечению обстоятельств почти вся команда собралась в средней части судна ужинать. Один человек в кормовом кубрике получил смертельные ранения и скончался сутки спустя. Винт транспорта был оторван, но топить его пришлось кораблям сопровождения.

После этого подводные лодки расплатились с кораблями, которые устроили охоту за ними. В течение 2 часов гремели разрывы подводных бомб, но потом «Сомали», один из эсминцев, участвовавших в охоте, получил попадание торпеды прямо в машинное отделение. Погибли 5 человек, еще несколько были ранены. Эсминец стоял, окутавшись дымом, а вокруг собрались спасатели. Повреждения были тяжелыми, но не смертельными, поэтому было решено попытаться буксировать эсминец. «Лорд Миддлтон» подошел к борту «Сомали». Вспоминает оператор радара Артур Джоунс:

«Мы начали принимать различные припасы и личные вещи экипажа. Одновременно за борт летело все, что только можно было сбросить без особого труда — снаряды, глубинные бомбы и так далее. Корабль следовало облегчить как можно больше. Мы простояли у борта эсминца около 20 минут, как внезапно открылся люк кормового машинного отделения и оттуда поднялся один механик. Может, он был контужен, не знаю, только он пошел к противоположному борту и перепрыгнул на другое спасательное судно, которое подошло к эсминцу».

На борту «Сомали» осталась только часть экипажа, и его взял на буксир однотипный эсминец «Ашанти». Ирония судьбы заключается в том, что эта торпеда предназначалась «Ашанти», который незадолго до атаки помещался местами с «Сомали».

Наши нервы были напряжены до предела. В течение дня были торпедированы 3 судна, но асдик не сумел обнаружить атакующие лодки. В качестве завершающего

удара в разгар охоты на подводные лодки последовал приказ авианосцу и сопровождавшим его эсминцам оставить конвой. Такой же приказ получил и крейсер «Сцилла». Снова возникло ужасающее ощущение, что в самый отчаянный момент флот бросает нас. Комментарии моряков были разнообразными и красочными. Мы не знали причин этого приказа. Пилоты «Суордфишей» «Авенджера» непрерывно летали с самого выхода PQ-18 в море и теперь были измотаны до предела. Поэтому, когда исчезла опасность массированной атаки, было решено дать им возможность отдохнуть. Ценный авианосец был выведен из района сосредоточения вражеских подводных лодок вокруг тихоходного конвоя. Точно так же было решено не подставлять под удар и крейсер. В то время мы не могли правильно оценить эти решения адмирала Барнетта. Все мы и наши измученные гости видели одно: военные корабли снова стремительно исчезают за горизонтом.

Адмирал Барнетт перешел на один из оставшихся эсминцев. Он запросил Береговое Командование организовать воздушное прикрытие конвоя, и все принялись с надеждой осматривать небо, ожидая прибытия своих самолетов. Когда наступила темнота, напряжение усилилось. В темноте особенно неприятно знать, что за тобой охотятся подводные лодки.

Утром 21 сентября выяснилось, что «селедка» все еще тащится за нами, но затем прилетела одиночная «Каталина». Она пролетела над конвоем и связалась с коммодором с помощью прожектора, после чего начала противолодочное патрулирование. Через 2 часа она вернулась, пролетев перед конвоем, и села на воду в миле от нас. Вскоре стало ясно, что гидросамолет тонет. Хвост самолета поднялся в воздух, а все 5 человек экипажа перешли на крыло. Эсминец поспешно спустил шлюпку, чтобы забрать их. Мы узнали, что «Каталина» заметила и атаковала подводную лодку, но сама получила попадание. На этом закончилась история воздушного прикрытия конвоя.

Вскоре после этого, примерно в 11.15, всего в 200 ярдах от форштевня «Позарики» был замечен перископ. До самой темноты грохотали разрывы глубинных бомб, конвой еле полз со скоростью 5 узлов, причем «Сомали» отставал все больше и больше. Такое положение не могло тянуться бесконечно, оно и не затянулось. На рассвете 22 сентября море стихло, а небо очистилось от туч и даже «селедок». Один из эсминцев покинул нас, увезя адмирала Барнетта на «Сциллу». Едва он убыл, как на «Лорде Остине» ощутили знакомый толчок, и мы стали встревоженно осматривать суда. Водяной столб поднялся у борта большого транспорта. Вскоре мы ощутили еще 5 толчков. Водяные фонтаны поднялись так быстро, что мы не смогли разобрать, какие суда получили попадания. Зазвенели колокола громкого боя, и наши спасенные начали выскакивать из люка на палубу, как чертики из табакерки. Один из кораблей ПВО резко увеличил скорость и помчался вдоль колонны транспортов, но мы сильно опасались, что его близнец словил «рыбку». Это было бы чертовской неудачей. Хорошо еще, что мы находились уже близко от цели, поэтому даже такой удар не был бы слишком ощутим. Но пострадал не корабль ПВО, а его ближайший сосед «Оушн Войс», возглавлявший левую колонну. В очередной раз корабль коммодора Даудинга начал тонуть.

Это дала залп подводная лодка, находившаяся справа по носу у конвоя. «Оушн Фридом», возглавлявший правую колонну, в это время находился чуть позади положенного места, поэтому первая торпеда проскочила у него под носом и попала в «Войс». Мелькнула огромная вспышка, прогремел взрыв, и нос транспорта подбросило вверх. За 3 дня до этого одна из русских женщин, находившихся на корабле, родила ребенка. Сразу после попадания торпеды ребенка положили в чемодан, так как считали, что это будет безопаснее. Но тут в носовую часть корабля попала вторая торпеда, разрушив отсек, где размещались пассажиры, и чемодан пропал. Несколько че-

ловец потом утверждали, что видели, как волны вынесли ребенка сквозь огромную пробоину в борту «Оушн Войс». Корабль не затонул, однако полностью потерял ход, поэтому «Замалек» пошел к нему, чтобы снять экипаж.

Тем временем остальные торпеды попали в «Грей Рейнджер» и американский транспорт «Беллингхэм».

«Паломарес» спасся чудом, когда был поврежден «Рейнджер». Вахтенный офицер, чувствуя что-то нехорошее, приказал дать полный вперед, корабль ПВО резко увеличил ход, и торпеда прошла так близко за кормой, что люди в машинном отделении слышали шум ее винтов. «Рейнджер» получил попадание в корму. Торпеда прошла через цистерну плавучести в машинное отделение, убив троих человек. Также погибли 3 человека палубной команды. При взрыве, как в кино, с мостика в воздух улетело колесо штурвала. Затем «Беллингхэм» вздрогнул от взрыва и начал быстро садиться кормой. Нам приказали оставаться рядом с ним. Мы застопорили машины, и моряки транспорта поплыли к нам. Через несколько мгновений мы уже помогали им подняться к нам на палубу.

«Ну, парни, спасибо. Это уже становится дурной привычкой. Я тону в пятый раз после того, как мы вышли из Исландии», — сказал один из них.

К счастью, никто из них не был ранен, и пропал только один человек. Пока мы помогали им подняться на борт и втаскивали желанные ящики с продовольствием, которые моряки захватили с собой, «Беллингхэм» поднимался над нами все выше. Носовая часть судна торчала из воды под углом около 60 градусов. Это было потрясающее зрелище, особенно с такого близкого расстояния. В гибели огромного судна было нечто величественное. Всего через пару минут он затонул, оставив после себя только пенящийся водоворот, в котором кружили обломки и мигали световые буи. Это был погребальный костер последнего из погибших транспортов конвоя PQ-17. Наши спасательные работы продолжались около получаса. Все это время мы стояли на месте. Конвой ушел дале-

ко вперед, и для рыскающих поблизости подводных лодок мы представляли собой прекрасную мишень. Это были самые длинные полчаса в моей жизни.

Когда получил попадание «Оушн Войс», вице-коммодор конвоя Уокер, командовавший транспортом «Оушн Фридом», принял на себя командование конвоем. «Я успел увидеть, как коммодор Даудинг, стоя на мостике, грозит мне кулаком, когда я поднимал брейд-вымпел коммодора». «Замалек» подобрал большую часть русских, в том числе женщин и детей. На переполненном спасательном судне им выделили специальный отсек. Кроме убитой горем матери, чей ребенок пропал, и еще одной женщины с переломом ноги, остальные отделались очень легко. Экипаж «Войса» снял тральщик «Сигалл», на котором и завершил поход Даудинг, находясь теперь в хвосте конвоя. Вспоминает капитан Уокер: «Позднее коммодор сделал пару попыток перебраться к нам на борт, но волнение было слишком сильным. Я предложил покинуть строй и лечь в дрейф, чтобы он перешел к нам, но Даудинг не согласился. Полагаю, он больше думал о кораблях, чем о собственных удобствах».

Позднее «Войс» был потоплен одним из кораблей эскорта.

Машинное отделение «Грей Рейнджера» было серьезно повреждено и затоплено, поэтому уцелевшим морякам было приказано покинуть корабль. Большинство из них село в катер левого борта, их подобрал траулер «Нюферн Гем». Несколько человек спас «Рэтлин». Молодому механику, который спрыгнул за борт с кормы танкера, кинули лить с одного из спасательных судов. Он сумел поймать лить, но корабль не успел сбросить ход и целую милю тащил человека за собой. Механик наполовину захлебнулся, прежде чем его подняли на борт. Ему было всего 20 лет. Более старый человек не выдержал бы ужасного испытания ледяной водой.

На «Рейнджере» почти не осталось топлива, но его нельзя было буксировать. Оставленный танкер вполне

могли захватить немцы, поэтому корабли эскорта потопили его. Однако корабль был построен так прочно, что его пришлось расстреливать целых 30 минут.

А потом все закончилось. Противник больше не атаковал нас. Команде «Остина» пришлось взять на себя заботу о более чем 50 новых пассажирах и их любимцах — кошке и щенке лайки. Перед нами снова возникла тяжелая проблема — как их разместить и накормить, хотя «Ноферн Гем» находился в гораздо более сложном положении, чем мы. На этом траулере собрались моряки с «Леды», «Рейнджера» и несколько человек с «Беллингхэма». Отсеки были забиты так, что негде было повернуться. Скучный рацион состоял из консервированной колбасы, бисквитов и чая, но он сокращался с каждым днем, хотя с эсминца на траулер передали немного продуктов. То же самое творилось на «Рэтлине». Кроме экипажа, у него на борту находились около 200 человек, многие спасенные страдали от нервного потрясения и отказывались спускаться вниз. Поэтому палуба «Рэтлина» напоминала речной пароходик во время экскурсии.

Остаток дня и всю ночь за нами следили 2 разведчика FW-200 «Кондор», но конвой упорно следовал дальше. На рассвете сыграли боевую тревогу, и в течение 2 часов мы следовали зигзагом. Но «Кондоры» упорно висели у нас на хвосте. А где были наши самолеты? Но поскольку мы находились в относительной безопасности недалеко от своих минных полей, новых атак не последовало. Во второй половине дня мы увидели Исландию, но по каким-то причинам планы изменились, и большинство кораблей было направлено в Лох Ю. Мы попали в буран, а ветер усилился до шторма. В этот момент нам потребовалось повернуть, хотя корабль перестал слушаться руля.

«Поворачивай, когда будешь готов», — скомандовал капитан с мостика.

«Он рыскает на 20 градусов в обе стороны», — ответил рулевой.

«Тогда поворачивай, когда он успокоится», — последовал сухой ответ.

Так как шторм был просто ужасным, мы начали опасаться, что переполненный «Рэтлин» перевернется. Он отделился от нас, чтобы зайти в Сейдис-фиорд за припасами, а потом последовал за конвоем. Многострадавший «Уинстон Сейлем» отстал из-за проблем с рулем.

Каждый корабль был потрепан штормом. «Дианелла» пережила самый скверный момент за весь поход. Вспоминает матрос Кеннет Ричардс: «Нас захлестнуло через левый борт и перевернуло. Я сидел в кресле в рубке, и под каким углом мы накренились, я сказать не могу. Но я смотрел прямо в воду, и это длилось целую бесконечность. Было слышно, как старший помощник кричит рулевому: «Ни в коем случае не трогай руль!» Шпигаты правого борта залило, и палуба покрылась водой. Но каким-то чудом корабль выпрямился, и слава богу, что он сделал это!»

Шторм утих, и во внезапно наступившем штиле мы прошли через район, где резвились тюлени и плавали мины. В небе туда и сюда носились «Крепости», «Сандерленды» и «Уитли», они появились, когда в них уже не было никакой надобности. Эсминцы покинули нас, но теперь к нам подошел прибрежный эскорт. Капитану Уокеру был отправлен приказ: «Оушн Фридому» от «Сигалл». Выходите вперед и ведите их домой. Жаль, что не смогу быть с вами до конца. Передайте всем кораблям: хорошо сделано. Даудинг».

Мы заметили Батт-оф-Левис. По радио БиБиСи сообщило нам, что «обратный конвой прибыл благополучно». Но позади нас разыгралась последняя трагедия.

«Сомали» медленно полз вперед на буксире у «Ашанти», постоянно откачивая воду, которая грозила затопить эсминец. На корабле осталась неполная команда — 80 человек. Хотя все шлюпки были уничтожены, оставшихся спасательных плотов было достаточно, чтобы в случае необходимости спаслись все. Но налетел жестокий шторм, и

во мраке ночи корабль завершил свое трудное путешествие. Буксировка становилась все более опасной, поэтому экипажу было приказано находиться на верхней палубе. Воспыхивает матрос Артур Джоунс с «Лорда Миддлтона»:

«Его носовой огонь был виден мотающимся из стороны в сторону самым диким образом. Внезапно буксирный трос лопнул, и в тот же момент раздался громкий металлический скрежет. Эсминец разломился надвое, и обе половины начали дрейфовать в разные стороны. Он затонул очень быстро. Так как волнение было очень сильным, наш шкипер решил держаться под ветром. Если моряки будут прыгать за борт, их снесет к нам. Мы смогли спасти очень немногих. Сильное течение пронесло остальных мимо нас, и это была смерть. Я опасаясь, что у этих несчастных не было ни одного шанса».

Среди тех, кого чудом вытащили из воды, оказался командир «Сомали». Он уже потерял создание, но его успели поднять на рыскавший вокруг «Ашанти». Но более 40 человек экипажа «Сомали» погибли, в том числе и те, кого подняли из холодной воды слишком поздно. Старшина сигнальщиков эсминца скончался на борту «Миддлтона» вскоре после спасения. Его похоронили в море в Сейдис-фиорде, в самом конце путешествия.

26 сентября 1942 года. Мы стоим в Лох Ю. На следующий день приполз «Уинстон Сейлем». Позднее мы слышали, что «Айронклэд» сумел добраться до Шпицбергена и позднее прибыл в Англию. Итак, голые цифры: 2 английских и 5 американских транспортов уцелели из состава конвоя PQ-17. Еще 2 спасательных судна. 2 продырявленных русских танкера чинятся в Архангельске. Печально говорить обо всем этом.

Мы доставили домой около тысячи человек (еще несколько умерли во время перехода). Теперь им предстояло короткое путешествие на каботажном пароходике до Глазго, где их ждал торжественный прием и обед. Затем им будет дана возможность приятно отдохнуть, пока они

не оправятся достаточно, чтобы снова выйти в море. Американцы должны были еще пересечь Атлантику.

Все мы предпочитали помалкивать. Военная тайна. Несмотря на громогласные заявления немецкой пропаганды и сотни самых разнообразных слухов, не было никакого официального коммюнике, заявления или чего-то подобного. Вся эта история носила горький привкус. Над Королевским Флотом повисло неприятное обвинение в том, что он трусливо бежал после панического приказа Адмиралтейства. Все это не имело прецедентов в морской истории.

Мы привезли домой наши воспоминания. Как лейтенант медицинской службы МакКаллум с «Замалека», который еще очень долго жаловался, что стоит ему закрыть глаза, как он тут же видит «Блом и Фосс», кружащий на горизонте. Как старший механик того же судна Даусон, который, сойдя на берег, выяснил, что потерял около 15 килограммов и стал похож на скелет. У него в ушах постоянно звучали свист бомб и крики спасенных. Как артиллерист Герберт Уормби с «Оушн Фридом», который с этого момента стал каждый вечер возносить благодарственную молитву за чудесное спасение.

На борту «Паломареса», который следовал в Белфаст, из сообщения по радио стало известно, что очередной конвой с боем прорвался в Россию, благодаря помощи Королевских ВВС. Никогда еще на этом корабле не было слышно столь грязной ругани, как после этого сообщения.

Но это была последняя вспышка гнева, которую мы испытали.

ГЛАВА 11

КТО ВИНОВАТ?

Сразу после катастрофы конвой PQ-17 вошел в историю, как один из самых трагических эпизодов войны. Это было самое сокрушительное поражение, которое потерпели конвои союзников. Однако из него сразу были извлечены уроки, и его гибель была быстро отмщена, так как все следующие конвои прибыли в Россию.

В то же время следует напомнить, что судьбу конвоя PQ-17 и ошибки, которые привели к его разгрому, сразу укрыла плотная завеса секретности. В этом история PQ-17 резко отличается от истории других конвоев.

Мы прибыли в Лох Ю 26 сентября 1942 года, в этот же день прочитали в газетах пространное и красочное коммюнике Адмиралтейства о великой битве, которую выдержал PQ-18. В ходе битвы были уничтожены 40 вражеских самолетов, а большинство транспортов благополучно дошли до цели. В конце коммюнике 4 абзаца были посвящены переходу QR-14. В них упоминалось о «потере нескольких судов» и кратко говорилось о гибели тральщика «Леда» и эсминца «Сомали».

И ни слова о конвое PQ-17. Точно так же не было ни одного упоминания о конвое за то время, пока мы отсутствовали, лишь 4 августа в газетах появились несколько фотографий. Это были снимки боя с торпедоносцами в

День независимости — ровно месяц назад. В заметке говорилось об «одной из крупнейших конвойных битв на море» и «огромном конвое ООН». Вот пример тщательно отцензурированной подписи под снимком в «Дейли Геральд»:

«Эти драматические снимки показывают налет германских самолетов-торпедоносцев на конвой в Россию. Корабли проследовали по арктическому маршруту в начале прошлого месяца, когда темноты практически не было вообще, и хорошая видимость помогала противнику. Несмотря на повторные атаки, конвой с важнейшими военными грузами прорвался».

Однако во всех нейтральных странах к этому времени уже циркулировали германские заявления о потоплении множества судов с указанием конкретных названий. Немцы растиражировали в целях пропаганды снимки, сделанные подводными лодками и самолетами, на которых были видны тонущие суда и беспомощные моряки.

В Америке в тот же день, 4 августа, журнал «Лайф» опубликовал большую подборку фотографий событий в День независимости. Их сделал один из штабных офицеров, находившийся на «Уэйнрайте». Эсминец не был назван, упоминался лишь «один из американских военных кораблей, охранявших большой караван торговых судов ООН». «Лайф» не подвергался столь жестокой цензуре, как английские газеты. В статье говорилось: «По сообщениям немецкого радио, противник потопил американский крейсер и 28 торговых судов, что стало «величайшей катастрофой» в истории войны на море. Они утверждают, что самолеты потопили 122000 тонн, еще 70000 тонн потопили подводные лодки. В следующем заявлении были добавлены еще 4 торговых судна, а в очередном — еще 3. 9 июля русские заявили, что конвой «благополучно прибыл в русский арктический порт». Он понес потери, однако большое количество американских и английских самолетов, танков, орудий, продовольствия, медикаментов и прочих военных грузов доставлено находящимся в тя-

желом положении русским. Они проделали самый длинный отрезок пути с завода до линии фронта».

«Лайф» добавил, что действительные потери союзников не обнародованы, однако они, несомненно, «гораздо ниже, чем экстравагантные заявления немцев».

Адмиралтейство продолжало хранить гробовое молчание. Спустя несколько месяцев, весной 1943 года, лорд Уинстер, который был морским офицером, вызвал скандал в палате лордов, когда потребовал объяснений относительно «самого ужасного похода в мире». На следующий день «Дейли Экспресс» написала: «Лорд Уинстер сообщил, что один из наших конвоев в полярную Россию потерял 34 судна из 38. Судя по всему, он говорил о самом серьезном поражении конвоя союзников, которое имело место в начале июля. Противник заявил, что уничтожил весь конвой, перевозивший более 250000 тонн самолетов, танков, боеприпасов и продовольствия. Официальные германские источники сообщили о потоплении 19 судов самолетами и еще 9 подводными лодками в районе Шпицбергена. Все остальные суда были уничтожены «в ходе преследования» в последующие 2 дня, когда они уже находились недалеко от порта назначения.

После мощных воздушных атак и тяжелых потерь 2 июля конвой повернул на север, чтобы уклониться от германской эскадры, в состав которой входил «Тирпиц». Он был снова атакован бомбардировщиками на подходах к Архангельску. Подводные лодки добивали отставшие и поврежденные суда. Спаслись только 4 транспорта».

Лишь теперь факты о действительной судьбе конвоя начали просачиваться наружу, но Адмиралтейство продолжало отмалчиваться. Спустя несколько месяцев адмирал флота сэра Дадли Паунд, Первый Морской Лорд и начальник штаба ВМФ, ушел в отставку по болезни. Он скончался в том же 1943 году. Но даже после его смерти не появилось ни одного сообщения о конвое PQ-17.

Обет молчания был нарушен только в феврале 1945 года. В этом месяце шведское судно «Грипсхольм» прибыло в

Нью-Йорк с первой группой американских моряков, которые вернулись домой после 3 лет пребывания в германских лагерях. Среди них были 25 человек с кораблей конвоя PQ-17. Они сохранили все свои горькие воспоминания и поведали о них ликующим горожанам. Стало известно, что мощные силы эскорта, в том числе крейсера и эсминцы, бросили торговые суда на растерзание немецким самолетам и подводным лодкам, когда кинулись охотиться за германскими линкорами. Особенно мрачными были рассказы моряков «Карлтона» и «Хоному». Рядовые американцы никак не могли поверить, что все эти ужасы происходили в действительности. Моряки сказали, что были потоплены 34 из 38 торговых судов. Некоторые открыто обвиняли Королевский Флот в трусости. «Флот лайми просто развернулся и удрал».

Заголовки американских газет произвели настоящий фурор, тем более что большинство судов конвоя было американскими. Министерство флота США отказалось комментировать сообщения, поэтому отдуваться за все пришлось британскому Адмиралтейству. «Нью-Йорк Таймс» писала: «Эта история замалчивается чиновниками Адмиралтейства, но офицеры флота неофициально называют ее «настоящим вздором». В подобных случаях, если конвой подвергается атаке, он распускается. В это время корабли сопровождения пытаются отбить атаку, так рассказывают офицеры».

2 дня, пока кипели страсти, Адмиралтейство не делало ничего. Затем оно выпустило коммюнике, «чтобы исправить неточные рапорты, появившиеся недавно». Оно состояло из краткого отчета о действиях линейного флота, крейсеров и эсминцев. В нем также было указано точное количество транспортов в конвое и правильное количество потопленных судов. Однако при этом ошибочно говорилось, что 5 транспортов были потоплены при воздушном налете в День независимости. В коммюнике лишь бегло упоминался приказ рассеять конвой и говорилось, что «спустя несколько часов после боя» с торпе-

доносцами «конвой проследовал к цели без дальнейшего противодействия. Позднее, когда на параллели мыса Нордкап атака вражеских надводных кораблей казалась неизбежной, конвой получил приказ рассеяться. 6 эсминцев присоединились к 1-й эскадре крейсеров, чтобы образовать сбалансированное ударное соединение. Последовали тревожные 24 часа, но вражеские корабли не атаковали рассеявшиеся транспорты. Вероятно, это намерение было оставлено вследствие расформирования конвоя».

Последнее заявление можно считать классическим. В нем ничего не говорилось о том, что за эти самые 24 часа подводные лодки и самолеты отправили на дно 14 рассеявшихся транспортов.

В заключение коммюнике бодро утверждало: «За последние 42 месяца наш русский союзник получил не менее 91,6 % огромного количества военных грузов, отправленных северным путем. Причем большую часть пути транспорты проходили под прикрытием британских кораблей».

«Нью-Йорк Таймс», как и другие американские газеты, просто перепечатала это коммюнике без всяких комментариев. Но все-таки газета не удержалась от шпильки: «Из мрака прошлого на свет выплывают некоторые неприятные цифры, обнародованные британским Адмиралтейством. Лишь теперь мы поняли, насколько тяжелые потери мы тогда понесли».

И снова наступила тишина. Прошло еще почти 2 года, но не разрешался даже отдаленный намек на то, что при проведении этой конвойной операции были допущены ошибки. Затем, в октябре 1948 года русская газета «Красный флот», официальный орган Советского ВМФ, опубликовала две резкие статьи капитана 2 ранга В. Андреева. Озаглавленные «Уроки одного конвоя», эти статьи обрушили шквал критики на Адмиралтейство, открыто обвинив его в том, что приказ расформировать конвой был отдан без всякой необходимости. Андреев заявил: «Главной причиной рассеивания конвоя, похоже, стала

путаница в умах британского командования, преувеличенный страх перед немецкими кораблями, опасения «потерь» в линкорах, которые «могли» иметь место». Андреев заявил, что традиции военного флота требуют от кораблей эскорта защищать торговые суда. «В этом случае традиции были забыты. В результате после рассеивания, когда транспорты остались беззащитными, конвой понес тяжелейшие потери». Приказ рассеяться был отдан, «когда вражеские корабли, предположительно угрожавшие конвою, находились еще на расстоянии 300 миль».

Андреев обвинил Адмиралтейство в том, что оно недостаточно серьезно подошло к организации проводки конвоя. О его выходе знала каждая собака в Рейкьявике, что позволило немцам тщательно подготовить атаку. Конвой имел недостаточный эскорт, в состав которого следовало включить авианосец. (Командир танкера «Донбасс» сообщил, что видел всего один английский самолет — «Валрос» с крейсера.) Андреев упоминал «безответственность и панику», которые были характерны для английских и американских команд. Корабли покидались после первых «незначительных повреждений».

Андреев привел массу деталей, хотя не все его сведения были точными. Он совершенно несправедливо обвинил в приказе рассеять конвой коммодора и командира эскорта. В то же время он указал правильное количество судов конвоя, число потопленных транспортов, правильно сообщил, что в Архангельск прибыли всего 11 транспортов, в том числе оба поврежденных русских танкера. Он процитировал ответ, который получил капитан «Азербайджана» от британского эсминца, пришедшего на помощь танкеру: «Конвой не будет переформирован. Спасайтесь самостоятельно. Советую держаться как можно севернее, насколько позволят льды. Удачи».

«Нью-Йорк Таймс» полностью перепечатала статьи Андреева. В Англии начался новый скандал. Энтони Иден, который в годы войны был министром иностранных дел, публично заявил: «Любой честный союзник должен был

учесть коммюнике Адмиралтейства, выпущенные в течение последних 2 лет, прежде чем делать выводы относительно такой сложной и рискованной операции. В действительности они были полностью забыты. Мне кажется, что наш союзник ведет себя, мягко говоря, неблагодарно, выбрав в качестве повода для обвинений судьбу единственного конвоя».

В палате общин члены парламента заявили о «горячем возмущении, которое испытывают все британцы после возмутительных заявлений Андреева». Секретарь Адмиралтейства мистер Джон Дагдейл заявил, что не принимает статьи, потому что они обнаруживают «полное непонимание законов морской тактики», но также «совершенно отрицают мужество английских и американских моряков на судах конвоя». Он заверил членов парламента, что вскоре будет подготовлено новое заявление Адмиралтейства, которое будет опубликовано в стране и за рубежом.

В этом заявлении подчеркивался исключительный успех 40 арктических конвоев. Оставлять корабли эскорта рядом с поврежденными и отставшими судами, по мнению Адмиралтейства, являлось ненужным смертельным риском. Единственным способом действий в такой ситуации было снять экипаж и затопить судно. В отношении рассеивания конвоя в заявлении в очередной раз повторялось, что на параллели мыса Нордкап «атака вражеских надводных кораблей казалась неизбежной». Конвой уже зашел слишком далеко на восток, чтобы линейный флот адмирала Тови мог ему помочь, поэтому Адмиралтейство приказало конвою рассеяться, а крейсерам и эсминцам отойти, чтобы сформировать сбалансированное ударное соединение, которое могло отвлечь противника. «Это является общепризнанным способом защиты в подобных крайних обстоятельствах. В любом случае, действия кораблей эскорта и рассеивание конвоя достигли своей главной цели. Вражеские тяжелые корабли повернули назад, и поэтому конвой избежал уничтожения».

Так что же, действия англичан увенчались успехом? Еще одна свежая мысль для будущих историков.

Однако через день газета «Правда» опубликовала краткую статью в поддержку позиции Адмиралтейства. В ней выражалась уверенность в «несомненном мужестве», которое проявили американский и английский флоты при проводке конвоев. Статья подчеркивала, что такое мнение подтверждается наградами английским и американским морякам. Статьи Андреева были названы «крайне неудачными». Он выбрал неправильный подход. Вместо того чтобы изучить опыт многих операций, Андреев «начал делать обобщения на основании одной операции, которая была неудачной». «Красный флот» перепечатал опровержение «Правды», но при этом выразил протест против того, что ряд зарубежных журналистов использовал заявления Андреева «для раздувания антисоветской кампании».

На этом все временно затихло. Прошло еще 4 года, прежде чем в октябре 1950 года Адмиралтейство полностью опубликовало рапорты адмирала Тови, касающиеся русских конвоев, в приложении к «Лондон Газетт». Пресса вцепилась в них, потому что там была изложена совершенно иная картина, чем представлялось до сих пор. Выяснилось, что главнокомандующий Флотом Метрополии неоднократно просил усилить эскорт конвоев. Он требовал сократить количество конвоев в летнее время, пока граница льдов не отступит на север. В них приводилось множество просьб к русским о помощи, особенно на заключительной стадии перехода, причем практически все эти просьбы оставались без ответа. Русские постоянно требовали приложить больше усилий, но сами при этом никак не помогали. Обещанная русскими бомбардировка норвежских аэродромов не была проведена ни разу. Буквально на каждой странице отчетов Тови можно было найти ссылки на отсутствие взаимодействия с Кремлем.

В отношении некоторых деталей, касающихся «памятной катастрофы PQ-17», «Дейли Экспресс» заявила: «Ад-

мирал Тови 8 лет хранил молчание, хотя парламент обвинил его в том, что он отозвал эсминцы для прикрытия своих линкоров».

Теперь стали известны все маневры линейного флота. Он крейсировал к западу от района, ограниченного островами Ян Майен, Шпицберген и Медвежий, где, по мнению адмирала Тови, атака «Тирпица» была наиболее вероятной. Когда морская разведка предположила, что вражеские корабли могут атаковать конвой к востоку от острова Медвежий, главнокомандующий предложил Адмиралтейству повернуть конвой назад на 12—18 часов, когда он выйдет на долготу 10° О. (Если «Тирпиц» все-таки выйдет в море.) В этом случае противник мог оказаться в пределах досягаемости кораблей Тови. Это предложение было отвергнуто. Поэтому Тови не оставалось ничего иного, как патрулировать в указанном ему районе.

3 июля было получено сообщение, что «Тирпиц» и «Хиппер» покинули Тронхейм. После этого адмирал Гамильтон решил продвинуться со своими крейсерами восточнее острова Медвежий. В тот же день воздушная разведка обнаружила, что граница льдов отодвинулась к северу, и Адмиралтейство передало на «Кеппел», что конвою рекомендуется пройти как минимум в 50 милях к северу от Медвежьего. Однако капитан 2 ранга Брум предпочел следовать прежним курсом в условиях плохой видимости. И все же адмирал Гамильтон решил, что северный курс выгоднее, поэтому он приблизился к конвою и приказал Бруму изменить курс, чтобы пройти в 70 милях к северу от Медвежьего, а потом увеличить расстояние от вражеских аэродромов до 400 миль.

В полночь 4 июля Адмиралтейство дало разрешение Гамильтону следовать с крейсерами до 25° О, если того потребует ситуация или не будут получены особые распоряжения главнокомандующего. Тови писал: «Это было изменение методики, согласованной мною с Адмиралтейством. Так как я не имел никакой информации, оп-

равдывающей это изменение, я приказал Гамильтону повернуть назад, когда конвой достигнет 25° О или ранее, если только Адмиралтейство даст гарантии, что он не встретит «Тирпиц». Через 7 часов Адмиралтейство радиовало Гамильтону, что в ближайшее время ожидается новая информация, и он должен оставаться с конвоем до новых инструкций. А потом, через 2 часа, были отправлены 3 роковые радиограммы, причем это было сделано через голову главнокомандующего.

Последняя была отправлена, чтобы исправить формулировку с «рассредоточиться» на «рассеяться», но в то время этого никто не знал. Радиограммы были восприняты адмиралом Гамильтоном и капитаном 2 ранга Брумом как ясное доказательство того, что «Тирпиц» гонится за конвоем. Поэтому Брум повернул свои эсминцы назад, чтобы вступить в бой.

5 июля в 17.00 русская подводная лодка «Красная Звезда» сообщила, что «Тирпиц» с кораблями сопровождения обнаружен в районе мыса Нордкап. Через 3,5 часа последовало сообщение другой подводной лодки. Но вскоре после этого вражеские корабли прервали погоню и повернули назад «по неизвестным причинам».

Ночью 5/6 июля Адмиралтейство отправило адмиралу Тови 3 радиограммы. В них говорилось, что если линейный флот будет замечен идущим на восток, то «Тирпиц» не попытается атаковать конвой. «Красная Звезда» вполне могла его повредить, поэтому у самолетов «Викториеса» появлялся шанс атаковать немецкий линкор. Адмирал Тови так не считал, но 6 июля в 18.45, заправив эсминцы, он все-таки повернул на северо-восток. Когда через час над эскадрой выше уровня облаков пролетел немецкий самолет, он попытался привлечь внимание противника, открыв огонь и подняв истребители, но успеха не имел. Позднее в тот же день к нему присоединились крейсера Гамильтона. Так как погода не благоприятствовала ведению авиаразведки, Тови повернул на юго-запад, и корабли вернулись в порт.

Все действия адмиралов были четко объяснены. Но кто именно стоял за приказами Адмиралтейство, вошедшими в противоречие с приказами главнокомандующего? Кто отменил распоряжения Тови? Чье именно роковое решение стало причиной отправки трех роковых радиogramм? По чьему приказу был распущен конвой, и на каком основании? Адмирал Тови не стал говорить об этом газетчикам. Он заявил: «Я могу сказать еще очень много. Но, может быть, мне этого лучше не делать».

Молчание официальных кругов продолжалось еще 7 лет. Лишь в 1957 году, спустя 15 лет после того рокового дня, стала известна правда. Все эти годы распространялись самые невероятные слухи, родилось много горьких подозрений, и вот все открылось. Во втором томе своего труда «Война на море» официальный историк Адмиралтейства капитан 1 ранга Стефен У. Роскилл написал, что человеком, отменившим приказы Тови, человеком, отдавшим решающий приказ рассеять конвой PQ-17, был адмирал флота сэра Дадли Паунд.

Впервые была признано, официально и публично, что этот приказ был тяжелейшей ошибкой.

Моряки конвоя вряд ли знали, как зовут Первого Морского Лорда. В отличие от командующих двумя другими видами вооруженных сил, он оставался таинственной смутной фигурой, стоящей в тени за Адмиралтейством. И это несмотря на то, что Паунд был Первым Морским Лордом с начала войны.

Что это был за человек? Ему было 64 года, большую часть которых он провел на флоте. Паунд участвовал в знаменитой Ютландской битве, однако он никогда не был широко известен личному составу. В одном из крайне редких случаев, когда газета попыталась дать его портрет накануне смерти Паунда, в день Трафальгарской битвы в 1943 году, «Дейли Мейл» написала:

«День за днем этот человек, который делал самую важную для Британии работу в течение 4 самых важных лет,

звонил по телефону своей жене. «Мне очень жаль, но сегодня я не могу вернуться домой», — говорил он. «Я понимаю», — отвечала леди Паунд.

Паунды жили в мебелированной квартире на Хорнтон-стрит в Кенсингтоне, платя по 6 гиней в неделю. Но после войны стало известно, что сэр Дадли нес круглосуточную вахту в Адмиралтействе. В 50 ярдах от его большого и пустынного кабинета, увешанного картами, находилась такая же скромная спальня со стенами, выкрашенными кремовой краской. Лишь простая железная кровать с соломенным матрасом указывала на предназначение этой комнаты. Даже сундук красного дерева с личными вещами был завален бланками радиограмм и различными книгами, вроде свода сигналов.

В этой суровой обстановке и жил сэр Дадли Паунд. Если ночью в Ла-Манше происходило какое-то столкновение, его поднимали с постели. События вокруг конвоя в Архангельск вынуждали его бодрствовать сутками. Ему приходилось идти в кабинет, не успев снять халат, чтобы отвечать на телефонные звонки, давать важнейшие советы, принимать решения, диктовать приказы. Иногда он ложился в постель, не раздеваясь, так как знал, что буквально через час или два ему придется возвращаться к своим обязанностям, так как никто не мог заменить его.

Когда здоровье леди Паунд начало ухудшаться, он попытался вечерами возвращаться домой. Но ему удавалось переночевать дома не более 4 раз в год. Поэтому он отказался от ленча, чтобы получить возможность бывать с женой. Он никогда не приходил на ленч, вместо этого Паунд ехал в Кенсингтон. Он никогда не мог пробыть там более часа. После этого он возвращался к своей работе».

В конце 1940 года адмирал Паунд подвергся жестокой критике в палате общин за те методы, с помощью которых Адмиралтейство руководило операциями. Это был не единственный случай, когда он попал под обстрел, однако он перенес и этот шторм, поднятый его противниками. Именно Паунд командовал Королевским Фло-

том в первые, самые тяжелые годы войны. Его главным недостатком, по свидетельству работавших с ним офицеров, было стремление все держать под своим личным контролем. Паунд не желал давать слишком много воли подчиненным командирам. По словам официального историка, «он был слишком склонен контролировать эскадры и флоты с мостика своего флагмана и из Уайтхолла». Его вмешательство в действия флотов было «чрезмерным».

Адмиралтейство высказывалось категорически против отправки PQ-17 во время полярного дня. Когда разведка сообщила о намерении противника предпринять массированную атаку конвоя самолетами, подводными лодками и надводными кораблями, что могло привести к исключительно тяжелым потерям, адмирал Паунд решил, что самую большую опасность представляет собой «Тирпиц» и его сопровождение. У него было 2 недели до выхода конвоя, чтобы оценить ситуацию. Поэтому решение рассеять конвой было тщательно продуманным и подготовленным заранее. Вице-адмирал Б.Б. Скофилд, который участвовал в подготовке русских конвоев, недавно заявил об этом предельно четко. В своей книге «Русские конвои», выпущенной в 1964 году¹, которая блестяще описывает все детали конвойных операций и действия противника, адмирал Скофилд пишет:

«Когда адмирал Тови узнал, что PQ-17, как и предыдущий конвой, будет состоять из 35 судов, он предложил Первому Морскому Лорду разделить конвой на 2 части. При этом Тови подчеркнул, что по-прежнему считает большие конвои нежелательными. Во время телефонного разговора с Паундом по этому вопросу Тови впервые узнал, что Паунд предполагает распустить конвой, если тот в Баренцевом море будет атакован германской эскадрой, в составе которой окажется «Тирпиц». Приказ кон-

¹ Вышла в издательстве АСТ в 2003 году. *Прим. пер.*

вою рассеяться является стандартным ходом в морской войне, если конвой атакован вражескими кораблями, превосходящими по силе охранение. Англичане успешно использовали его, когда конвой из 37 судов, шедший в сопровождении одного вспомогательного крейсера «Джервис Бей», был посреди Атлантики атакован карманным линкором «Адмирал Шеер». Но в Баренцевом море ситуация была совершенно иной. Там транспортам просто некуда было скрыться, так как паковый лед не позволял им выйти за пределы досягаемости немецкой береговой авиации. Более того, опыт показывал, что взаимная поддержка особенно важна при отражении атак самолетов и подводных лодок. Поэтому предложение адмирала Паунда как громом поразило Тови».

3 июля пришло сообщение, что «Тирпиц» и «Хиппер» покинули Тронхейм. Хотя плохая погода мешала ведению авиаразведки, к вечеру 4 июля Адмиралтейство уверилось, что эта пара направилась на соединение с «Шеером» в Альтен-фиорд, расположенный недалеко от Нордкапа. Вероятно, в данный момент они уже идут на северо-восток, чтобы атаковать конвой. Линейный флот адмирала Тови находился в 350 милях позади. Ему можно было дать приказ полным ходом идти на помощь конвою, однако это требовало много времени. К тому же, единственный авианосец Флота Метрополии мог попасть под удар многочисленных германских самолетов. Крейсера же считались неспособными сражаться с линкором. Снова процитируем адмирала Скофилда:

«Совершенно очевидно, что Первый Морской Лорд больше всего думал об угрозе атаки «Тирпица». Он считал ее самой серьезной из трех. Плохая погода могла спасти конвой от воздушных атак. Полярный день серьезно затруднял действия подводных лодок, но лишь туман мог помочь при атаке надводных кораблей. Как уже говорилось, Паунд давно обдумывал эту ситуацию, задолго до того, как она случилась на самом деле. И давно пришел к заключению, что роспуск конвоя будет самым правиль-

ным решением. Хотя почти все участники совещания, которое он проводил, были против этого, их аргументы Паунд счел недостаточно убедительными, чтобы они смогли заставить его изменить решение. Когда все участники совещания высказались, он на минуту закрыл глаза, что-то обдумывая, а потом повернулся к начальнику службы связи. «Передайте крейсерам отходить на запад полным ходом. Конвою рассеяться». За всю свою долгую и выдающуюся службу адмирал Паунд ни разу не принимал столь рокового решения».

В действительности в тот момент, когда была отправлена эта радиограмма, вечером 4 июля «Тирпиц» и остальные немецкие корабли стояли в Альтен-фиорде. Они вышли в море только в полдень на следующий день.

Сегодня принято считать, что конвой был расформирован преждевременно. Почему адмирал Паунд действовал столь стремительно на основании более чем скудной разведывательной информации, до сих пор остается загадкой. Он не стал ждать новой информации о передвижениях «Тирпица», хотя при этом было ясно, что разрозненные торговые суда станут легкой добычей самолетов и подводных лодок. Расформирование конвоя должно было привести к тяжелым потерям. Почему тогда Паунд решил подвергнуть их смертельной опасности прежде, чем подтвердилось наличие реальной опасности со стороны надводных кораблей? Как прекрасно знают все военные, разведка может принести огромную пользу при ведении операций, но никогда не становится решающим фактором. И уж точно не является таким при наличии сомнений. Здесь полезно упомянуть имя вице-адмирала сэра Нормана Деннинга, одного из создателей службы морской разведки. В августе 1965 года газета «Санди Телеграф» заявила: «Именно Деннинг создал методику опознания немецких рейдеров, отправленных в различные районы земного шара, и слежения за ними. Эта методика помогла уничтожить большинство из них, в том числе «Графа Шпее». Если бы прислушались к его сове-

там, катастрофический приказ сэра Дадли Паунда конвою PQ-17 — рассеяться из-за угрозы атаки надводных кораблей — никогда не был бы отдан».

Но приказ был отдан, он вызвал цепную реакцию, остановить которую уже было невозможно. Все корабли действовали согласно приказу, а корабли эскорта — в соответствии с обычной практикой.

Одной из самых примечательных деталей, выяснившихся во время работы над этой книгой, стали глубокие переживания моряков, служивших в тот момент на эсминцах сопровождения. Это глубоко укоренившееся чувство стало еще глубже после того, как отпали поспешные обвинения в трусости и измене. Оставив конвой, как они сделали, они поступили против собственных желаний. Они всей душой стремились защищать торговые суда. Когда они повернули, чтобы встретиться с неприятелем, который находится рядом за горизонтом, они были убеждены, что поступили правильно. В тот момент, когда им стала известна истина, они пришли в ужас. Офицеры, встречавшиеся с автором в период работы над книгой, предлагали бортовые журналы своих кораблей, в которых были описаны их последующие действия и бои. В этом они видели хоть какое-то оправдание своего поступка в тот черный день.

Капитан 2 ранга Брум четко выразил свои ощущения, которые разделяли все моряки его флотилии, когда стало ясно, что вражеские корабли так и не появятся. «Быстро увеличивающееся расстояние от конвоя начало вызывать у нас неприятные сомнения. Действительно ли мы правильно оценили ситуацию? Все ли идет по плану? Очень скоро сознание пронзила ледяная игла, гораздо более холодная, чем все льды Арктики вместе взятые. Мы израсходовали столько топлива, что уже не можем вернуться к конвою. Сомнения, сначала смутные и неопределенные, в один момент стали четкими. Я до конца жизни не забуду минуту, когда начали поступать радиogramмы транспортов, атакованных подводными лодками

и самолетами. Произошло что-то совершенно неправильное. Вера, которая до сих пор нас поддерживала, мгновенно рассыпалась. Я радировал адмиралу, что готов и могу вернуться. Но было уже слишком поздно».

Когда стали известны подробности разгрома PQ-17, люди, совершенно не связанные с конвоем, затеяли несколько независимых «расследований». Автор полностью готов подписаться под резкой отповедью командира эскорта.

«После катастрофы начались обвинения и критика. Причем большинство наших обвинителей старалось отмыть высшее командование. Историки, вольно или невольно, продолжают подливать масла в огонь, но раз я остаюсь одной из центральных фигур проблемы, я должен сказать, что никогда не видел в происшедшем ничего сомнительного и спорного. PQ-17 вполне мог оказаться очередным ничем не замечательным конвоем, который прибыл к цели без особых приключений, если бы не эти радиограммы Адмиралтейства. Приказ, отданный в последней из них, следовало или выполнить, или забыть. К моему величайшему сожалению, я его выполнил. Поступив так, я дал начало цепочке событий, которые, как согласился адмирал Тови, были совершенно неизбежны, учитывая обычную практику флота. 11 судов добрались до Архангельска. Какими были бы результаты, если бы конвой не был расформирован, не скажет никто. Но с учетом того, что «Тирпиц» в тот момент считался «священной коровой», итог вряд ли мог быть хуже. Поэтому ответственность за все происшедшее должна лежать на том человеке, который отдал этот приказ, и на его советниках».

То же самое мнение выразил офицер, служивший на эсминце «Оффа», входившем во флотилию «Кеппела». Лейтенант У.Д. О'Брайен (ныне вице-адмирал и командующий Дальневосточным флотом) вспоминал, что командир «Оффы» был очень близок к тому, чтобы повернуть назад на соединение с конвоем. Но сегодня адмирал О'Брайен говорит:

«Я никогда не мог праздновать со своими американскими друзьями День независимости, потому что 4 июля для меня остается в моей памяти самым горьким днем. Мне жаль погибших моряков PQ-17. Это один из самых позорных эпизодов в истории Королевского Флота, когда военные корабли бросили транспорты на произвол судьбы. Попросту говоря, мы забыли свой долг.

Для меня история PQ-17 стала классическим уроком, хотя в целом это далеко не новый урок. Любая военная операция оказывается в опасности, когда верховная власть — в данном случае Адмиралтейство — берет на себя руководство тактическими действиями кораблей через голову командиров на месте событий. В случае с PQ-17 эта ошибка была усугублена тем, что Адмиралтейство не передало имеющуюся у него информацию этим командирам. Оно даже не объяснило причины, которые привели к отправке 3 драматических радиোগрам.

Я уверен, и всегда был уверен, что эти три радиোগраммы были ошибочными по замыслу и по существу. За планирование и проведение операции отвечал главнокомандующий Флотом Метрополии. Адмирал Гамильтон, имевший в своем распоряжении сильную крейсерскую эскадру, отвечал за защиту конвоя от атаки надводных кораблей. Капитан 2 ранга Брум отвечал за непосредственное прикрытие конвоя. Самым верным способом действий было передать этим командирам всю имеющуюся разведывательную информацию и оставить им принятие тактических решений. Их полностью лишили этого права и поставили в униженное положение, вынудив бросить конвой. При этом они не имели информации, является ли оправданной столь ужасная жертва.

Я не думаю, что сделал такой серьезный вывод исключительно задним числом. Не может быть никаких сомнений, какой будет судьба торговых судов, оставшихся в одиночестве в совершенно тихом море в условиях бесконечного полярного дня. Этот приказ полностью противоречил основному постулату, который я твердо по-

мнил: самой лучшей формой защиты против любых атак, воздушных, подводных и надводных, является сохранение строя конвоем. Его следует распускать только в случае реальной атаки превосходящих надводных сил».

Точно такие же ощущения испытывали моряки крейсера «Уичита». На борту крейсера «Уичита» находился лейтенант Дуглас Фэрбенкс, который служил в штабе контр-адмирала Роберта К. Гиффена на «Вашингтоне». Его временно перевели на крейсер в качестве наблюдателя. Фэрбенкс так описывает впечатления моряков после отхода крейсеров и расформирования конвоя:

«Первой реакцией был настоящий шок. Мы все чувствовали, что при передаче радиограммы допущена ошибка».

Американцы высказывались особенно резко. Они проклинали англичан, так как полагали, что те удирают, не желая вступать в бой, в котором у нас были все шансы. Мы возмущались тем, что беззащитные торговые суда были оставлены ползти на скорости 9 или 10 узлов по ледяному морю, в котором человек может продержаться всего несколько минут. Два пилота «Уичиты» уже погибли до того, как мы успели выудить их из воды. Наш гнев еще больше усилило философское спокойствие, с которым торговые суда восприняли приказ и проводили нас. Лишь потом стало ясно, что битва в скором времени не начнется, и мы направились в Скапа Флоу. Там мы смогли встретиться с экипажами британских крейсеров, и выяснилось, что они негодуют ничуть не меньше нас.

Я вспоминаю обмен сигналами между «Лондоном» и «Уичитой», во время которого нас проинформировали, что немцы объявили о нашем потоплении и поэтому мы должны быть кораблем-призраком. На это командир «Уичиты» капитан 1 ранга Хилл ответил: «Мы так замерзли, что не можем говорить. Но чувства могут обманывать, ведь мы весь день старались удержаться у вас в кильватере».

В офицерской столовой в Скапа после изрядного количества пива начались взаимные обвинения и было про-

изнесено немало резких слов. В конце концов, все сошлось на том, что прокляли Адмиралтейство за его неспособность оценить тактическую ситуацию, глядя на коллекцию флажков на карте. Все происшедшее считалось позорным поражением и следствием грубейших ошибок».

Злая ирония событий заключается в том, что «Тирпиц» вышел в море только через 15 часов после того, как Паунд отдал приказ расформировать конвой. Позднее стало известно, что в случае обнаружения тяжелых кораблей союзников он вообще не покинул бы гавань. Завбота Адмиралтейства о своих линкорах не шла ни в какое сравнение с желанием Гитлера сохранить в целости свои оставшиеся линкоры. Он так боялся за них, что отдал своим адмиралам строжайший приказ не вступать в бой даже с равными силами. Немецкие корабли могли атаковать, только имея решающее превосходство. Если бы союзники знали об этом, они построили бы свою морскую стратегию совершенно иначе.

Сейчас нам все досконально известно о планах немцев. Предполагалась совместная атака конвоя авиацией, подводными лодками и кораблями, которая была названа операцией «*Rosselsprung*» — «Ход конем». «Тирпиц», «Хиппер», «Лютцов» и «Шеер» вместе с 10 эсминцами должны были атаковать конвой, уничтожив по ходу дела корабли сопровождения. Но только в том случае, если не вмешается британский линейный флот! Надводным кораблям должны были помогать подводные лодки и отборные эскадрильи, специально переброшенные из Сицилии в Норвегию.

Однако «Лютцов» сел на мель при выходе из гавани, а 3 эсминца налетели на подводный камень и повредили винты. «Тирпиц», «Хиппер», «Шеер» и оставшиеся эсминцы покинули Альтен-фиорд лишь в полдень 5 июля. Но даже после того, как противник узнал об отходе крейсеров Гамильтона, немецкие тяжелые корабли отважились лишь на короткую вылазку и бежали назад, опасаясь

ясь столкновения с британским линейным флотом или самолетами «Викториеса». Угроза со стороны «Викториеса» постоянно давила на Гитлера, именно поэтому он так медлил с разрешением на выход «Тирпица». Кроме того, немецкие самолеты-разведчики приняли «Лондон» и «Норфолк» за авианосцы. Поздно вечером 5 июля, когда четко обрисовался успех действий самолетов и подводных лодок, «Тирпиц» был отозван. В 21.30 немецкий линкор повернул обратно. Два торпедных попадания, о которых объявила «Красная Звезда», не существовали в действительности и никак не повлияли на отход линкора.

Споры относительно действий различных командиров продолжали бушевать в кают-компаниях еще очень долго. Но всегда в них присутствовало огромное количество «если». Если бы конвой не был преждевременно расформирован, что произошло бы тогда?

Англичане были твердо убеждены, что линейный флот адмирала Тови может сразиться с немцами, только если тех не будет поддерживать базовая авиация. Потеря «Принс оф Уэлса» и «Рипалса» показала, что умелые и решительные пилоты могут потопить линкор, поэтому Адмиралтейство считало глупостью рисковать своими линкорами, если противник имеет в качестве поддержки несколько сот базовых самолетов, не говоря уже о подводных лодках. Если бы только «Тирпиц», следуя на запад, вышел за пределы радиуса действия базовых самолетов, это позволило бы англичанам получить преимущество в два линкора против одного.

Адмирал Тови предложил два варианта. Сначала он хотел отправить конвой двумя группами с некоторым интервалом. Затем он предложил временно повернуть конвой на запад, чтобы завлечь противника в этот район. Однако оба предложения были отвергнуты Адмиралтейством, как имеющие серьезные недостатки. В первом случае противник мог атаковать каждую половину конвоя. Во втором конвою пришлось бы дважды пройти че-

рез крайне опасную зону. Немцы, которые имели целью помешать доставке грузов в Россию, вряд ли последовали бы за конвоем на запад, прямо в пасть британского флота. Ведь они точно знали, что британские линкоры находятся где-то поблизости. Вместо этого они могли просто подождать, пока конвой снова вернется в Баренцево море.

Главной заботой адмирала Паунда в случае выхода «Тирпица» в море было спасение военных кораблей. Он сознательно жертвовал торговыми судами.

Авторы не считают себя крупными стратегами, но факты — вещь упрямая. Трудно сказать, как сложилась бы судьба конвоя, если бы он был расформирован позднее, когда атака действительно стала бы неизбежной. Но 5 июля конвой находился бы гораздо ближе к русским портам и Новой Земле.

И была еще одна проблема, на которую указывали все моряки кораблей эскорта, помогавшие авторам в работе над книгой. Предположим, что конвой PQ-17 следует дальше как единое целое. Но если немцы проведут еще одну такую же серию воздушных налетов, как в День независимости, на многих кораблях кончатся боеприпасы. В результате торговые суда все равно останутся без защиты. Сейчас кажется не слишком вероятным, чтобы немцы сумели повторить такой удар, но... В любом случае, когда эскортные корабли прибыли в Архангельск, выяснилось, что некоторые и без того расстреляли свой боезапас до последнего снаряда. Если бы удирающие корабли столкнулись с любым из «вражеских кораблей», о которых неоднократно предупреждали по радио, события могли принять иной оборот. Эти таинственные радиogramмы, часть которых принял и «Лорд Остин», так и остались загадкой. Ни один из «военных кораблей» так и не был замечен, лишь напомним, что однажды «Остин» прошел точно через то место, где якобы находилась вражеская эскадра.

Однако все эти второстепенные вопросы не должны отвлекать нас от главного. Конвой был расформирован

преждевременно, и это было сделано через головы командиров в море. Это доказано безоговорочно, и вопрос лишь в том, насколько глубоко желает очередной автор закопать виновника. Второй серьезной претензией является идиотская попытка Адмиралтейства столько лет хранить эти события в тайне. Ошибки были признаны слишком поздно, чтобы исправить нанесенный ими ущерб, к тому же они не были широко обнародованы. Уцелевшие моряки, их семьи и близкие, множество других людей были неприятно поражены этой завесой таинственности. Они задавали авторам книги все те же грустные вопросы. **Что произошло в действительности? И почему? Почему?**

Особенно много публикаций появилось в Америке. Моряки конвоя с грустью видели, что ведутся споры о каких-то высоких материях, а историю их потопленных судов никто не желает вспоминать, ограничиваясь сухой статистикой. Они с удивлением слушали бредни о кораблях «продирающихся сквозь шторма и метели в полном мраке». Это в разгар арктического лета! Все эти рассказы не имели ничего общего с реальностью и были бы просто смешны, если бы не были оскорбительны для моряков. Ведь эти истории, вдобавок, расписывали подвиги противника.

Противник пышно отпраздновал «победу» над беззащитными торговыми судами, но это вызывало лишь усмешки тех, кто служил на этих транспортах. Один из моряков, дважды оказавшийся на торпедированном судне, сказал: «Они торопились избавиться от бомб и торпед, чтобы сфотографировать нас, а потом мчались домой, чтобы сфотографироваться самим при получении наград!» В каком-то смысле это было именно так. Ни на одно из морских сражений не было потрачено столько фото- и киноплёнки. Все съемки велись противником и должны были служить пропагандистским целям. Надо признать, что здесь эти снимки принесли богатые дивиденды. Но спустя много лет они вызывают лишь усмеш-

ку. Попытки противника выдать свои достижения за нечто потрясающее и героическое граничат с откровенной глупостью. Доказательств этому очень много. 4 подводные лодки гонятся за единственным плохо вооруженным транспортом. Одинокое судно в течение нескольких часов отбивает атаки подводных лодок и самолетов. Самолеты сбрасывают фантастическое количество бомб и прилагают колоссальные усилия, чтобы добиться хоть одного прямого попадания. Все это прямо указывает на отсутствие смелости и умения. Лишь атака торпедоносцев в День независимости выглядела иначе. Но даже там можно признать несомненную отвагу одного лишь командира эскадрильи. Остальные пилоты действовали иначе. Когда «Лайф» опубликовал статью об «Уэйнрайте», в ней было написано: «Американцы с интересом следили, как немецкие торпедоносцы выходят в атаку. Лишь командир фашистской эскадрильи прорвался сквозь заградительный огонь и заслужил восхищение своих противников. Остальные немецкие пилоты предпочли отвернуть и удрать, сбросив торпеды наобум. Это ничуть не напоминало действия американских и японских пилотов на Тихом океане. Судя по всему, за 2,5 года войны немцы подрастеряли свою решительность».

Когда остатки конвоя по пути из пролива Маточкин Шар в Белое море подверглись 7-часовой атаке немецких бомбардировщиков, ее результаты были для противника настоящим разочарованием. Под огромным количеством бомб погибли всего 2 судна, причем они были потоплены эскортными кораблями, потеряв ход от близких разрывов. Такая отвратительная меткость была характерна для вражеских бомбардировщиков. Их полная неспособность поразить даже почти беззащитное торговое судно подтверждалась раз за разом.

Если говорить о подводных лодках, то до расформирования конвоя они не потопили ни одного судна и вообще не смогли прорвать охранение. Даже во время атаки торпедоносцев, когда наши корабли были предельно

заняты, подводные лодки не решились атаковать. Все корабли, потопленные лодками, были беззащитными транспортами, не имевшими асдика, и то подчас требовались 3 подводные лодки, чтобы потопить 1 транспорт. Не удивительно, что моряки союзников посмеивались, глядя на фотографии немецких подводников, получающих награды. Плохие результаты, показанные немецкими самолетами и подводными лодками, являются серьезным возражением на утверждения Адмиралтейства, что оно не хочет рисковать тяжелыми кораблями к востоку от острова Медвежий. По мнению многих английских и американских офицеров, «Вашингтон» и «Дьюк оф Йорк» без большого труда справились бы с «Тирпицем», если бы он попытался атаковать конвой.

Из этой книги становится совершенно ясно, что после расформирования конвоя PQ-17 не должен был уцелеть ни один транспорт. Если бы противник придерживался первоначального плана, а его подводные лодки, самолеты и надводные корабли действовали более агрессивно, PQ-17 действительно был бы полностью уничтожен, как и предсказывал лорд Хау-Хау. Лорд Паунд имел все основания заявить, что если бы в его распоряжении находились те силы, которыми располагал противник, и находился он на месте Деница, то полностью воспрепятствовал бы проводке арктических конвоев.

Финалом этой истории является обратный конвой, который подвергся более решительной атаке немецких подводных лодок. При этом были потоплены 2 американских транспорта, а также головное британское судно, танкер, тральщик и эсминец. 6 погибших кораблей при том, что количество кораблей эскорта вдвое превышало количество транспортов. Относительно конвоя QR-14 адмирал О'Брайен сказал:

«Я всегда имел одну большую претензию к этой операции, как PQ-18, так и QR-14. Они использовали специальное построение кораблей охранения, и этот ордер оставался неизменным с начала операции PQ-18 до кон-

ца операции QR-14. Но я полагаю, что этот ордер больше подходил для флота, чем для конвоя, то есть для соединения, имеющего скорость выше, чем 8 узлов. Я не утверждаю, что это совершенно верно. Но совершенно верно другое. Если соединение находится под постоянным наблюдением противника (как оно и было), следует использовать более гибкую систему прикрытия. Вероятно, следовало время от времени менять ордер. Это не было сделано. И если проанализировать атаки подводных лодок, то станет понятно, что немцы отработали способ проникновения внутрь завесы и использовали его постоянно. Мы сами помогли противнику. О чем еще может мечтать командир подводной лодки, как не о том, что корабли эскорта будут сохранять один и тот же ордер несколько дней подряд?

Я помню, что с жалостью смотрел на транспорты в хвосте конвоя. Мне казалось, что они неизбежно станут жертвами следующих атак, проведенных с этих курсовых углов. И это действительно происходило».

По прошествии многих лет, оглядываясь назад, не можешь отделаться от впечатления, что PQ-17 был обречен с самого начала, и самые дурные предчувствия оправдались в полной мере. Однако легко заметить, что случилось несколько маленьких чудес, самым замечательным из которых были удивительно малые потери в людях.

Но в любом случае это был провал. Остатки огромного конвоя союзников, который должен был спасти Сталинград, доставили лишь ничтожное количество грузов. Однако русские, несмотря на эту неудачу и слишком долгое ожидание следующего конвоя, не надломались. Они не только сумели выдержать, но и погнали противника назад. Обстоятельства сложились в нашу пользу, но это была последняя ухмылка судьбы вслед PQ-17.

Совершенно иначе обстояли дела с конвоем PQ-18. Его сопровождал эскортный авианосец, в состав эскорта был включен крейсер и большое количество эсминцев. Эта операция описана достаточно подробно много раз.

С этого момента все конвои имели столь необходимое воздушное прикрытие. Так, может, гибель PQ-17 была не напрасна?

А что «Лорд Остин»? После перехода в составе QR-14 траулер поступил в распоряжение Командования Западных Подходов и некоторое время базировался в Ливерпуле. Затем старый адмирал, занимавший пост командующего силами ВМФ в Северной Ирландии, чуть ли не со слезами на глазах сообщил экипажу, что вынужден снова отправить корабль в Арктику, хотя на этот раз не в Исландию. Теперь конвои выходили из Лох Ю, потому что немецкие агенты развили слишком большую активность в Исландии.

«Остин» вышел с очередным конвоем весной 1943 года. На этот раз погода была самой скверной за все время походов в Россию. Водяные горы просто захлестывали маленький траулер, и он вместе с «Лордом Миддлтоном» был вынужден повернуть назад. Но противник почти не проявлял активности, и конвой прибыл в Мурманск без особых проблем. «Остин» провел в России несколько месяцев, действуя вместе с тральщиками, а потом вернулся в Англию.

Через несколько часов после высадки союзников в Нормандии траулер сопровождал конвой к берегам Франции. Он патрулировал с включенным асдиком вокруг места стоянки кораблей, когда неожиданно подорвался на акустической mine, над которой уже прошли несколько кораблей. «Остин» разломился и быстро затонул, унеся с собой нескольких членов экипажа.

Так встретил свою смерть отважный маленький траулер, один из двух английских кораблей, потопленных во время этой операции.

ДЖ. БРУМ
КОНВОЮ РАССЕЯТЬСЯ!

ЧАСТЬ 1

27 июня 1942 года 36 американских и английских транспортов, нагруженных до предела танками, самолетами и другими военными грузами той эпохи, вышли из Исландии. Два повернули назад. В результате с кораблями сопровождения встретились 34 транспорта. Их построили, охватили кольцом охранения, и семнадцатый русский конвой, занимающий площадь Гайд-парка, двинулся в путь. 23 транспорта и все, что они несли, теперь лежат, разломанные и искореженные, на дне холодного Баренцева моря далеко за Полярным кругом. Только 11 добрались до цели. Уинстон Черчилль назвал RQ-17 одним из самых мрачных эпизодов войны на море. Президент Сталин спрашивал, знает ли британский флот, что такое честь.

Если изучать историю наших островов, не способных прокормить себя, то станет ясно, что мы до сих пор живем здесь и говорим на том же языке, благодаря бесчисленным конвоям, которые мы провели сюда за многие века. Так что же было не так с этим?

Несмотря на все, что было написано и сказано о конвое RQ-17, примерно через 27 лет все это снова было вытащено наружу. На этот раз материалы подверглись тщательному изучению в суде. В очередной раз задавались все те же вопросы: «А каковы факты? Что произошло в действительности?»

К этому времени в живых осталось не так уж много людей, которые определяли судьбу RQ-17 в море или на берегу. Им пришлось порыться в памяти. Все письменные приказы и рапорты были раскопаны в архивах. Наиболее важными являлись радиogramмы. Это был тот самый каркас, на который опирались многочисленные события. Радиogramмы сформировали, отправили RQ-17, они им руководили, они его в конце концов убили. Сохранились ли они?

В начале 1950-х годов я лично отправился на охоту в архивы Адмиралтейства, разыскивать материалы для книги по организации радиосвязи на море. Груды материалов, относящиеся только к периоду Второй Мировой войны, весили более 200 тонн! Через пару лет, когда Королевский Флот сильно усох, а историки и биографы Больших Шишек слизали все сливки, началось прореживание архивов, всю заработали печи. Монбланы бумаг постепенно становились все ниже, освобождались площади для туалетов и подземных автостоянок. Сегодня больше не существует сигнальных журналов. Исчезли все живые свидетельства — радиogramмы, флажные сигналы, сообщения семафора, исчезли почти полностью, оставив только клубы дыма.

Но к счастью, когда министерство обороны решило заняться историей конвоя RQ-17, выяснилось, что почти все сигналы, относящиеся к нему, сохранились, за исключением нескольких маленьких пропусков, образовавшихся в годы чистки. Поэтому оставшегося вполне достаточно, чтобы воссоздать канву событий.

Итак, 26 января 1970 года в 10 утра началось заседание в судебной палате № 8 Верховного суда, отдела Королевской скамьи¹. Предстояло разобраться в деталях последнего путешествия 23 торговых судов, которое происходило 30 лет назад. Также предстояло выяснить, яв-

¹ Queen's bench division.

ляется ли клеветнической и фальшивой подборка документов по данному делу — собрание радиogramм, которое называлось «Папка 11».

В этот момент вы можете подумать, что после моих печальных переживаний, связанных с этим конвоем, после множества книг, вызывающих в памяти жестокие дни, после этого суда ни к чему ворошить прошлое. Достаточно. Зачем писать что-то еще?

Я никогда не был специалистом в области связи. Во времена моей службы сигналы означали то, что в них говорилось, или свод сигналов разъяснял, что они говорят. Но Папка 11 зачаровала меня. Она унесла прочь все воспоминания и вернула к жизни часть операции, как будто все это происходило заново, причем никто не может сказать, чем же все кончится. Собранные воедино все радиogramмы приобрели первоначальное значение с такой яркостью, что я не мог сопротивляться. Вот зачем я сделал это.

Огромные кучи других папок были представлены судье, присяжным, прокурору, адвокатам, тяжущимся сторонам. Выделенный мне стол для бумаг находился между первым рядом кресел и кафедрой судьи, чтобы до него можно было добраться побыстрее. На нем валялись пачки увязанных бумаг, причем многие так и не были развязаны. Вот на это уходят силы и средства, выделяемые судам.

Еще одна подборка документов, Папка 18, состояла из 54 машинописных страниц. Текст занимал на каждой не более четверти листа, но это, похоже, никого не волновало. На синей обложке было написано: «Показания капитана 1 ранга Брума». Первый лист был озаглавлен: «Вызван <пробел> Джон Эгертон Брум <пробел> для дачи показаний...»

Далее следовала сухая бесцветная биография, которую я был вынужден написать, чтобы дать суду официальную информацию о себе, и я не намерен повторять ее здесь. Она была начата, когда началась, и закончена 23 августа 1968 года, когда было опубликовано обвинение. (Ему

потребовался 1 год 5 месяцев и 1 неделя, чтобы добраться до судебной палаты № 8.) Каждая страница показаний завершалась фамилией Джон Эгертон Брум. Лишь на последней, 54-й странице, было добавлено: «Закончено».

Кое у кого из нас родители были в веселом состоянии духа, когда крестили своих детей. И дети позднее резко используют средние имена. Иногда я вспоминаю, что означает это самое «Э», но никто и никогда не обращался ко мне «Джон». Это меня пугает. Да, меня действительно окрестили Джоном, но потом всегда звали Джеком. Эти имена не являются уменьшительными одно от другого, они не являются синонимами. Кто пойдет у мадам Тюссо любоваться на Джона-Потрошителя? И кто будет путешествовать от Лендз Энда до Джек-о'Гротса? Вообще, когда я слышу «Джон», то непроизвольно оглядываюсь.

Джон или Джек, но кое-какие страницы в этих показаниях заслуживают того, чтобы посмотреть на них. Они отмечают дорогу, которая в конце концов привела меня к RQ-17.

Я родился в 1899 году в Сиэттле, штат Вашингтон, США. Перед тем как я родился, мой отец заболел тяжелой формой золотой лихорадки и ринулся на Клондайк. Все, что он оставил после себя, — это я. В 1906 году, уже прожив в Штатах достаточно долго, чтобы при необходимости баллотироваться в президенты, я эмигрировал и в 1914 году поступил на службу в Королевский Флот. Для этого пришлось выдержать экзамены, пройти медицинскую комиссию, а затем ждать, затаив дыхание. И вот я получил первый флотский сигнал, для меня гораздо более важный, чем все сигналы Нельсона вместе взятые. Он пришел в виде телеграммы, полученной за 2 дня до того, как результаты экзаменов появились в газетах. В телеграмме было написано: «Поздравляю вас с успехом сына. Джив». Сэм Джив был известным чиновником морского ведомства, который вел наши экзаменационные ведомости. Адресуя поздравления не нам, а нашим роди-

телям, он проявил искру гения. С этого момента я надолго оказался привязан к его фирме.

В 1914 году я был направлен в морской колледж Осборн. Ранее там размещались конюшни королевы Виктории, и лошади болели конъюнктивитом. Я сразу продемонстрировал свою верность короне, подцепив ту же самую болезнь. А когда началась война, нас сначала отправили в Дартмут, а потом в море.

Мне тогда было 16,5 лет, и служба на старом угольном дредноуте «Колоссус» показалась мне довольно тяжелой. Мы были «сопляками» и стояли на самой нижней ступеньке лестницы. В этом возрасте приходится подчиняться решительно всем, и слово «дисциплина» у нас ассоциировалось с болью. Примерно 20 мальчишек были загнаны в стальную коробку, названную кают-компанией младших офицеров. Там мы учились жить вместе, терпеть, когда старшие по возрасту и званию вымещали на нас свое раздражение, уважать обитателей офицерской кают-компании.

Хотя еще месяц назад в Дартмуте мы были старшим курсом, здесь мы моментально скатились вниз.

Когда мое отделение прибыло на «Колоссус», нам дали обычные 24 часа, чтобы «подвесить койки». А после этого у нас уже не было времени вообще ни на что. В море мы постоянно были связаны вахтами: или несли вахты, или были подвахтенными. И вдобавок страшно мучились от морской болезни. После возвращения в гавань мы превращались в шахтеров в угольных ямах. Мы выползли оттуда черные, голодные и уставшие. В гавани мы продолжали нести вахты, гоняли шлюпки и ходили в школу. В случае проступка нас отправляли в кают-компанию с запиской от офицера к суб-лейтенанту, исполнявшему роль инквизитора. В записке обычно говорилось, что юный джентльмен нуждается во внушении. Это означало дюжину горячих по заднице с помощью связки кордита, извлеченной из 305-мм картуза. Например, я в течение недели получал по 6 горячих ежедневно за то,

что во время приема гостей закурил без разрешения сублейтенанта.

Огромный Гранд Флит базировался в Скапа Флоу. На кораблях были заперты тысячи зрелых мужчин, изголодавшихся по женскому телу, а вокруг не было никого, хотя бы отдаленно похожего на женщин, если не считать ленивых овец. Это создавало массу проблем, особенно для молоденьких розовощеких гардемарин. Один из нас, как я помню, пытался отбиться, демонстрируя обручальное кольцо. Другой херувимчик втайне сколотил недурное состояние, хотя продолжал уверять своих товарищей, что его невинность не пострадала. Мы прозвали его Попрошайкой. Даже я, конопатый и грубый, получил наручные часы от лохматого инженер-лейтенанта. Однако он покинул корабль раньше, чем мы перешли к физическим упражнениям, оставив мне часы на память.

Но мы были веселыми, неугомонными юнцами. Наверное, это прозвучит странно, но наша жизнь была не такой уж скверной. Мы довольно быстро избавились от первых страхов. Теперь мы могли посмеяться вместе с вахтенным офицером, ругательства старшего офицера после угольной погрузки звучали как музыка. И надо сказать, что могущество флота, на котором мы служили, все-таки внушало трепет. Вынужденное половое воздержание никого из нас серьезно не подтолкнуло к гомосексуализму. И даже несколько парней, которые начали пользоваться пудрой и духами, вскоре отослали их своим подружкам.

Командиром «Колоссуса» был не кто иной, как Дадли Паунд. В 1942 году, когда PQ-17 двинулся в поход, он был Первым Морским Лордом. Я совершенно не помню его по службе на «Колоссусе», но я любил его бульдога.

Я все еще считался салагой, когда кончилась Первая Мировая война. Вместе с Гранд Флитом мы вышли в море, чтобы принять капитуляцию германского Флота Открытого Моря. Я следил за этой церемонией с формарса нашей старой галоши, привязанный к носилкам

после столкновения во время матча по регби. Увы, но следующий поход наш старый линкор совершил уже на разделочный завод.

Я промаршировал вместе с другими по случаю победы через Лондон, напился вдрызг, свалился в Серпентайн и отправился служить на эсминец «Вивейшес».

Последовали восхитительные каникулы на Балтике. В Финском заливе мы имели время от времени стычки с зарождающимся советским флотом, который тогда базировался в Кронштадте. 20 лет спустя этот флот стал нашим законным союзником. Мы меняли табак из корабельной лавочки на янтарные ожерелья и флиртовали с русскими дамами, которые казались нам просто очаровательными. Когда наши запасы иссякли, мы стали набивать жестянки из-под табака сушеными чайными листьями, наверх укладывая тонкий слой табака. Чтобы нас не обвинили в подлоге, мы честно писали на жестянке «Teeleaves», то есть «Чайные листья». Но партнеры по обмену были уверены, что это «Табак», только по-английски.

Потом мы отправились в Копенгаген. Удивительно, но Скапа и Копенгаген находятся на одной планете! В гавани Копенгагена наши эсминцы стояли у причала Лангелин, который одновременно являлся улицей, примыкающей к порту. Поэтому по улице проходила высокая стена с будками для часовых. В мои обязанности входило присматривать за матросами во время приборок палубы. Однажды утром я слонялся по пирсу, мучительно борясь с остатками сна. И тут увидел такое, что сон мгновенно улетучился. В одной из будок стояла совершенно обнаженная блондинка. Мои матросы с полубака эсминца швыряли в нее апельсинами, от которых она ловко уворачивалась. От такого любой проснется. Когда я поднялся на полубак, то обнаружил молодого датчанина, продававшего апельсины. Он был мужем блондинки.

Вернувшись обратно в Скапа, я стал свидетелем грандиозного самоубийства немецкого флота. Потом я от-

правился на линкор «Малайя», где сдал новые экзамены и получил узкую золотую нашивку на рукав.

На каждом из наших шлюпов, которые в те дни патрулировали Красное море и Персидский залив, служил суб-лейтенант. Однако служба на этих старых кораблях, не имевших кондиционеров, мало кого привлекала. То, что меня направили на один из них, едва нашивка была пришита к рукаву моего мундира, наверняка было связано с происками одного адмирала. Я оказал слишком много внимания его дочери, и жена адмирала решила, что это не вполне прилично. Но сегодня я благодарен шлюпу «Клематис», так как служба на нем стала одной из памятных вех на моем жизненном пути.

Вскоре после прибытия нам пришлось иметь дело с мятежом, вспыхнувшим в Каире и быстро распространившимся по обоим берегам Суэцкого канала. Во главе мятежа стоял египтянин Заглул-паша, который должен был представлять свою страну на подписании Версальского договора после окончания Первой Мировой войны. Когда он прибыл на Мальту, то был арестован по каким-то причинам и выслан в Египет. Это возмутило египтян, и последовал взрыв. Наконец Заглул-паша снова был арестован, и его доставили к нам на борт. Мы сразу вышли на Сейшельские острова, имея в качестве гостя этого очаровательного старого политзаключенного. Я получил приказ присматривать за ним. Целый день он пил шампанское (в медицинских целях, разумеется) и повторял на ломаном английском: «Я ненавижу Лой-Жоржа». Я был согласен, что у него имелись серьезные причины ненавидеть нашего премьер-министра Ллойд-Джорджа. Мне было неловко перед пашой, но в то же время лишь благодаря ему мы совершили визит на Сейшелы и полюбовались их красотой. Во всем есть свои плюсы, даже в ссылке.

Свой 21-й день рождения я встретил в Адене. Этот торжественный вечер я отпраздновал в клубе. Уже ближе к ночи я попытался произнести речь с галереи, обраща-

ясь к игрокам в бридж, сидевшим в прохладном дворике, вымощенном каменными плитами. И я рухнул с перил прямо на них. Здесь мне повезло и не повезло. Повезло потому, что я упал на стол, который спас мне жизнь. Не повезло, потому что за этим столом сидел мой капитан. После этого Аденский клуб закрылся для меня на 6 месяцев.

Мое первое плавание за границу в офицерском звании было отмечено множеством мелких инцидентов. Скачка на верблюде по пустыне в Порт-Судане. Раскалившийся докрасна пистолет, после того как однажды утром мы постреляли по птичкам. Жуткая вонь на арабском дау, которое мы захватили после погони со стрельбой возле Масауа. Болтовня, шуточки и убийства. Грек-смотритель маяка, которого мы забрали после убийства товарища.

Как и у всякого плавания, конец был долгожданным и немного печальным. Хотя настоящая Мекка была расположена довольно далеко от Красного моря, нашей Меккой был Аден. Там я попрощался с офицерами и матросами, которые терпели меня целых 2 года: пышущим энергией артиллеристом, вертлявым маленьким доктором, веселым штурманом, громоздким старшим помощником, который мог быть и добрым, и ужасным. Ну и с тихим маленьким капитаном, который все время был занят сам собой, не говоря уже о моем любимом унтер-офицере Тозье. Я уже соскучился по Англии, когда поднялся на борт парохода «Китай», принадлежащего компании «Пи энд О».

Я хотел бы попрощаться и со своими друзьями в Египте, но пароходы проскакивают его, не останавливаясь даже в Суэцком канале. На берегу канала в Порт-Тевфике я увидел одинокий гостеприимный домик, в котором жил французский инженер, работавший на канале. Мы с его дочерью были уверены, что любим друг друга. Но сверкающий огнями лайнер пролетел мимо веранды, оставив только пенящийся след на воде. На полпути по каналу, в

пропахшей благовониями Исфаилии жила моя кузина, вышедшая замуж за симпатичного и беззаботного англичанина Томми, служившего в египетской полиции. Мы приятно проводили время на «Клематисе» и на берегу. Его босс Билли, такой же беззаботный, жил в Порт-Саиде. Однажды я посетил ежегодные верблюжьи скачки в Исфаилии. Фаворитом был белый дромадер, принадлежавший Томми. Он достался ему от бедуинов полковника Лоуренса. Томми, Билли и я провели большую часть ночи накануне гонок, натирая верблюда луковым соком. Мы выиграли приз. Не удивительно, что я хотел угостить эту шайку на прощание.

«Китай» должен был ненадолго остановиться в Порт-Саиде. По моей просьбе любезный лоцман отправил депешу, и вся шайка уже ждала меня на причале.

Мы отпраздновали встречу как следует, но завершилось все не лучшим образом. Когда мы трогательно попрощались на причале, и я спустился с причала в фелуку и сказал феллаху: «Китай», тот пожал плечами. Потом последовал еще более трогательный момент, когда он сообщил, что «Китай» ушел 2 часа назад.

10 дней спустя, в такую же удушающую жару, я поднялся на борт не столь роскошного лайнера «Пи энд О» «Нор». Верите или нет, но я дважды выиграл забеги. Наверное, ангел-хранитель у меня все-таки был. Когда в Тилбери таможенник спросил мой багаж, я гордо продемонстрировал ему маленькую фарфоровую вазочку. Но я уже совершенно ошалел, когда прибыл в Адмиралтейство, и выяснилось, что никто не заметил моего отсутствия. Снова тот же ангел?

Затем последовала приятная передышка в Кембриджском университете. Текст рождественской открытки 1922 года составил великий Редьярд Киплинг, а я ее проиллюстрировал.

Ускоренный выпуск в колледжах Осборна и Дартмута, естественно, оставил пробелы в нашем образовании. Если сказать честно, мы были почти невеждами, но я



Вернулся моряк домой. (Р. Киплинг)

проводил не слишком много времени в лекционных залах. Вместо этого я торчал в редакции — один стол, два кресла — газеты «Гранта», где я числился художественным редактором. Не могу похвастаться, что мы вызвали какой-нибудь взрыв, но должен признаться: мы стали причиной пары мелких скандалов, публикуя статьи, вызывавшие раздражение преподавателей. Когда я вышел из Тринити-холла в 1923 году, то решил стать подводником, потому что из всех кораблей именно подводные лодки были мне ближе всего.

Я помнил свободные манеры подводников, не очень обращавших внимание на правила приличия, и помнил, что они получают повышенное жалование. Сегодня эти неудобства ужаснули бы меня, как предложение прокатиться на мопеде. Но я благодарен тому решению, которое обрекло меня на 16 лет рабства в тесных отсеках, плохом воздухе и постоянном шуме, где все знают всех насквозь.

Иные специалисты часто брезгливо морщатся, глядя на грубых и грязноватых подводников в сбитых на затылок фуражках. Но если заядлым строевикам нечем гордиться, кроме отличной выправки, то под невзрачной внешностью подводников кроются высокая дисциплина и гордость. Вдобавок они всегда отличались находчивостью и изобретательностью.

Плавание на подводных лодках требует особых человеческих качеств. И люди запоминаются своим характером, а не знанием техники. Подводная лодка стоит в гавани, команда чистит и красит ее, готовясь к визиту высоких чинов. Моросит дождь. Серая и черная краска смешиваются и текут струями по бортам в воду. Что должен сделать капитан? Он посылает за библией, и перед всем экипажем торжественно клянется на ней, что такое больше не повторится. Все чувствуют себя лучше.

В море, во время решающих мгновений атаки подводной лодки в центральном посту царит тишина, так как наверху крутятся вражеские эсминцы. Командир лежит

животом на палубе, дюйм за дюймом осторожно поднимая перископ, чтобы в последний раз взглянуть на цель. Пауза. Потом приказ: «Пли! Перископ убрать! Погрузиться на 60 футов!» Причем все это сливается в скороговорку. Негромкое «Ф-фух!» сжатого воздуха, когда торпеды выходят из аппаратов. Один капитан всегда давал своим торпедам имена. Вместо обычной команды: «Заполнить аппараты номер один и два» — он приказывал: «Подайте Орасу и Берту пальто и шляпу». Он не пытался выглядеть смешным, никто и не смеялся. Это было естественно. Другой не пользовался вычислителями и выпускал торпеды, целясь на глазок. Однако он редко промахивался.

В военное время у подводной лодки нет друзей. В 1941 году одна лодка, возвращаясь из похода, сообщила, что прибудет в родной порт в 18.00, «если наши самолеты прекратят меня бомбить».

Подобно бриллиантам, действия подводных лодок остаются в истории навсегда. С начала Второй Мировой войны и до истории RQ-17 я в качестве командира корабля сопровождения конвоев, как и многие бывшие подводники, оказался в роли вора, охотящегося на воров. Я инстинктивно понимал проблемы, стоящие перед командиром атакующей лодки, и мог предугадать его действия, что давало мне неплохие шансы сорвать атаку. До выхода в море RQ-17 я не потопил лично ни одной подводной лодки, но отчасти это компенсировалось тем, что я не потерял ни одного корабля.

Попав на подводный флот, вы служите там до конца, не считая кратких отлучек, которые вызваны претензиями казначейства, не желающего платить слишком много.

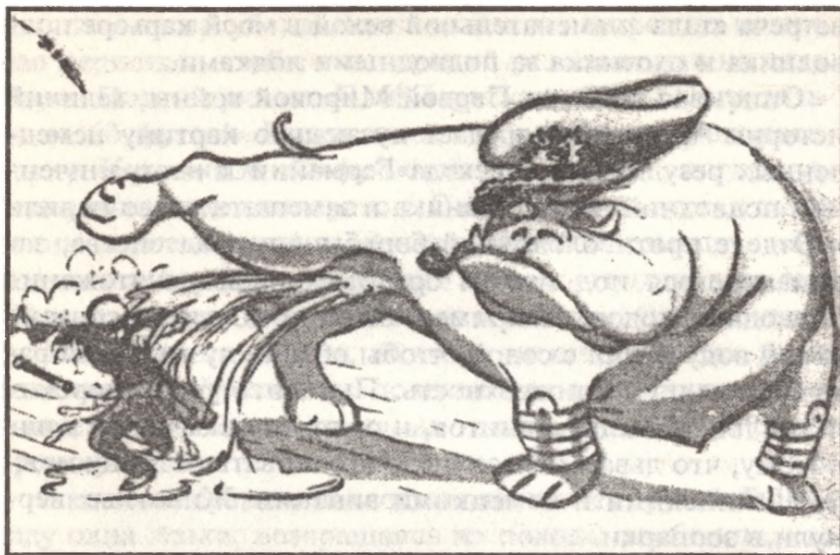
Моей первой такой отлучкой стала служба на старом линейном крейсере «Тайгер». После командования подводной лодкой было немного унижительно возвращаться к торчанию на мостике, но, несомненно, это шло нам на пользу. Я близко познакомился с кавалером Креста Виктории капитаном 1 ранга Гордоном Кэмпбеллом, и эта

встреча стала знаменательной вехой в моей карьере подводника и охотника за подводными лодками.

Описывая события Первой Мировой войны, великий историк Артур Мардер дает пугающую картину немедленных результатов перехода Германии к неограниченной подводной войне. Паника и замешательство царили в Отделе противолодочной борьбы Адмиралтейства, задыхающегося под грузом бредовых идей уничтожения подводных лодок. Например, было предложено сбрасывать в воду бочки с содой, чтобы облако пузырей выбрасывало лодку на поверхность. Пытались учить морских львов плыть на шум винтов, и от этого отказались лишь потому, что львам нельзя было втолковать разницу между английскими и немецкими винтами. Животных вернули в зоопарк.

На перекрестках морских коммуникаций всплывшие подводные лодки топили артиллерийским огнем десятки торговых судов. Немедленно появились суда-ловушки, которые имели определенный успех. Это были невинно выглядящие суда, на которых были установлены замаскированные орудия. Если подводная лодка подходила слишком близко, падали специальные щиты, открывая орудия, и лодку расстреливали в упор. Главным оружием судна-ловушки была его невинная внешность, прямо приглашающая командира лодки утопить эту жертву. Их экипажи комплектовались смелыми и опытными моряками. Гордон Кэмпбелл (наполовину человек, наполовину бульдог) стал настоящей легендой. Когда немецкая лодка, которую он собирался уничтожить, кружила вокруг тонущего судна-ловушки «Данрейвен Кастрл», один из матросов, отличный игрок в крикет, поднялся на верхнюю палубу, переодетый девушкой. В кармане он держал гранату, намереваясь швырнуть ее в люк подводной лодки, если та подойдет ближе.

Перед тем как наше полностью растерявшееся Адмиралтейство все-таки перешло к системе конвоев, командиры немецких лодок благоразумно перешли к торпедным



Вот так капитан 1 ранга Гордон Кэмпбелл обращался со своими молодыми офицерами.

атакам из подводного положения. Это моментально покончило с судами-ловушками, но не остановило Кэмпбелла. Он беспощадно гонял нас, и те, кто выжил, полюбили его. Однажды, когда я стоял на мостике, он проворчал, сжимая крепкими желтыми зубами дымящуюся трубку: «Брум, я слышал, вы имеете наглость рисовать карикатуры на своего капитана. Покажите».

Я по памяти нарисовал две картинки, изображающие бульдога. Если бы я тогда показал ему первую — она изображала отношение Кэмпбелла к вахтенным офицерам, — это был бы последний поступок в моей жизни. После минутного замешательства я помчался в свою каюту и принес вторую. Затаив дыхание, я поднялся на мостик и протянул рисунок Кэмпбеллу. Он смял бумагу и выкинул ее за борт без всяких комментариев. Позднее, когда я узнал его получше и перестал бояться, я отдал ему оригинал. Кэмпбелл ухмыльнулся и вставил его в рамочку. Позднее он попросил меня проиллюстрировать его книгу «Мои суда-ловушки».

Потом я вернулся на лодки и служил на многих, в том числе на единственной английской лодке, которая несла гидросамолет.

Можно упомянуть два срока службы на лодках Китайской станции в период с 1924 по 1937 год. Первый раз я оказался там еще до отлучки на «Тайгер» и был тогда зеленым новичком. Второй раз я служил уже в качестве командира лодки. Но при этом я некоторое время провел на линкоре «Ройял Соверен» на Средиземном море.

На Дальнем Востоке в мирное время престиж Британии и ее торговля процветали. Подводная флотилия Китайской станции состояла ровно из дюжины современных подводных лодок, действовавших из Вей-Хай-Вея, Гонконга и Малайи. Там же базировался Китайский (крейсерский) флот, на который мы время от времени выходили в атаку. Мой первый срок службы начался довольно нервно. Меня разбудили в полночь и приказали немедленно занять место старшего помощника L-8, ко-

торый застрелился. Мы вышли в море на рассвете, как и планировалось. Впечатления от захода в Гонконг были мягче. Мой отец, бывавший в Китае, дал адреса нескольких старых друзей, а на заграничной станции это очень ценное приобретение. Вскоре после моего прибытия все друзья отца собрались за большим обеденным столом в одном из отелей. Сын Луиса Брума приблизился к ним, сияя заискивающей улыбкой, и все были счастливы.

Китайская станция обеспечивала нам вдоволь тайфун и тифа. Время на берегу мы проводили достаточно весело, но и в море бывали очень часто, как над волнами восточных морей, так и под ними. В журнале приказов был записан вполне разумный совет моего капитана: «Бойся бога, уважай короля и держи живот пустым».

Другой важной вехой для меня стал второй визит в Китай, когда я командовал подводной лодкой «Рэйнбоу», моей последней и самой любимой подводной лодкой. Два ее офицера в новой войне стали легендами. Остальные им не уступили бы, если бы не погибли раньше времени. Для меня этот период запомнился гораздо более приятным пробуждением, чем 10 лет назад, когда меня отправили на L-8. Командир флотилии нахлобучил мне на уши свою фуражку, так как радиограмма о производстве в новое звание была принята в 4 утра.

Служба в Китае завершилась прощальной вечеринкой, запомнившейся своей оригинальностью. Мы пригласили большую часть Гонконга на праздник, который устроили на вершине горы Тай-Мошан, имевшей высоту 2500 футов. Подняться туда было довольно трудно, и многие вернулись с полпути. Однако эта вечеринка позволила нам определить, кто является нашим настоящим другом.

Для меня эта полная приключений служба в период между войнами завершилась поступлением в Королевский военно-морской колледж в Гринвиче. В качестве старшего офицера и опытного командира я был зачислен на штабные курсы. Если снова обратиться к свиде-

тельству Артура Мардера, то выяснится, что до конца Второй Мировой войны морских офицеров совершенно не учили стратегии, тактике, администрированию, штабной работе. Их не учили даже грамотно писать! Старшие офицеры считали изучение этих предметов пустой тратой времени и делом, чуть ли не неприличным для настоящего моряка.

В Гринвиче мы жили хоть и тесновато, но достаточно уютно. Учеба заставила слегка заросшие морской солью шестеренки в мозгу крутиться быстрее. После лекций мы не раз говорили сами себе: «А ведь это сложнее, чем мне казалось». Учиться было интересно и весело. Но клоун внутри меня тоже славно повеселился.

Перед выпуском из штабных колледжей флота и армии всегда устраивается совместный праздник либо в Гринвиче, либо в Кемберли. В 1938 году пришел наш черед быть гостями. Праздничная неделя началась крупномасштабным (бумажным) вторжением флота на защищаемые армией берега средневосточных графств. Обе стороны подошли к делу с полной серьезностью. Треск телетайпов и пишущих машинок стал просто оглушительным, прорабатывались мельчайшие подробности «до последней пуговицы на гетрах последнего солдата». В 9.30 Дня Первого мы собрались в большом лекционном зале, ожидая начала бала.

Атмосфера была напряженной и мрачной. Мрачной потому, что принятые тогда методы чтения лекций требовали закрывать большими листами черной бумаги диаграммы, развешанные по стенам зала, чтобы нас ничто не отвлекало. Под этими траурными покрывалами находились схемы 4 участков побережья: А, В, С и D, на которых должна была разыгаться наша бескровная стычка. Естественно, армейцы знали об этих участках решительно все, так как они там жили. Естественно, флот не знал о них ничего. Нам дали совсем немного времени для беглого знакомства с побережьем. Начальство заняло свои места и дало знак инструкторам, которые взя-

лись за нижний край первой черной занавеси. В напряженном молчании лист соскользнул на пол, открыв... не план, а надпись крупными буквами поперек классной доски:

«Как вы осмелились назвать мою жену ШЛЮХОЙ!»¹.

После начала Второй Мировой войны меня предупредили о призыве и приказали находиться в готовности. В результате мы с приятелем в гольф-клубе Липхука так и не успели пройти последнюю лунку, которая должна была определить победителя. В течение недели я сидел дома, кусая пальцы от нетерпения. Почему все задерживается? Вот я сижу, кадровый подводный пират, и чего-то жду?.. Наконец зазвонил телефон, и капитан 1 ранга Иен Макинтайр, начальник штаба адмирала Макса К. Хортон, знаменитого подводного аса Первой Мировой войны, зачитал мне роковой приговор. С началом войны предельный возраст для службы на подводных лодках был определен в 35 лет. Мне уже исполнилось 38 лет, и я был сражен на месте. При таком отношении как мы можем победить?

Это был страшный удар. Я не ожидал его от своего любимого подводного флота. Я прослужил там всю жизнь, дошел до капитана 2 ранга, имел там массу друзей среди офицеров и матросов, и служил я совсем не плохо. И вдруг адмирал Макс Хортон, живой бог всех британских подводников, выкидывает меня столь безжалостно.

4 года спустя, когда мы с ним со стаканами в руке следили за матчем в гольф-клубе Хойлейка, сэр Макс доказал мне, что был совершенно прав, приняв такое решение. Но в 1939 году меня в этом не убедил бы никто.

¹ Милая шутка. По-английски *beach* — побережье, но *bitch* — шлюха. Прим. пер.

Я отлично помню неделю, когда получил эту ужасную новость. Мрачный и злой, я не желал видеть никого, пока не столкнулся с парнем, которого выкинули таким же образом. Однако он смотрел на вещи более философски. Он сказал: «Они дали мне старый эсминец, выведенный из резерва, утыканный противолодочными штучками. И если я не научу эти поганые лодки паре штучек, я поменяю пол и отправлюсь служить к цыпочкам».

Это был хоть какой-то выход. Вскоре горстка старых спецов по борьбе с лодками и пожилых подводников получили аналогичные назначения. Воры отправились ловить воров. Я полагаю, нас с полным основанием можно назвать Отцами-Основателями шайки Эскортных Групп, а также всяческой иной работы, потому что эсминцы давно уже служили на флоте прислугой за всё.

Я получил старый эсминец «Ветеран», стоявший в резерве в Чатаме. Он действительно был ветераном, потому что корабль был построен сразу после окончания Первой Мировой войны. Мы сразу обратились в Общество ветеранов-шоферов с просьбой о почетном членстве. Общество сразу откликнулось, любезно сделав эсминец действительным членом. Когда торпеда подводной лодки отправила старичка на дно Атлантического океана, он, вероятно, все еще имел на переднем обвесе мостика огромных размеров ленту с девизом шоферов-ветеранов: «Осторожно и вежливо».

Пока собирались грозовые тучи, мой зеленый экипаж и их зеленый командир проходили мучительный период переключения на военные рельсы. Впрочем, методика защиты торговых судов осталась той же самой, что и в годы прошлой войны, если не считать появления авиации. Мы старались освоить ее.

Разумеется, наши яйцеголовые родили несколько новых идей. Например, в нашу жизнь вошла такая волшебная штучка, как радар, хотя он еще страдал множеством детских болезней. Моряки — которые ни разу не выходили в море — учились обращаться с ним.

Но море, условия жизни и требования остались теми же самыми. Они не менялись от века.

Когда «Ветеран» завершил спешные испытания, нас передали в распоряжение Командования Западных Подходов. Именно там я прослужил следующие 4 года. Западные Подходы были решающим участком на шахматной доске Атлантики. С самого начала войны было ясно, что противник в очередной раз постарается нанести удар по нашему торговому судоходству. Уинстон Черчилль говорил, что Атлантика была единственным полем боя, на котором мы могли проиграть войну. Как всегда, именно здесь решался вопрос нашего выживания, и однажды в этом веке мы уже чуть не проиграли.

За сто лет мира, которые предшествовали Первой Мировой войне, самое смертоносное оружие, которое было использовано против нашего торгового флота, превратилось из выдумки писателей в жестокую реальность, спустившись с чертежных досок. Все флоты постоянно проявляли интерес к подводным лодкам, но ни один, в том числе и наш, самый крупный из всех, не интересовался средствами борьбы с ними. В результате подводные лодки захватили нас со спущенными штанами. Артур Мардер рисует впечатляющую картину паники, начавшейся в Адмиралтействе весной 1917 года, когда Первый Морской Лорд, подсчитав потери торговых судов, пришел к мрачному выводу. За второй квартал 1917 года, до 30 июня, из 352 встреч с подводными лодками лишь 11 завершились их уничтожением.

Хотя достоинства системы конвоев были известны давно, и конвои защищали наши суда в течение последних 6 веков от любой опасности, она не сработает против подводных лодок. Так утверждало командование, со страхом следившее, как наши торговые суда скрываются под водой. Потребовалось вмешательство свежих умов снизу и сверху (премьер-министр), чтобы привести командование флота в чувство и убедить его, что конвоирование транспортов является наилучшим способом их

защиты и борьбы с лодками. Защищенный конвой является гораздо более сложной целью, чем одиночный транспорт.

Именно в это время в Оперативном отделе Адмиралтейства была создана секция планирования, которой руководил бывший командир «Колоссуса» Дадли Паунд. Мардер благородно приписывает Паунду качества человека-компьютера, однако он не считает его идеальным выбором для данной работы из-за его «негибкости» и «слишком большого пристрастия к деталям». Мардер также полагает, что Паунд был склонен слишком много брать на себя, не доверяя помощникам. Тем не менее, именно он был одним из руководителей флота и следил, как вводится в действие система конвоев, которая сократила наши ужасающие потери и переломила ход войны в нашу пользу. И вот тот же самый человек четверть века спустя стал Первым Морским Лордом. Именно он в 1942 году лишил арктический конвой прикрытия, которое сам планировал еще в 1917 году, и этим обрек на гибель в ледяных водах 21 транспорт из 34.

Когда «Ветеран» прибыл в Плимут, свою новую базу, наш флот должен был защищать примерно такое же количество торговых судов, как и начале Первой Мировой войны. И точно так же нам жестоко не хватало эскортных кораблей для этого. Но теперь мы имели надежное средство обнаружения подводных лодок — асдик.

Когда снова будет введена в действие система конвоев? Хотя в годы Первой Мировой войны мы получили болезненный и дорогостоящий урок, не начнутся ли снова споры и задержки? Буквально через несколько часов после начала войны немецкая подводная лодка потопила лайнер «Атения», на борту которого находились американцы. Это сразу показало, что противник намерен вести неограниченную подводную войну. Как отмечал Уинстон Черчилль, «нехватка эскортных кораблей вынудила Адмиралтейство рассматривать всерьез политику изменения маршрутов следования торговых судов, если только и до

тех пор, пока противник не перейдет к неограниченной подводной войне. Но потопление «Атении» сразу опрокинуло все эти планы, и мы немедленно ввели в действие систему конвоев в Северной Атлантике». Вместо выражения «опрокинуло эти планы» я предпочел бы сказать «к счастью, разнесло эти планы в щепки». Точно так же я не знаю, когда Северную Атлантику пересек первый конвой, только произошло это совсем не «немедленно».

Для «Ветерана» первая военная зима запомнилась походами в бурном океане в районе Западных Подходов и в Ла-Манше. Море беспощадно учило нас, превращая в настоящий экипаж.

Если вести речь о военных действиях, это время было потрачено впустую. Мы все слишком нервничали. На берегу Командование Западных Подходов извлекло из сундука учебник конвойной службы, отрянуло с него пыль и лихорадочно листало. Черчилль, напомнив нам, что эскортных кораблей слишком мало, заявил, что Адмиралтейство отказалось от политики изменения маршрутов. Первая Мировая война наглядно показала, во что обходится такой метод. Столь же ясно была доказана его полная неэффективность по сравнению с конвоями. Система берегового наблюдения дергалась и психовала, получая сообщения о замеченных перископах от летчиков и нервных пожилых леди, гуляющих по берегу. Мы вели себя ничуть не лучше. Если погода позволяла использовать асдик, эхо подводных лодок обнаруживалось чуть ли не ежеминутно. Море буквально кишело перископами, которые мерещились мне и любому, кто разглядывал волны достаточно долго.

Но вместо того чтобы придирается к всеобщей нервозности, давайте вспомним, что все это было следствием перехода всей страны от привычной мирной жизни к суровым военным будням.

Когда завершился период лихорадки, начались конвои. Сначала были сформированы прибрежные и ла-маншские конвои, затем они появились в океане. Ими уп-

равлял адмирал Данбар Нэсмит, который тогда руководил Командованием Западных Подходов. Вскоре стало ясно, что Западные Подходы являются основой всей нашей конвойной системы. Отсюда не только контролировалось движение конвоев в водах вокруг Англии и в океане, здесь совершенствовалась вся система и проходила подготовка экипажей. Позднее, когда эта система стала всеобъемлющей, когда появились войсковые и арктические конвои, которыми руководили уже другие штабы или даже само Адмиралтейство, все равно на них красовалась печать «Изготовлено на Западных Подходах».

А как себя чувствовал торговый флот? Как уже говорилось, в мирное время отношения между военным и торговым флотами были скверными. Долгие годы мы по-снобистски задирали носы, в упор не желая замечать торговый флот. Хотя их офицеры и матросы периодически проходили подготовку на военных кораблях, а многие из нас путешествовали на заграничные станции и обратно на пассажирских лайнерах, никакого единства между нами не было. Мы все были не правы, и «купцы» думали, что мы думаем, будто мы — непревзойденные мореходы. И если можно говорить о пользе, которую приносит война, то Вторая Мировая война напрочь смела этот нелепый барьер.

Впервые я посетил предподходный инструктаж конвоя в Плимуте. На нем присутствовали шкиперы и старшие помощники всех кораблей. И я буквально кожей ощутил тепло братских отношений, установившихся между нами. Мы были парнями «Хочешь мира — готовься к войне», но когда пришла война, мы все оказались вовлечены в нее. Мы были профессиональными военными. А вот они испытали страшный шок, когда выяснилось, что их удобные и беззащитные суда, предназначенные для перевозки пассажиров и грузов по всему земному шару, в одно мгновение превратились в мишени для врага. Здесь было очень много самостоятельных шкиперов, совершенно лишенных чувства коллективизма. Всю жизнь они стран-

ствовали по морям в одиночестве, и чувствовали себя гораздо уютнее и безопаснее, если рядом никого не было. А здесь с помощью холодной безжалостной логики им доказывали, что в составе многочисленного конвоя плавание будет гораздо безопаснее. Они это плохо понимали. Но все-таки они были превосходными моряками, и быстро научились держать строй в составе конвоя ничуть не хуже нас.

Но по выражению лиц окружающих в тот день я понял, что им очень трудно убедить себя в разумности услышанного. Они не верили, что пересекать океан четким строем, напоминающим парадное каре, гораздо безопаснее.

В первую военную зиму мы часто сталкивались с густыми туманами, когда «Ветеран» сопровождал конвой в Ла-Манше. Для нас это были совершенно новые ощущения. Инструкции требовали от всех судов, входящих в состав конвоя, во время тумана сохранять прежний курс и прежнюю скорость. Находясь на фланге конвоя, мы вскоре узнали, что одно судно инструкцию не выполнило. Мы заметили — или услышали? — друг друга буквально за пару секунд до столкновения. Посыпались фонтаны искр. Удар был скользким, и повреждения оказались минимальными. Просто чудо, что не произошло других столкновений. Когда туман рассеялся, то рядом не оказалось ни конвоя, ни, к счастью, подводных лодок. Возвращаясь на мостик после осмотра помятой кормы, я увидел ленту Шоферов-Ветеранов на обвесе мостика. Тогда я решил в будущем проявлять побольше осторожности и вежливости. Впрочем, это было мое первое столкновение в море. Надеюсь, шкипер торгового судна мог сказать про себя то же самое.

Все мы, кто ходил в составе первых конвоев в Ла-Манше во время тумана, и корабли сопровождения, и транспорты, были учениками. К тому времени, когда в путь двинулся PQ-17, мы уже были специалистами. Но к концу войны трудно было отыскать хотя бы одного ка-

питана торгового судна, которому ни разу не пришлось искупаться.

Учиться приходилось всем нам, причем набивая себе синяки и шишки. Каждый поход открывал нам что-то новое о конвоях. Но для транспортов, я повторяю, самым нервирующим фактором было постоянное присутствие вокруг других судов, причем, что еще хуже — все они ночью шли без огней. Опытные офицеры военного флота раз за разом объясняли неопытным шкиперам, что в составе конвоя следует строго выдерживать курс и скорость, и тогда беспокоиться будет не о чем. Однако ночью или в тумане воображение начинает играть с вами дурные шутки.

Многим эскортным кораблям тоже приходилось начинать с нуля. Часть экипажа еще ни разу не видела моря. Для них все было новым, даже бадя, чтобы травить туда по причине морской болезни. Несколько неожиданно я обнаружил, что по возрасту и званию довольно часто оказываюсь самым старшим из командиров, поэтому мне приходилось брать на себя ответственность за разномастное сборище, называемое «эскортом». В первые дни я еще был счастлив. Действительно, мы все действовали вместе, использовали один свод сигналов, но нам еще предстояло стать настоящей Эскортной Группой

Нам еще предстояло набраться опыта в обращении со своим стадом: научиться строить транспорты, причем часто к конвою уже в море присоединялись новые. Затем требовалась отработка совместных поворотов, после того как конвой будет сформирован. Во время путешествия разнокалиберные корабли эскорта должны были четко держать свое место в охранении и не терять бдительности, несмотря на все капризы погоды. Очень часто самая важная часть путешествия проходила усыпляюще монотонно. Выслушивание негромких звонков асдика и постоянные попытки приноровиться к скорости самого тихоходного судна занимали почти все время. Изредка внезапно возникало напряжение. Корабли эскорта резко

увеличивали скорость, с рычанием поднимались столбы воды там, где рвались глубинные бомбы. И гораздо чаще оказывалось, что эти глубинные бомбы сброшены на ложные контакты. Однажды Джонни Уокер, величайший из командиров эскортных групп, поняв, что его эсминцы старательно отбомбились по косяку рыбы, был вынужден передать:

«Я боюсь, нам пора уходить и оставить это ихтиологам».

Линейный флот, разумеется, забрал все современные эсминцы, оставив нам только старые, к которым мы добавили все корабли, которые могли выдержать арктическую погоду. Это были траулеры, роскошные яхты и тому подобное. Во время одного из первых походов я обнаружил под своим командованием элегантную яхту, наскоро приспособленную для военных целей. Ее командир рассказал, что, заняв каюту № 1, он заметил рядом с кроватью (это вам не койка на эсминце!) целый ряд перламутровых кнопок. Из любопытства он нажал одну. И тут же к нему в кровать через какой-то потайной люк влетел его старпом, расположившийся в каюте № 2!

Сказать прямо, большая часть наших офицеров и матросов была зелеными новичками, в основном резервистами, призванными по всей стране. Часть из них, как я уже говорил, никогда ранее не видела моря. Просто удивительно, как быстро они освоились и превратились в сплоченную команду. Морской воздух и здоровая пища способствовали крепкому сну, и мы старались урвать часок при первой же возможности. Гораздо хуже были холод и сырая одежда, которая никогда не высыхала. При удаче Атлантику можно пересечь в штиль и теплую погоду, но подремать в кресле все 10 дней пути никому не удавалось. Самым плохим были постоянные опасения моряков за судьбу родных и близких, когда они услышали, что их собственные города подвергаются по-

стоянным бомбежкам и могут внезапно оказаться на линии фронта.

Мы все ужасно уставали. Я помню, как однажды мы вернулись из похода, а нам приказали заправиться и приготовиться к выходу уже в третий раз подряд. Я по натуре лентяй, но на этот раз я понял, что действительно не могу сделать это. Гадая, сразу меня расстреляют или немного подождут, я отправился в штаб, чтобы сказать адмиралу, что если он потребует от «Ветерана» немедленного выхода в море, этой же ночью он потеряет один эсминец. Он согласился дать мне передышку. Я уснул прямо в автомобиле, который отвез меня обратно на корабль.

В другом случае «Ветеран» заскочил всего на час или два в гавань Дувра. Едва я успел рухнуть на койку, как мне сообщили, что на борту был Его Величество король. Я, зевнув, поинтересовался, а не прибыл ли за компанию и Римский папа? Но это оказалось правдой. Так какого дьявола старший помощник не разбудил меня? Он тоже спал.

Если вы начинаете предаваться жалости, то война быстро превращается в нечто вроде госпиталя. Достаточно скоро вы обнаруживаете, что другим вокруг вас приходится еще хуже. Здесь в качестве примера можно привести одну из самых знаменитых радиограмм Второй Мировой, входящую в мою коллекцию. В самый напряженный период боев за Крит, когда крейсера и эсминцы Средиземноморского флота жестоко страдали под ударами Люфтваффе, а многие из них погибли, остатки флотилии эсминцев приползли в Александрию. Как только они заправились, они, как и «Ветеран», получили приказ снова выйти в море. Но только, в отличие от «Ветерана», их там ждали немецкие пикировщики. Командовавший эсминцами контр-адмирал сообщил адмиралу Каннингхэму, главнокомандующему Средиземноморским флотом, что эти несчастные корабли почти полностью потеряли мореходность. У одного течет корпус, у второго вышла из строя одна турбина, у третьего проблемы с рулевым

управлением. На это последовал типичный для Каннин-гэма жесткий ответ:

«Сейчас у эсминцев нет времени на поломки».

По мере развития военных действий центр тяжести усилий Командования Западных Подходов переместился на север из Плимута в Ливерпуль. Вместе с ним переместился и «Ветеран». Когда мы прибыли туда, то, неожиданно для себя, временно забыли об океанских конвоях.

Одного взгляда на карту достаточно, чтобы понять значение Голландии, Дании и Норвегии для Германии, которая возжелала завоевать весь мир. Когда Гитлер оккупировал первые две страны, он не стал откладывать надолго захват третьей. 9 апреля 1940 года немцы нанесли стремительный и безжалостный удар подавляющими силами. Норвегия представляет собой длинную полосу земли между горами и морем, где проходит единственная прибрежная дорога. Захватчики заняли одновременно ее ключевые пункты на севере и юге: Нарвик и Осло. Миротлюбивые норвежцы не могли сопротивляться. Мы сумели предпринять только плохо подготовленную, несоординированную контратаку, которая громко началась, но постепенно тихонько сошла на нет, и через 2 месяца союзники были вынуждены убраться из Норвегии. Но на первой стадии были эффективные действия наших подводных лодок и блестящая атака Нарвика силами эсминцев Флота Метрополии через день после того, как город и порт захватили немцы.

Нарвик был ключевым пунктом в северной Норвегии, самый северный из портов и конечный пункт железной дороги, по которой доставлялась так нужная немцам железная руда. 5 эсминцев под командованием капитана 1 ранга Уобертон-Ли на «Харди» получили приказ атаковать Нарвик. Я не помню точно, где в это время был «Ветеран», но мы, скорее всего, находились в море, так как я помню, что читал радиোগраммы.

На подходах к порту «Харди» перехватил несколько норвежских патрульных судов, от которых он получил первую достаточно надежную информацию о ситуации в Нарвике. Тогда Уобертон-Ли радировал в Адмиралтейство:

«Норвежцы сообщают, что немцы удерживают Нарвик крупными силами. 6 эсминцев и 1 подводная лодка. Пролив возможно заминирован. Намереваюсь атаковать во время утреннего прилива».

Адмиралтейство ответило, усомнившись в правильности сообщений норвежцев:

«Норвежские броненосцы береговой обороны «Эйдсвольд» и «Норге» могут находиться в руках немцев. Вы одни можете решить, следует ли атаковать в подобных условиях. Мы согласны с любым решением, которое вы примете».

Весь флот напряжено ждал ответа Уобертон-Ли. Когда он пришел, то все, кто его читал, воспрянули духом. Ответ был коротким:

«Я атакую».

Командир собрал свою флотилию рядом с «Харди» и передал эсминцам приказ атаковать незнакомый порт с невыявленной системой обороны. Приказ был образцом простоты и точности. Англичане достигли полной внезапности. Наши эсминцы уже почти завершили второй заход на цели в гавани Нарвика, когда появились новые немецкие эсминцы. Последовал бой на отходе, во время которого «Харди» получил повреждения, загорелся и выбросился на берег. Уобертон-Ли погиб. Мы потеряли еще один эсминец, третий был поврежден. У немцев были потоплены 2 эсминца и 7 транспортов, еще 4 эсминца были повреждены. Сегодня в Нарвике стоит памятник

кавалеру Креста Виктории капитану 1 ранга Бернарду Уобертону-Ли.

«Ветеран» начал операции в норвежских водах неделю спустя. Сначала появился приказ главнокомандующего Командования Западных Подходов, что мы передаемся в распоряжение Флота Метрополии. Затем последовал приказ встретить возле Скапа Флоу быстроходный войсковой транспорт «Хробри» и отконвоировать его в Намсус. Это были прямые обязанности эсминцев, хотя мы приступили к ним не в самый лучший момент. Потери в кораблях росли, а бои на суше приняли уже совсем скверный оборот. Выход был один — хорошенько расслабиться. Поэтому накануне выхода из Ливерпуля на встречу с транспортом мы урвали шанс сыграть партию в гольф.

Один из командиров эсминцев имел машину. В баках нашего катера еще оставалось немного бензина. Не думая о том, что немцы могут высадиться в Англии в ближайшие несколько часов, мы незаметно покинули док Гладстона и отправились в гольф-клуб Фармби. Дорогу преграждала колючая проволока и противотанковые ежи. Здание клуба было обложено мешками с песком, превратившись в маленький форт. Его занимали военные, но поиграть было можно. После преодоления полосы препятствий мы пообедали вместе с армейцами.

После нескольких бокалов джина один из моих друзей, как раз тот, который имел автомобиль, решил закусить стаканом. Но на сей раз ему пришлось завершить трапезу очками армейского священника. Когда мы спускались по лестнице, чтобы уезжать, мы увидели в стеклянном ящике голову бегемота с разинутой пастью, высывающуюся из пластикового болота. На маленькой латунной табличке красовалось имя дарителя. Было похоже, что бегемот недоволен тем, что его извлекли из привычных мутных вод африканской реки. Мы решили, что он выглядит слишком печальным и бледным. Армейский врач моментально прописал бегемоту морскую прогулку. Флот ответил: «Есть, бегемот будет нашим гостем».

Очень аккуратно мы извлекли его из ящика. Затем зверя благословил не вполне стоящий на ногах падре. Бедняга даже не сообразил, кого именно благословляет, — маленькая торжественная церемония в холле. Затем мы отнесли чучело в автомобиль, замотали в плед и сунули на заднее сиденье. В Ливерпуле мы попали под настоящий воздушный налет, из которого нас выдернул сердитый молодой полисмен, приказавший немедленно свернуть на обочину. Мы сказали, что у нас в машине раненная тетья. Он приподнял плед, сунул фонарик в разинутую пасть и больше не задавал никаких вопросов. Мы прибыли на «Ветеран» буквально накануне отплытия. Вахтенные, не задавая лишних вопросов, подняли бегемота на борт и укрепили его на прожекторной площадке.

Путешествие в Норвегию было полно приключений. Мы крутились в извилистых фиордах, прикидывая, где же высадить солдат, а вокруг рвались бомбы, сброшенные Люфтваффе. После того как одна из бомб облила нас чертовски холодной водой, мы услышали, как наблюдатель на мостике говорит своему матерящемуся товарищу: «Что тебе не нравится? В мирное время старые леди платят тысячи фунтов, чтобы посетить эти фиорды. А теперь приволокли бегемота...»

Я до сих пор верю, что именно эта бомба выбила бегемоту зуб мудрости. Проводив обратно пустой «Хробрри», мы отправились в Ливерпуль. Если не считать выбитого зуба и осевшей на коже соли, бегемот выглядел вполне нормально, даже в глазах появился какой-то новый блеск.

Однако как только мы отшвартовались у борта танкера в Ливерпуле, начались неприятности. Об этой истории прослышал адмирал, командир базы, который был заядлым игроком в гольф и членом этого клуба. Меня вызвали к нему и устроили допрос с пристрастием. Треснув кулаком по столу, адмирал приказал немедленно вернуть бегемота на место и принести извинения правлению гольф-клуба.

Бегемот был воплощением здоровья, когда мы привезли его обратно. Наши механики спешно выточили ему стальной клык, установили на место и отполировали. Больше всего правлению клуба понравилась новая табличка, на которой было написано: «Подстрелен над Нарвиком».

Воспоминания о норвежском походе бегемота были маленьким лучиком света в темном царстве. Впрочем, окончание Норвежской кампании не является предметом нашей книги. Я не вел записей, а в памяти остались только смутные обрывки воспоминаний.

Через несколько дней «Ветеран» оказался в составе эскорта, сопровождающего «Глориес» по Фёрт-оф-Клайду. «Глориес», «Корейджес» и «Фьюриес» остались в наследство от Гранд Флита, существовавшего в годы Первой Мировой войны. Они были построены как легкие линейные крейсера, но позднее были перестроены в наши первые авианосцы. «Корейджес» был уже потоплен немецкой подводной лодкой в районе Западных Подходов. Флоту в Норвегии отчаянно требовалась воздушная поддержка, и «Глориес» оказался единственным авианосцем, который удалось выделить. Сопровождая его, «Ветеран» совершил месячное плавание по норвежским фиордам.

Мы знали, что немецкий прилив неудержимо катится с юга вдоль прибрежных дорог. Как именно мы пробовали остановить его, и где в данный момент находились немцы, оставалось неизвестным. Когда мы пытались выжать информацию из перехваченных приказов командования, то чаще всего это были отчаянные запросы: а что там, черт побери, происходит? Мы сами получали приказы от местного командующего, из штаба Флота Метрополии, иногда от Адмиралтейства. Почти всегда они были запоздавшими, чаще всего противоречивыми, а иногда вообще невыполнимыми. Подчас мы имели на руках по три приказа одновременно и выбирали тот, который казался наиболее разумным. Чаще всего мы занимались конвоированием войсковых транс-

портов и грузовых судов, обычно на северо-восток, из одного фиорда в другой. Эти походы прерывались вылазками для проверки сообщений о «замеченной» подводной лодке. Иногда мы мчались полным ходом, чтобы доставить из пункта А в пункт Б некий особо важный объект, что-то вроде генерала или бутылочного штопора. Если это был генерал, довольно часто он лишь окидывал орлиным взором пункт Б и приказывал возвращаться в А. Наша заправочная база находилась в Харстаде, где нам пришлось гасить пожар на танкере, который получил попадание немецкой бомбы.

В этих фиордах повсюду можно было встретить дивные уголки, но их красота немного меркла, потому что приходилось напряженно следить за небом. Мы никогда не знали, где именно мы налетим на противника. Довольно часто наш корабль содрогался от серии взрывов бомб, сброшенных «Хейнкелями», заметившими нас из соседней долины. Они тщательно готовили атаку и внезапно выскакивали из-за гор, застигнув нас врасплох, причем у нас не было места для маневра. Нас спасало от гибели только совершенно отвратительное бомбометание.

И вот однажды, доставляя «не знаю что не знаю куда», «Ветеран» в одном из фиордов встретил группу вооруженных траулеров. Мы разошлись с ними на встречных курсах. После того как мы опознали друг друга, головной траулер неожиданно запросил сигналом:

«Находится ли на борту капитан 2 ранга Брум?»

Мне приходилось управлять кораблем, идущим на большой скорости под вражескими бомбами, поэтому я постарался ответить так, как того заслуживал этот дурацкий сигнал.

«Очень сожалею, но капитан 2 ранга Брум играет в теннис у приходского священника».

Возвращаясь в море полным ходом, мы снова промчались мимо траулеров. И вот посреди фиорда прямо перед «Ветераном» мы увидели черную точку. Когда эсминец приблизился, она замигала сигнальной лампой. В бинокль мы увидели ялик и двух людей в нем. Один из них был одет в футболку регбийной команды вооруженных сил! Они сигналили:

«Остановитесь, или я потоплю вас!»

Это была совершенно неожиданная встреча со старым другом. Они поднялись к нам на борт, и мы обмыли встречу. После этого они продолжили свой путь. Да, фиорды полны неожиданностей!

Затем мы совершили стремительный бросок в море, чтобы подобрать еще один быстроходный войсковой транспорт «Алстер Принс». Не знаю, каково было его назначение, но мы совершили самый красочный из всех походов. Живописный мирный пейзаж, зеркально гладкая вода — вот так мы подошли к причалу в голове фиорда. Когда мы начали разгрузку, появилась неизменная ищейка Люфтваффе. Это означало, что вскоре последует воздушная атака, так как в это время в высоких широтах ночи практически нет. Я пошел на причал, чтобы ускорить разгрузку, и был поражен, увидев связки прекрасных лыж с металлической окантовкой. Армейский полковник был поражен не меньше меня. Мы гадали, на кой черт солдатам тащить все это на себе, когда кругом на много миль голые скалы.

Все выглядело по-прежнему мирно, когда мы прихватили пустой «Алстер Принс» и пошли вниз по фиорду, но так не могло продолжаться долго. Если заглянуть в книги по истории, то можно увидеть, что мы высадили войска 2 мая. Их эвакуировали 10 мая. Мне до сих пор интересно, кто получил те лыжи.

А тем временем на севере мы снова атаковали Нарвик. На этот раз в операции участвовали «Уорспайт» и 9 эс-

минцев. Город остался в руках немцев, но 8 немецких эсминцев, которые пережили атаку Уобертон-Ли, были загнаны в мелкие фиорды и перетоплены. После похода к Мускену последней главой скандинавской эпопеи «Ветерана» стало патрулирование возле Нарвика вместе с другим эсминцем. Немцы все-таки сумели организовать доставку железной руды по прибрежной железной дороге, причем единственным ограничителем было время разгрузки вагонов. Связавшись с командиром второго эсминца, который одновременно принял командование отрядом, я получил такой приказ:

«Оперативный приказ. Поиграть с поездами. В 11.30 он уйдет с вокзала Нарвика. Следовать на восток к ближайшему тоннелю и поторопить поезд фугасными снарядами. После вашего пятого залпа я встречу поезд на выходе из тоннеля».

Операция имела потрясающий успех. Хотя я видел, как поезд заходил в тоннель, мне так и не удалось увидеть, как он оттуда выходит.

Восточная граница нашей зоны патрулирования находилась в Ромбакс-фиорде, похожем на бутылочное горлышко. Это было очень красивое место. Покрытые белым песком берега окружали поросшие елями горы. На отмелях виднелись скрученные груды железа, еще недавно бывшие германскими эсминцами. На выходе из фиорда мы заметили на песке поблескивающую немецкую торпеду — одну из тех, что во время боя прошли мимо наших эсминцев. Мой торпедный унтер-офицер упросил меня отпустить его для изучения торпеды. «Ветеран» отошел на безопасное расстояние, когда он вывинчивал взрыватели. Свой единственный трофей за время Норвежской кампании мы уложили под торпедными аппаратами.

Сама кампания пришла к логическому завершению 8 июня, когда все, кто успел улизнуть из-под немецкого

прилива, собрались в Харстаде, чтобы оттуда удрать домой. Без воздушной поддержки, которую оказывал доблестный старый «Глориес», конвой пришлось бы сделать значительно меньше. Сам авианосец потерял почти всю свою авиагруппу. Королевские ВВС и ВСФ использовали замерзшие норвежские озера в качестве аэродромов, а «Глориес» прославился тем, что стал первым авианосцем, на который сумели сесть сухопутные «Харрикейны». Однако он мог сделать только то, что мог, тогда как Люфтваффе постоянно наращивали силы. Наши армия и флот на собственной шкуре убедились, что не могут противостоять непрерывным атакам с воздуха.

Когда настало время удирать, «Глориес» находился в плохом состоянии, а его летчики были измотаны до предела. В сопровождении эсминцев «Акаста» и «Ардепт» он отделился от войскового конвоя и направился на север, надеясь таким образом избежать опасностей.

Когда войсковой конвой покинул берега Норвегии, эсминцы «Ветеран» и «Вэнок» получили приказ отделиться и следовать на север, чтобы встретиться с «Глориесом» и усилить его охранение. По пути нас заметили два Ju-88, которые атаквали эсминцы, но оказались столь любезны, что сбросили бомбы далеко в стороне. Позднее мы заметили неизвестный маленький гидросамолет, который держался на горизонте. Мы вышли в назначенную точку, но хотя «полуночное» солнце светило очень ярко, море было тихим, а видимость исключительной, никаких признаков «Глориеса» мы не обнаружили. Мы тщательно обыскивали район, пока позволяли запасы топлива, а затем направились на Фарерские острова, где стоял наш танкер. Прибыв туда, мы увидели маленький норвежский пароходик, на котором находились 30 измученных и замерзших моряков «Глориеса» и эсминцев сопровождения, которых норвежцы сняли со спасательных плотиков и обломков к северу от указанной точки. От тех, кто еще мог разговаривать, мы услышали печальную историю.

Оказалось, что беспечный авианосец выбрал далеко не самый безопасный маршрут. Вражеский воздушный патруль обнаружил его (может быть, те же самые Ju-88, которые атаковали нас), после чего корабль был внезапно атакован и потоплен немецкими линейными крейсерами «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Это заняло совсем немного времени, и авианосец не успел даже передать сообщение по радио, и уже тем более — поднять самолеты.

Мы взяли на борт уцелевших и передали по радио Адмиралтейству и главнокомандующему Флотом Метрополии известие о плачевной судьбе этого прекрасного корабля.

Покинув Фарерские острова прекрасным солнечным днем, «Ветеран» и «Вэнок» двинулись дальше. Мы получили приказ следовать в Розайт. Многие из спасенных слегка оправились, поэтому мы уложили их на койках на верхней палубе. Однако они опомнились и принялись протестовать. Что им не нравилось? Солнечный свет и тепло всегда считались лучшим лекарством, но несчастные парни, которые провели два дня на плотках под этим самым солнцем и не могли укрыться от немецких самолетов, непрерывно обстреливавших их, думали иначе. Кое-кто из их товарищей был убит, другие получили ранения. И теперь они нуждались в ощущении безопасности, темноте и покое. Поэтому мы отправили их в кубрик и погасили там свет. Лишь тогда они почувствовали себя нормально и уснули.

Когда мы подошли к Оркнейским островам, я уже собрал всю имеющуюся информацию и подготовил рапорт о судьбе «Глориса». Я радировал главнокомандующему Флотом Метрополии, который находился в Скапа Флоу, чтобы он прислал какой-нибудь корабль забрать рапорт, когда мы будем проходить мимо. Так и было сделано.

В моем рапорте не было упоминания о судьбе эсминцев «Акаста» и «Ардент», потому что с них спасся только

один человек, но он был в слишком плохом состоянии. Позднее старший матрос Картер оправился и смог дать блестящее описание катастрофы, которое Уинстон Черчилль процитировал в своей «Истории Второй Мировой войны». Чарльз Гласфорд великолепно управлял эсминцем. Он поставил дымовую завесу и атаковал немцев под ее прикрытием, всадив торпеду в «Шарнхорст». Но при этом эсминец «Акаста» был потоплен. «Когда я уже находился в воде, то увидел капитана, стоящего на мостике. Он достал из портсигара сигарету и закурил ее. Мы кричали ему, чтобы он спускался на плот, однако он только помахал нам рукой: «Прощайте, удачи вам!» Прекрасная смерть отважного человека», — завершил свой рапорт Картер. По странному стечению обстоятельств несколько месяцев спустя «Вэнок» выудил из воды артиллерийского офицера «Шарнхорста». Он был переведен с линейного крейсера на подводную лодку, которую потопил «Вэнок». Немецкий офицер подтвердил, что «Шарнхорст» был серьезно поврежден и красочно описал последний бой моего старого друга Чарльза Гласфорда — я был шафером на его свадьбе.

На этой печальной ноте завершилась Норвежская кампания. Мы никогда не имели подобных блестяще спланированных и проведенных операций. Однако с точки зрения флота соотношение потерь было в нашу пользу. Наши потери: 1 авианосец, 2 крейсера, 1 шлюп, 9 эсминцев. Зато немецкий действующий флот к концу июня 1940 года сократился до 1 тяжелого и 2 легких крейсеров и 4 эсминцев. Не слишком много для обеспечения вторжения в Англию.

Пройдя мимо Скапа Флоу, «Ветеран» продолжил путешествие в Розайт. Санитарные машины забрали спасенных, и солнце уже скрылось за зданиями, когда мы стали у борта эсминца, патрулировавшего вместе с нами у Нарвика. Его капитан спросил у меня: «Ну и как там немецкая торпеда?» А я совершенно про нее забыл! Однако она лежала там, где мы ее принайтовали. После

нескольких стаканов джина мы отправили срочное сообщение старшему торпедному офицеру базы:

«У «Ветерана» возникли проблемы с одной из торпед. Требуется срочная помощь».

Когда база ее забрала, то ответ последовал не сразу, зато он был подписан адмиралом:

«Похоже, эта торпеда немецкая. Подробности позднее».

Особенно нас восхитило это самое «похоже». На корпусе торпеды были четко видны немецкие надписи, если не считать написанного красной краской: «Я упустил тебя снова. А. Гитлер». Когда торчишь в гавани, есть много способов весело провести время.

А потом мы вернулись к сопровождению атлантических конвоев, пропустив эвакуацию из Дюнкерка.

После этого отступления, когда армия вернулась в полном беспорядке, неужели настал наш черед стать жертвами вторжения? Должен признаться, что все это жаркое лето я, как и остальные, говорил, что вторжения не будет, хотя внутри верил, что оно неизбежно. Капитан вооруженного траулера, стоявшего в Маргейте, перехватил старую рыбацкую лодку и поинтересовался у ее хозяина: «Что ты делаешь? Вывозишь последних или возглавляешь вторжение?»

Но в один прекрасный день роль «Ветерана» изменилась, из эскортного корабля он снова стал эскадренным миноносцем. В состав флотилии, базирующейся в Гарвиче, вошли сначала 6, а потом 8 эсминцев. Ее возглавлял командир «Малькольма» капитан 1 ранга Том Хэлси. «Ветеран» возглавил один из дивизионов. Я помню воров приказов, извергавшийся из штаба командующего базой в Ное. Например, нам приказали осмотреть все побережье от Уоша до Дувра и подготовить карты, так

как именно в этом месте ожидалось вторжение Гитлера. В последующие несколько недель никто из нас не мог сойти на берег. Мы вертелись вокруг буюв на швартовых с полностью разведенными парами.

Каждый вечер один дивизион или второй выскальзывал из гавани и отправлялся патрулировать к устью Шельды. Раз или два флотилия подходила достаточно близко к голландскому побережью и обстреливала все, что попадалось на глаза. Однажды нашей целью стали наши собственные торпедные катера, выполнявшие такое же задание. Попаданий не было.

По неизвестным для нас причинам вторжение не состоялось. Напряжение спало. «Ветеран» отправился в Чатам для ремонта и чистки котлов.

Тем временем потери наших торговых судов росли. Пока подводные лодки занимались конвоями в океане, Люфтваффе принялись уничтожать прибрежное судоходство с помощью бомб и мин. Мы справились с немецкими магнитными минами; что они предложат нам после этого? Пока мы свободно входили и выходили из устья Темзы. Нам сообщили, что часть мин имеет акустические взрыватели, которые срабатывают при прохождении рядом корабля. Внезапный взрыв и столб воды у нас по правой раковине подтвердил это. Встряска была слишком сильной для почтенных лет «Ветерана». Левую турбину сорвало с фундамента. Она не только вышла из строя, хуже, она начала кататься по машинному отделению. Турбина разбила рулевую машину и сделала несколько серьезных пробоин в корпусе.

Мина, которая чувствовала, что вы приближаетесь, ушла. Зато появилась мина, которая слышала, что вы пришли.

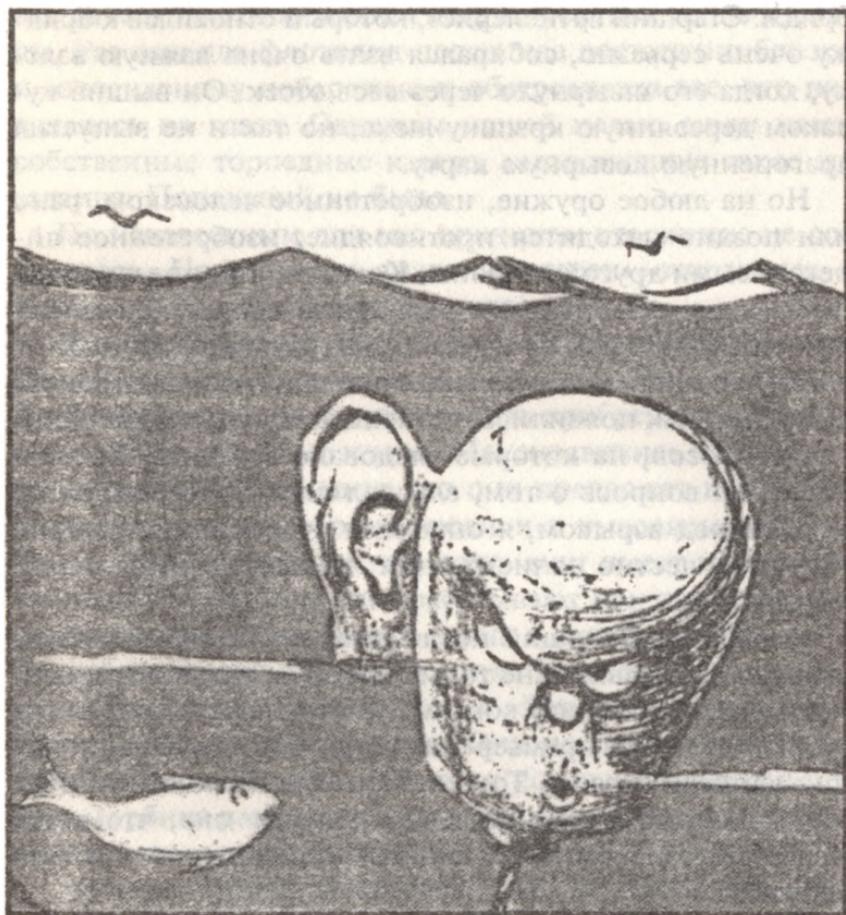
На мостике этот взрыв ощущался так же, как близкий разрыв бомбы. Мы поняли, что были буквально на волосок от гибели. Я не помню, сколько времени простоял оцепенело на мостике, глядя, как пар валит из машинного отделения. Я размышлял: тонем мы или нет? Кто

погиб? Вскоре на мостик начали поступать рапорты с кормы. Угрозы гибели нет. Серьезных потерь нет. Вторая турбина исправна. Рулевое управление действует. Затем начался нервный смех, который следует за драмой. В это время в кают-компания четверка играла в бридж. Старший артиллерист, который относился к бриджу очень серьезно, собирался взять очень важную взятку, когда его швырнуло через весь отсек. Он вышиб кулаком деревянную крышку люка, но так и не выпустил драгоценную козырную карту.

Но на любое оружие, изобретенное человеком, рано или поздно находится противоядие, изобретенное яйцеголовыми другой стороны. Когда мы приползли в док Чатама для ремонта, нас уже ждала свора ученых мужей, сбжавшихся, словно гончие, учуявшие дичь. Я не знаю, что они нашли, только пропали эти чудачки так же внезапно, как появились, оставив мне длиннющий список вопросов, на которые следовало ответить. Когда я дошел до вопроса о том, слышал ли я подозрительные звуки **перед** взрывом, я ошалел и отбросил вопросник. Но потом честно написал ответ: «Я нет, но мина, похоже, да».

Корабль, выживший после ранения каким-то новым оружием, становится не только важным свидетелем, но и героем для всех снизу доверху. Мой рапорт и вопросник были доставлены премьер-министру. Его личный помощник капитан 2 ранга Томми Томпсон, бывший подводник и мой командир на L-19, написал мне, что когда Черчилль ознакомился с моими бумагами, то «не был удивлен».

Наше сидение в доке Чатама позволило в деталях видеть Битву за Англию. Мы едва не свернули шеи, глядя в небо, мы радовались, мы отмечали мелом на грифельной доске сбитые самолеты. «Немногие» показали себя с наилучшей стороны. Когда еще британцы видели, как гибель отступает от их садов, домов и даже от знаменитых английских портов?



Акустическая мина.

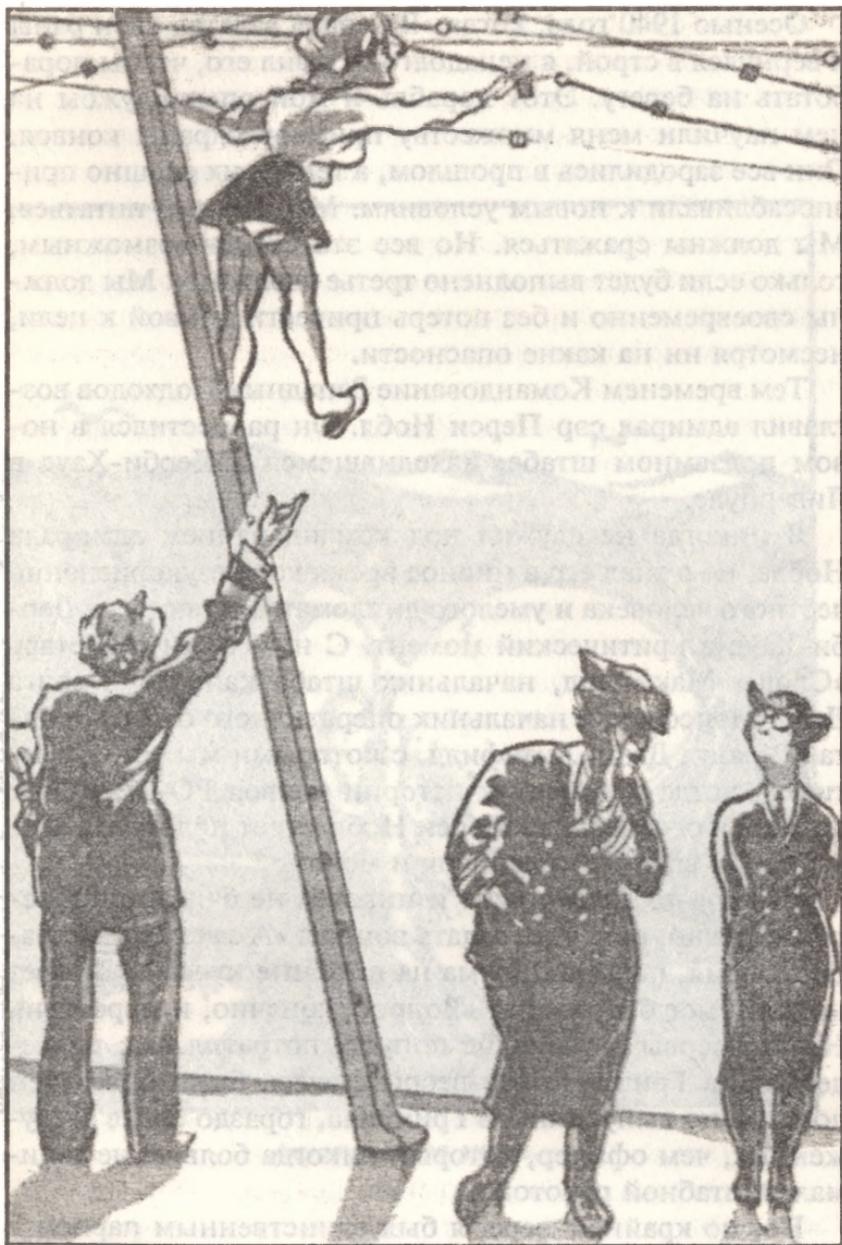
Осенью 1940 года, когда «Ветеран» залатал свои раны и вернулся в строй, я ненадолго оставил его, чтобы поработать на берегу. Этот корабль и мой опыт службы на нем научили меня множеству приемов охраны конвоя. Они все зародились в прошлом, а теперь их спешно приспособляли к новым условиям. Мы должны питаться. Мы должны сражаться. Но все это станет возможным, только если будет выполнено третье «должны». Мы должны своевременно и без потерь привести конвой к цели, несмотря ни на какие опасности.

Тем временем Командование Западных Подходов возглавил адмирал сэр Перси Нобл. Он разместился в новом подземном штабе, находившемся в Дерби-Хаус в Ливерпуле.

Я никогда не служил под командованием адмирала Нобла, но я знал его в мирное время как безукоризненно честного человека и умелого дипломата. Он попал в Дерби-Хаус в критический момент. С ним были секретарь «Слош» МакБрайд, начальник штаба капитан 2 ранга Джек Мэнсфилд и начальник оперативного отдела капитан 2 ранга Джон Литчфилд, с которыми мы еще встретимся, когда перейдем к истории конвоя PQ-17. В этот момент я осознал, что Перси Нобл умеет подбирать себе штаб. Он внес в этот список и меня.

Вообще-то меня никто и никогда не считал штабистом. Можно, конечно, задать вопрос: «А зачем было тратить время, посылая Брума на штабные курсы?» В ответ на это я мог бы сказать: «Вопрос, конечно, интересный. Но! Во-первых, я вообще попусту потратил год, проведенный в Гринвиче. Во-вторых, здесь было более чем достаточно выпускников Гринвича, гораздо более заслуженных, чем офицер, который никогда больше не занимался штабной работой».

Но, по крайней мере, я был единственным парнем в штабе, который побывал в море после начала войны, с врожденной неприязнью к штабным офицерам, которые воевали только на паркете. Я был рад отметить, прибыв



*«Либо адмирал должен прокладывать курсы конвоев южнее,
либо цыпочка должна надеть брюки».*

в Дерби-Хаус, что в оперативном центре висел огромный плакат со словами Нельсона, который говорил, что флот на берегу является слугой флота в море.

Еще одним свежим впечатлением в новом центре управления конвоями был просторный оперативный центр, в котором был установлен планшет — карта Атлантического океана от пола до потолка. На ней отмечались все конвои, пересекающие бурные и опасные воды. Одни проходили спокойно, другие подвергались продолжительным атакам. Вокруг них появлялись значки, изображающие подводные лодки, а позади оставались отметки потопленных транспортов. Перед планшетом вверх и вниз по лестницам сновали юркие девушки из Женской вспомогательной службы ВМФ со ртами, полными булавок, и пригоршнями разноцветных флажков. Они постоянно изменяли и дополняли картину, чтобы она соответствовала ситуации, сложившейся на данный момент. Позади них стояли длинные скамьи оперативных дежурных, которые сортировали поступающую информацию. Флот и КВВС наконец-то начали работать бок о бок. Позади дежурных располагались несколько комнат со стеклянными стенами, где сидели дежурные офицеры авиации и флота. А выше всех сидели главнокомандующий и старший представитель Берегового Командования КВВС.

Карикатурку, которая приведена здесь, я нарисовал на основании личных впечатлений от наблюдения за нашим не потерявшим интереса к жизни адмиралом. У него имелась своя собственная **точка зрения** из хрустальной башни, где он сидел высоко над операторами прямо напротив огромного планшета. Планшетистки мелькали буквально у него под носом. Когда кто-нибудь из них поднимался, чтобы отметить событие, имевшее место в северных широтах, адмирал тут же слетал вниз и мчался через оперативный центр со скоростью звука. Но это мое собственное мнение о его личном вкладе в деятельность планшетисток.

Оперативный центр и планшет всегда были в распоряжении командиров эскортных кораблей, стоящих в

порту. Но те, кто не базировался в Ливерпуле, часто не могли ознакомиться с информацией. Иногда картина ситуации оказывалась искаженной до полного абсурда количеством значков, нанесенных на планшет. Например, шкипер конвоя, идущего в Галифакс, мог поинтересоваться, что встретил по пути его предшественник, и увиденное могло вывести его из равновесия. Картина была фактически верной, но следует напомнить, что на ней были отмечены и лодки, замеченные наблюдателями, а не замеченных могло быть гораздо больше. В Атлантике, в стремительно меняющихся погодных условиях, которые на планшете изобразить не удавалось, командир эскорта конвоя должен был сам оценивать количество лодок, вцепившихся ему в задницу.

Этот планшет был потрясающим изобретением человеческого гения. Однако полная история битв не могла быть воспроизведена до того момента, пока конвой (или то, что от него осталось) не прибывал в порт. В Дерби-Хаус я получил один важный урок. Очень легко, глядя на символы, изображающие конвой, атакованный посреди Атлантики, сказать на основании своего прошлого опыта: «Полная луна, ветер с кормы, еще две лодки приближаются оттуда и отсюда. Какого дьявола он не поворачивает конвой на юг? Ведь отсюда это выглядит таким очевидным». Но когда через неделю начинаешь обсуждать события с командиром эскорта, выясняется, что луны не было, а конвой попал в жестокий шторм. Три эскортных корабля оторвались от конвоя, а следующее сообщение не подтвердило появления субмарин там и тут.

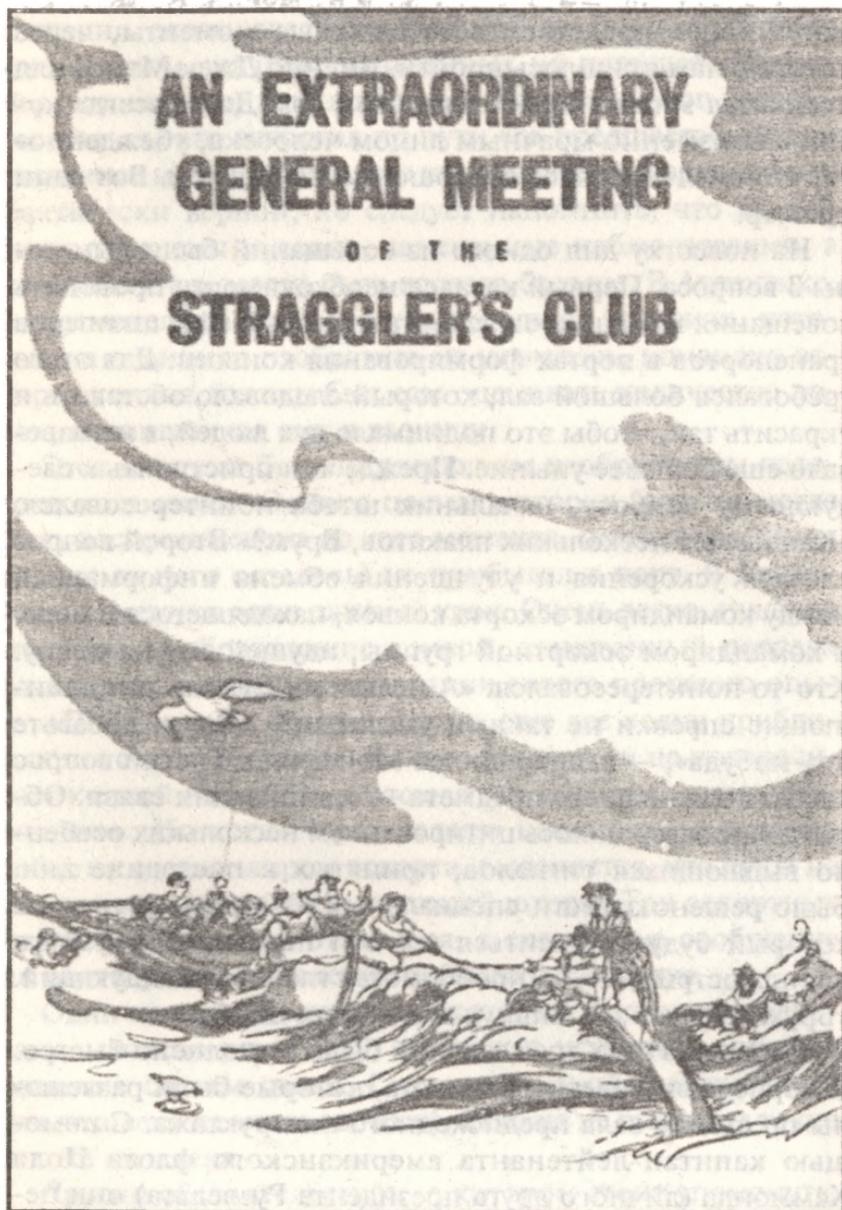
Один из главных нюансов, который я хотел растолковать, написав эту книгу, не может устранить никакое развитие систем связи. Ситуация, какой она выглядит для человека на месте событий, никогда не выглядит точно так же издали.

Другим обстоятельством, о котором стоит упомянуть, был постоянный источник шуточек, начальник штаба Нобла капитан 2 ранга Джек Мэнсфилд, который все-

гда находил, чем оживить унылые и мрачные ежедневные совещания. Если некоторые из моих рисунков помогут яснее представить те сложные моменты, через которые нам пришлось пройти, именно Джек Мэнсфилд подсказал мне их идею. При этом сам Джек всегда ходил с неизменно мрачным лицом человека, убежденного, что смеяться здесь совершенно не над чем. Вот один пример.

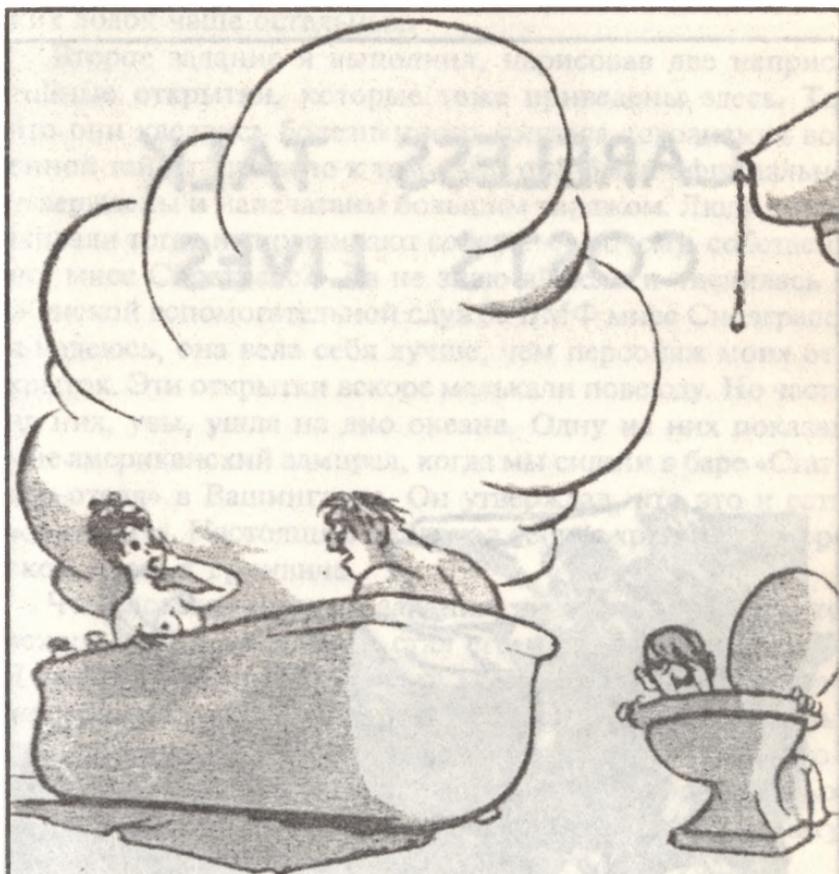
На повестку дня одного из совещаний были вынесены 3 вопроса. Первый касался необходимости проводить совещания командиров эскортных кораблей и шкиперов транспортов в портах формирования конвоев. Для этого требовался большой зал, который следовало обставить и украсить так, чтобы это поднимало дух людей, а не навало еще большее уныние. Прежде чем приступить к следующему вопросу, начальник штаба поинтересовался: «Как насчет нескольких плакатов, Брум?» Второй вопрос касался ускорения и улучшения обмена информацией между командиром эскорта конвоя, находящегося в море, и командиром эскортной группы, идущей ему на смену. Кто-то поинтересовался: «А нельзя ли сделать эти длинные справки не такими унылыми?» «Брум, добавьте что-нибудь», — распорядился Мэнсфилд. Третий вопрос касался важнейшего предмета — организации связи. Обсуждение завершилось цитированием нескольких особенно выдающихся сигналов, принятых в последние дни. Было решено завести специальный «Журнал ерунды», в который будут заноситься все эти перлы. «А Брум его проиллюстрирует», — пробормотал главнокомандующий. «Брум сделает», — кивнул начальник штаба.

Первое из этих трех заданий было выполнено быстро. Я нарисовал 4 цветных плаката, которые были развешаны по стенам зала предподходного инструктажа. С помощью капитан-лейтенанта американского флота Поля Хаммонда (личного друга президента Рузвельта) они пересекли Атлантику и появились даже на Тихоокеанском театре. Один из них я привожу здесь. Его особенно лю-



Внеочередная встреча «Клуба отставших от конвоя».

БОЛТУН — НАХОДКА ДЛЯ ШПИОНА



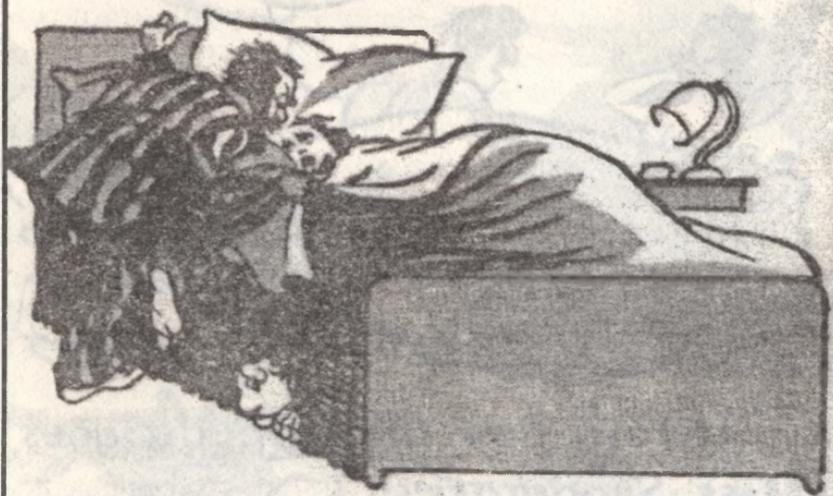
"THIS is how the torpedo goes,
Miss Snodgrass"

**CARELESS TALK
COSTS LIVES**

«Вот так идет торпеда, мисс Снодграсс».

БОЛТУН— НАХОДКА ДЛЯ ШПИОНА

CARELESS TALK
COSTS LIVES



"It penetrates, Miss Snodgrass,
then it explodes"

«Она проникает, а потом взрывается, мисс Снодграсс».

бил Уинстон Черчилль. Обычно отставали от конвоев греческие суда, которые и становились жертвами немецких лодок чаще остальных.

Второе задание я выполнил, нарисовав две непристойные открытки, которые тоже приведены здесь. То, что они касались болезненного вопроса сохранения военной тайны, привело к тому, что они были официально утверждены и напечатаны большим тиражом. Люди спрашивали тогда и спрашивают сейчас: «А почему, собственно, мисс Снодграсс?» Да не знаю я! Если и числилась в Женской вспомогательной службе ВМФ мисс Снодграсс, я надеюсь, она вела себя лучше, чем персонаж моих открыток. Эти открытки вскоре мелькали повсюду. Но часть из них, увы, ушла на дно океана. Одну из них показал мне американский адмирал, когда мы сидели в баре «Статлер-отеля» в Вашингтоне. Он утверждал, что это и есть «оригинал». Настоящий оригинал сейчас хранится в морском музее в Гринвиче.

Что касается третьего задания, «Журнала ерунды», то вскоре я обнаружил, что стал его почетным издателем. Я даже не подозревал, что эта коллекция, которую начали собирать участники Битвы за Атлантику, после войны пополнится не менее блестящими экспонатами из журналов радиосвязи британского и американского военных флотов. Именно этот журнал помог мне написать книгу «Передайте сигнал», опубликованную в 1955 году.

Наведение порядка в этом бесконечном потоке радиogramм было важным моментом организации системы связи. Если бы кто-то захотел ознакомиться со всеми радиogramмами, то в Дерби-Хаус просто не хватило бы столов, чтобы разложить все бланки. Но если сообщение не читал тот, кого оно касалось, последствия могли оказаться жуткими. Поэтому правильное распределение входящих было тонким искусством балансировать между двумя крайностями. Я не знаю, какое место я занимал в иерархии Дерби-Хаус до появления «Журнала ерунды», но после этого я оказался в голове списка. Попадались настоящие

бриллианты, которые адмирал Нобл считал необходимым проиллюстрировать.

Остальные не нуждались в приукрашивании.

От: фрегата где-то в Атлантике

Кому: корвету

«Присоединитесь ко мне, где бы я ни был».

Так или иначе, но «Журнал ерунды» продолжал пополняться и после того, как я покинул Дерби-Хаус. Не все из вписанных в него сигналов были смешными. Например, немного позднее появилась одна радиограмма, которая отметила поворотный пункт в Битве за Атлантику. Немецкие лодки в это время понемногу брали верх. Они обнаружили конвой ONS-5, пересекающий Северную Атлантику, и несколько дней следили за ним, а затем «волчьи стаи» ринулись в атаку. Однако каждый раз они наталкивались на жесткое кольцо кораблей охранения, которые отбили все попытки немцев прорваться к транспортам и уничтожили несколько лодок. Это была потрясающая победа, после которой немцы усомнились в правильности тактики «волчьих стай». Когда конвой прибыл в Сент-Джон на Ньюфаундленде, они получили следующее сообщение:

От: премьер-министра

Кому: эскорту конвоя ONS-5

«Мои поздравления по случаю непрерывной битвы с подводными лодками. Пожалуйста, передайте коммодору конвоя мое восхищение упорством его кораблей».

Этот сигнал, кроме всего прочего, стал свидетельством нашего величайшего достижения — надежного взаимодействия между эскортными кораблями и торговыми судами.

Может показаться, что моя работа в штабе Командования Западных Подходов сводилась к рисованию карикая

турок. Но прежде чем перейти к моей последней и, вероятно, самой полезной бумажной должности, я хочу напомнить, что делались все эти рисунки дома по ночам под грохот немецких бомб, рвущихся на улицах Ливерпуля.

В этот период войны стандартная процедура выглядела примерно так. Конвой и эскортные корабли собирались вместе, выходили в море, совершали переход и разделялись, причем нам оставалось надеяться, что все капитаны хоть раз проделывали нечто подобное. Если нет — они должны были следовать КИЗП — «Конвойным инструкциям Западных Подходов». Подобно библии, КИЗП состояли из Ветхого и Нового Заветов, хотя в КИЗП они были перемешаны. Ветхий Завет излагал основные принципы, которые были плодом многовекового тяжелого опыта. Новый отражал опыт этой войны и последних столкновений с подводными лодками. Мы все, выходившие в море, писали его. А главнокомандующий Командования Западных Подходов был нашим издателем. Я читал эти инструкции крайне внимательно, но, признаться откровенно, они вызывали зевоту, потому что были написаны тяжелым языком.

Адмирал Нобл в своем письме рассказывает о моем личном вкладе в составление КИЗП, образцы которого приведены здесь. Нобл считал, что такие иллюстрации делают текст более интересным и доходчивым. Адмирал утвердил их, но многие появились в результате прямых приказов его начальника штаба. Он частенько ворчал: «Идите, Брум, и нарисуйте что-нибудь, что заставит этих болванов в море полистать эту книгу».

Когда адмирал Нобл поднял свой флаг над Дерби-Хаус, под его командование поступило странное сборище разномастных кораблей. Этот винегрет делился на три части, которые базировались в Ливерпуле, Гриноке и Лондондерри. Каждой базой управлял капитан 1 ранга. Обычно каперанг командует флотилией эсминцев, но эти командовали тем, что попадалось к ним в руки. Это был один из примеров несоответствия действительности старым

определениям. Мой словарь говорит, что адмирал — это тот, кто плавает в море. Адмирал Нобл выходил в море от случая к случаю. Обычно он командовал своим «флотом», находясь в центре огромной паутины, которая охватывала все конвои и эскортные корабли своими невидимыми нитями.

Сам адмирал, как я уже отмечал, был человеком гибким и прозорливым. Не могу сказать точно, участвовал ли он в морских сражениях, однако он был больше политиком и дипломатом, воодушевлять у него получалось не очень. Я полагаю, что как только он прибыл в Ливерпуль, то сразу определил, что именно нам нужно.

Его эскортный флот был перегружен работой, а экипажи в массе были еще слишком неопытны. Поэтому корабли едва справлялись со своими обязанностями. Нобл понял, что можно поднять и моральный дух, и эффективность действий, если объединить корабли в сбалансированные группы, которые будут тренироваться, действовать и отдыхать под руководством одного постоянного командира. В этом начинании адмирал сразу получил нашу безоговорочную поддержку. Это слегка успокоило людей в тот период, когда эскортные корабли метались от одного корабля к другому в непривычно пустынном океане. Иногда моряки узнавали, кто будет их командиром, только выйдя в море. Несчастные сигнальщики, разглядывающие в бинокли флажные сигналы, были вынуждены держать в зубах списки капитанов с указанием старшинства в чине и сроке службы. Если выяснялось, что кто-то из капитанов старше, командование переходило к нему. Затем новоиспеченный босс принимался лихорадочно вспоминать советы и наставления предыдущих командиров. Иногда это срабатывало, как то ни удивительно, однако все мы понимали необходимость формирования постоянных команд.

На бумаге я помог ввести эту схему. Каждый командир эскортной группы — всегда капитан эсминца — получал обозначение EG с номером группы. Этот символ

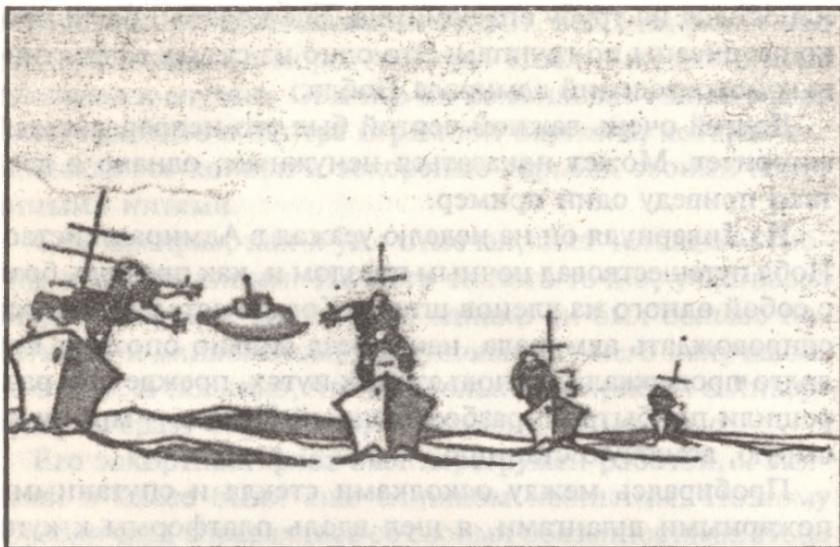
наносился на трубу его эсминца. Все корабли были четко расписаны по группам. Это одно из самых эффективных нововведений адмирала Нобла.

Другой очень важной чертой был его непререкаемый авторитет. Может показаться ненужным, однако я все-таки приведу один пример.

Из Ливерпуля он на неделю уезжал в Адмиралтейство. Нобл путешествовал ночным поездом и, как правило, брал с собой одного из членов штаба. Когда настал мой черед сопровождать адмирала, наш поезд сильно опоздал. Его долго продержали на подъездных путях, прежде чем разрешили прибыть на разбомбленный Истон — мрачную, сырую, вонючую станцию.

Пробираясь между осколками стекла и спутанными пожарными шлангами, я шел вдоль платформы к купе адмирала. Его дверь была открыта, и адмирал стоял рядом во всем великолепии. На плечи была наброшена зюйдвестка, из-под которой сверкал ослепительно белый отутюженный мундир. Нобл опустил уголок рта, изображая улыбку, и сказал: «Вероятно, Геринг узнал, что сегодня ваша очередь, Брум». Это ледяное спокойствие потрясающе подействовало не только на меня, но и на всех моих спутников. Они сразу перестали суетиться и расступились в благоговейном трепете, пропуская адмирала к ожидавшей машине. Такое же ощущение спокойствия и уверенности излучал фельдмаршал лорд Александер. Но самым ярким примером, безусловно, является лорд Нельсон, который в полной парадной форме при всех орденах прогуливался по кварталдеку «Виктори» во время Трафальгарского сражения.

Я принадлежу к поколению, которое приучили уважать старших, слепо и бездумно. Тот факт, что они были старше по званию, уже сам по себе являлся достоинством. Я до сих пор думаю, что Перси Нобл великолепно справился со своими обязанностями, когда дипломатия и взаимодействие на атлантическом поле битвы были нужны гораздо больше, чем безжалостная энергия, потребовавшаяся позднее.



Многое зависит от слаженной работы эскортной группы.



Первая же лодка, заметившая конвой, сообщает друзьям.

Совершенно неожиданно капитан 1 ранга, командовавший эсминцами, базирующимися в Ливерпуле, был переведен в другое место. И столь же неожиданно я оказался на его месте, временно получив четвертую нашивку. В этот момент наши эскортные корабли на другом берегу Атлантики базировались в построенной американцами базе в Ардженшии на Ньюфаундленде. Сначала мы не имели кораблей с большой дальностью плавания, которые могли бы пересекать Атлантику вместе с конвоями. Поэтому мы передавали конвой американцам в ТВСО — точке встречи в середине океана. Когда появились новые эскортные корабли, Ардженшия стала конечным пунктом их маршрута. Американцы потребовали, чтобы туда прибыл британский офицер. Лучшего выбора, чем капитан 1 ранга Барри Стивенс, командовавший эсминцами в Ливерпуле, сделать было нельзя. Неиссякаемая энергия, монокль, большой опыт и созвездие орденов — великолепная фигура.

Англо-американское сотрудничество имело колоссальное значение для исхода Второй Мировой войны. Я внес свой вклад в первые стычки и недопонимание с американскими коллегами — «ублюдками», — как мы их называли. Нам пришлось съесть не один пуд соли и отказаться от многих предрассудков, прежде чем мы научились понимать друг друга и даже стали друзьями.

Мое короткое пребывание на посту командира эсминцев в Ливерпуле проходило в рамках командировки в Дерби-Хаус, но тогда я снова оказался в тесном контакте с моряками. Николас Монсаррат в своих воспоминаниях описывает странный эпизод, который я совершенно не помню. Это лишь показывает, до какой степени я был замотан. Из своего маленького штаба я помню двух человек. Один из них был профессиональным игроком в бридж, который помнил всё и вся, но отказывался играть со мной, вероятно, из уважения к командиру. Другой был самым замечательным корабельным священником, какого я когда-либо встречал, но питал некоторое пристрастие к бутылке.



Особенно важно взаимодействие флота и авиации.



Чем быстрее подберут спасшихся, тем лучше.

Через пару месяцев я сдал Ливерпульское командование не кому иному, как Джонни Уокеру, непревзойденному командиру эскортных групп. К этому времени он был измотан сверх всякого предела и отчаянно нуждался в отдыхе. Кроме того, он получал возможность применить своей колоссальный опыт в более широких масштабах. Срезав четвертую нашивку «временного капитана 1 ранга», я с радостью отправился в Лондондерри на «Кеппел», чтобы снова возглавить 1-ю эскортную группу.

Вскоре я обнаружил, что согласования, утверждения и визирование в различных штабах занимает гораздо больше времени, чем кажется со стороны. Я воображал, что система эскортных групп будет организована и начнет работать, когда я прибуду на «Кеппел». Но в действительности все еще находилось в стадии благих намерений. Причина была проста: у нас не хватало эскортных кораблей. Моя группа должна была выйти в море для сопровождения конвоя, хотя в ней не хватало 4 кораблей. Один проходил модернизацию, два стояли в ремонте, а четвертый был передан другой группе и сейчас находился посреди Атлантики, сопровождая другой конвой. В последний момент мне самому передали 2 чужих корабля, выдернув их за штаны из дока.

Мне еще повезло. На бумаге в составе моей группы числились 4 эсминца. Это делало ее быстроходной группой, и можно было предположить, что мы будем прикрывать быстроходный войсковой конвой, которые были самыми ценными. Но все-таки, если с нами обходятся так предусмотрительно, кого же мы будем охранять?

И здесь у меня в памяти всплывает один из самых пикантных эпизодов моей военной службы, связанный с величайшим из кораблей, который мне когда-либо приходилось сопровождать, — лайнером «Куин Мэри». Я не знаю, видел ли его сквозь перископ хоть один из немецких подводников. Однако ни «Куин Мэри», ни «Куин Элизабет», которые за годы войны прошли огромные расстояния, ни разу не были атакованы. Защитой им слу-

жила высокая скорость и исключительная маневренность, несмотря на погодные условия. Иначе как немецкие лодки упустили бы такие огромные мишени? Если подводная лодка подкрадется достаточно близко, чтобы выпустить торпеды, разумеется, она не промахнется. Но эти великолепные корабли редко ходили на скорости менее 25 узлов и всегда пользовались резким зигзагом через неравномерные промежутки времени. Находясь на поверхности, подводная лодка могла заметить «Королеву» с расстояния 15 миль. Лодка должна немедленно погрузиться, потому что если ее саму заметят с лайнера, тот просто уйдет. Но подводная скорость лодки составляет всего 7 узлов. Погрузившаяся лодка может лишь гадать, каков генеральный курс «Королевы» и какие маневры будет выполнять корабль, пока лодка идет на сближение. Взглянув в перископ, командир лодки может обнаружить, что лайнер находится в нескольких милях от точки, где он ожидал его увидеть. Поэтому шансы лодки на удачную атаку крайне невелики. Она должна оказаться в нужное время в нужном месте. Опоздав всего на 10 секунд, лодка упустит возможность атаковать быстроходную цель.

«Королевы» обычно имели сопровождение из эсминцев, когда покидали гавань. Эсминцы шли впереди лайнеров, конвоируя их на расстояние 100 миль от берега. Дальше «Королевы» следовали самостоятельно. Эсминцы не обладали ни достаточной дальностью плавания, ни достаточной мореходностью, чтобы сопровождать столь быстроходные корабли. И в любом случае это сопровождение было бы чисто формальным, так как на высоких скоростях асдик просто не работал.

Дата и время выхода «Королев» хранились в строжайшем секрете. Однажды, перед тем как выйти из Лондондерри, я даже не мог представить, кого я встречу на рассвете у входа на фарватер среди минных полей, прикрывающих Фёрт-оф-Клайд. Под моим командованием находились всего 5 эсминцев. Момент встречи с этим великолепным кораблем мне и запомнился.

Утро было тихим и солнечным, и я повел свои эсминцы в точку встречи. Пройдя Малл-оф-Кинтайр, мы заметили на северо-востоке клубок дыма, а потом черную точку. Опытный командир эсминцев, вероятно, развернулся бы на запад и перестроил бы эсминцы в предписанный ордер, ожидая, пока лайнер нагонит их. Вместо этого я увеличил скорость до 27 узлов и приказал следовать прежним курсом. Поэтому мы сближались с «Ее Величеством» со скоростью 54 узла. Я не могу точно вспомнить детали, но мне вдруг внезапно стукнуло в голову, что мы можем и опоздать с поворотом на 180 градусов. Я приказал эсминцам поворачивать немедленно и при этом держать полную скорость. Мы едва не перевернулись при повороте, но, завершив его, оказались точно на своих местах в ордере охранения. У стоявших на мостике «Кеппела» рядом со мной штурмана, вахтенного офицера и старшины сигнальщиков подогнулись колени. «Кеппел» находился в центре завесы, то есть прямо перед форштевнем «Куин Мэри». Еще несколько секунд — и лайнер протаранил бы нас. Когда мы трясущимися руками достали сигареты, то всем сразу вспомнилось, что несколько месяцев назад «Куин Мэри» протаранила сопровождавший ее крейсер и разрезала его пополам. Напряжение разрядил сигнал коммодора, находившегося на «Королеве»:

«Очень эффектно, но все равно рискованно».

Для опытного командира эсминца маневры на высокой скорости — детская игра. Однако для меня это была первая и последняя попытка.

Я также помню прелестный сигнал коммодора, отправленный мне, когда наши корабли расставались:

«Благодарю вас за приятную компанию».

За этим последовало множество самых разнообразных конвоев. Поэтому я ничуть не удивился, когда «Кеппел»

вызвали в Гринок, чтобы я мог посетить совещание перед выходом в море войскового конвоя. Моя эскортная группа должна была встретить его у северных берегов Ирландии на следующий день.

Прибыв в Гринок, я сразу оценил количество и размеры собранных там судов. Это не был рядовой конвой. Потом я узнал, что кораблям предстоял поход вокруг мыса Доброй Надежды. На них следовало в Египет ядро будущей 8-й Армии.

Как все действительно важные совещания, это прошло довольно быстро, без всяких задержек. Когда оно закончилось, я посмотрел на часы и вдруг понял, что вместо того, чтобы торчать в Гриноке всю ночь и выходить вместе с конвоем, я вполне успеваю вернуться в Лондондерри и провести последнюю ночь на берегу вместе с семьей. Я также вспомнил, что у меня имелась привилегия ходить по реке Фойл после наступления темноты без лоцмана. Что же это за привилегия, если ею не пользоваться?

Когда мы вышли в море, солнце грело изо всех сил, а вода была как стекло. Я приказал вахтенному передать в машинное отделение: «Мы следуем домой, а когда мы прибудем — это **ваше** дело». Бурун за кормой тут же вырос вдвое, а стрелка лага показала 32 узла. Ленивая болтовня на мостике была прервана звонком из радиорубки. Радисты сообщили: «Получена длинная срочная радиограмма из Адмиралтейства, адресованная «Кеппелу». Доктор ее расшифровывает». Лица стоящих на мостике вытянулись. Неужели лишняя ночь на берегу упорхнула от нас? Примчался доктор с папкой для бумаг, и я прочитал:

«Вражеский агент, работавший в Олдершоте, вчера был замечен в Гриноке. Он подсчитывал солдат, готовящихся к отправке с конвоем. Сегодня в 9.00 пропала моторная лодка смотрителя маяка Малл-оф-Кинтайр. Считаем возможным, что агент похитил лодку и теперь

пытается добраться до Свободного Ирландского Государства с важной информацией о конвое, уходящем завтра. Моторный ялик с зеленым корпусом, привальный брус оранжевый, топливный бак полон. Мужчина ростом 6 футов, плотного сложения. В последний раз был замечен в мундире цвета хаки. Ни одного свободного корабля или самолета. Найдите лодку и сообщите, когда заметите».

У штурмана непроизвольно вырвалось: «А не лучше ли было написать: «Сообщите, если обнаружите?»»

Если посмотреть на карту даже крупного масштаба, задача может показаться простой. Но действительность выглядит иначе. Море — оно чуточку больше самой большой карты. Перед нами возникла задача поиска иголки в стоге сена площадью несколько сот квадратных миль, причем до наступления темноты осталось не так уж много времени.

Я приказал старшине сигнальщиков организовать наблюдение, а мой старший помощник и штурман и я сам собрались вокруг карты. «Давайте попробуем поставить себя на его место. Если бы вы были шпионом, старпом, что бы вы предприняли? У вас есть карманный компас и моторка со скоростью 5 узлов».

Он указал на границу Ирландии к югу от Белфаста. Однако мы прикинули расстояние и сразу решили, что у него нет шансов. Пройти более 100 миль даже с полным запасом топлива шлюпка не сможет.

«А как насчет сильных течений в этом узком горлышке? — поинтересовался штурман. — Очень многое зависит от того, когда мы пройдем Малл. Если течение будет помогать ему, он уже может сидеть в каком-нибудь ирландском пабе. Если оно будет встречным, он вряд ли еще сумел отойти от Малла».

Я знал об этих приливных течениях. Впрочем, мы могли спорить хоть всю ночь, ведь до наступления темноты оставалось всего 45 минут.



Я провел на карте линию, соединяющую Малл с крайней точкой на ирландском берегу, которой могла достичь шлюпка. «Я предполагаю, что он где-то возле этой линии. Вы согласны?» — спросил я. Они согласились. «Теперь ваша задача, штурман, указать, где именно он может находиться на этой линии».

«Здесь», — ответил штурман, рисуя карандашом маленький кружок. Это была не более чем смелая догадка, но ничего другого нам не оставалось.

«О'кей, штурман. Теперь ваша задача побыстрее привести корабль в эту точку. Совещание закрыто, джентльмены».

К этому времени мой экипаж начал проявлять признаки интереса, хотя больше горевал о возможной потере последней ночи на берегу. Слухи, как всегда, разлетелись по кубрикам еще до того, как я прочитал радиограмму. Наблюдатели-добровольцы уже торчали повсюду. Кто-то сообщил мне, что я пообещал пинту пива тому, кто заметит лодку. Вздохнув, я не стал опровергать это. И лишь теперь я осознал, что этот парень может решить судьбу конвоя, который мне предстоит сопровождать, если только он сумеет связаться с немецким посольством в Дублине.

Времени хватило как раз, чтобы произнести короткую молитву, прежде чем наблюдатель из вороньего гнезда сообщил: «Неизвестный предмет, зеленый один-ноль, 5 миль». Не спеша, мы повернули наши бинокли в указанном направлении. Мы не хотели разочаровывать наблюдателей, но они были слишком возбуждены, увидев что-то. «Иисус, а ведь там действительно что-то есть», — пробормотал старшина сигнальщиков, укладывая свою подзорную трубу на торпедный прицел. Ну, если он увидел что-то, значит дела оборачиваются иначе.

Я повернул корабль туда и вскоре был вынужден согласиться, что там что-то имеется. После того как мы подошли ближе, наблюдатель и старшина заговорили наперебой: «Это шлюпка!.. Зеленая с желтым... Там один парень... Пытается грести... Я увидел, пинта моя». Держа

в руках радиограмму Адмиралтейства, я лихорадочно сверял детали, и все они сходились! Я повернулся к старпому: «Это он, все правильно. Я попытаюсь уговорить его подняться к нам на борт. Возьмите двух или трех парней покрепче и идите к крану для погрузки торпед. Будьте потверже, общитесь с ним, но помните, живой он гораздо полезнее, чем мертвый. Не дайте ему проглотить яд. Кто-нибудь, дайте мне мегафон».

Когда шлюпка оказалась рядом, мы увидели, что мотор не работает, а человек, согнувшийся над парой тяжелых весел, измучен до предела. Я сказал ему, что в мои обязанности входит присматривать за рыбаками, и что вскоре начнется шторм. Если у него поломка, я могу взять его на борт, исправить мотор и доставить к ирландскому берегу. Он махнул рукой.

«О'кей, оставайтесь на месте», — согласился я.

Когда сопровождение привело его на мостик, я обратил внимание на влажные пятна, которые оставались там, где его руки касались поручней трапа. Вообще это был симпатичный парень около 30 лет, высокий, с яркими голубыми глазами.

«Что случилось с вашими руками?» — спросил я.

«Мотор сдох 2 часа назад. А я должен вернуться обратно», — ответил он на ломаном английском.

«Обратно?» — переспросил я.

«Я в увольнении, — сказал он. — Я одолжил лодку у своего приятеля и обещал вернуться до темноты».

Я не знал, как продолжать этот разговор и чем он закончится, но тут примчался старпом. Я приказал ему обыскать шлюпку и принести все, что будет найдено. Он поднялся на мостик, встав за спиной этого человека, и показал мне маленькую книжку. Это невероятно, но это правда! «Майн Кампф» на немецком!

«Ну, хорошо», — сказал я, глядя через плечо неизвестного.

Он повернулся, увидел книгу и снова посмотрел мне в глаза. Потом криво ухмыльнулся. «Все правильно. Вы

выиграли». Отважный человек сумел почти закончить свою миссию, которая в случае успеха обошлась бы нам очень дорого¹. К этому времени стемнело. Я чувствовал себя таким уставшим, словно только что закончил играть в регби. Я нагнулся к переговорной трубе и передал в радиорубку:

«Адмиралтейству от «Кеппела». Особо срочно. Ваша шлюпка обнаружена. Человек арестован».

Свалив этот груз с плеч, я повернулся и чуть не налетел на низенькую фигуру, которая могла принадлежать только унтер-офицеру «Джампу» Джордану, моему вестовому. «Очень извиняюсь, сэр, наблюдатель сверху просит. Если вам все равно, он предпочел бы скотч, а не пиво».

Скорость, с которой Адмиралтейство прислало свои поздравления, показывает, что в Лондоне вздохнули с огромным облегчением. Мне было приказано доставить пленного в Ларн.

Когда мы подошли к причалу, нас встретило характерное щелканье затворов, а затем по палубе загрохотали подкованные башмаки солдат. Красный субалтерн вскарабкался на мостик и так энергично отдал честь, что чуть не оторвал себе руку. Нашего гостя окружили и повели на берег. Когда они шли по причалу, эсминец уже отдал швартовы, меня вдруг охватил нестерпимый прилив гордости. Я включил громкоговоритель и рявкнул так, что с пакгаузов едва не слетели крыши: «Ты мог надуть армию, приятель, но против флота у тебя не было никаких шансов».

Все это приключение не заняло и двух часов. Мы прибыли в Лондондерри и провели ночь на берегу. С конвоем мы встретились на следующее утро, чувствуя, что воз-

¹ Вот такие случаи и называются: «Врет, как очевидец». Странно, что у этого парня за пазухой не оказалось фотографии адмирала Канариса с подписью: «Дорогому шпиону на долгую память». *Прим. пер.*

дух стал немного чище. Так как наши корабли имели небольшую дальность плавания, 1-я эскортная группа не могла заходить дальше Азорских островов. Но мы оставили транспорты с солдатами, которым предстояло изменить историю, в полной сохранности. Конвой не потерял ни одного судна.

Мы заправлялись топливом на Азорских островах в Пунто-Дельгадо. В этом симпатичном маленьком порту мы провели всего несколько часов, но этого было достаточно, чтобы корабли 1-й эскортной группы загрузились под завязку. Ананасы! Я не помню, когда мы видели их в последний раз, а теперь они валялись повсюду. Все отсеки корабля были буквально забиты ананасами. Если бы на обратном пути в Англию нам пришлось вести бой, по элеваторам из погребов к орудиям пошли бы ананасы, а не снаряды. Джордан сказал, что в моей кормовой каюте, которой я никогда не пользовался в море, лежит достаточный запас для меня. Ну, и для него тоже.

Когда мы вышли в море, то произошел любопытный инцидент. Один из кораблей запросил у нас что-то флажным сигналом. Вместо подтверждения на мачту «Кеппела» подняли ананас.

Когда мы вернулись в Дерри, и моя жена повезла одному приятелю 4 ананаса в совершенно пустом грузовичке, набожные жители останавливались, глядя на это, и лихорадочно крестились.

Эти живописные подробности вспоминаются легче, чем тревоги и неприятности, которыми полна жизнь любой овчарки, стерегущей стадо. Но в этом плане я мог гордиться тем, что до сих пор не потерял ни одной овечки.

Мы все очень любили Лондондерри как базу. Ею командовал замечательный человек — капитан 1 ранга (позднее коммодор) Филип Рак Кин. Высокий, сильный, неукротимый, прирожденный лидер, он буквально хлопотал энергией. Бывший подводник, тиран и мятежник, в прошлые времена он мог бы стать известным пиратом или любимым капитаном Нельсона. Впрочем, с таким

же успехом он мог бы кончить свои дни в Тауэре как опасный бунтовщик. Это был великий и непредсказуемый человек, которого все боялись и все уважали.

У многих из нас там же жили жены с детьми. Хозяева очень хорошо относились к нам, особенно Гудлиффы: Грейс, ирландка с примесью французской крови, и Гай, отставной майор артиллерии. Их поместье Бирдстаун находилось в нескольких милях по ту сторону границы, на территории Свободного Государства Ирландия. Ах, эти роскошные обеды в Бирдстауне, когда забываешь о продуктовых карточках! Как только мы пересекали границу, то сразу включали фары, забыв про всякие там затемнения. Уличные фонари! Совсем другой мир. Мы проезжали заколдованную деревню, потом белые ворота, долгий подъем — и Бирдстаун, сияющий огнями, как собор. Внутри, в большом обеденном зале, украшенном цветами, нас всегда ждал теплый прием.

Да, я был из тех, кто помнит дружбу и гостеприимство этой ирландской пары, которая во многом помогала морякам эскортных кораблей, базировавшихся в Лондондерри.

Все вспоминают Дерри с улыбкой, особенно маленький таможенный пост на границе Свободного Государства и Бакстера, бывшего старшего кочегара Королевского Флота, который жил рядом. Бакстер считал занятия контрабандой чем-то совершенно естественным. Он откровенно презирал тех, кто этим не занимался. Однако он предпочитал действовать наверняка. У одной пожилой женщины в Ирландии был хворый муж, которого он нелегально снабжал табаком и другими запретными деликатесами с британских кораблей. У Бакстера была собака, обученная обходить таможеню, держась подальше от забора. Собака несла на себе корзинку. В Северной Ирландии Бакстер грузил ее всяческой контрабандой.

Однако пронести через границу огнестрельное оружие, причем в любом направлении, считалось серьезным нарушением. Это наказывалось конфискацией оружия и

тюрьмой. Когда мы отправлялись на охоту, требовалось как-то спрятать ружья, хотя нас всерьез не обыскивали. Мы прятали их под ноги. Поняв, зачем мы едем, Бакстер просовывал голову в окно внутрь автомобиля, когда тот останавливался в воротах, и громогласно заявлял: «Джентльмены, не трудитесь выходить. Я знаю, что у капитана 2 ранга больная нога». А когда мы возвращались, он дружелюбно интересовался: «Капитан, я надеюсь, ваша больная нога не помешала вам подстрелить мне на завтрак парочку бекасов?»

Плавание по реке Фойл между Дерри и Мовиллем в горле Лох Фойла могло потрепать нервы. Я помню маленький древний маяк, на котором не было ни лампы, ни туманного горна. Но там жила очень полезная собака, которая принималась громко лаять, если корабль подходил слишком близко. Я также помню, как в тумане один из наших кораблей вылетел на берег, и его форштеньевень увяз прямо в полотне железной дороги Белфаст — Лондондерри. Находчивый капитан отправил сигнальщика по полотну с красным флажком в руке. Он успел вовремя остановить приближающийся поезд.

В заливе возле Мовилля стоял на якоре большой танкер, действовавший в качестве заправщика. Сноровка, с которой его матросы подавали толстые черные шланги в любую погоду и в любое время суток, вызывала восхищение. Нам стоило только подойти к борту, причем из-за штормов и сильных течений причаливание далеко не всегда было мягким, как они уже приступали к работе. Когда мой корабль базировался там, танкером командовал капитан Доув, чей транспорт был недавно потоплен в Южной Атлантике «Графом Шпее»¹. Он попал в плен. Я не раз слушал его рассказы о захватывающих приключениях, пока «Кеппел» стоял у борта танкера. Трудно было

¹ В действительности танкер «Африка Шелл» был потоплен в Мозамбикском проливе. *Прим. пер.*

представить, что пережил он со своей командой, находясь в задраенных наглухо кубриках «Графа Шпее» во время боя у Ла-Платы. Они слышали грохот выстрелов и разрывы, прекрасно понимая, что этот отсек в любой момент может превратиться в стальной гроб. И все-таки они кричали от радости. Доув с большим уважением отзывался о капитане 1 ранга Лангсдорфе, с которым встречался довольно часто, так как был старшим из шкиперов, попавших в плен.

В конце марта 1942 года я отправил с борта «Кеппела» письмо своей матери. «Боюсь, писать особо не о чем, да и вообще поздно, а постель так и манит прилечь. Я жив и здоров, но никогда в жизни мне не приходилось работать так много и в таких скверных условиях. Все то же самое, и если что случится — расскажу». Все похоже на правду, но только никому другому я так не написал бы. А ей я не хотел говорить больше, так как она не любила, когда жалуются. Это заставляло ее зевать.

Лишь малую часть нашей жизни мы живем, выкладываясь до предела. Многие из нас так и уходят в могилу, ни разу не включив полную скорость. Не требовал ли Киплинг слишком много? Можно ли считать себя настоящим человеком, если ты жил по-настоящему всего одну минуту? Хотя часто 5 секунд стоят целого марафона. Не рождаемся ли мы лентяями, которые меняют свои привычки крайне редко и неохотно?

Но все животные трудятся, чтобы жить, и человек в конце концов то же самое животное. Чем серьезнее угрожающая нам опасность, тем усерднее мы работаем. Обществу требуются вооруженные силы, вооруженным силам требуются лидеры. Как только я попал на командную лестницу, моя природная лень испарилась. Никто из нас не знает, как должен выглядеть лидер, и никто не знает, как мы сами выгядим для других. Иногда я казался сослуживцам настоящим гадом. Ладно, это ведь не постоянно. Особенно, если учесть, с какими гадами ты сам вынужден служить. Слово «лидерство» всегда красо-

валось на первых строках моего словаря. Я преклоняюсь перед историческими личностями, даже перед теми, с кем я имел несчастье служить. Я всегда старался подражать им — если только я был в силах это сделать.

Лично я предпочитал служить с людьми, которые мне доверяли и не дышали в затылок, контролируя каждый шаг. Такое отношение особенно необходимо, если имеешь дело с людьми, сделавшими карьеру на паркете, тогда так ты сам всю жизнь провел на палубе.

Больше всего в скверных условиях, о которых я писал матери, повинна погода Атлантики. Она никогда не позволяла расслабиться. «Какого черта вы забыли в этом поганом океане?» — недоуменно спросил один из моих американских гостей.

Действительно, какого черта? Атлантика выглядит настоящим адским котлом, когда ее сравнивают со Средиземным или Карибским морями. В те дни, когда еще не были изобретены пилюли от морской болезни, я сам чувствовал себя не слишком хорошо, но это никогда серьезно мне не мешало. Покинув гавань с ее бурной береговой жизнью, вы встречаетесь со злобным океаном. Морская болезнь тут же набрасывалась на меня. Я к ней приноравливался, но никогда не любил свежую погоду. Да и вообще, кому понравится болтаться на волнах вверх и вниз, как пробка? Если же волна была мелкой, корабль трясло, как телегу на брусчатке. Кому понравится жить в таких безумных условиях? А затем прибегала волна, которая готова была снести все на своем пути. Она поднималась выше мостика, захлестывала его и улетала, вымочив всех и всё. Словно этого было мало, выяснялось, что сухой одежды не осталось даже у вас в каюте. Поэтому ты всегда ходил мокрый и замерзший.

При сильной волне нос и корма эсминца оказываются отделенными друг от друга. Вся центральная часть корпуса занята котлами и машинами, поэтому переход возможен только по верхней палубе, а когда туда нельзя высунуть нос, нос и корма оказываются предоставлены

сами себе. На «Кеппеле» все соблюдали меры предосторожности, кроме одного мятежника — Джампа Джордана. Я помню, как однажды глянул с мостика в сторону кормы и, к своему ужасу, увидел Джордана, пробирающегося по верхней палубе, хотя вокруг клочкотало море. В одной руке он держал кейс с моим завтраком, а другой придерживался за страховочный фал. Волны то и дело скрывали его, однако они откатывались обратно, и снова появлялся Джордан все с тем же кейсом в руке. Я решил, что это зашло уже слишком далеко. Когда он добрался до трапа, ведущего на мостик, то больше всего напоминал наполовину захлебнувшегося пса. Я уже собирался воткнуть ему хороший фитиль, однако он оборвал мое ворчание: «Ну и хреново».

Самое плохое начиналось, когда в Атлантике разыгрывался настоящий шторм. Ветер дул в полную силу, и капли воды летели горизонтально, а вдобавок очень часто шел снег. Стоя на мостике вы видели, как на корабль накатывается огромная волна, на которую он явно не сумеет взобраться. Это довольно жуткий момент. Вам остается только ухватиться покрепче за что-нибудь и молиться. К вашему удивлению, старушка, на мостике которой вы стоите, начинает подниматься, как на лифте, все быстрее и быстрее. Ваши бахилы начинают вдавливаются вам в живот, и вы обнаруживаете, что орете: «Шевелись, ты, старая корова, выше, выше». А затем неожиданно раздается: «Ты сделала это!» Но на этом кошмар не заканчивается. Долю секунды, которая растягивается на долгие минуты, корабль балансирует на гребне волны, а затем волна прокатывается дальше, и корабль буквально сваливается с нее. Он «приводняется» со страшным грохотом и звоном, словно вот-вот разлетится на куски. Все незакрепленные предметы срываются с мест. Едва вы успеваете перевести дыхание, как впереди появляется следующее чудовище, еще более огромное. А где-то дальше вас ждет знаменитый девятый вал... Время от времени ломается что-нибудь особенно важное, зато не

особенно важное ломается чаще. С удивлением рассматривая целые трубы, кабеля и тонкие механизмы, продолжающие исправно работать, вы с благодарностью вспоминаете кораблестроителей.

Но временами стихия брала верх. Вместо того чтобы сражаться с ней, конвой отступали. Корабли ложились в дрейф, подрабатывая машинами, чтобы их не снесли ветер и волны, они пытались удержаться на месте, пока ярость шторма не ослабнет хотя бы чуть-чуть. Я помню, как однажды южнее Исландии мы оказались на пути жестокого восточного шторма. В этом походе мы хлебнули лиха. Корабли расшвыряло по всему океану. В следующий раз я увидел их вместе только 3 дня спустя, когда мы входили в пролив Минч.

Погода Западных Подходов, подобно женщине, может быть коварной, мстительной и ядовитой. Но, как та же самая женщина, она может быть и ласковой.

Одевались все так, чтобы приспособиться к погоде. Когда перед выходом в море я покидал свою относительно уютную каюту на корме и перебирался в походную под мостик, я обычно надевал два комплекта шелкового белья. Привычка носить шелковое я перенял у пилота бомбардировщика, с которым летал. Я согласился с его теорией, гласящей, что не следует закутываться в толстую одежду, которая сковывает движения и создает неудобства. «Побольше тонких одежек», — учил он. Следующим слоем была пара шелковых пижам, поверх которых надевался вязаный джемпер. Потрепанные серые фланелевые брюки, форменная тужурка без знаков различия и краденые летные ботинки КВВС. Бинокль давно стал предметом одежды любого морского офицера. Зато я, как ни странно, подавал дурной пример остальным, категорически отказываясь натянуть спасательный жилет. В море тужурку обычно сменял свитер подводника, а временами — тоже краденая летная куртка. Может быть, кражи одежды у других видов вооруженных сил все-таки можно назвать взаимодействием?

Моя крошечная походная каюта на «Кеппеле» имела большой иллюминатор. Большую часть каюты занимала койка с поднимающимися поручнями. Меня в ней изрядно трясло, но я ни разу не вылетел на палубу. Под койкой находились выдвижные ящики с сухой (так хотелось думать) одеждой. Над подушкой находилась переговорная трубка, идущая на мостик, телефон и репитер гирокомпаса. Его картушка была постоянно освещена. На верхнем мостике у меня имелась высокая разножка рядом с нактоузом. Моим питанием занимался Джамп Джордан. Мой сон? Хороший вопрос.

Хотя все мы еще не приобрели такой привычки, но большинство капитанов наверняка переняло у кошек привычку моментально засыпать в любое время дня и ночи. Во всяком случае, мне это удалось, и я сохранил ее до сих пор. Вы засыпаете в любой удобный момент, и это очень хорошо. Нужно только сказать: «Я буду в походной каюте. В случае чего сразу вызывайте меня». Мое кресло на мостике было не слишком удобным для сна, я всегда из него вываливался. В конце концов, недосыпание становилось хроническим, и ты понимал, что начинаешь тупеть. Официальной альтернативой был прием таблеток, чтобы отогнать сон, либо спать, не обращая внимания, разрешено это или нет. Я не знаю никого, кто принимал бы рекомендуемый в таких случаях бензедрин. Больше всего мы боялись, что неопытный вахтенный офицер не посмеет разбудить капитана, когда это необходимо. И не важно, почему он так сделал — из жалости или из страха вызвать гнев начальства. Поэтому, чтобы не портить себе нервы, капитаны должны были помнить два очень важных момента. Во-первых, чтобы внушить уверенность вахтенным, не следует постоянно дышать им в затылок. Пусть они действуют самостоятельно, даже если ты в это время сидишь в своей каюте, как на иголках, глядя в иллюминатор. Во-вторых, если вахтенный начальник вызывает капитана на мостик, никогда не следует ругать его за это, даже если сделано это было совер-

шенно напрасно. Во время долгих походов следует спать, когда представляется возможность. Например, мне было достаточно часа или двух, чтобы отдохнуть. Но спокойно уснуть удастся, только если вы совершенно уверены, что в случае необходимости ваши офицеры немедленно вас вызовут. И не важно, стоящей была причина или нет, но все мы до сих пор живы, и это главное.

Очень часто со мной происходили странные вещи. Если я знал, что предстоит изменение курса или какой-то иной маневр, который требует контроля со стороны командира, в нужное время я оказывался на мостике, как бы глубоко перед этим ни спал. Причем я сам не мог сказать, как я там очутился. Со многими капитанами происходило нечто подобное.

Несколько человек — вероятно прямые потомки строителей империи, которые переодевались к обеду даже в джунглях, — неукоснительно раздевались и спали в пижамах, причем обязательно на простынях. Я им страшно завидовал, но сам не мог на такое отважиться. Если иногда я и возвращался в свою каюту на корме, чтобы насладиться неслыханной роскошью горячей ванны, но я никогда не ощущал ласкового прикосновения шелковой пижамы.

Часть офицеров отращивала бороды, другие их уже имели. Но я никогда не позволял себе не бриться более двух дней. Бритье позволяло мне чувствовать себя чистым, это было хоть какой-то компенсацией за отсутствие возможности переодеться. Лишь один раз между войнами я отпустил бороду. В то время я командовал подводной лодкой «Рэйнбоу» на Китайской станции, и мы отправились в 10-дневный поход. Утомительная, но достаточно реальная имитация военных условий. Как только мы вышли из гавани, я конфисковал все бритвы на борту и пообещал награду тому, кто к возвращению в порт отрастит самую длинную бороду. Предложение имело оглушительный успех, бороды измеряли чуть ли не микрометром. Я оказался где-то в конце списка, но ничуть об

этом не жалею. Механик сделал мне пастушеский посох и смастерил аккуратный нимб. Повар-китаец раздобыл козленка — овец под рукой не оказалось. Из рундука я вытащил простыню, а остальное сделал фотограф. Этот снимок чуть не до смерти перепугал мою жену, которая отдыхала в Англии.

Рутинные занятия слегка изменялись в зависимости от состава конвоя. Сопровождение больших партий военных грузов, как это было с PQ-17, отличалось от атлантических конвоев. Если приходилось сопровождать войсковые конвои, то измученные морской болезнью солдаты предпочитали видеть корабли сопровождения поближе, а не в виде черных точек на горизонте. Иногда какой-нибудь из кораблей охранения проходил между колоннами транспортов, причем из динамиков лилась популярная музыка. Этот номер всегда имел бешеный успех. Он позволял сбросить напряжение, которое совсем не следовало загонять внутрь себя.

Курс конвоя выбирался еще до выхода в море, но, как было в случае с PQ-17, он очень часто изменялся в зависимости от обстоятельств, как их видели высшие штабы. Это делалось, чтобы обойти места сосредоточения подводных лодок, либо районы плохой погоды, либо разойтись с другими конвоями. Перед выходом всем торговым судам указывали контрольные точки, через которые следовало пройти, если по какой-то причине транспорт оторвался от остальных. Но последнее слово, определяющее маневры конвоя, оставалось за командиром эскорта, который знал детали, неведомые штабу на берегу. Конвой должен был поддерживать строжайшее радиомолчание. Впрочем, существовала надежда, что нас заметят наши патрульные самолеты и сообщат об этом на берег. Никто не желал отрываться от конвоя, однако это происходило постоянно.

Нашим единственным воздушным противником в районе Западных Подходов были дальние бомбардировщики FW-200, которые изредка наносили удары по конво-

ям у берегов Ирландии или в Бискайском заливе. Они вываливали на транспорты свои бомбы и тут же сообщали координаты конвоя подводным лодкам. Вражеские рейдеры не представляли особой опасности. И если не говорить о погоде, то самым опасным нашим врагом были немецкие подводные лодки. Если они двигались под водой, обнаружить их можно было только с помощью асдика. По моему скромному мнению, асдик никогда не был столь надежным и универсальным прибором, как мы на то надеялись. И я говорю это, опираясь на собственный опыт подводника. Между войнами я прослужил несколько лет в подводной флотилии в Портленде. Нас часто использовали в качестве мишени при разработке асдика, а также для подготовки операторов в школе ПЛО, находившейся там же. Во время различных учений мы погружались, а оснащенные радаром корабли пытались нас обнаружить. Чтобы облегчить условия учений и внушить уверенность операторам, на наши маневры накладывались ограничения. Нам редко разрешалось уклоняться. Но если это разрешали, нам почти всегда удавалось оторваться от преследователей. Все это происходило в ограниченном районе, где новичок действовал под присмотром опытных инструкторов. В других случаях, во время флотских маневров, наши лодки выполняли учебные атаки против линкоров, идущих зигзагом на скорости 18 узлов под прикрытием эсминцев. Здесь наши действия никто не сковывал, но все-таки моряки эскадры точно знали, что в определенном районе в определенное время они будут атакованы подводной лодкой. Но даже в таких условиях средний подводник имел хорошие шансы подобраться незамеченным к цели и дать залп.

Во время войны перед командирами лодок имелось множество целей, разбросанных на огромной площади. Они ползли со скоростью 7 узлов и не применяли зигзаг. Очень часто они заявляли о своем присутствии издали огромным столбом дыма. Их прикрывали корабли, на которых служили не слишком опытные опе-

раторы асдика, очень часто смертельно уставшие и разочарованные после нескольких суток бесплодной охоты и множества ложных контактов. И не забудьте об атлантических штормах.

Но не следует считать задачу командира подводной лодки слишком простой. Он вполне мог налететь на эксперта. Например, любая из немецких субмарин могла встретить Джонни Уокера и его эскортную группу, на счету которых числилось более 20 уничтоженных лодок. Но Джонни был редкостным исключением. Он был не только гением сам по себе, но также имел самый большой в мире опыт работы с асдиком. До войны он служил инструктором в Портлендской школе ПЛО. Операторы асдика и командиры лодок использовали самые различные уловки, чтобы добиться результата в охотах на рейде Портленда. Победитель этой игры в кошки-мышки получал бесплатный обед в ресторане «Виктория» в Веймуте. Я не раз там обедал, пока не столкнулся с Джонни.

Кроме Уокера, имелись еще несколько бывших инструкторов, которые перешли служить на корабли. Их знания и опыт приносили огромную пользу при защите конвоев. Они резко отличались от операторов ускоренных военных выпусков. Такая же картина наблюдалась и у немцев. Начала войну горстка элитных командиров. Но потом развернулось массовое строительство подводных лодок, и уровень подготовки начал падать, хотя заметно это стало лишь много позднее. К тому же, до 1942 года, если только подводную лодку не засекали на поверхности, у нее не было особых причин опасаться нашего асдика. Но говорю это с высоты собственного опыта. Ведь я провел гораздо больше учебных атак, чем средний командир подводной лодки (ставка — бесплатный обед!) и отработал методы уклонения. Если говорить об асдике вообще, то лучше всех высказался Уинстон Черчилль:

«Асдик не победил подводную лодку, но без асдика победить ее было бы невозможно».

Все эти комментарии, дорогая мамочка, касаются деятельности твоего лентяя-сыночка и сжаты до одной фразы в письме, отправленном за 3 месяца до выхода в море злосчастного конвоя PQ-17.

А как развивалась Битва за Атлантику в марте 1942 года? Вероятно, нам повезло, что мы были настолько заняты, что нам было просто некогда рассматривать всю картину в целом, а она была неприглядной. К этому времени в Атлантике одновременно действовали до 150 немецких подводных лодок. 1942 год был самым мрачным для нас, а март был самым тяжелым из его месяцев. Торговые суда шли на дно по 9 штук в день. 9 транспортов ежедневно! Но не только подводные лодки были повинны в этом. Люфтваффе продолжали наносить мощные удары по судоходству у восточного побережья Англии с помощью мин и торпед. Немецкие корабли, поврежденные в Норвегии, были отремонтированы и снова готовы к действиям. Секретные разведывательные сводки, которые получали командиры эскортных групп, не внушали оптимизма. Однако система эскортных групп действовала безотказно, и наш моральный дух оставался на высоком уровне.

Несмотря на уничтожение «Бисмарка» в мае 1941 года, мы все прекрасно представляли себе опасность, грозящую нашим конвоям. Сумеет ли легковесный эскорт отразить нападение тяжелых кораблей? Для дилетанта и кабинетных вояк на берегу этот вопрос имел лишь один ответ. Встреча закончится побоищем. Но так ли это на самом деле? Как только будет замечен конвой, в эфир немедленно уйдет сообщение о вражеском корабле (или 2 кораблях). Мы всегда держали наготове зашифрованные координаты, чтобы без задержки сообщить о контакте с противником. Противник никогда не имеет информации о составе и силе эскорта, его задачах и намерениях. Прежде чем начать избиение транспортов, он должен уничтожить корабли эскорта. Однако они могут иметь торпеды, и пока эти корабли сохраняют способ-

ность двигаться, всегда остается опасность получить попадание торпеды. А ведь до Германии так далеко, и ни на какую помощь рейдер рассчитывать не может. Если же ему все-таки удастся разделаться с эскортом, к этому времени транспорты разбегутся в разные стороны, и охота может занять гораздо больше времени, чем предполагал немецкий капитан.

Мы все знали, что в ноябре 1940 года карманный линкор «Адмирал Шеер» атаковал конвой, состоящий из 37 судов, которые сопровождал один-единственный пассажирский лайнер, построенный 18 лет назад. Адмиралтейство реквизировало его и превратило во вспомогательный крейсер, вооружив 7 орудиями Викторианской эпохи, на которых красовалось клеймо «1895 год». Но отважный командир «Джервис Бея» приказал своему стаду разбежаться, а сам принял бой. Немцы потратили целый час, чтобы потопить его. В результате 32 из 37 транспортов сумели спастись.

В начале 1941 года могучие «Шарнхорст» и «Гнейзенау» вызвали всеобщую панику, прорвавшись в Атлантику для действий против судоходства. Однако они обошли два встреченных конвоя с охранением, не сделав по ним ни одного выстрела. Командование немецкого флота явно не желало рисковать немногими оставшимися кораблями при атаках охраняемых конвоев. Эту точку зрения оно сохраняло в течение всей войны. Из 800000 тонн, потопленных рейдерами, только 5 судов водоизмещением 33000 тонн следовали в составе охраняемого конвоя. Следовало ли нам на это жаловаться?

Если не считать отдельных случайных атак огромных FW-200, Люфтваффе не появлялись на территории Командования Западных Подходов, сосредоточившись на действиях против судоходства в Ла-Манше и у восточного побережья. Вскоре мы убедились, что немцы имеют торпедоносцы с достаточной дальностью полета, чтобы действовать против нас, однако Битва за Англию убедила их, что пролетать над английской территорией слиш-

ком рискованно. Я сам имел ограниченный опыт отражения воздушных атак во время Норвежской кампании, а у команды «Кеппела» не было и его. У нас имелись только самые общие рекомендации штаба. При атаке высотных бомбардировщиков конвой должен был размыкать строй, а при атаке торпедоносцев, наоборот, смыкать. В течение моего первого года службы на «Кеппеле» из всех возможных вариантов атак (рейдеры, авиация, подводные лодки) мы сталкивались лишь с последним. Поэтому все усилия команды были сосредоточены на отработке действий против лодок, и большая часть оружия корабля была предназначена для этого же.

Мне крупно повезло, что моим старшим помощником был Боб Ллойд. Это была великолепная кандидатура на пост старшего специалиста по противолодочной борьбе в штабе группы, так как он обучался в школе ПЛО в Портленде. Ллойд не успел кончить курсы, так как началась война. Он был специалистом по работе с асдиком, а в качестве старшего помощника Ллойд сновал по всему кораблю, как челнок. И он меня вполне устраивал в обеих ипостасях. Команды кораблей представляют собой первоклассное сырье. Единственное, что может их испортить, — скверные офицеры. В этом плане я был очень везучим капитаном. Мои кают-компании не были укомплектованы пай-мальчиками, однако все мои офицеры были хорошими специалистами и хорошими людьми. Все они прошли войну и живы до сих пор, увы, за одним исключением. Мой артиллерист Дж. Филпott начал службу рядовым матросом, но сумел преодолеть все барьеры и ушел в отставку лейтенантом. То же самое можно сказать про стармеха Клири, который присматривал за машинами. Не любить шотландца Дикки Дикинсона было просто невозможно. Суб-лейтенант Королевского Флота после войны начал службу в компании «Шелл». Молодой лейтенант Колин Бил теперь работает казначеем в частной школе в Девоне. Боб Ллойд продолжил службу и ушел в отставку в звании капитана 1 ранга. Он работает в

историческом отделе министерства обороны. Именно он проверял списки команды «Кеппела», чтобы выяснить, кто служил на корабле во время эпизода с PQ-17. Перечислив трех штурманов, он заметил: «А я и не подозревал, что у тебя служило так много. Наверное, ты ел их на завтрак».

Последним по счету, но не по значимости был еще один великолепный шотландец, лейтенант медицинской службы Дж. МакКендрик. К сожалению, он скончался в июне 1950 года. Молодого врача внезапно выдернули из госпиталя, где он недавно получил диплом, и загнали на эсминец. Это можно считать шуткой, однако он одновременно был нашим штатным шифровальщиком и хранителем винного погреба кают-компания, но доктор отлично справлялся со всеми своими обязанностями. Корабль командира группы ведет интенсивный радиообмен, когда находится в море. Особенно напряженной была работа во время операции PQ-17, но доктор всегда работал тщательно, аккуратно и быстро. Он поднимался на мостик, иногда прямо в пижаме, чтобы доставить расшифрованные радиogramмы, и делал это с подчеркнутым щегольством. Однажды я сказал ему, что неплохо бы подготовить наших жен и подруг к возвращению из похода и устроить выпивку прямо на борту, как только мы отшвартуемся в Лондондерри. Когда «Кеппел» сделал последний поворот по извилистому руслу Фойла, они уже ждали нас, розовые и веселые. Никаких приглашений. Позднее я узнал, что шифrogramма «Кеппела» с указанием времени прибытия имела приписку доктора:

«Передайте старшей дежурной ЖВС ВМФ. От «Кеппела». Срочно. Скажите девочкам, что мы уже здесь».

Однажды он забыл заказать вино. Однако это не смутило доктора. Он смешал лимонный сквош с медицинским ромом, и получилось совсем неплохо. Какая это была потеря для человечества и для медицины — смерть дока МакКендрика.

Я не помню точно, когда я впервые услышал, что эскортная группа будет сопровождать следующий русский конвой. Вероятно, это было где-то в середине мая 1942 года. Однако, когда это сообщение было получено официально, моя реакция была совершенно естественной. Мы все знали, что эти походы исключительно опасны, многие мои товарищи уже хлебнули лиха в Арктике. Так как я был опытным командиром эскортной группы, то понимал, что рано или поздно настанет мой черед. Когда это произошло, я возблагодарил бога, что случилось это летом. Я еще плохо представлял себе носительские недостатки непрерывной ночи и непрерывного дня. Эта работа явно обещала нечто иное, чем проведение обычных тихоходных транспортов или тихоходных войсковых. Кроме того, мы были достаточно наивны, чтобы думать, что это оскорбление. Черт бери, угораздило вляпаться именно нас! Мы продолжили подозревать, что Адмиралтейство выскребает остатки запасов на доньшке, и потому взяло мою группу. В любом случае, штабисты оказались достаточно вежливы, чтобы не сказать этого нам.

Итак, я ступил на первую ступеньку лестницы. Где-то верху в тумане маячили русские конвои.

Стоит даже бегло взглянуть на карту с военной ситуацией лета 1942 года, чтобы понять, что сопровождение конвоя в Мурманск было делом рискованным. Предстояло двигаться в условиях полярного дня без воздушного прикрытия, зато в пределах досягаемости вражеской авиации. Это означало почти непрерывные воздушные атаки. Даже в Норвегии мы поняли, насколько это рискованно. Отсутствие сильного прикрытия (мы не верили, что его удастся набрать) совсем недалеко от вражеских баз могло привести к встрече с немецкими кораблями. По мнению главнокомандующего Флотом Метрополии, все это было форменным безумием. Однако вся наша морская история полна описаниями самых безумных операций, которые часто завершались успехом.

Я никогда не был сорвиголовой. Из меня не получится пилот-камикадзэ. Но на высшем уровне было принято решение оказывать помощь России. Однако безумие происходящего я в то время не осознавал.

Рассказывая о конвое PQ-17, разумеется, я начну с планирования и подготовки операции. Но я прекрасно помню, как на нас страшно давили. Обычный цикл выглядел так: предпоходный инструктаж, выход в море с новым конвоем, переключение на конвой, идущий в Англию. Прибытие в Лондондерри, ремонт, заправка, тренировки, пара дней морских учений, предпоходный инструктаж — и все по новой. Но PQ-17 дожидался, пока мы соберемся все вместе. Сейчас я прекрасно понимаю, каким стало ударом для главнокомандующего Флотом Метрополии решение отправить конвой. Но я почти не обратил внимания на суматоху.

ЧАСТЬ 2

Ну, хватит о вехах моей биографии, выглядывающих из-под запыленной обложки Папки 18. Предпоходный инструктаж капитанов конвоя PQ-17 — это самый подходящий момент оставить эскортные дела «Кеппела» и вернуться в Палату № 8 к событиям, происходившим 28 лет спустя.

Обычно моряки и судейские ходят по своим собственным тропинкам. Иногда судейские оказываются замешанными в расследования и суды, но, если говорить честно, ни политики, ни судьи популярностью среди моряков не пользуются. Знаменитый суд и расстрел адмирала Бинга показывают, что флот сам в состоянии позаботиться об исполнении дисциплинарного устава.

Но мой случай был частным делом. Флот провел свое собственное расследование относительно PQ-17 и сделал все надлежащие выводы еще в 1942 году. В то время не накладывалось никаких ограничений на показания военных, находящихся на действительной службе или в отставке, и министерство обороны высказывало серьезные опасения насчет того, что будут обнародованы официальные документы.

Помимо собрания сигналов важным документальным свидетельством являлись боевые рапорты кораблей, участвовавших в операции. Эти рапорты составляются уже несколько веков всеми кораблями Королевского Флота согласно уставу, как в военное, так и в мирное время.

Они пишутся капитанами кораблей после возвращения в гавань и направляются вышестоящему начальству. Так как в них включены личные впечатления, предложения и комментарии, такие рапорты дают гораздо более широкую и полную картину событий, чем бортовые журналы. В штабе Командования Западных Подходов эти рапорты представляли собой важное звено цепи, связывающей главнокомандующего и корабли в море. Именно они послужили основой конвойных инструкций. Как только мы приходили в гавань, то сразу ощущали, как здесь ждут последних новостей. Сначала все капитаны — и я в том числе — строчили пару листиков для отмазки и спешили либо в ванну, либо в койку. Но потом мы начали вести заметки или дневники, где фиксировалось все полезное.

Хотя заголовок, форма и содержание конвойных инструкций со временем менялись, они по-прежнему оставались чем-то средним между библией и правилами маркиза Квинсберри¹. К этому времени они обросли несколькими дополнительными разделами, в том числе инструкциями для русских конвоев, которые периодически выпускал главнокомандующий Флотом Метрополии для конвоев, действующих в его зоне ответственности. Конвойные инструкции заслужили особого заседания в Палате № 8.

Для меня и моих современников, собранных для дачи показаний, все это было частью жизни. Ведь мы начали службу на флоте в 13 лет. После того как официальные рапорты освободились от пут секретности, они помогли нам все вспомнить. Когда в Палате № 8 сыграли боевую тревогу, все эти рапорты и сигналы стали нашими подручными инструментами. Для судей и адвокатов, поднаторевших в юридической казуистике и наведении тени на плетень, каждая новая папка была всего лишь очеред-

¹ Правила профессионального бокса. *Прим. пер.*

ной папкой с бумагами. Но для жюри присяжных, состоявшего из 2 женщин и 10 мужчин, все эти книги и собрания бумаг, написанных непонятным языком, были чем-то загадочным и таинственным. К тому же, судя по возрасту, никто из них не играл активной роли в годы Второй Мировой войны, и эти события были для них далеким прошлым. Непонимающими глазами в течение 15 дней они смотрели на разыгрывающийся перед ними спектакль. Когда бархатный голосок вежливо просил: «Не будут ли присяжные столь любезны взять Папку 11... взяли?.. и перейти на страницу...» — моментально возникал хаос, хотя они честно старались вникнуть в происходящее. К пятнадцатому дню, вероятно, они все-таки сумели добраться до России вместе с нами. Но в первый день они стояли на исходной клетке, решительно ничего не понимая. Что такое вообще эта морская сигнализация?

Морская сигнализация начинается в тот момент, когда корабли расходятся на расстояние, на котором не слышно человеческого голоса. Она продолжает совершенствоваться и по сей день, и предела этому совершенствованию не видно. Но с первого дня и до последнего морские сигналы отличает одна особенность. Они отражают ситуацию именно так, как ее видит человек в данный момент, не сколько-то минут или тем более лет спустя. Например, когда историк садится писать книгу с описанием событий.

Как и в случае с письмом, самое первое, за что цепляется глаз, — это адрес. Это предназначено мне? Затем: кто его отправил? Кто еще его получил? Вас гораздо больше будет интересовать сигнал, адресованный вам лично, чем сигнал, повторенный кем-то для вас в справочных целях. Отправитель не может помешать прочесть сообщение всем, имеющим необходимые шифровальные книги, однако он точно знает, кто его прочитает. Затем следует текст сообщения и завершает все время подписания. Оно точно определяет момент рождения сигнала. Время отправления и время получения — это техничес-

кие детали, которые можно найти в журнале радиосвязи. Время подписания является ярлыком, который помогает опознать сигнал.

Затем следуют пометки срочности и секретности, которые ставит отправитель в зависимости от важности передаваемой информации. Шкала срочности начинается с обычных сигналов, затем следует **спешно, срочно, особо срочно, чрезвычайно**. Последняя пометка ставится в особых случаях, когда корабли уже встретились с противником. Увы, в Папке 11 она так и не появилась. Чтобы эти сигналы не потерялись в трескотне, царящей в эфире, существуют несколько неписаных правил. Мне говорили, что когда Адмиралтейству требовалось передать что-то особенно важное, они использовали самые мощные передатчики для окрика «Заткнитесь!». После этого радисты невольно выключали передатчики и начинали слушать.

Шкала секретности была следующей: **несекретно, конфиденциально, секретно, совершенно секретно**. Существует еще и категория **особо секретно**, но досужие остряки часто называют ее «читать только в темноте», «перед прочтением сжечь», «выучить наизусть и съесть».

В военное время отправители склонны злоупотреблять повышенными категориями срочности и секретности, Папка 11 это подтверждает. Но это злоупотребление имеет свои положительные стороны. Вы чувствуете себя гордым, потому что получили нечто, требующее особого внимания и немедленного исполнения. Хотя на самом деле оно не заслуживает ни того, ни другого. Ставит ли это под угрозу секретность? Лично я так не думаю. После двух мировых войн мне стало ясно, что обе стороны кололи шифры с той же легкостью, с какой их составляли. Гриф самой высокой степени секретности не обеспечивает сохранности, это лишь вопрос времени. И сегодня пометка «для ограниченного круга лиц» вызывает только усмешку.

Но сохранение в тайне текста радиограммы — далеко не единственная забота корабля в море. Противники по-

стоянно ведут прослушивание и пеленгацию передач, и методы этих операций улучшаются постоянно. В море корабли предпочитают соблюдать радиомолчание до тех пор, пока не будет установлен физический контакт с противником. Отправитель должен решать сам, настолько ли важно сообщение, чтобы рисковать открыть противнику свои координаты. Переговоры между эскадрными кораблями по радиотелефону также уязвимы в этом плане. Но однажды, находясь в Атлантике, я решил использовать это зло во благо, устроив немцам ловушку.

Это был один из тех редких моментов, когда моя эскадрная группа совершала переход от одного конвоя к другому. Это была прекрасная возможность приманить подводные лодки, а не уклоняться от них. У меня на борту «Кеппела» был редкостный гость — католический священник, проживавший в Лондондерри. С мостика «Кеппела» падре прочитал по радиотелефону мессу на чистой латыни всем правоверным католикам моей группы. Я так и не узнал, что подумал об этом противник, однако ни одна подводная лодка не появилась.

В зависимости от размеров корабля с радиограммами обращались по-разному. На эсминцах вроде «Кеппела» к секретности с должным почтением относились только в гавани. В море те, кто нес вахту на мостике, имели свободный доступ к журналам радиосвязи, да и любой желающий мог сунуть в них свой нос. На «Кеппеле», который являлся флагманом эскадрной группы, было сформировано нечто вроде группы связи. Один из офицеров носил почетный титул флагманского связиста. Но это был пустой звук, так как офицеры-связисты были роскошью, положенной только крупным кораблям и адмиралам. На «Кеппеле» всем занимался старший унтер-офицер, отвечавший на эсминце за радиосвязь. Аналогичное положение занимал старшина сигнальщиков, который сразу все докладывал лично мне. Корабельный доктор, согласно обычаям эсминцев, как мы уже упоминали, служил по совместительству и шифровальщиком.



Контр-адмирал Гамильтон.



Капитан 1 ранга Джек Брум.



Адмирал Головко, военком К-21 Лысов и Н.А. Лунин.



К-21 входит в Полярное 9 июля 1942 года после своей атаки.



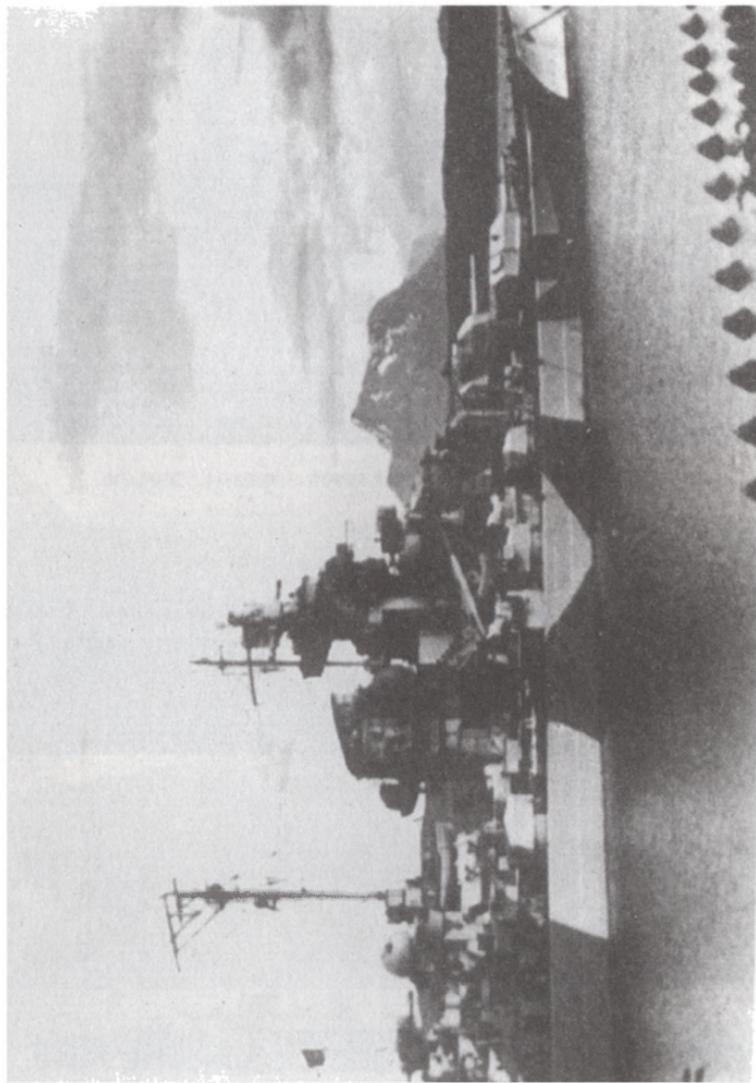
Эсминец «Кеппел».



Эсминец «Оффа».



Эсминец «Миддлтон».



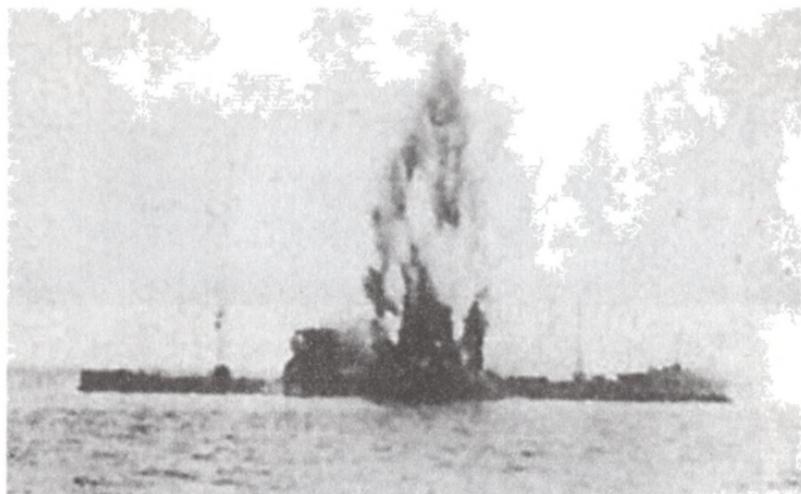
Ужас полярных конвоев — линкор «Тирпиц».



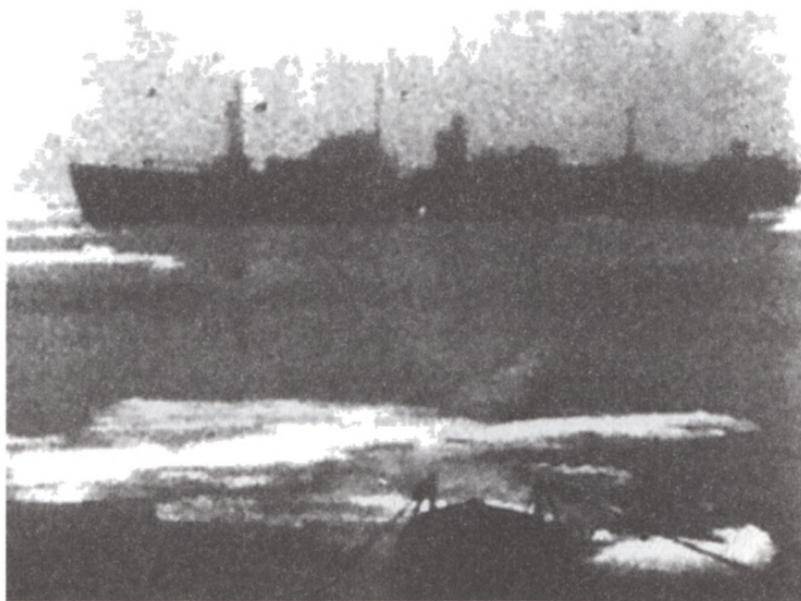
Тяжелый крейсер «Хиппер».



Карманный линкор «Адмирал Шеер».



«Хузиер», торпедированный U-376.



*«Паулюс Поттер», брошенный экипажем,
снимок сделан 13 июля.*



Матросы на баке «Сциллы» счищают лед с помощью пара.



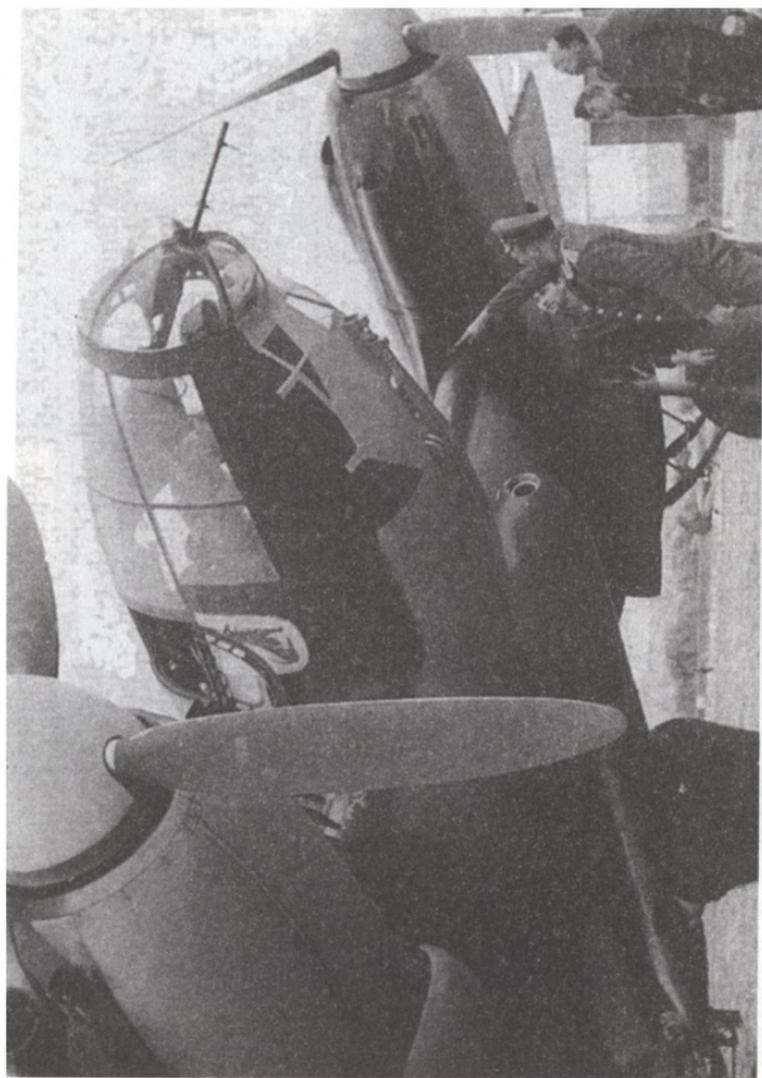
*Контр-адмирал Боб Барнетт
и капитан 1 ранга Алан Скотт-Монкрифф на мостике «Фолкнора».*



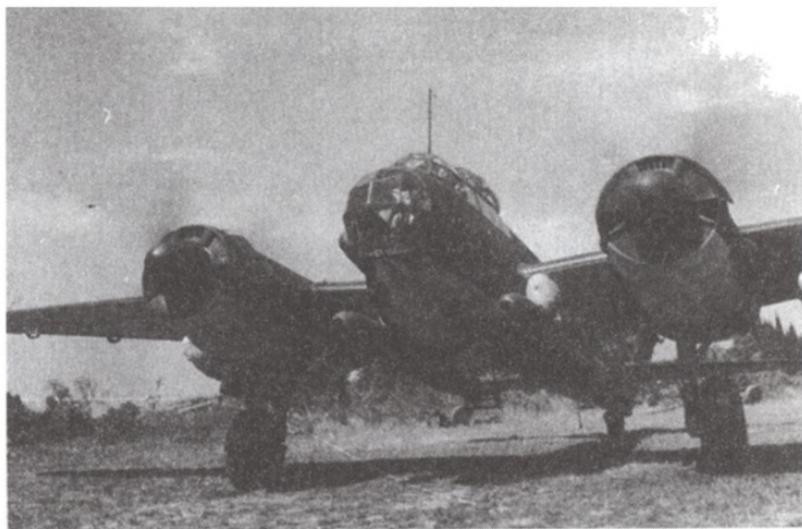
*Эсминцы Флота Метрополи на учениях перед началом конвойной
операции. Снимок сделан с «Фолкнора» и показывает корабли 8-й,
6-й и 3-й флотилий.*



Подвеска боевой торпеды на He-115.



Торледоносец He-111.



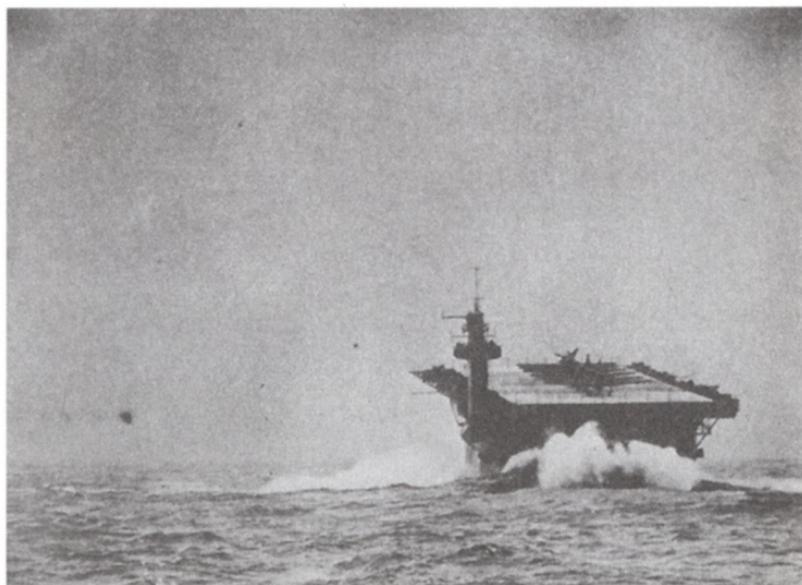
Торпедоносец Ju-88.



«Си Харрикейн».



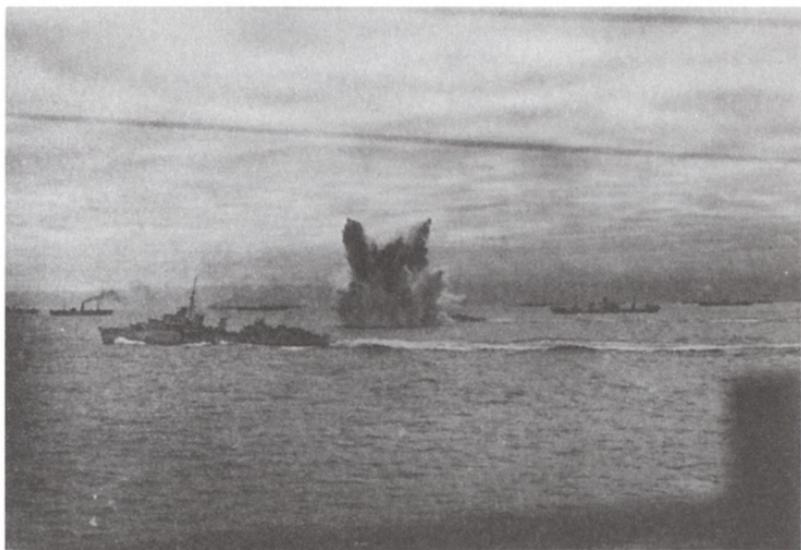
Легкий крейсер «Сцилла».



Эскортный авианосец «Авенджер».



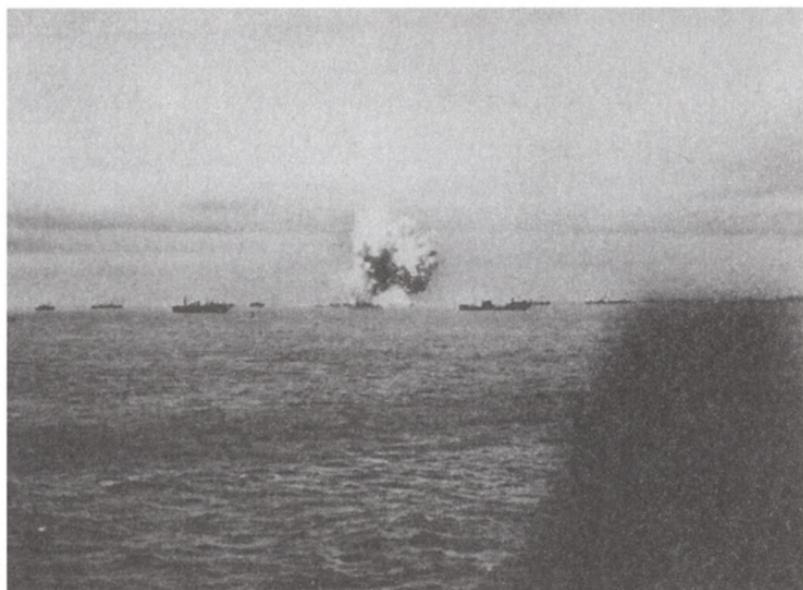
Низколетящий Ju-88 прорывается сквозь огневую завесу, поставленную эсминцами, чтобы атаковать «Авенджер».



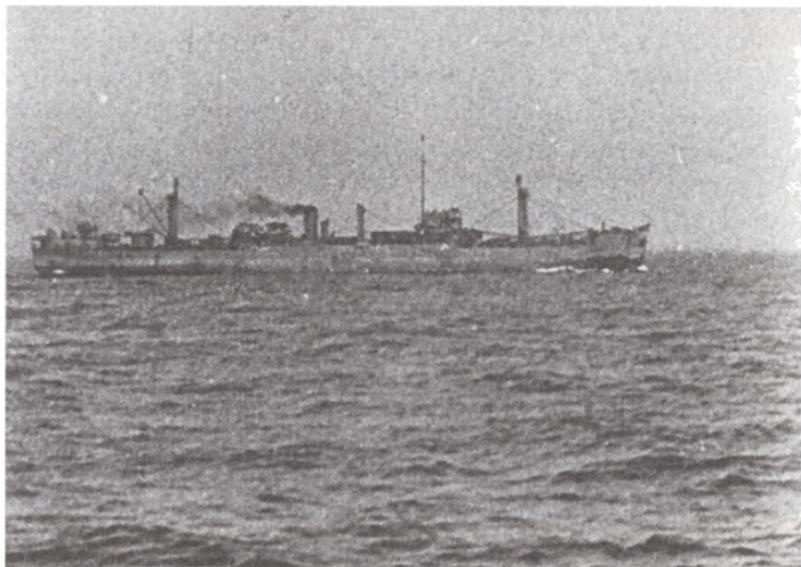
Эсmineц «Эскимо» на переднем плане проходит мимо строя транспортов. Чуть дальше виден разрыв тяжелой бомбы рядом с эскортным миноносцем «Уитленд».



Две тяжелых бомбы разрываются рядом с «Авенджером».



Гибель транспорта «Мэри Люкенбах». Фотография сделана с палубы «Авенджера» во время атаки немецких торпедоносцев.



Транспорт идет к цели.



Торпеда поразила еще одно судно.



Король Георг VI посетил крейсер «Сцилла» в Скапа Флоу после возвращения их похода. Обратите внимание на щитовые 114-мм установки «Беззубого ужаса», установленные вместе 133-мм башен на однотипных крейсерах.



Спасенные с торпедированных транспортов переходят на борт «Сциллы».

Радиооператоры имели дело с кодами, но только офицерам разрешалось работать с шифровальными книгами. Как они с ними справлялись — зависело от личных качеств человека. Высшую степень секретности радиোগрам обеспечивал специальный адмиральский шифр. Все сообщения, носящиеся в эфире, представляли собой группы цифр. На берегу мы часто пользовались добрым старым телетайпом. Обеспечивал он секретность или нет, я не знаю, но он имел большое преимущество. С его помощью сообщения передавались открытым текстом. Тогда как при передаче радиোগрам на шифровку и расшифровку уходило гораздо больше времени, чем требовалось радиоволнам, чтобы обогнуть весь земной шар.

Давайте еще раз повторим, как это постоянно приходилось напоминать присяжным, что радиোগраммы всегда отражали информацию, которую имел отправитель в момент отправки. Он мог проинструктировать, предписать, запретить, но не мог предвидеть события, которые известны любому историку задним числом.

Непрерывный поток рутинных сигналов вдруг прерывается сообщением, требующим немедленного внимания. Почему? Глаз сразу видит адрес, срочность, секретность и время еще до того, как становится известен текст, хотя он написан на том же самом бланке, а часто и той же самой рукой, что и остальные сообщения.

На маленьких кораблях вроде «Кеппела» исходящие радиোগраммы писались на первом попавшемся клочке бумаги первым попавшимся карандашом. У нас на борту имелась пишущая машинка, но обычно она была занята где-то в другом месте. Точно так же единственная пишущая машинка имелась на заброшенной ныне железнодорожной ветке в Хэмпшире, которая связывала мой дом с Лондоном. Поезда терпеливо ждали, пока станционные мастера не закончат печатать корреспонденцию, чтобы отправить письма и машинку на следующую станцию.

Бланки сигналов имелись на всех кораблях, но не всегда о них вспоминали. На крейсерах имелось достаточ-

ное количество пишущих машинок, чтобы не писать сигналы вручную. Громогласные линкоры использовали всякие шикарные штучки. Иногда бланки радиogramм надолго застревали на береговых базах. Если на базе водилось достаточное количество широких нашивок, она обзаводилась телетайпами, и тогда секретари, ловко замаскировавшиеся под цыпочек, носились с огромными листами формата А3.

Постепенно распоряжение «Отправьте письмо, мисс Снодграсс» превратилось в «Отправьте радиogramму, цыпочка Снодграсс».

Но в Адмиралтействе, которое царило над всеми, дела обстояли иначе. Обычный бланк в Адмиралтействе считался таким же неуместным, как порножурнал в Вестминстерском аббатстве. Кое-кто утверждал, что лишь нехватка времени мешала Адмиралтейству высекать свои распоряжения на граните и вышивать шелками. Их Лордства признавали только королевский размах.

Чтобы более четко представить картину, радиogramмы из Папки 11 приведены в том виде, в котором они отправлялись.

Флотские радиogramмы пытаются связать между собой двух человек, разделенных очень большим расстоянием. Однако чаще всего им это удается плохо.

Адмиралтейство — эсминцу: «Следуйте полным ходом».

Эсминец — Адмиралтейству: «Куда?»

Адмиралтейство — эсминцу: «В Аден».

Эсминец — Адмиралтейству: «Я в Адене».

С другой стороны, подборка радиogramм может читаться, как захватывающий боевик, например, в эпизоде с потоплением «Бисмарка». Критики флота могут спросить: «Зачем брать кувалду (которая имеется на любом корабле), чтобы расколоть орех (по которому попасть ему очень трудно)?» Но все-таки мы не промахнулись, а орешек был исключительно важным. В этой подборке ра-

диограмм можно ощутить биение живого пульса, надежды, разочарования, отчаяние и торжество. В ней можно увидеть ясное предупреждение, что сидящие на берегу — Адмиралтейство в данном случае — могут советовать, но ни в коем случае не должны приказывать адмиралу на месте событий.

7 июня 1941 года в 13.39, когда «Бисмарк» затонул, опустил занавес над классическим спектаклем в театре марионеток, где радиоволны играли роль веревочек, заставляющих кукол двигаться. Трудно поверить, но год спустя те же руки и те же веревочки привели к катастрофе PQ-17.

Вклад «Кеппела» в Папку 11 был довольно скромным, хотя на мостике и в радиорубке эсминца нам пришлось иметь дело с множеством сигналов. Точно так же папка 11 является лишь частью всей массы сигналов, связанных с конвоем PQ-17. Где начинается этот поток? Трудно сказать совершенно точно, когда именно начинается история очередного конвоя. В наш входили 34 судна четырех разных стран, причем более половины составляли американские. Они были до отказа набиты танками, самолетами, орудиями и другими военными грузами. Так когда все это началось? Разве все они вышли одновременно, чтобы собраться в Исландии в одно и то же время? Они добирались туда со своим драгоценным грузом в составе нескольких разных конвоев. И все эти конвои, как и PQ-17, создавались и управлялись своими сигналами.

Эта важная операция с политической подоплекой наверняка началась с телефонного звонка или какого-то другого «сигнала» лично Уинстона Черчилля. После этого, подобно волнам от упавшего в воду камня, раскатился поток сигналов, определивший форму, состав, недолгую жизнь и позорную смерть плавучего арсенала под названием «PQ-17». Здесь я осмелюсь высказать предположение, что если бы сохранились все эти телефонограммы, а министерство обороны имело достаточно лю-

дей, чтобы их обработать, слушания в Верховном Суде в палате № 8 не состоялись бы вообще.

Однако сохранилось менее сотни сигналов, причем логические цепочки оказались разорванными в нескольких местах после решения министерства уничтожить все журналы радиообмена. Так как RQ-17 был совместной англо-американской операцией, часть пробелов позволили заполнить архивы американского министерства ВМФ. Другие бреши залатаны, хотя и не заполнены, сигналами, взятыми из официальных рапортов. Над этим поработала целая армия, которую следовало бы назвать «Братством Папки 11». Именно ее труды позволили восстановить картину событий.

Радиограммы, собранные в Папке 11, циркулировали между несколькими точками. Первым и самым важным пунктом было Адмиралтейство, если так можно сказать — каменный флагман Первого Морского Лорда адмирала сэра Дадли Паунда. Следующим был линкор «Дьюк оф Йорк» — флагманский корабль главнокомандующего Флотом Метрополии адмирала сэра Джека Тови. Затем тяжелый крейсер «Лондон», на котором держал флаг командир 1-й эскадры крейсеров контр-адмирал Гамильтон. Я сам в звании капитана 2 ранга командовал непосредственным сопровождением конвоя и самим конвоем, находясь на эсминце «Кеппел». И, наконец, коммодор конвоя Даунинг, выпел которого развевался на транспорте «Ривер Афтон».

Впрочем, как мы увидим, было еще много заинтересованных лиц, причем кое-кого вообще не приглашали.

Эскорт русских конвоев в то время состоял из кораблей, которые мог наскрести главнокомандующий Западных Подходов. К ним добавлялась пара эсминцев из состава Флота Метрополии. Нехватка эскортных кораблей была крайне острой и в любой момент могла стать вообще роковой. 1-я эскортная группа на бумаге, как оно виделось из Дерби-Хаус, выглядела вполне внушительно по сравнению с конвоем RQ-17. Но наверняка присут-

ствовал только сам «Кеппел». Будут или нет присутствовать другие корабли и сколько их окажется, определялось буквально перед самым выходом в море.

Однако имелись и положительные моменты. В последнюю минуту командир эскорта мог получить несколько кораблей из состава Флота Метрополии, с верфей, откуда-то еще, словно в миску нищего вдруг падал пятачок. Это было возможно потому, что методы сопровождения конвоев, принятые Командованием Западных Подходов, получили повсеместное распространение, и с конвойными инструкциями были знакомы почти все командиры.

И, наконец, постскрипtum: распределение сигналов. Радиogramмы отправлялись, на всех кораблях четко велись журналы радиообмена, и все твердо знали, кого касается этот приказ. Сигналы, поступающие в такой большой улей, каким являлось Адмиралтейство, проходили гораздо более сложным путем.

Возьмем для примера такую крупную операцию, как конвой PQ-17. В этом случае границы ответственности оказываются размытыми, сферы командования перекрываются, поэтому сложно определить, кто прав, а кто виноват, кому и когда следует исполнять приказ, а когда можно его не заметить. Всегда находятся офицеры, которые требуют показать им все радиogramмы, но при этом не читают ни одной. Другие лихорадочно ищут не существующую в природе радиogramму. Кого-то не заставишь их читать и под страхом расстрела. А кто-то настойчиво требует представить ему «общую картину», хотя существует ли она в принципе? Вообще, что знает начальник отдела траления Адмиралтейства, сидящий в бомбоубежище под Сент-Джеймс парком, уткнувшись в свежий выпуск «Таймс» с кроссвордом? Имеет ли он представление о том, атакован арктический конвой вражескими бомбардировщиками или прошел спокойно?

Список, который будет приведен ниже, можно было бы выделить в отдельное приложение, но я буду следовать процедуре суда, где он был предьявлен судьям, что-

бы растолковать суть дела, прежде чем они приступили к рассмотрению Папки 11. В любом случае следует привести использовавшиеся во время войны сокращения. Несчастные адвокаты чуть не сломали язык, пытаясь выговорить все это.

Ознакомившись с этим словарем, читатель сразу увидит Радиограмму 1 в полной боевой раскраске, с полным списком адресатов внутри Адмиралтейства. Хотя такой список появлялся на всех входящих и исходящих, в нашей книге он повторяться не будет. Чтобы избежать слишком длинных повторов, я буду использовать обозначение «и т.д.»¹.

Иногда в списках появлялись имена «адмирал Герман Ходж», «адмирал Блейк», «капитан 2 ранга Пим», обозначавшие каких-то конкретных людей в Адмиралтействе. Кто они и почему включены в списки, я не имею ни малейшего представления. Но лично я был рад видеть хоть какой-то живой проблеск среди бездушных аббревиатур.

- AIG Группа адресатов. Коллективный адресат. Здесь будут приведены две группы адресатов, которые фигурируют в Папке 11.
- AIG 47 Флот Метрополии
Исключая корабли, стоящие в ремонте или временно переданные другим соединениям, но **включая** корабли, временно приданные Флоту Метрополии.
 Адмиралтейство
 Главнокомандующий Командования Западных Подходов
 Командующий морскими силами в Исландии (ASIC)
 Командующий морскими силами Оркнейских и Шетландских островов

¹ etc. *Прим. пер.*

	Главнокомандующий ВМБ Розайта
	Старший офицер Западного Патруля
AIG 21	Главнокомандующий Флотом Метрополии
	Главнокомандующий ВМБ Портсмута
	Главнокомандующий ВМБ Плимута
	Главнокомандующий ВМБ Нора
	Главнокомандующий Командования Западных Подходов
	Главнокомандующий ВМБ Розайта
	Командующий ВМБ Дувра
	Командующий морскими силами Оркнейских и Шетландских островов
HQCC	Штаб Берегового Командования КВВС
HQVC	Штаб Бомбардировочного Командования КВВС
Cominc	Главнокомандующий ВМФ США
Comnaveu	Командующий американскими морскими силами в Европе
P/L	Открытый текст
T/P	Телетайп
ETA	Ожидаемое время прибытия
	В конце радиограммы корабли, находящиеся в море, могли сообщать о состоянии погоды цифровой оценкой
C-in-C HF	Главнокомандующий Флотом Метрополии (Находится в Скапа Флоу, номинальный оперативный командир русских конвоев)
CS 1	Командир 1-й эскадры крейсеров
RA (D)	Адмирал, командующий эсминцами Флота Метрополии
Comdesron 8	Командир 8-й флотилии эсминцев (США)
C-in-C WA	Главнокомандующий Командования Западных Подходов (находится в Ливерпуле)
FOIC	Адмирал, отвечающий за данную операцию
NOIC	Офицер, отвечающий за данную операцию
SNBS	Начальник британской морской миссии
Cdre	Коммодор

D	Капитан 1 ранга, командующий базой эс-кортных кораблей
ACIC	Командующий морскими силами в Исландии
ACOS	Командующий морскими силами Оркнейских и Шетландских островов

Список адресатов внутри Адмиралтейства

AIDC	Помощник начальника разведывательного центра
1st SL	Первый Морской Лорд
ACNS (H)	Помощник начальника морского штаба (Метрополия)
ACNS (F)	Помощник начальника морского штаба (Зарубежное)
ACNS (W)	Помощник начальника морского штаба (Вооружение)
NA 1st SL	Морской помощник Первого Морского Лорда
DOD (H)	Начальник оперативного отдела (Метрополия)
DC	Дежурный капитан
DTD	Начальник торгового отдела
DTD (M)	Начальник торгового отдела (Передвижения торговых судов)
DAS/M	Начальник отдела противолодочной войны
USN	Флот США или заместитель начальника отдела личного состава
DDOD	Заместитель начальника оперативного отдела
PGD	Отдел главного квартирмейстера
DDIC	Заместитель начальника отдела морской разведки
DMS	Начальник отдела траления
D of ST	Начальник отдела морского транспорта
WD	Военный дневник

CCRT	Капитан 1 ранга, отвечающий за резервные буксиры
ACNS (T)	Помощник начальника морского штаба (Торговые)
DOD (F)	Начальник оперативного отдела (Зарубежное)
DTD (C)	Начальник торгового отдела (Конвои)
Ops	Операции
OD	Оперативный отдел
OD 8	Секция оперативного отдела
DPS	Начальник службы личного состава
MB	Военный отдел
OIC	Оперативный разведывательный центр
DMS Citadel	Начальник отдела траления в Цитадели
Hydrog	Гидрограф
DNMS	Начальник метеослужбы ВМФ
D of LD	Начальник отдела местной обороны
DDOD (C)	Заместитель начальника оперативного отдела (Прибрежные силы)
DDOD (M)	Заместитель начальника оперативного отдела (Минные постановки)
D of P	Начальник планирования
DSD	Начальник отдела связи
FO S/M	Командующий подводными лодками

Итак, перейдем к Папке 11, которая, насколько может, даст факты, одни только факты и ничего кроме фактов.

Радиограмма 1

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

От: C-in-C WA

Кому: C-in-C HF

Копии: Admiralty etc.

637, PQ-17 исх. Admiralty 20.56В/12, 18.07В/13

Не всем адресатам

1. А. Корабли ПВО «Паломарес», «Позарика»
В. Корабли ПВО, «Кеппел» (командир), «Дуглас», «Лимингтон», «Лотус», «Ла Малунин», «Дианелла», «Поппи».
2. Спасательные суда будут выделены FOIC Гринока.
3. Все корабли должны выйти из Лондондерри в Сейдис-фиорд, чтобы прибыть туда к 26 июня в следующем порядке:
А. Корабли ПВО, корветы и спасательные суда вместе 23 июня.
В. Эсминцы 24 июня.
4. FOIC Белфаста и Гринока получили приказ отправить корабли ПВО и спасательные суда в Лондондерри.
5. По прибытию в Сейдис-фиорд все корабли поступают под командование главнокомандующего Флотом Метрополии.

TOO 10.14В/14

1st SL (2)	DTD (3)	DNI (4)
VCNS	DTD (M)	DDIC (2)
ACNS (H) AC	DAS/W	DMS
ACNS (F)	USN (3)	D of ST
ACNS (W)	Admiral	IP (2)
NA 1st SL	Herman Hodge	WD
DOD (H) (2)	DDOD (C)	NID 10
DC (2)	DGD	CCRT

Радиограмма 1

Она была отправлена из Дерби-Хаус открытым текстом по закрытой телетайпной сети, которая была такой же надежной и быстрой, как система радиосвязи. Опасений, что ее перехватит кто-нибудь, не существовало в принципе. Однако на этом приказе нет указания срочности, которое обязательно было бы добавлено при передаче по гражданскому телеграфу.

637 означает какого-то адресата в Ливерпуле. Упомянутые 2 радиограммы Адмиралтейства нигде не зафиксированы. Использовано время Зоны В, то есть GMT + 2 часа.

После того как телеграмма была принята в Адмиралтействе, ее разослали всем указанным адресатам. Явная опечатка DGD придает ей более живой вид.

Если говорить о тексте, то следует напомнить, что она была отправлена за 2 недели до выхода RQ-17, уже после того, как на высшем уровне (Рузвельт-Черчилль-Сталин) было принято решение организовать доставку в Россию военных грузов. Торговые суда пока собирались на стоянках в Исландии, ожидая приказа двинуться в путь. Нехватка эскортных кораблей была очень острой. Ремонт и оборудование судов шли полным ходом. Противолодочное оружие втыкалось на любой корабль, который осмеливался выйти в Атлантику. И вот подошло время отправлять RQ-17. Планирование операции стало для Командования Западных Подходов настоящим кошмаром.

Разумеется, телеграмма была адресована главнокомандующему Флотом Метрополии, так как он отвечал за проведение операций в тех водах, через которые предстояло пройти конвою. Она также была адресована всем подчиненным главнокомандующего Западных Подходов и передана тем, кому предстояло участвовать в операции. «Кеппел», «Дуглас» и «Лимингтон» были эсминцами, остальные 5 кораблей — корветы.

Именно из этой телеграммы я узнал, что назначен командиром эскорта. Я уже выражал опасения, что «Кеп-

пел» плохо подходит для такого плавания, но, с другой стороны, штабисты вполне могли ответить: «А кто хорошо подходит?»

Радиограмма 2

ОСОБО СЕКРЕТНО

От: C-in-C HF

Кому: Admiralty etc.

Крейсерское соединение прикрытия под командованием CS 1 выходит из Сейдис-фиорда 1 июля, чтобы оказаться рядом с RQ-17 2 июля. Остается в зоне прикрытия до 4 июля или по сложившимся обстоятельствам.

13.55B/22

Радиограмма 2

Защита конвоя RQ-17 легла на плечи Флота Метрополии. Соединением прикрытия была 1-я эскадра крейсеров под командованием контр-адмирала Гамильтона. Кроме своего флагмана «Лондона» и «Норфолка», Гамильтон имел американские крейсера «Уичита» и «Тускалуза». Их сопровождали английский эсминец «Сомали» и американские «Уэйнрайт» и «Роуэн» из состава 8-й флотилии. Это соединение должно было находиться рядом с конвоем и отражать атаки вражеских надводных сил, предоставив непосредственному сопровождению отбивать атаки подводных лодок и самолетов.

Эта короткая срочная и секретная радиограмма Адмиралтейству раскрывает мелкую уловку главнокомандующего, если вы ее заметили. Крейсера могли прикрывать конвой только на протяжении двух третей пути.

Хотя я никогда не видел этих радиограмм, я знал, кто нас будет прикрывать. Я никогда не служил вместе с «Че-

репахой» Гамильтоном, но я знал, что он известен как блестящий командир эсминцев и получил звание контр-адмирала в обход многих претендентов. Я не знаю происхождения прозвища «Черепеха», но адмирала Гамильтона упоминали практически всегда с ним. Он походил на маленького и аккуратного терьера. Гамильтон был заядлым холостяком, всю жизнь посвятившим службе на флоте, вежливым, твердым и популярным. На заседании было приятно слышать такие характеристики от выдающихся офицеров, служивших под его командованием.

Радиограмма 3

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

От: RA (D) HF

Кому: Halcyon etc.

Тральщик «Хэлсион» вместе с тральщиками «Бритомарт» и «Саламандер» следует в Хваль-фиорд, пройти Свиту в 18.00В, вторник 23 июня. Пройти через точку 58° 47' N, 7° 8' W, а потом через проход Рейкьянес. Перед выходом сообщить мне расчетное время прибытия.

Корабли, которых это касается, усилят эскорт конвоя RQ-17, выходящего из Рейкьявика в субботу 27 июня.

17.15В/22

Радиограмма 3

Это стало неожиданным подарком от командующего эсминцами Флота Метрополии. Шлюпы-тральщики «Хэлсион», «Бритомарт» и «Саламандер» были оснащены всем необходимым для эскортной работы, но я таких кораблей ни разу не видел. Посреди Атлантики минные поля отсутствуют, их можно встретить только на пути в Северную Россию. Очевидно, адмирал хотел сохранить в

тайне свой подарок, и сюрприз ему удался. Все 3 корабля сопровождали конвой из Исландии до точки встречи с моим соединением непосредственного сопровождения, к которому они потом присоединились.

Радиограмма 4

От: CS 1

Кому: C-in-C HF

Предполагаются следующие передвижения:

1. «Лондон» уходит в Хваль-фиорд днем 27 июня вместе с «Кеппелом», «Ледбюри», «Уилтоном». Ожидаемое время прибытия в Сейдис-фиорд — вторая половина 28 июня.
2. «Уичита», «Тускалуза» уходят в Хваль-фиорд днем 29 июня вместе с «Уэйнрайтом», «Сомали», «Роуэном». Ожидаемое время прибытия в Сейдис-фиорд — вторая половина 30 июня.
3. Эскортные корабли Флота Метрополии уходят в Сейдис-фиорд утром 29 июня согласно моему от 21.47В/26.
4. Крейсерское соединение выйдет в море согласно вашему от 13.55В/22.

21.49/26

Радиограмма 4

Спустя 4 дня командир 1-й эскадры крейсеров забрал остальные эскортные корабли и вышел с ними в Сейдис-фиорд, пункт сбора эскорта, находящийся на восточном побережье Исландии. Пункты 3 и 4 являются приказами непосредственному сопровождению конвоя (которое теперь подчинялось Флоту Метрополии) и крейсерам прикрытия.

Исключая подводные лодки Р-614 и Р-615, которые действовали самостоятельно, приказы в Папке 11 дают полную картину эскорта конвоя PQ-17.

Замечания относительно времени

Время является очень важным фактором при контроле системы связи. В этом отношении в Папке 11 наблюдается определенный беспорядок. Корабли для своих собственных надобностей используют зональное время, просто указывая, в какой именно зоне они находятся, когда связываются с остальным миром. Правила сигнализации требуют ставить буквенное обозначение зоны к времени подписания исходящих. В 1942 году наши конвои и корабли эскорта по всему миру пользовались Гринвичским временем (GMT) — зона Z. Адмиралтейство и Флот Метрополии — временем зоны В, которое на 2 часа впереди Гринвичского. Постоянная необходимость пересчитывать время приводила в бешенство радистов и вахтенных начальников в течение всего похода. Бедные часы взвыли бы от боли, если бы им начали так зверски выкручивать руки (и если бы часы эти руки имели). В результате Флот Метрополии и конвой жили каждый по собственному времени с разрывом в 2 часа. Эти часы могли бы потом посмеяться, если бы видели, какое замешательство все это вызвало в Палате № 8.

Радиограмма 5

От: CS 1

Кому: C-in-C HF

Копия: C-in-C WA

На C-in-C WA от 10.14В/14. Прикажите «Кеппелу» проследовать в Рейкьявик, чтобы присутствовать на предподходном инструктаже 27 июня.

22.30В/24

Радиограмма 6

От: C-in-C HF

Кому: C-in-C WA

CS 1 от 22.30В/24. Согласен с вашей просьбой.

11.01В/25

Радиограммы 5 и 6

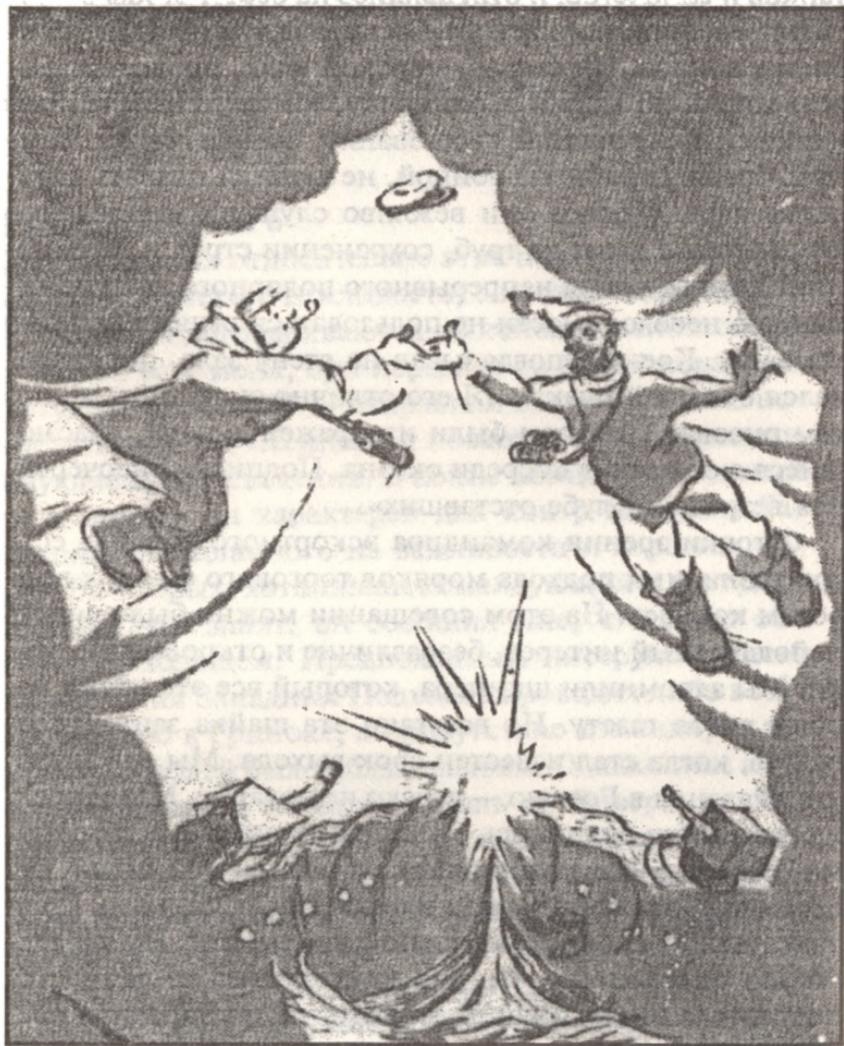
Два замечания относительно этих коротких сигналов. Во-первых, отметьте вежливость, с которой две различные конюшни договариваются об использовании одной лошади, то есть меня, при передаче из одной конюшни в другую. Многие «CS 1» отправили бы свой приказ непосредственно на «Кеппел» и повторили его главнокомандующему для сведения. В конце концов, это мелкий штрих, однако он характерен для контр-адмирала Гамильтона, помешанного на вежливости и хороших манерах. Во-вторых, хотя главнокомандующий в этот день был более чем занят, он сообщил мне, что знает обо всем происходящем. Предпоходный инструктаж штаб Командования Западных Подходов проводил либо в Ливерпуле, либо в Гриноке, и присутствие командиров эскадренных кораблей было обязательным. Однако наш конвой формировался в тысячах миль от Ливерпуля. Корабли сопровождения и транспорты собирались буквально со всего мира, поэтому о необходимости установить личный контакт между сопровождающими и сопровождаемыми забыть в суматохе приготовлений было проще простого. В конце концов этот инструктаж был проведен в Хваль-фиорде, нашей базе в Исландии, а не в Рейкьявике.

Это совещание часто обсуждалось во время судебного заседания. Но в Папке 11 о нем упоминается лишь один раз, поэтому имеет смысл рассказать о нем несколько подробнее.

Совещание проходило в зале Христианской ассоциации молодых людей в Хваль-фиорде в конце июня. Шкиперы покинули свои транспорты, скрипящие под грузом танков и самолетов, и отправились на берег, чтобы встретиться с капитанами эскортных кораблей и обсудить проблемы конвоя. Ни старый морской волк, проплававший всю жизнь по морям в одиночку, ни свежее испеченный капитан, получивший свое звание, только чтобы заткнуть бреши, пробитые войной, не любили плавать парадным каре. Однако они вежливо слушали наставления коммодора о дыме из труб, сохранении строя и затемнении. Хотя во время непрерывного полярного дня упоминание о необходимости не пользоваться огнями вызвало усмешку. Кое-кто поглядывал на стену зала, где красовался большой плакат. (Я его отлично знаю, потому что сам рисовал.) На нем были изображены люди, спасающиеся с обломков посреди океана. Подпись «Внеочередная встреча в Клубе отставших».

С точки зрения командира эскортного корабля есть три различных подхода моряков торгового флота к вопросам конвоев. На этом совещании можно было видеть неподдельный интерес, безразличие и откровенные зевки. Мы запомнили шкипера, который все это время вообще читал газету. Но все-таки эта шайка заинтересовалась, когда стал известен срок выхода. Мы все знали, что плавание в Россию — далеко не подарок. Наши предшественники сражались с ужасными зимними штормами, которые уже закончились. И все мы понимали, что огромный плавучий город площадью 25 кв. миль будет двигаться в условиях идеальной видимости. Им не следовало напоминать, что нас ждут вражеские самолеты, подводные лодки и корабли, которые постараются воспользоваться этим.

Кто-то спросил о «Тирпице», «Большом Сером Волке». Да, есть подозрения, что он и другие корабли переброшены на север. Но конвой будут прикрывать 4 крейсера, за которыми стоит весь Флот Метрополии. Самой



«Мы раньше не встречались?»

скверной чертой «Тирпица» была его угроза. Последний линкор Германии вряд ли рискнет сунуть шею в петлю, как это сделал «Бисмарк». Если Гитлер останется без линкоров, это будет означать крах всей его морской стратегии. Я добавил, что моя эскортная группа проведет в море пару дней, отрабатывая различные маневры на случай, если встреча все-таки произойдет. Мы верили, что умелое использование дымовых завес и торпед отобьет у немцев интерес к охоте на транспорты.

1-я эскортная группа состояла из 4 эсминцев и 4 корветов. Подкрепления состояли из 2 кораблей ПВО, 4 вооруженных траулера, 2 подводных лодок и — приятный сюрприз — из 2 эсминцев Флота Метрополии. Нельсону повезло — он видел своих капитанов насквозь. Я многих до сих пор вообще не видел ни разу. По прибытию в Хваль-фиорд на борту «Кеппела» состоялось небольшое совещание командиров эскортных кораблей. Последнее совещание проводил контр-адмирал Гамильтон на борту крейсера «Лондон» в Сейдис-фиорде перед выходом. Сейчас можно сказать, что с учетом назначенной даты выхода конвоя у нас просто не было времени познакомиться. Это я отразил совершенно официально в своих показаниях:

«Трудности управления эскортом, собранным с борю по сосенке, очень значительны. Но я еще раз подчеркиваю, что командиры должны обязательно посетить предпосредственный инструктаж и получить по крайней мере один день, что познакомиться между собой и обговорить свои действия. Нет необходимости подчеркивать преимущества стабильных эскортных групп, которые использует Командование Западных Подходов. Хотя это не применяется при организации конвоев PQ, можно добиться определенной согласованности действий, если командир эскорта сумеет провести такую встречу. В этом случае письменные приказы составлялись второпях, а в некоторых случаях рассылались уже в море».

Радиограмма 7

ОСОБО СЕКРЕТНО

От: Admiralty

Кому: C-in-C HF

Особо секретно. На ваши от 13.55 и 17.27 25 июня и мою от 02.21 25 июня.

1. Рассмотрев упомянутые телеграммы и с учетом того, что Адмиралтейство может располагать более полной и более свежей информацией о передвижениях вражеских надводных сил, чем вы, а также с учетом нежелательности нарушения радиомолчания, Адмиралтейство считает необходимым контролировать перемещения конвоя, поскольку это будет делаться с учетом передвижений вражеских надводных сил.
2. Пункт 1 не мешает главнокомандующему Флотом Метрополии, командиру 1-й эскадры крейсеров, командиру эскорта или коммодору конвоя отдавать такие приказы относительно передвижений конвоя, какие будет диктовать сложившаяся ситуация.
3. Если Адмиралтейство посчитает необходимым повернуть конвой назад, время следования обратным курсом будет указано. Следует понять, что это только временная мера, если только Адмиралтейство не отдаст приказ конвою возвращаться в Исландию.
4. Адмиралтейство может не знать о состоянии погоды в районе следования конвоя. Хотя Адмиралтейство может приказать конвою следовать определенным курсом, этот приказ может быть изменен на усмотрение старшего из офицеров на месте, если приказ Адмиралтейства приведет в зону плохой погоды.
5. Так как Адмиралтейство опробует систему управления, совершенно необходимо сообщать ему не только координаты и курс наших сил, но и полученные повреждения. Однако

это не означает, что корабли должны нарушать радиомолчание и таким образом выдать свое положение. Вести передачу следует только в тех случаях, когда положение наших кораблей может быть известно противнику.

6. Говоря в целом, безопасность конвоя от атак вражеских надводных кораблей к западу от меридиана острова Медвежий обеспечивают силы прикрытия, а к востоку от этого меридиана — наши подводные лодки.
7. Адмиралтейство будет информировать наши силы о вражеских передвижениях как можно полнее.
8. Передвижения линейного флота соединения дальнего прикрытия производится согласно распоряжениям главнокомандующего Флотом Метрополии. Но не следует ожидать, что это соединение проследует в районы, где может подвергнуться мощной атаке вражеской авиации, если только не появится хороший шанс навязать бой «Адмиралу фон Тирпицу».
9. Передвижения крейсерского соединения ближнего прикрытия будут производиться согласно распоряжениям командира 1-й эскадры крейсеров, действующего в рамках инструкций Адмиралтейства и главнокомандующего Флотом Метрополии. Не следует ожидать, что крейсерское соединение проследует восточнее острова Медвежий, если только конвою не будет угрожать нападение вражеских надводных сил, с которыми оно сможет справиться. В любом случае не предполагается, что крейсерское соединение проследует к востоку от меридиана 25 градусов ВД.
10. Наша главная цель — провести максимально возможное количество транспортов. Лучший способ добиться этого — продолжать следовать на восток, хотя при этом конвой будет нести потери.
11. Если путь конвою преградит соединение, в состав которого будет входить «Адмирал фон Тирпиц», в условиях хорошей видимости и восточнее меридиана острова Медвежий, в этом случае не будет иной альтернативы, кроме как временный поворот на обратный курс. Этот маневр может быть совершен по приказу Адмиралтейства, но в случае необходимос-

- ти по приказу главнокомандующего Флотом Метрополии, командира крейсерского соединения или командира эскорта.
12. Когда конвой окажется к востоку от меридиана острова Медвежий, могут возникнуть обстоятельства, в которых лучшим способом действий будет расформирование конвоя с приказом транспортам самостоятельно следовать в русские порты. Этот приказ может быть отдан главнокомандующим Флотом Метрополии, командиром крейсерского соединения или командиром эскорта.
13. Командир 1-й эскадры крейсеров передает этот приказ «Кеппелу» и эсминцам сопровождения, а также коммодору конвоя.

01.57В/27

Радиограмма 7

Наш доктор сказал мне, что лучше всего он запомнил одну из своих операций, которую проводил еще будучи молодым хирургом. В нее вмешался босс, и все тут же пошло наперекосяк.

Из всех конвоев, в проводке которых я участвовал, я запомню именно PQ-17, но в тот момент я еще не осознал, что именно с этого распоряжения дела пошли не так, как следует.

Пока что ограничимся двумя краткими комментариями к этому сигналу. Прежде всего, становится понятным, насколько опасным оказалось изобретение радио. Перед Первой Мировой войной вожжи были слишком короткими, и, сидя на заднем сидении, никто не мог править повозкой, если прибегнуть к красивой метафоре. К Второй Мировой войне длина рук стала практически бесконечной, и уже никого не интересовало, что кучер даже не видит лошадей. Во-вторых, сигналы обеих мировых войн тщательно хранятся на страницах исторических книг. Но этот сигнал вошел во все учебники военно-морского колледжа как яркое предупреждение: не следует распорядиться через голову командира на поле

боя. Не следует управлять повозкой с заднего сидения, удаленного на тысячи миль. Передайте ему всю информацию, какую вы имеете, но позвольте ему решать, что следует предпринять.

Радиограмма 8

От: NOIC Iceland

Кому: Admiralty ect.

Выслал буксир «Адхерент» вместе с траулером «Ноферн Прайд» 29 июня в 21.00 на помощь «Ричарду Бленду», севшему на мель на северо-западе Исландии.

Радиограмма 8

Тем временем 35 торговых судов, 3 спасательных судна и 2 танкера в сопровождении 4 тральщиков и 4 вооруженных траулеров, которые вышли из Хваль-фиорда после совещания 27 июня, медленно ползли вдоль изрезанного западного берега Исландии, перед тем как повернуть на восток для встречи с нами. Один из этих транспортов, «Ричард Бленд», не сумел завернуть за угол. В густом тумане он оторвался от строя и наскочил на скалу, получив большую пробоину. Это был пример того, что может случиться, когда неопытный шкипер управляет судном, идущим в строю, в тумане и бурных незнакомых водах. Ощущения просто ужасные. Соседей не видно ни спереди, ни сзади, ни слева (конвой шел двумя колоннами). Радара нет, точная навигация невозможна. Лишь человек с крепкими нервами и большим опытом в такой ситуации не отвернет в сторону.

В 21.00 адмирал, командующий морскими силами в Исландии, отправил на помощь транспорту буксир «Адхерент». Пара слов о спасательных буксирах. У меня есть великолепная повесть Яна де Хертога «Стелла». После Второй Мировой войны по этой книге был снят фильм

«Ключ». Кроме всего прочего, в этом фильме снялась Софи Лорен, впервые появившись на британском экране. Хотя книга и фильм рассказывают о вымышленных событиях, они дают прекрасное представление о работе океанских буксиров и стойкости, которую должны проявлять их экипажи. Сколько жизней и ценных грузов они спасли, постоянно рискуя собственными жизнями!

«Ричард Бленд» не пошел с конвоем PQ-17. «Адхерент» помог ему вернуться в Исландию. Русские не получили ценный груз, однако он и не отправился на дно Северного Ледовитого океана.

Радиограмма 9

От: ACIC

Кому: Admiralty etc.

К моей 03.29В/4. «Эксфорд» вернулся в Рейкьявик, получив повреждения от льдов.

17.40В/4

Радиограмма 9

Этот сигнал сообщает о судьбе «Эксфорда». Еще до выхода в путь PQ-17 потерял 3 судна: транспорты «Ричард Бленд» и «Эксфорд» и танкер «Грей Рейнджер», с которого мы должны были запрапляться в пути. Его заменил танкер «Олдерсдейл» — на свою же голову.

Радиограмма 10

Циркулярная

СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: Kerrel

Кому: Admiralty etc.

«Эксфорд» и «Грей Рейнджер» столкнулись с подводными льдами к северу от Исландии. «Эксфорд» вернулся. Нос «Грей Рейнджера» пробит ниже ватерлинии, скорость снизилась до 8 узлов. Танкер пока следует с конвоем, но не выдержит шторма. Предлагаю отправить его самостоятельно назад по маршруту для отставших судов и заменить «Олдерсейлом» из Соединения Q. Мои координаты, курс и скорость: 70° 55' N, 5° 0' W; 48 градусов; 8 узлов. Погода 3872 0585.

09.00Z/1

(Получена Адмиралтейством 14.33Z/1)

Время подписания этого сигнала — 1 июня 9.00Z, или 11.00В. Если взглянуть на мои показания на слушаниях, которые лежат сейчас передо мной, можно увидеть, что это произошло через 9 часов после того, как конвой перестроился в походный порядок, и за 15 минут до того, как на расстоянии 5 миль была замечена первая немецкая подводная лодка.

Теперь радиомолчание должно было стать законом до прибытия в Россию, хотя армада площадью с Гайд-парк ползла по океану со скоростью всего 8 узлов при идеальной видимости. Я это дважды подчеркивал в своих приказах эскортным кораблям. Как и большинство законов, его приходится нарушать, но пока обстоятельства не требовали этого, и я его не нарушил.

В этом первом сигнале, полученном от PQ-17, который информировал Адмиралтейство о повреждениях 2 кораблей и наших координатах, следовало точно указать время, иначе он был бесполезен. Ожидая, что конвой вскоре будет обнаружен, я приказал зашифровать сообщение и стал ждать 9.00 и того, что нас обнаружат. Иногда время подписания приказа гораздо точнее соответствует тексту, чем время отправки, как было и здесь. Если требуется срочный ответ, радиограмму нужно передавать точно в указанное время. Мое сообщение о замеченном самолете противника от 14.35В не попало в Папку 11. Оно было отправлено сразу за этим сигналом. Мои показания на слушаниях: «Появление самолета-разведчика стало для меня облегчением. Это позволило передать по радио сообщение о поврежденных судах, и я смог командовать эскортными кораблями по радиотелефону. Я полагаю, что это секретное и срочное сообщение улетело с антенны «Кеппела» через 4 часа после того, как первая подводная лодка обнаружила PQ-17. Это объясняет, почему такой важный сигнал появился в журналах Адмиралтейства лишь через 5 часов 33 минуты».

Перед выходом торговым судам указали маршрут, которым они должны возвращаться, если оторвутся от конвоя и не смогут снова к нему присоединиться.

Соединение Q было ложным конвоем, который вышел из Исландии, чтобы отвлечь внимание немцев от PQ-17. К несчастью для нас, немцы его так и не заметили, и он спокойно вернулся назад.

Радиограмма 11

СЕКРЕТНО

СРОЧНО

От: Admiralty
Кому: AIG 47 etc.

Пеленги на частоте 4995 Кгц в 16.33Z показывают, что подводная лодка может находиться поблизости от PQ-17 и сообщать о нем.

Новые пеленги на частоте 4995 Кгц в 16.09Z и 12065 Кгц в 16.26Z показывают, что лодки вероятно находятся к востоку от конвоя.

19.16В/1

Радиограмма 12

От: Admiralty
Кому: AIG 47 etc.

Пеленги на частоте 4995 Кгц в 01.50Z показывают, что подводные лодки сообщили о PQ-17.

04.19В/2

Радиограмма 13

От: Admiralty
Кому: AIG 47 etc.

Пеленги на частоте 4995 Кгц показывают, что лодки снова сообщили о PQ-17 в 02.47Z и 04/37Z.

07/15В/2

Радиограмма 14

От: Admiralty
Кому: AIG 47

В 18.30В/2 самолет наводил лодки на конвой, вероятно на PQ-17.

19.15В/2

Радиограммы 11, 12, 13 и 14

Глубоко в подвалах Адмиралтейства, в безопасности от ударов Люфтваффе, находился Центр слежения за подводными лодками. В 1942 году о его существовании знали немногие, хотя я и другие офицеры, отвечавшие за безопасность конвоев, были среди таких людей. Редкие счастливики имели возможность посетить его и примерно представляли, что там происходит. Но я был среди большинства, которое было знакомо только с результатами его деятельности. Этим процессом руководил волшебник, которого звали капитан 2 ранга Роджер Уинн. Мы временами начинали подозревать, что между Деницем и Уинном существует какая-то договоренность. Когда лодка выходила в море, чтобы начать действовать на наших коммуникациях, Центр слежения точно знал, где она находится и что намерена делать. Но наши предположения могли оказаться и ошибочными. В действительности методы слежения основывались на исключительной тщательности наблюдения и изошренной дедукции, причем основной упор делался на радиоперехват и пеленгацию. В любом случае, Центр слежения внес неоценимый вклад в исход Битвы за Атлантику. Мы своевременно получали точную информацию и не задавали лишних вопросов. Здесь приведены сообщения о первом контакте вражеских лодок с конвоем и трех других, имевших место в течение суток после первого.

В первые дни PQ-17 катил в Северную Россию, как по рельсам. Мы знали, где находятся лодки, но в отличие от Атлантики не имели темноты, чтобы укрыться, океанских просторов, чтобы уклониться, эскортных кораблей, чтобы охотиться за ними. Лишь немногие корабли, в том числе «Кеппел», недавно получили аппаратуру, позволяющую перехватывать передачи лодок и пеленговать место работы передатчика. Немногие конвои привлекали столь пристальное внимание немецких подводных лодок и самолетов. Пока мы хранили радиомолчание, они трещали в эфире, как сороки, за что капитан 2 ранга Уинн был им глубоко благодарен.

И сегодня, оглядываясь на эти сигналы, сообщающие о лодках, следящих за перемещениями конвоев, я гадаю: какой же тоннаж спас Центр слежения?

Радиограмма 15

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО ДЛЯ ОГРАНИЧЕННОГО КРУГА ЛИЦ

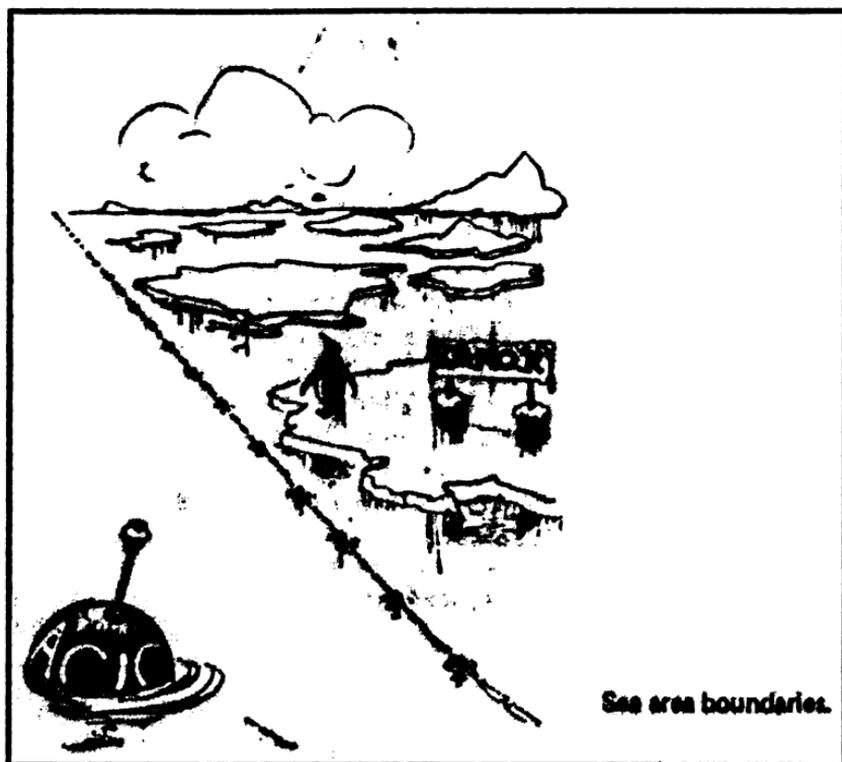
От: SBNO NR

Кому: Escorts PQ-17 etc.

Сигнал Адмиралтейства 23 июня от 11.46 предписывает PQ-17 изменить курс, чтобы пройти через следующие точки:

Q:	74	42	31	52	
R:	71	53	40	55	
S:	70	00	40	23	затем
T:	68	25	39	55	

Адмиралтейство передает всем адресатам, кроме Архангельска.



Границы зон ответственности. Надписи: на mine «ACIC», у пингвина «SBNO NR». Это где в Арктике пингвины бегают?

Радиограмма 15

Жесткое указание маршрута и контрольные точки для медленно движущегося через океан конвоя обычно имеют второстепенное значение для его безопасности и своевременного прибытия. Я никогда не слышал, чтобы командира эскорта повесили, если он воспользовался погодой в районе следования конвоя и привел его домой раньше. Когда требуются протраленные фарватеры в минных полях, нужно воздушное прикрытие или предстоит встреча с дополнительными силами эскорта, но радиомолчание нарушать нельзя, тогда такое точное соблюдение маршрута становится важным.

Воды, через которые предстояло пройти конвою PQ-17, были разделены на владения командующего морскими силами в Исландии и начальника британской морской миссии в Северной России. Где именно проходила граница, я не представляю. Но если для первого из адмиралов указание маршрута конвоем не представляло сложностей, то второму приходилось учитывать льды и минные поля. Папка 11 ничего не говорит о предполагавшемся маршруте PQ-17 и причинах его изменения. Мы все знали, что начальник британской морской миссии предписал нам этот маршрут, и послушно нанесли его на карты.

Разумеется, радиограмма 7 снимала ответственность за управление конвоем с этих адмиралов и возлагала ее на Адмиралтейство, которое, в свою очередь, переложило ее на тех, кто был рядом с конвоем. Они должны были информировать Адмиралтейство о своих намерениях.

Я не специалист по проблемам навигации, но по счастливой случайности с нами был самый классный специалист Королевского Флота. Тогда этот капитан-лейтенант был флагманским штурманом в штабе адмирала Гамильтона на крейсере «Лондон», а ныне это адмирал сэр Джон Фривен. Он отметил, что плавание в широтах выше 70-го градуса было крайне трудным, так как компасы, как гироскопические, а уж магнитные подавно, в этих местах начинают врать. Он также напомнил, что

много дней нам пришлось идти в условиях плохой видимости, хотя для определения места требовалось ясно видеть солнце в полдень. Если это было невозможно, плыть приходилось только по счислению. Курс и скорость вычислялись с учетом течений и ветров. В те дни системы радионавигации просто не существовало. Точно так же еще не было надежной информации о господствующих течениях.

Радиограмма 16

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

От: FO S/M

Кому: Подводным лодкам, действующим к северу от 51° N

Предполагаемая позиция PQ-17 на 8.00/V 3 июля была 74° 53' N, 7° 50' O, курс 100 градусов, скорость 8 узлов.

Я предполагаю, что конвой достиг точки, когда атаку вражеских надводных сил можно ожидать, начиная с 20.00V 3 июля.

12.44В/3

Радиограмма 16

«Кеппел» не был включен в число адресатов этой радиограммы, поэтому я не ознакомился с ней в то время. А сейчас она навевает ностальгические чувства. Если бы не решение адмирала Хортона в начале войны, поставившее возрастной предел для службы на подводных лодках, я мог бы командовать одной из подводных лодок, которым был адресован этот сигнал. За 16 лет мирной службы на подводных лодках я испытал, наверное, все, но военный поход — это совершенно иное дело. Линия патрулей была развернута на пути вражеских кораблей, если бы они направились из своих баз в северной Норве-

гии на перехват конвоя PQ-17, идущего еще севернее. Об этом барьере у нас мало писали, равно как и о том, что могло случиться, если бы вражеские корабли попытались его пересечь. Но я прекрасно помню пункт 6 радиогаммы 7, находящейся в Папке 11, в котором говорится, что после того, как крейсерское соединение повернет назад, судьба конвоя PQ-17 окажется в руках подводных лодок. «При встрече с ними противнику понадобится вся его удача», — подумал я. Немецкие подводные лодки, которые должны были атаковать мой конвой, представлялись мне сборищем любителей. Эту патрульную линию составляли закаленные профессионалы вроде Хезлета на «Трайденде» или «Богги» Бона, которые не позволят врагу пройти невредимым. Я не думал тогда и не думаю сейчас, что лучший германский линкор сумел бы прорваться на север, попади он на прицел этим лодкам.

Мы развернули длинную патрульную линию. В те дни подводные лодки были вынуждены всплывать для перезарядки батарей. Однако они не имели темного времени суток, чтобы спрятаться. Часто над головой пролетали вражеские самолеты, отнимая у них драгоценные минуты, когда лодки могли глотнуть свежего воздуха. Это было тяжело, но именно так выковываются настоящие профессионалы.

Макс Хортон был совершенно прав, когда выкидывал со службы «стариков» вроде меня, чтобы открыть дорогу таким великолепным парням, как Ванклин, Тони Майерс, Табби Линтон, Бен Брайант. Тони Майерс, вероятно, заслужил награду еще между войнами, когда служил моим старшим помощником на «Рэйнбоу» на Китайской станции. Однако позднее он стал командиром лодки «Торбей», был награжден Крестом Виктории и множеством других орденов.

Однако прилив ностальгии закончился. Радиограмму 16 можно кратко сформулировать так: «Парни, внимание!» И приказ был отдан самым великим из подводников своим орлам.

Радиограмма 17

СЕКРЕТНО**СПЕШНО**

От: Admiralty
Кому: AIG 47 etc.

1. 2 июля воздушная разведка ледовой обстановки к северу и востоку от острова Медвежий сообщила, что море к югу и западу от Шпицбергена чисто, исключая маленькие отдельные льдины.
2. Кромка сплошных льдов идет от точки 76 35 N, 17 06 O до 76 13 N, 19 07 O, затем поворачивает на 90 градусов к 24 O. Паковые льды простираются на 10 миль от сплошных льдов.
3. Плавающие льды, вероятно, проходимы в точке 75 30 N, 18 34 O.
4. Отдельные маленькие айсберги высотой около 30 футов замечены в 21.00 2 июля в точке 76 19 N, 18 11 O. Видимость: сильная облачность 9/10 на высотах от 1200 до 1400 футов. Ветер слабый, море тихое. Пятна тумана на юге.

13.36В/3

Радиограмма 17

Во второй половине дня 1-я эскадра крейсеров и я узнали из этой радиограммы, что паковый лед отступил на север, и у нас появились по крайней мере 100 миль свободного моря к северу от острова Медвежий. Чистое море очень удобно для любого конвоя, но этого нельзя сказать про нас и крейсера. Когда мы в этот день встретились второй раз, оказалось, что наши прокладки заметно отличаются. Это совершенно неизбежно, потому что никто из нас не видел солнца после выхода из Исландии. Мы шли под сплошным покровом туч, ничего не зная о здешних течениях. Определение координат проводилось наугад. На слушаниях Фривен показал, что

крейсера имели более совершенные штурманские инструменты. К тому же скоростные корабли менее подвержены сносу течениями, чем транспорты с их парадным ходом 8 узлов. Поэтому счисление крейсеров было более точным, но Фривен добавил, что и его нельзя было считать **совершенно** точным.

В конвоях существует практика, когда каждый штурман ведет прокладку самостоятельно. Все корабли одновременно сообщают свои координаты сигнальными флагами, когда им прикажут. И если их шкиперы плохо знали правила плавания в составе конвоев, то уж с навигацией они были знакомы давно и хорошо. Среднее значение их вычислений всегда находилось совсем рядом с истиной. Но было бы просто чудом, если бы наши вычисленные координаты совпали с расчетами крейсеров, хотя даже в таком случае ошибиться могли и те, и другие. Когда два соединения должны взаимодействовать тактически, проще всего было принять вычисления 1-й эскадры и дожидаться появления солнца.

Естественно, все эти разногласия вызвали спор в суде. Проблемы навигации должны быть знакомы судьям и присяжным. Я продемонстрировал свою прокладку на момент встречи с крейсерами, была показана их карта, и они различались. Обе выглядели очень убедительно, но обе начинались в совершенно неверных точках. Нет документальных свидетельств, да и память не подсказывает, когда и насколько крейсера и конвой исправили свои прокладки после появления солнца, что позволило нам использовать наши секстанты.

Это все относительно радиограммы 17. А теперь обратимся к двум радиограммам, с которых началось вмешательство Адмиралтейства.

Радиограмма 18

ОСОБО СРОЧНО

От: —

Кому: Admiralty

Следующие сведения получены из совершенно секретного источника. К моей от 13.27 13 июня.

Немцы обнаружили конвой, идущий на запад из России, на меридиане мыса Нордкап вчера 2 июля, но потеряли его в тумане.

Предполагаем, что идущий на восток конвой будет обнаружен в ближайшем будущем и будет атакован согласно плану.

Ожидается, что военные корабли перейдут из Тронхейма в Нарвик за (36?) часов до выхода конвоя на меридиан 5° О. Основная атака будет проведена во время перехода между 15-м и 30-м меридианами.

Подводные лодки уже находятся рядом с полярными льдами. Две, повторяю, две.

16.42В/3

Получение ограничено DNI (4)

1st Lord	DSD 9
1st SL (2)	DNI (4)
VCNC	DC (2)
ACNC (H)	DTD (3)
ACNC (T)	D of P (2)
NA 1st SL	D of P (Q)
DOD (H) (2)	DAS/W
DDIC (2)	IP (2)

Радиограмма 18

Я всегда с уважением относился к работе разведки (хотя без особого трепета). Впрочем, как и все, подвергающиеся опасности. Перекапывать груды материалов, сравнивать, сортировать, фильтровать — все это требует методичности, настойчивости и неслыханного терпения. В результате выдаются прогнозы, основанные на железной логике. Это очень выгодное вложение капитала (в смысле — мозгов).

Но если радиограмма 18 является типичным примером работы «полевых агентов», я не слишком высокого мнения о них.

Если забыть о шпионских романах, которыми затоплен сегодняшний мир, давайте подумаем, а многие ли из нас обладают действительно ценной информацией? Этот сигнал сегодня холоден, как камень, но в те дни он был раскален докрасна. Судя по всему, он родился 3 июля где-то около 16.42 в некоем Совершенно Секретном источнике. Однако ему потребовалось целых 7 Особо Срочных часов, чтобы доползти до Адмиралтейства, где он и сгинул без следа. Вероятно, был Совершенно Секретно съеден.

Раньше я никогда не видел этого сигнала, но, изучив его, я был разочарован. Стоило ли накручивать вокруг него такую завесу таинственности? Например, пункт 1 рассказывает о конвое QP-13 — а какой еще конвой идет из России на запад в это время? Но 2 июля во второй половине дня он находился много западнее мыса Нордкап. Я уже говорил, что немцы следили за ним несколько дней. Восточный конвой из пункта 2 — то есть мы — давно уже сам видел немецкие лодки, за 2 дня до отправки этого сообщения. Военные корабли из пункта 3 покинули Тронхейм, когда мы пересекали меридиан 5° О, и атаковать конвой немцы намеревались к востоку от 40-го меридиана. А пункт 4 элементарно банален.

Мне интересно, возобновляются ли контракты со шпионами, поставляющими такую шелуху? Или радио-

грамма 18 проскользнула в Папку 11 просто смеха ради? Но я привожу ее полностью, со списком адресатов, какой она была на самом деле.

Радиограмма 19

СЕКРЕТНО

От: Admiralty

Кому: AIG 47 etc.

Следуйте так, чтобы пройти, по крайней мере, в 50 милях севернее острова Медвежий.

17.08В/3

Радиограмма 19

Когда конвой и крейсера увидели друг друга 3 июля в 16.30, «Лондон» сообщил, что мы находимся на 20 миль южнее, чем предполагали. Это означало, что мы на 20 миль ближе к вражеским аэродромам. Потом крейсера снова исчезли на севере, а когда адмирал Гамильтон получил сообщение о ледовой обстановке (радиограмма 17), он начал беспокоиться о нас. Гамильтон отправил гидросамолет «Валрос» с сообщением для меня, предлагая повернуть на север. Я повернул на 30 градусов, но когда в 22.15 крейсера снова увидели нас, Гамильтон решил, что этого мало. Он послал гидросамолет с новыми инструкциями. Я снова повернул на 30 градусов, но теперь уже довольно неохотно. По моим оценкам я и так должен был пройти в 50 милях к северу от острова Медвежий, как приказало Адмиралтейство. Каждые 8 миль, которые конвой проходил на север, увеличивали продолжительность пути на 2 часа. Нашей целью, в конце концов, был Архангельск, а не Северный полюс, и защита конвоя от воздушных атак была моей обязанностью, а не адмирала

Гамильтона. Наверное, именно об этом я и думал, когда мы вошли в полосу густого тумана. Крейсера появились только 4 июля около 11.00.

Почти все командиры эскорта на своей шкуре испытывали, что значит слушать советы посторонних зрителей в адмиральских погонах. Много раз я просто игнорировал их. Но больше всего мне не хотелось проявлять ослиное упрямство без всякой причины, особенно по отношению к тому, под чьим командованием я хотел бы сражаться. Мои ощущения лучше всего выражают показания на слушаниях, которые я процитирую:

«Было бы очень жалко, если бы в этот момент командир 1-й эскадры крейсеров подумал, что я не выполняю его инструкции. Да, я не сделал этого, но в тот момент я думал о двух вещах. Первое: при огромной дальности действия немецких самолетов-разведчиков, которые наводят ударные самолеты на конвой, не имеет особого значения, будет 8-узловый конвой в момент атаки находиться в 300 или 500 милях от вражеских аэродромов. (Один корабль был атакован пикировщиком на расстоянии 420 миль от Банака.) Второе: особое значение, которое я придавал одному пункту инструкций Адмиралтейства, изложенных в радиограмме 7. Это пункт 10, который гласил:

«Наша главная цель — провести максимально возможное количество транспортов. Лучший способ добиться этого — продолжать следовать на восток, хотя при этом конвой будет нести потери».

Третий фактор, о котором я тогда не беспокоился, это то, что по причине низкой облачности, которая не позволяла определиться по солнцу, конвой находился на 20 миль дальше к северу, чем полагал Гамильтон. Эти координаты были вычислены как среднее между вычислениями всех кораблей конвоя.

Я не выполнил инструкцию, не объяснив причин этого, в чем, признаю, был неправ».

Адмирал Фривен, который все это время находился на мостике «Лондона», говорит, что адмирал нервничал, так как полагал, что конвой находится слишком далеко к югу. Он чувствовал себя просто обязанным немного подтолкнуть нас к северу.

Возвращаясь к радиограмме 19, я читаю ее как приказ. Конвой часто получали такие приказы изменить маршрут, причем без объяснения причин. Если противник прочитает сообщение, не следует раскрывать ему причины решения. Так как приказ не имел грифа срочности, я решил выполнить его, когда мы продвинемся чуть дальше на восток. Я намеревался повернуть на восток, чтобы обойти остров Медвежий на расстоянии 75 миль, но неизвестные нам течения думали иначе.

Радиограмма 20

СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: Admiralty

Кому: AIG 21, AIG 47

Визуальная разведка Тронхейма в 14.00В/3 сообщает, что крупных кораблей в гавани нет. Позднее это будет проверено по фотографиям.

16.59В/3

Радиограмма 21

СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: Admiralty

Кому: AIG 21, AIG 47

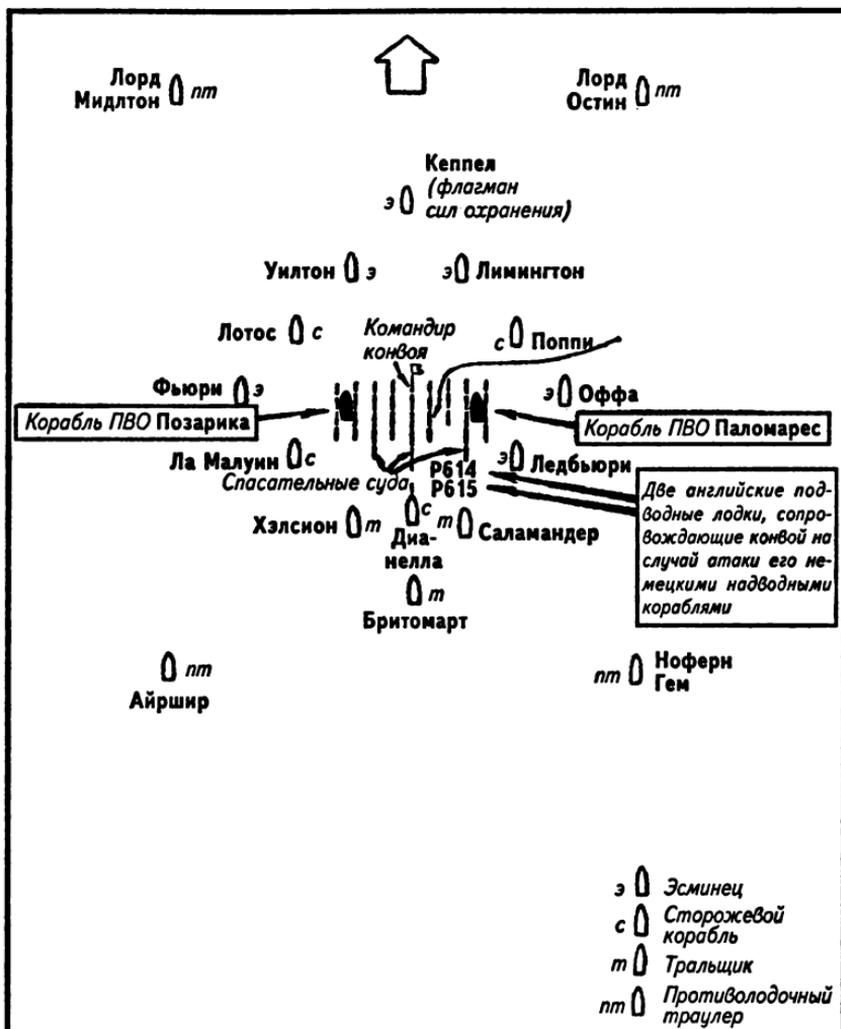
Фотографии Тронхейма, сделанные в 14.00В/3, показывают, что «Тирпиц», «Хиппер» и 4 эсминца ушли.

19.47В/3

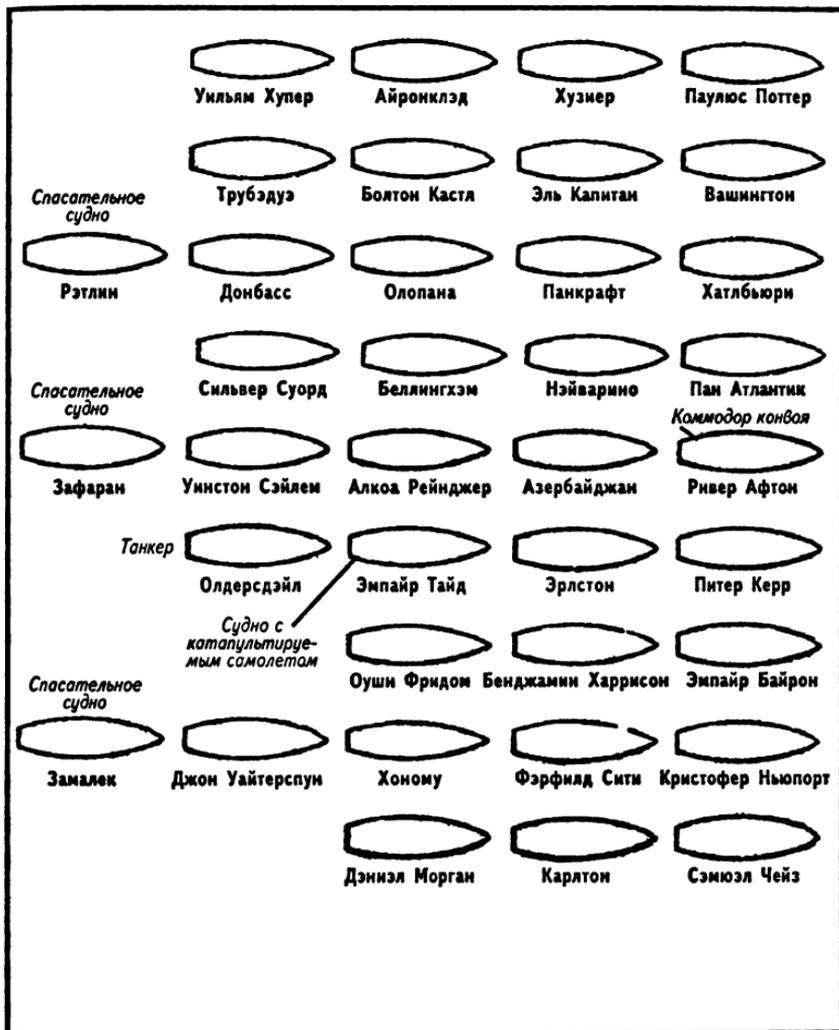
1st Lord	C-in-C HF
1st SL	C-in-C Portsmouth
4th SL	C-in-C Plymouth
VCNS	C-in-C WA
ACNS (H)	C-in-C Nore
ACNS (T)	C-in-C Rosyth
ACNS (W)	ACOS
NA 1st SL	FOC Dover
Capt. Pim	Флот Метрополии (Исключая корабли, стоящие в ремонте, или временно переданные другим соединениям, но включая корабли, временно приданные Флоту Метрополии для сопровождения конвоев).
OPS (3)	
OD (5)	
DNI (4)	ACIC
DTD (4)	FO S/M
DTD (M)	Pozarica
DTD (C)	Keppel
OIC (4)	Poppy
D of P (3)	Palomares
DAS/W (2)	Dianella
IP (3)	Leamington
WD	Lotus
DPD	La Malouine
DSD (2)	Douglas
M (2)	
USN (3)	
FILE X	

Радиограммы 20 и 21

22 мая 1941 года в 16.19 Адмиралтейство сообщило, что наша воздушная разведка обнаружила линейный корабль типа «Бисмарк» и крейсер типа «Хиппер» на якорях в Бергене. В 19.39 в тот же день, по сообщениям самолетов-разведчиков, оба корабля покинули гавань. Линкор больше не вернулся в Берген, и все отлично знают, почему. 1 год 42 дня и 6 минут спустя Адмиралтей-



Охранение конвоя PQ-17



Расположение торговых судов в конвое PQ-17
(до гибели «Кристофера Ньюпорта» 4 июля 1942 г.)

ство сообщило, что однотипный линкор, самый большой и самый сильный в мире, покинул другой залив на норвежском побережье. Я был убежден, что это — последняя операция линкора в высоких широтах. Я видел только одну фотографию этой плавучей крепости. Это был снимок, который принес всем нам огромное облегчение. Линкор лежал брюхом кверху в другом норвежском фиорде, после того как Королевские ВВС прикончили его.

Радиограмма 21 подтверждает радиограмму 20. (Неужели им понадобились почти 3 часа, чтобы проявить фотографии?) Это не было сенсацией. Произошло неприятное, но ожидаемое событие. Пока что послышались отдаленные раскаты, но гроза еще не началась. Что мне запомнилось в отношении радиограммы 21, так это способ, которым она попала ко мне. Стоял ясный тихий вечер, и конвой завершил свой первый галс к северу, о чем уже упоминалось. Я отдыхал в своей походной каюте и нажал кнопку звонка, установленного в буфете кают-компании. Это был знак вестовому Джордану, что пора бы немного подкрепиться. Джордан был настоящим кокни — самоуверенным и хамоватым. Я не помню, чтобы он хоть раз постучал в дверь или назвал меня «сэр». В гавани, когда я обедал на корме со своими гостями, среди которых могли быть и женщины, наступало время подавать выпивку. Джордан сообщал об этом в присущей только ему манере. Он обращался к ближайшему гостю — никогда ко мне — со словами: «Поднимайся, выпивка готова. Или я вылью ее в унитаз».

В этом случае он вломился ко мне в каюту, шлепнул на стол поднос, расставил тарелки и положил на одну из них бланк, сказав: «Сигнальщики дали мне это для вас. Здорово пахнет, не правда ли?»

Радиограмма 22

Циркулярная

СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: Kerrel

Кому: SBNO NR, C-in-C HF, CS 1, CS 18, CS 10, FO S/M, HQCC, ACIC, SBNO Archangel, ACOS, RA (D), HF, Admiralty

424. Изменяю маршрут PQ-17, проходя через новые точки:

P: 75° 45' N, 22° 10' O,

Q: 75° 45' N, 40° 55' O.

Потом проследую через старые точки R, S, T.

19.30Z/3

Радиограмма 22

Второе сообщение, которое принес гидросамолет «Лондона» от адмирала Гамильтона 3 июля около 11.00, предлагало изменить курс конвоя к северу, чтобы пройти примерно в 70 милях от острова Медвежий. Таким образом, адмирал Гамильтон хотел увеличить расстояние до аэродрома Банак до 400 миль или даже более. Адмиралтейство приказало пройти в 50 милях от этого острова. По моим расчетам, мы и так проходили в 70 милях к северу от Медвежьего, теперь следовало сообщить об изменениях курса. Если бы PQ-17 был атлантическим конвоем, идущим на запад, я не смел бы даже мечтать нарушить радиомолчание, чтобы сообщить об изменении курса. Мы просто стали бы другим конвоем, заставив наши штабы гадать: а куда же они делись? Самолеты прикрытия прилетели бы, чтобы обнаружить пустой океан. Затем мы вдруг возникли бы в другом месте, и все спокойно отправились бы спать. В радиограмме 7 Адмиралтейство

пообещало «контролировать перемещения конвоя». Сейчас радиомолчание поддерживать смысла не было. Нам уже видели немецкие подводные лодки, а сейчас на горизонте болтались 2 самолета-разведчика. Поэтому в радиограмме 22 были указаны 2 новые точки, через которые предстояло пройти конвоем, если только удастся уточнить свои координаты. Иначе мы имели шанс промазать миль на 20. В данном случае немцы знали наши координаты более точно, чем мы сами.

Однако в Палате № 8 адмиралу Фривену напомнили, что точное положение конвоя, ползущего со скоростью 8 узлов, представляло для Адмиралтейства небольшой интерес. За пару часов он далеко уйти не мог, а на карте океана наш конвой был крошечной булавкой, заметить которую было довольно сложно.

Третью нашего пути уже была позади, и Папка 11 пополнилась достаточным количеством документов. Вечером 30 июля PQ-17 повернул на северо-восток. Над транспортом лениво покачивались аэростаты, вокруг суетились эскортные корабли. Июль начался с заправки эскортных кораблей танкером «Олдерсдейл». Была замечена подводная лодка, что дало шанс конвою попробовать, как будет выполнен срочный поворот. Транспорты выполнили его без замешательства и не теряя строй. Иногда поднимался туман, ухудшая видимость. Мы слышали, как один из преследующих нас гидросамолетов BV-138 жужжит моторами в тумане, затем немецкий самолет появлялся, когда туман редел. 2 июля прилетела еще одна «селедка» и заняла место на противоположном конце конвоя.

Мы шутили, что PQ-17 оказался в клещах между господами Блом (спереди) и Фосс (сзади). Оба нарушали величавую тишину Арктики комариным зудением своих моторов. Но при этом немцы предусмотрительно оставались вне пределов досягаемости наших орудий.

Были замечены новые подводные лодки, одна даже выпустила несколько торпед, но промахнулась. Мы ста-

ло ясно, что наша быстрая реакция на любое обнаружение подводной лодки приносит свои плоды. Появились несколько гидросамолетов He-115, однако они держались вдалеке, не подходя на дистанцию сброса торпед. Один из этих самолетов совершил вынужденную посадку на воду, но тут же рядом отважно сел другой и забрал его экипаж.

3 июля полосы тумана стали встречаться чаще. Конвой то погружался в холодную белую вату, то снова оказывался под ярким солнцем — к огромному облегчению господ Блома и Фосса. Были замечены еще несколько безобидных подводных лодок, их отогнали, сообщили и забыли. Если бы только у меня были лишние эскортные корабли и время, чтобы устроить настоящую охоту! Адмирал Дениц наверняка отправил против нас второсортных командиров.

В целом RQ-17 соблюдал строй лучше, чем средний конвой, и пока обходился без потерь. Нам несколько раз напоминали прожекторами, что на грузовых судах нет врачей. «Воспалившаяся рана на руке. Посоветуйте, какой мазью смазывать и как перевязывать». Если позволяли условия, эскортные корабли перебрасывали врача на борт транспорта в особо тяжелых случаях. Но наш врач ограничивался тем, что на сигнальных бланках писал самые простые рецепты в самых энергичных выражениях.

Итак, 3 июля в 11.00 мы изменили курс, чтобы войти в очередную полосу густого тумана. «Валрос» «Лондона» не сумел взлететь, чтобы вернуться на крейсер, и один из моих кораблей взял его на буксир.

Туман. Лучший друг любого конвоя. В мирное время шкиперы проклинаят туман в море, особенно когда кругом другие корабли. В военное время все были ему рады. К дьяволу господ Блома и Фосса, которые жужжат над головой, как ведьмы на помеле. «Выпьем за туман, — провозглашали мы, поднимая чашки горячего какао. — Пусть он простоит подольше».

Радиограмма 23

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО**СПЕШНО**

От: Admiralty

Кому: HF

Escorts of PQ-17

1. Визуальная разведка подтверждена фотографиями Тронхейма. Тяжелых кораблей там нет.
2. Адмиралтейство предполагает, что:
 - а) В данный момент вражеские тяжелые корабли совершают переход на север.
 - б) Это угрожает конвою, но нет указания на непосредственную опасность.
 - в) Погода благоприятствует продолжению перехода конвоя в восточном направлении.
3. Поэтому Адмиралтейство не предполагает принимать немедленные меры, а предпочитает выждать развитие событий.

22.22В/4

Радиограмма 23

Хотя «Кеппел» был включен в число адресатов этого сигнала, сейчас он на меня почти не производит впечатления. Наверное, то же самое было и тогда. Он подтвердил мои подозрения, что приказ Адмиралтейства держаться в 50 милях севернее острова Медвежий был следствием отступления льдов и выхода «Тирпица» из Тронхейма, но не имел ни малейшего отношения к расстоянию до аэродрома Банак. Мы знали, что Гитлер не желал рисковать своим драгоценным линкором, подставляя его под удар авианосца пока не обнаруженного Флота Метрополии. Чем дальше зайдет «Тирпиц» в поисках PQ-17, тем больше будет риск.

Легко критиковать бестолковые сигналы, вроде радиogramмы 23. Их Лордства предстают в самом невыгодном свете. Прямо-таки видишь, как они уныло слоняются вокруг знаменитой карты океана и разглагольствуют на тему «при сложившихся обстоятельствах мы намерены в настоящее время представить обстоятельствам складываться дальше». Но даже отрицательный результат — это тоже результат. Даже банальные сообщения о контакте с противником приносят пользу, если говорят, что противник не замечен. Это проясняет ситуацию для командующего флотом. Радиogramма 23 сообщает, что ситуация начала резко меняться, и верховный командующий показал своим подчиненным, как он не реагирует на изменение ситуации.

Радиogramма 23 была подписана за несколько минут до того, как крейсера заметили нас во второй раз. Адмирал Гамильтон по-прежнему думал, что мы недостаточно отошли на север, хотя по иной причине, чем Адмиралтейство. Он снова упомянул аэродром Банак во втором сообщении для меня. «Время полета» радиogramмы Адмиралтейства, к тому же имевшей гриф всего лишь «важно», было достаточным, что «Кеппел» успел войти в спасительную полосу тумана. Когда наш врач лейтенант МакКендрик принес ее, он наверняка обнаружил, что я сплю. Но, будучи добрым другом, он рассудил, что не случится большого греха, если он нарушит приказ и не станет будить меня. Эта шифровка не заслуживала немедленного прочтения.

Единственное, чего мы не знали в момент отправки радиogramмы 23, так это то, что «Тирпиц» уже стоит на якоре в Альтен-фиорде. Линкор покинул Тронхейм задолго до того, как наши самолеты обнаружили это.

Радиограмма 24

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

От: CS 1

Кому: C-in-C HF

Копия: Admiralty

274. За мной следят, координаты 75° 15' N, 16° 15' O. Конвой по пеленгу 143 градуса, 32 мили. Мы намереемся пройти в 70 милях к северу от острова Медвежий.

23.02В/4

Радиограмма 24

Какого дьявола русские конвои были названы «PQ»? Я узнал это совсем недавно. Буквенные обозначения конвоев обычно были связаны с пунктами их назначения (HX — Галифакс, Новая Шотландия, SL — Сьерра-Леоне и т.д.), но я никак не мог подобрать подходящего объяснения обозначению русских конвоев и считал его какой-то хитрой уловкой для обмана противника. И только много лет спустя я услышал правду от человека, который все это придумал. Это был отставной офицер, которого я отлично знал по службе на подводных лодках. В то время в звании капитана 2 ранга он служил в Оперативном Отделе Адмиралтейства и занимался конвоями. Когда мы начали отправлять конвои в Россию, никто не мог придумать подходящего обозначения¹. Мой друг был известной личностью, его знал буквально весь флот. Поэтому его инициалы «PQ» тоже были известны решительно всем. Вот и решили назвать эти конвои именно так. Обратные конвои, разумеется, стали называться «QP».

¹ Додумать до введенного позднее RA — русские, арктические — было невероятно сложно. *Прим. пер.*

Именно в момент встречи конвоев RQ-17 и QR-13 господы Блом и Фосс бросили пустые транспорты конвоя QR и переключились на нас. Следующие выдержки из рапортов адмирала Гамильтона ясно показывают, что адмирал сам позволил немецким самолетам-разведчикам обнаружить себя. Хотя немцы, вероятно, приписывали это своему уменью и удаче.

«Погода была плохой, начиная с широты острова Ян Майен. RQ-17 и QR-13 мы обнаружили радаром почти одновременно, и это позволило пройти между ними. Затем крейсерское соединение держалось севернее RQ-17, оставаясь в 30 милях слева по носу у него. Это позволяло нам уклоняться от самолетов-разведчиков. Я решил с помощью плохой видимости оставаться незамеченным как можно дольше. Таким образом я хотел заставить противника гадать относительно намерений крейсерского соединения прикрытия, о присутствии которого он вполне мог догадываться.

Я опасался, что «Тирпиц» может выйти в направлении конвоя RQ-17, который значительно отклонился к югу, чтобы отвлечь на себя линейный флот и увести его в южном направлении. В этом случае карманный линкор смог бы атаковать RQ-17 возле острова Медвежий, так как самолеты непрерывно следили за конвоем с 13.30 1 июля».

Если эти опасения были справедливыми, тогда туман стал для нас настоящим благословением божьим. Адмирал продолжает:

«Чем дальше я оставался незамеченным, тем больше были мои шансы навязать бой карманному линкору. Но в то же время меня мучило неприятное ощущение, что я нахожусь не на том фланге конвоя, на котором следует. Ведь карманный линкор мог внезапно атаковать в условиях плохой видимости и скрыться невредимым. Поэтому я решил открыть свое присутствие.

В 22.15 я увидел аэростаты конвоя, и почти тут же меня заметили немцы. Вскоре после этого я узнал, что обо мне сообщили, и это меня обрадовало, так как примерно в это же время пришло сообщение, что наши самолеты обнаружили, что Нарвик и Тронхейм пусты».

Ни одного сигнала относительно разведки Нарвика в Папке 11 не имеется.

Упоминание об аэростатах заграждения немедленно вызывает в памяти низкие серые тучи, в которых исчезали эти аэростаты. Мы могли видеть более 30 тросов, уходящих прямо во мглу, словно все шкиперы разом вдруг решили показать индийский фокус со стоячей веревкой. Немедленно возник вопрос: а не стоит ли опустить аэростаты? Мы знали, что куча баллонов над слоем туч может обеспечить противнику ту информацию, которая ему нужна. Потратив много времени и энергии на работу с этими неуклюжими колбасами, коммодор конвоя решил не пытаться приспособиться к быстро меняющейся видимости и оставил их в воздухе.

За спиной у меня стоял адмирал Гамильтон, один из командиров эскортных кораблей был старше меня званием, вдобавок рядом находился коммодор конвоя. Поэтому сейчас самое время прояснить наши взаимоотношения. Крейсера были нашей тяжелой артиллерией поддержки. Они действовали самостоятельно под тактическим управлением главнокомандующего Флотом Метрополии. Конвой и эскорт представляли собой отдельное соединение. Кораблем ПВО «Позарика» командовал капитан 1 ранга Джонси. Когда эскортные корабли отдельно шли из Исландии на встречу с транспортом, командовал он. Как только был сформирован конвой, командование принял я. Очень смелый Джек Джонси имел значительно больший опыт, чем я. Однако в период между войнами он находился в отставке, что не позволило ему принять общее командование.

Коммодор Джек Даудинг также провел в море гораздо больше времени, чем я. Он должен был командовать транспортами. Это был великолепный офицер с большим опытом руководства конвоями. Раньше он уже несколько раз был моим коммодором.

Многие коммодоры конвоев были отставными адмиралами и капитанами 1 ранга Королевского Флота. Многие из них погибли вместе со своими судами. Помянем их добрым словом, в том числе и за то, что они охотно подчинялись младшим офицерам вроде меня.

Радиограмма 25

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: Admiralty
Кому: C-in-C HF

Новые рапорты А2 сообщают, что корабли противника могут атаковать PQ-17 между 15 градусами и <искажено> ВД в соответствии с планом, изложенным в моей от 9.56 14 июня.

02.38В/4

Радиограмма 26

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: Admiralty
Кому: C-in-C HF

Следует читать: «зона атаки между 15-и и 30-м меридианами ВД».

0758В/4

Радиограммы 25 и 26

В Арктике понятия «день», «ночь», «сумерки» и «рассвет» практически отсутствуют. Если уж начался летний день, он продолжается бесконечно, не обращая внимания на часы. Поэтому для нас не было никакой разницы: сегодня — это сегодня или уже завтра, потому что никто не мог точно это определить. Единственное, что менялось — плотность тумана, который создают в этих широтах жаркое солнце и холодный лед. Примерно в полночь 3/4 июля мы проглотили по чашке горячего какао, и в тот же момент PQ-17 очутился в непроницаемой белесой мгле.

В составе этого конвоя, как мы уже отмечали, большинство судов было американскими. Наступивший день был для них 166-м Днем независимости. Что должно было произойти, мы представляли довольно смутно. Когда мы повернули на север, большинство отправилось спать, пользуясь удобным случаем, чуть ли не впервые после выхода из Исландии.

К этому времени у нас уже был значительный опыт плаваний в тумане. Когда конвой вышел из этой ваты, суда сохраняли прежний четкий строй. Похоже, шкиперы и наблюдатели приобрели таинственное шестое чувство, вроде дельфинов или летучих мышей, которые умеют ориентироваться с закрытыми глазами. Ну а для эскортных кораблей наши яйцеголовые, боже их благослови, придумали радар. Незадолго до этого «Кеппел» находился в доках Кардиффа, и на нем установили новейший радар. Покинув порт, мы попали в густой туман в Бристольском проливе. У нас на борту находился лоцман, который предложил стать на якорь. Но я решил использовать нашу новую игрушку и положиться на бога. Уверенно держа скорость 12 узлов, мы шли от буя к бую вниз по проливу. Произвело ли это впечатление на лоцмана? Нет. Он был недоволен, оказавшись не у дел.

Папка 11 начинает отчет о 4 июля новой порцией шпионских тайн. Ну кто еще, кроме шпиона, может вставить в радиограмму неправильную группу?

Если говорить о неправильных группах (corrupt group), то следует вспомнить одну из эскортных групп Командования Западных Подходов. Они собрали так много пленных с подводных лодок, что все их офицеры щеголяли с прекрасными цейссовскими биноклями. Зеленея от зависти, мы называли их Группой Коррупционеров (Corrupt Group).

Радиограмма 27

СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: Admiralty

Кому: AIG 47

Подводным лодкам, патрулирующим к северу от 51°
SBNO NR

Радиопеленгация показывает, что подводные лодки следили за конвоем PQ-17 и сообщали о нем в течение ночи. Последнее сообщение было отправлено в 05.15Z/4.

08.54B/4

Радиограмма 28

От: SBNO NR

Кому: Admiralty, HF

248. Сообщение русской разведки от 07.59B. Вражеский эсминец заметил конвой и сообщил крупным кораблям. Достоверность от В до нуля.

09.04B/4

Радиограмма 29

От: Admiralty

Кому: AIG 47

Подводным лодкам, патрулирующим к северу от 51°
SBNO NR

К моей 08.54В/4. перехвачены новые передачи, в том числе один срочный сигнал. Они показывают, что за PQ-17 продолжают следить.

10.38В/4

Радиограммы 27, 28 и 29

Поступили еще два сообщения от Центра слежения и одно сообщение из России. Оно заставило понервничать, но, скорее всего, это была ошибка шифровальщика. Вражеских эсминцев рядом не было.

В обычных условиях для слежения за тихоходным конвоем не придумать ничего лучше подводной лодки в надводном положении. Она имеет минимальный силуэт и способна исчезнуть, как по мановению волшебной палочки. Все, что ей требуется — удовлетворительная видимость. В начале нашего похода вражеские лодки пользовались отличной видимостью, чтобы сообщать о передвижениях нашего плавучего города. Но даже в этом случае наши корабли тоже часто замечали немецкие лодки, что говорит не в их пользу. Один из эскортных кораблей 7 раз замечал лодки, но наверняка там были и другие. И немецкие лодки, и наш Центр слежения действовали хорошо.

Но в плохую погоду лодка не только не может видеть конвой, но сама оказывается в опасном положении. Если она пойдет на срочное погружение прямо под носом эскортного корабля, то сразу будет обнаружена асдиком. Именно так попался лучший из немецких подводных асов Отто Кречмер. Его U-99 атаковала атлантический кон-

вой из надводного положения, но его вахтенный офицер ошибочно нажал рычаг срочного погружения. В результате лодка была обнаружена эсминцем «Уокер» знаменитого охотника за подводными лодками капитана 2 ранга Дональда Макинтайра. Этого было достаточно.

В условиях отличной видимости — подводная лодка самый лучший наблюдатель, а в условиях плохой — самый худший. Однако они трепались об этом, как служанки на кухне, что отражено в моих показаниях:

«Мы привыкли к тому, что пеленгаторы в Атлантике лишь изредка улавливают передачи на высоких и средних частотах, поэтому такие перехваты приобретали особое значение. С конвоем PQ-17 все обстояло иначе. Нас чуть не захлестнул поток радиограмм на высоких и средних частотах. Об этом сообщало Адмиралтейство, об этом трещали наши собственные приемники. Я прекрасно знал о том, что за конвоем следят, поэтому лишнее подтверждение совершенно очевидного не имело никакого значения для меня».

Радиограмма 30

СЕКРЕТНО

СРОЧНО

От: Admiralty

Кому: CS 1

Относительно сигнала Адмиралтейства от 01.57 27 июня, пункт 9. Если не будет приказа главнокомандующего Флотом Метрополии, вы можете следовать далее 25°, повторяю, 25° О, если того потребует ситуация.

Это разрешение не должно рассматриваться как приказание следовать на восток, если вы не считаете это необходимым.

12.30В/4

Радиограмма 31

Циркулярная

СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: C-in-C HF

Кому: CS 1

Относительно сигнала Адмиралтейства от 12.30В/4.

Когда конвой окажется к востоку от 25° О или ранее, на ваше усмотрение, вы должны покинуть Баренцево море, если не получите заверений Адмиралтейства, что не будет встречи с «Тирпицем».

Мои координаты на 15.00В/4: 75° 46' N, 10° 40' O, 332 градуса (?), погода 0934 1781.

15.12В/4

Радиограммы 30 и 31

Пересматривая заново документы, относящиеся к конвою PQ-17, которые попадали мне в руки за 18 месяцев слушаний, я убедился, как ненадежна память. Я хотел вспомнить очень многое. Часто воздействие радиограммы или того, что я писал в это время, вызывало в памяти мысли и чувства тех дней. Они снова отчетливо появлялись передо мной. Иногда, пытаюсь вспомнить, я словно бился о дубовую дверь, в кровь разбивая локти. Не было вспоминания наполовину. Воображение начинает работать на полных оборотах, пытаюсь помочь, пока вы не начинаете идти наперекор фактам, а воспоминания тускнеют и уходят. Память ничего не говорила об этих двух радиограммах. Впервые в жизни я увидел их только на суде.

Для конвоя 4 июля началось плохо. В 4.52 защитная завеса тумана разошлась, образовав большую дыру пря-

мо у нас над головами. Через нее проскочил одиночный He-111 и торпедировал американский транспорт «Кристофер Ньюпорт». Никто на «Кеппеле» не видел, как это произошло. Сначала я заподозрил, что это работа подводной лодки. Смертельно раненное судно быстро осталось позади. 47 человек команды тут же подобрал «Замалек», одно из наших спасательных судов. Не желая, чтобы противник получил возможность захватить ценный груз, я приказал подводной лодке Р-614 торпедировать судно.

После этой неприятной неожиданности туман рассеялся самым бессовестным образом. Снова появилось яркое солнце, и тотчас возникли назойливые господа Блом и Фосс. Я развернул «Кеппел» и пошел сквозь строй конвоя, который только что вышел из широкой полосы тумана.

Я уже писал, что туман может защитить конвой, однако он же может сыграть и на руку противнику. В тумане строй может рассыпаться, из тумана может неожиданно выскочить противник. Я хотел бы получить фотографию с воздуха того, что я увидел. Головные суда четко держат дистанцию, а следующие мателоты безукоризненно сохраняют места. Они словно говорят: «Не верьте, что у нас нет радара». Это было прекрасное зрелище.

Это утро снова проявляется у меня в памяти. Яркий солнечный свет, зеркальная гладь моря. Мирная картина, если не считать зловещей пары BV-138. Свежий, прохладный воздух, видимость исключительная. На севере мелькают искрящиеся зеленоватые айсберги, подобные драгоценным камням. Затем мы увидели наши крейсера. На этот раз наши вычисления оказались практически одинаковыми. Адмирал Гамильтон пишет:

«В 11.45 я снова изменил курс, чтобы сблизиться с конвоем, и через час немцы снова начали следить за мной. Я полагал, что «Кеппел» изменил курс, чтобы проследовать предписанным маршрутом, однако когда в 13.45 я увидел конвой, он находился в 30 милях южнее, чем я ожидал».

Но теперь солнце светило вовсю, и штурманы получили возможность поймать меридиан. Секстанты покинули свои ящички. Мы положили конец всем неопределенностям «плавания по счислению», о чем говорит адмирал Фривен: «Меня постоянно мучили мрачные подозрения, что крейсера и конвой совершенно по-разному представляют положение». Я уже говорил, что этого можно было бы избежать, если бы командир эскадры крейсеров ранее сверил координаты.

Всего в нескольких милях впереди находился 25-й меридиан. Как предупреждал пункт 9 радиограммы 7, за ним **крейсеров не будет**. То, что эта эскадра находилась рядом, внушало уверенность конвою, но все эскортные корабли приняли радиограмму 7 и сейчас ожидали, что крейсера вот-вот повернут назад и исчезнут вдаль. Как я уже говорил, я был бы счастлив оказаться на борту любой из патрульных подводных лодок на юге, так как противник явно намеревался атаковать конвой. То же самое понимал и главнокомандующий Флотом Метрополи.

Мое поколение признавало превосходство старших офицеров и уважало их, не думая, стоят они того или нет. Зная то, что я знаю сегодня об адмиралах Тови и Паунде, я понимаю, что их отношения были далеко не приятельскими. Тови руководил операцией по проводке RQ-17 с самого ее начала. Я уверен, что если бы Тови был Первым Морским Лордом, он протестовал бы против этой операции гораздо более энергично и обоснованно, чем Паунд. Для Тови радиограмма 7 стала настоящим ударом, вырвав управление операцией у него из рук. А теперь вдобавок отыскался еще один адмирал, находящийся очень далеко от места событий, который принялся командовать, нарушая собственные правила. Утром 4 июля на адмиральском мостике флагманского линкора флота было неуютно. Позднее адмирал Тови написал в своем рапорте:

«Я не считаю сигнал Адмиралтейства от 12.30 4 июля и последующие сигналы правильными».

В другом рапорте Тови писал:

«В 13.45 я получил радиограмму, разрешающую 1-й эскадре крейсеров следовать далее 25° О. Это было нарушением договоренности, согласованной между Их Лордствами <читай — Его Лордством> и мной, которая была отражена в радиограмме 7. Я не имел информации, оправдывающей такое решение».

Радиограмма 31 отражает постепенный рост напряженности. Первый Морской Лорд явно брал вожжи в свои руки. Я сочувствую адмиралу в море, который оказался в столь двусмысленном положении, и понимаю его возмущение.

Радиограмма 32

ОСОБО СРОЧНО

От: CS 1

Кому: C-in-C HF

Копия: Admiralty

Координаты конвоя на 12.00Z: 75° 25' N, 24° 20' O.

1. Конвой следует на расстоянии 400 миль от Банака. Единственная жертва — «Кристофер Ньюпорт», торпедированный самолетом и затопленный нашими силами.
2. 1-я эскадра крейсеров остается рядом, пока не прояснится ситуация с вражескими кораблями, но в любом случае не далее, чем до 12.00Z 5 июля.
3. Погода 2872 334, пятна тумана.

Радиограмма 32

Теперь 1-я эскадра крейсеров воспользовалась тем, что прятаться больше не нужно, и сообщила главнокомандующему о своих намерениях. Радиограмма Гамильтона отправлена в период между приказом Адмиралтейства и реакцией Тови на него. По какой-то причине этот сигнал не был передан на «Кеппел». Если бы последующие события позволили Гамильтону остаться с конвоем еще на сутки, пройдя вместе с нами еще 200 миль, адмирал наверняка сообщил бы мне об этом.

Я часто гадаю: а знал ли Гамильтон о трениях, существующих между Тови и Паундом во время всей операции? Я подозреваю, что знал, так как он был весьма пронырлив. Однако Гамильтон никогда не сообщал о таких деталях своим подчиненным. Но когда он отправлял радиограмму 32, он не мог не заподозрить, что именно думает об этом главнокомандующий, который всего 12 минут назад получил радиограмму 31, которая распоряжалась крейсерами Гамильтона через голову Тови.

Радиограмма 33

Циркулярная

СЕКРЕТНО

СРОЧНО

От: Kappel

Кому: SBNO NR, C-in-C HF, CS 1, CS 18, CS 10, FO S/M,
HQCC, ACIC, SBNO Archangel, Admiralty, RS (D),
ACOS

424. К моей от 19.30Z/3. Изменил курс PQ-17 через следующие новые точки:

P: 76° 40' N, 31° 00' O.

Q: 75° 45' N, 40° 55' O.

R: 72° 45' N, 46° 50' O.

S: 69° 45' N, 46° 50' O.

Затем

T: 68° 25' N, 39° 55' O.

«Кристофер Ньюпорт» потоплен в 03.00Z/4 после атаки самолета-торпедоносца. 2882 1461.

15.02Z/4

Радиограмма 33

Хотя господа Блом и Фосс уныло жужжали неподалеку, их присутствие, по крайней мере, позволило нам свободно пользоваться радио. Сейчас я испытывал страшный соблазн приказать нашему САМ-судну катапультировать свой «Харрикейн» и посмеяться над спектаклем. Но этот истребитель нельзя было посадить назад, и его можно было использовать только один раз. Поэтому я решил придержать его для отражения будущих атак.

После полудня наступило относительное затишье. Хотя можно было свободно трепаться по радио, зарегистрированы только 4 сигнала. Из них первые два (30 и 31) были раскатами грома отдаленной схватки титанов. Третий и четвертый (32 и 33) показывают, что адмирал Гамильтон и я решали свои собственные проблемы. По крайней мере, между нами существовало подобие согласия, хотя бы в отношении печального сообщения о первой потере конвоя. Я также отмечу, что мы оба послушно сообщали о погодных условиях.

Прокладка курса конвоя внешне может походить на разметку автомобильной трассы, но на самом деле не имеет с этим ничего общего. На суше маршрут приходится выбирать крайне тщательно. В море места более чем достаточно. Указывая конвою новый маршрут, вы просто пользуетесь благоприятной ситуацией, а когда потребуется, легко его меняете. Если посмотреть на карту, то станет ясно, что никто не собирался забираться столь далеко на север, чтобы оказаться в точке «Р».

Я даже не подозревал о существовании ледового барьера между точками «R» и «S». Кроме того, моя точка «S» вполне могла оказаться посреди минных полей, поставленных у русских берегов. Надо напомнить, что существовали два типа минных полей. Одни были вполне реальными, их места хранились в строгом секрете. Другие были мнимыми, о которых трезвонили на всех углах. Но я всегда уважал оба типа. Нельзя проявлять даже тень легкомыслия по отношению к минам. Однажды в тумане я действительно налетел на плавающую мину и до сих пор не знаю, была она настоящей или учебной.

Радиограмма 34

СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: CS 1

Кому: C-in-C HF

Копия: Admiralty

На вашу 15.12В/4

Намерен повернуть на запад в 22.00В/4, завершив заправку эсминцев.

18.09В/4

Радиограмма 35

СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: Admiralty

Кому: CS 1

Копия: C-in-C HF

На C-in-C HF от 15.12В/4 и вашу от 15.20В/4.

Вскоре поступит новая информация. Оставайтесь с конвоем, ожидая дальнейших инструкций.

18.58В/4

Радиограммы 34 и 35

Еще пара ходов в начальственном треугольнике у меня над головой, о которых я тогда не знал. Очень часто радиограммы 31 и 32 сталкиваются, вводя в замешательство отправителей. Радиограмма 32 является очевидным ответом адмирала Гамильтона на изменение тактических воззрений Первого Морского Лорда. Однако он попадает в топку радиограммы 31, отправленной главнокомандующим, в которой Тови фактически прямо спрашивает Гамильтона, на чьей он стороне. Но Гамильтон вскоре передумал и провел с нами еще одну ночь.

А моряки конвоя ничего не подозревали о штормах, бушующих в эфире. Конвой медленно двигался по залитому ярким солнцем холодному морю. Для нас это был всего лишь очередной конвой, хотя и довольно большой. В тот момент нам казалось, что мы преодолеем долгий путь без особых хлопот. Тогда мы даже не подозревали о политическом значении RQ-17, который нес достаточно вооружения для оснащения армии в 50000 солдат. А в это время премьер-министр и два президента спорили до хрипоты, и два адмирала едва не повздорили. **Наша** задача была предельно ясной. Мы должны были обеспечить своевременное и безопасное прибытие транспортов в Архангельск. Хотя какой конвой может считаться безопасным?

Теперь я знаю, какие усилия прикладывали те, кто пытался руководить этой операцией, как много зависело от ничтожного клочка информации. Я также знаю, как много зависело от надежности системы связи. Но в 1942 году во всех этих хитросплетениях можно было разобрататься только на берегу, но не в море, особенно учитывая ограничения, наложенные на радиопередачи. Но

разве информационный центр должен являться руководящей структурой? В военно-морском колледже нас учили, что если так получится, то все завершится катастрофой. И сейчас это можно было с полной уверенностью повторить еще раз.

Но вернемся к радиограмме 35. Это единственный сигнал в Папке 11, зашифрованный адмиральским шифром, ключ к которому имеют только адмиралы. Она также является вторым сигналом, упомянутым в рапорте Тови, который я уже цитировал, в категории «неправильных».

Это единственный пример, который сохранился у меня в памяти, когда к совершенно секретному сигналу делается приписка «подождите минутку, я вас снова вызову».

Давайте еще раз ненадолго отложим в сторону Папку 11, чтобы попытаться понять, что происходило в последние несколько часов, которые оказались самыми напряженными. К полудню 4 июля мы находились в 300 милях севернее Банака. После этого расстояние до аэродрома будет только увеличиваться.

Чтобы более точно представить обстановку, напомним, что кое-где виднелись полосы тумана, но теперь и конвой, и крейсера находились под кристально-чистыми небесами. На севере виднелись призрачные силуэты айсбергов, проступающие позади крейсеров. Вокруг нас лениво крутились немецкие самолеты-разведчики, не приближаясь на дальность выстрела. Чтобы полюбоваться такой потрясающей картиной, любой турист, не задумываясь, выложил бы кучу денег. Вокруг царили мир и покой, невозможно было даже представить, где где-то вдалеке бушует война.

Радиограмма 36

Циркулярная

От: Kerpel

Кому: Wainwright

А было первое Четвертое июля таким же шумным, как это?

Примерно 21.00В/4

Радиограмма 37

От: Wainwright

Кому: Kerpel

Я там не был, но подозреваю, что нет.

Радиограммы 36 и 37

К этому времени мы уже начали гадать, а куда же пропали Люфтваффе? Над нами болтался разведчик ВV-138, на поверхности видимость была максимальной, но низкая облачность 10/10 позволяла скрыть подход и отход самолетов. Чего им еще было нужно?

Выяснилось, что этого достаточно. В 16.41 на горизонте появился Ju-88, который сразу начал передавать сигналы наведения. Через 2 часа на зов откликнулись 6 He-115, которые также присоединились к хороводу. Репорт коммодора точно описывает происходившее:

«Хейнкели» не пожелали приближаться и сбросили торпеды с большого расстояния, не добившись попаданий».

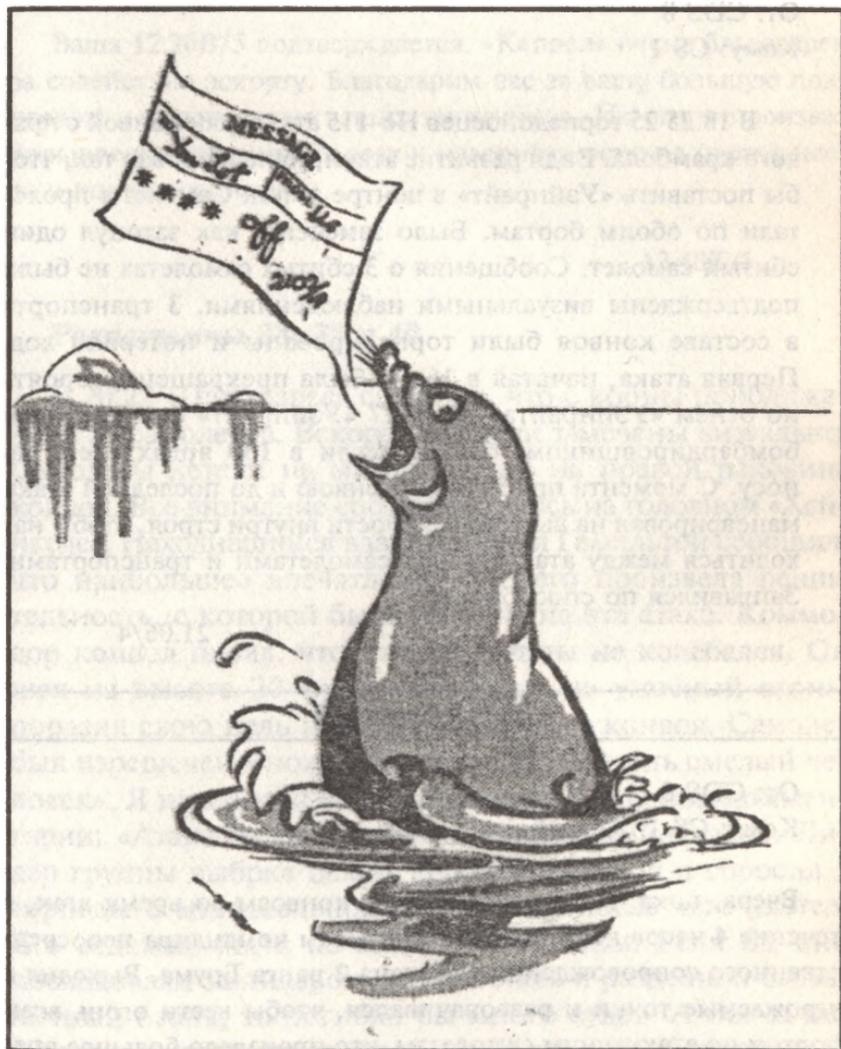
Причина такой скромности оказалась совершенно неожиданной. Американский эсминец «Уэйнрайт», со-

проводивший крейсера, в это время запраплялся с танкера. Когда подошли «Хейнкели», он отдал шланги и бросился навстречу немцам. Огневая мощь американского эсминца значительно превосходила нашу. В моем рапорте говорится:

«Этот корабль оказал неоценимую поддержку метким огнем из тяжелых зениток. На меня произвела впечатление скорость, с которой он обошел конвой, чтобы встретить самолеты, и я благодарен капитану, поступившему именно так. Вероятно, царившим праздничным настроением можно объяснить то, что немецкая атака была легко отбита. Одна торпеда была замечена вдалеке от конвоя. Еще две бомбы пролетели сквозь тучи и упали впереди транспортов между «Уэйнрайтом» и «Кеппелом».

Когда страшное напряжение ослабевает, чувство облегчения заставляет немного нервно и слишком громко смеяться. Во время боя мы разговаривали чуть ли не шепотом, теперь снова началась трескотня. Внезапно в нескольких ярдах от форштевня «Кеппела» вынырнул огромный тюлень, наполовину высунулся из воды и гавкнул на нас пару раз. Ему явно не понравился поднятый нами шум, но чтобы удостовериться, что мы поняли его, он довольно четко послал нас. Сами понимаете, куда.

Несомненно, этот сигнал достоин быть занесенным в Папку 11.



Радиограмма 38

Циркулярная

От: CDS 8

Кому: CS 1

В 18.25 25 торпедоносцев He-115 атаковали конвой с правого крамбола. Видя развитие атаки, маневрировал так, чтобы поставить «Уэйнрайт» в центре атаки. Самолеты пролетали по обоим бортам. Было замечено, как затонул один сбитый самолет. Сообщения о 3 сбитых самолетах не были подтверждены визуальными наблюдениями. 3 транспорта в составе конвоя были торпедированы и потеряли ход. Первая атака, начатая в 16.47, была прекращена, вероятно огнем «Уэйнрайта». В 17.27 «Уэйнрайт» был атакован бомбардировщиком, бомбы легли в 150 ярдах слева по носу. С момента прибытия к конвою и до последней атаки маневрировал на высокой скорости внутри строя, чтобы находиться между атакующими самолетами и транспортами. Заправился по способности.

21.06/4

Радиограмма 39

От: CDS 8

Кому: CS 1, Kerrel

Вчера, пока находился вместе с конвоем во время атак, в течение 4 часов действовал по запросам командира непосредственного сопровождения капитана 2 ранга Брума. Выходил в угрожаемые точки и разворачивался, чтобы вести огонь всем бортом по атакующим самолетам, что произвело большое впечатление. Считаю защиту силами непосредственного сопровождения очень эффективной.

12.20B/5

Радиограмма 40

От: Керпел

Кому: CDS 8, CS 1

Ваша 12.20B/5 подтверждается. «Кеппел» очень благодарен за содействие эскорту. Благодарим вас за вашу большую поддержку и поздравляем ваших зенитчиков. Их огонь произвел большое впечатление на всех и наверняка оставил пустое место в немецких ангарах.

13.48Z/5

Радиограммы 38, 39 и 40

В 20.22 «Паломарес» сообщил, что с кормы приближаются 25 самолетов. Вскоре они были замечены визуально. Самолеты летели на малой высоте на правой раковине конвоя. Все внимание сосредоточилось на головном «Хейнкеле». Находившийся вдали адмирал Гамильтон сообщил, что наибольшее впечатление на него произвела решительность, с которой была выполнена эта атака. Коммодор конвоя писал, что «лидер группы не колебался. Он шел на высоте 20 футов, несмотря на ужасный огонь, поразил свою цель и разбился впереди конвоя. Самолет был изрешечен множеством снарядов. Очень смелый человек». Я находился впереди конвоя, и вот мои комментарии: «Атака была проведена крайне решительно. Лидер группы выбрал цель в середине конвоя и сбросил 2 торпеды с минимальной дистанции, после чего улетел. Его ведомые были не столь решительны. Если бы они последовали за лидером, разделились и разделили бы зенитный огонь, то погибло бы много судов. А так за несколько секунд лидер получил более чем достаточно и разбился чуть впереди «Кеппела». Зенитный огонь транспортов и кораблей эскорта — их поддерживал «Уэйнрайт», который уничтожил один самолет — был достаточно впе-

чатляющим. Это подтверждается тем, что остальные 24 самолета потопили только одно судно, и были замечены 4 сбитых самолета. «Оффа» видел прямое попадание в один, остальные были сбиты совместными усилиями. По крайней мере еще один самолет был поврежден». Позднее я писал, что в течение 2 минут конвой перешел от мирного бытия к сумасшедшему дому и обратно к покою. Лишь на зеркальной глади моря остались 3 дымящихся судна и 3 оранжевых костра, которые еще недавно были самолетами. В моих показаниях на суде говорится:

«После атаки я обнаружил «Нэйварино» и «Уильям Хупер», брошенные командами и тонущими за кормой конвоя. Приказал «Хэлсиону» и «Бритомарту» потопить их артогнем. Я не знал количества погибших, но 3 спасательных судна подобрали уцелевших быстро и эффективно. Мы видели, что русский танкер «Азербайджан» получил тяжелое попадание, однако он продолжал сражаться. Подойдя ближе, я обнаружил, что он «пробит, но счастлив» и еще может делать 9 узлов. «Ледбюри» подобрал 4 фашистских летчиков с резиновой лодки. Ни один из эскортных кораблей не пострадал, но «Кеппел», лишь круто повернув, ускользнул от торпеды, которая прошла в нескольких дюймах. Весьма неприятный момент».

Радиограмма 38 является кратким отчетом капитана 2 ранга Муна командиру 1-й эскадры крейсеров о своих приключениях во время похода для дозаправки. Радиограммы 30 и 40 — это уточнения, сделанные на следующий день. Капитан 2 ранга Мун вскоре получил очередное звание, но потом он скончался. Это была большая потеря для американского флота.

Когда все стихло, я снова развернул «Кеппел» и второй раз за этот день пошел между колоннами транспортов. Это был самый удачный момент для Люфтваффе, пока мы находились на минимальном расстоянии от их



Вот так «Кепел» уворачивался от торпед.

основной авиабазы, а погода была превосходной. Коммодор позднее писал: «Не слишком удачная атака. Транспортные суда были рады тому, что не все они погибли, так как были готовы к худшему. К 21.00 атака закончилась. Конвой сохранил строй, 33 судна занимали свои места, а № 64 (поврежденный русский танкер) находился в 2 милях позади, но догонял конвой». Таково мнение коммодора, обладавшего огромным опытом конвойных операций. Оно отражает и мнение моряков. Они уже привыкли к угрозе со стороны подводных лодок, а как насчет самолетов? Что они могут натворить? Теперь это знали все. Но моряки одновременно поняли, что у них есть неплохой шанс отбиться. Действия зенитчиков были весьма примечательными. Я сам видел длинные трассы, на которые расходилась масса боеприпасов. Стрельба велась во всех направлениях и довольно хаотично. Но все это можно было исправить. По крайней мере, они остановили все атакующие вражеские самолеты, кроме одного, и сами потеряли только 2 судна. Командир «Ледбюри», допросив немецких летчиков, которых он подобрал, сообщил мне сигналом, что перед вылетом летчикам сказали, что конвой идет в густом тумане, и по ним не будут стрелять. Те, кто вернулся назад, наверняка имели что сказать по этому поводу!

Вот кратко все, что я видел с мостика. Казалось, что ничего не случилось. Две бреши в строю были заполнены, оставлено место для русского танкера. Коммодор был абсолютно прав, когда назвал это не слишком удачной атакой.

Я прошел за корму конвоя, чтобы поближе посмотреть на русских. Экипаж смеялся и пел. Пара шикарных дам приветливо помахала мне руками.

Когда «Кеппел» вернулся на свое место во главе конвоя, я попытался просуммировать свои ощущения на бумаге и взял дневник. Позднее эти записи стали основой моих показаний на слушаниях. Я чувствовал себя уверенно и сделал немного хвастливую запись:

«Мое впечатление от решительности, проявленной конвоем и эскортом, таково, что если не кончатся боеприпасы, PQ-17 может пройти куда угодно».

Сигнал 41

От: CS 1

Кому: Керрел

Конвою следовать курсом 45 градусов до дальнейших приказаний.

20.11В/4

Радиограмма 42

От: CS 1

Кому: C-in-C HF

Копия: Admiralty

1. На радиограмму Адмиралтейства от 18.18В/4. Координаты конвоя на 20.00В 4 июля 75° 40' N, 27° 25' O, курс 45 градусов, скорость 8 узлов до дальнейших приказаний. Веду ледовую разведку.
2. Погода 3681 1400.

20.17В/4

Сигнал 43

От: CS 1

Кому: Керрел

Из-за близости надводных сил сообщите, когда конвой изменит курс 45 градусов.

20.40В/4

Сигналы 41, 42 и 43

До сих пор я ничего не слышал о передвижениях «Тирпица» и других вражеских кораблей с того момента, как наши самолеты-разведчики сообщили, что он покинул Тронхейм (радиограмма 21). До выхода PQ-17 из Исландии я вообще не слышал об Альтен-фиорде как о базе вражеского флота. Поэтому во время воздушной атаки я не имел ни малейшего представления, где находится «Тирпиц» и его сопровождение.

«Первый намек на реальность того, что я считал лишь гипотезой, так как имелось сообщение о выходе вражеских тяжелых кораблей, поступил в виде сигнала от адмирала Гамильтона, переданного прожектором. Впрочем, конвой следовал этим курсом с 16.40».

Мои первые подозрения подтвердил новый сигнал (№ 43), который был получен в 20.43.

Я никогда не видел радиограмму 42, так же, как и радиограмму Адмиралтейства от 18.18В/4, на которую ссылается Гамильтон. Это сообщение Адмиралтейства для меня остается загадкой. Министерство обороны сообщило, что не может его обнаружить, а я не могу найти о нем каких-либо иных упоминаний. Однако он должен был предупредить адмирала Гамильтона, что вражеские надводные силы угрожают конвою. Очевидно, адмирал получил его, когда отправил мне прожектором сигнал 41 в несколько нервной форме. Причину его возбуждения открывает следующее сообщение — сигнал 43, но я так и не узнал содержание радиограммы Адмиралтейства. Содержалась ли там убедительная причина изменения курса или попытки укрыть конвой в полосе тумана? Радиограмма 7 ясно говорит, что Адмиралтейство намеревалось «информировать наши силы о вражеских передвижениях как можно полнее». Поэтому мне оставалось только гадать, а не узнал ли адмирал Гамильтон нечто особенно важное частным образом. Он должен был пе-

редать мне эту информацию, но именно Адмиралтейство допустило грубую ошибку, не включив меня в число адресатов.

Конечно, сохраняется определенная возможность того, что это сообщение Адмиралтейства было намеренно скрыто, и даже сейчас его нельзя обнародовать. Но говорить об этом всерьез не приходится.

Сигнал 44

От: Р-614

Кому: Керрел

В случае атаки вражеских тяжелых кораблей хочу остаться на поверхности.

Сигнал 45

Циркулярная

От: Керрел

Кому: Р-614

Я тоже.

Сигналы 44 и 45

В 20.43, после получения сигнала 43 от адмирала Гамильтона, я занимался тем, что, по словам моего же рапорта, «приводил до в порядок после воздушной атаки. Я пытался ускорить потопление поврежденных судов. Я также предупредил подводные лодки, приказав им оставаться рядом с конвоем, если тому придется рассеяться, и атаковать противника. После этого они должны действовать под руководством старшего из командиров».

Это был первый случай, когда промелькнуло слово «рассеяться». В тот момент я был совершенно уверен, что если это и придется делать, то лишь по моему приказу.

Теперь на первый план выходили подводные лодки Р-614 и Р-615, которые до сих пор играли роль пассивного усиления эскорта. Они имели собственный корвет «Дианелла», который за ними присматривал. Я знал, что лодки держатся где-то в хвосте конвоя, а больше ничего о них не слышал. Впрочем, я полагал, что их командиры, как и все британские подводники, справятся со своими обязанностями в случае необходимости. Теперь я дал им приблизительные инструкции по развертыванию. Перед выходом я встречался с обоими командирами. Они знали, что я сам бывший подводник и не буду им докучать. В данный момент я мог только порадоваться, что имею с собой 2 подводные лодки.

Я плохо помню, что именно я знал о наших лодках, патрулирующих на юге. Также я не помню, знал ли я, что немцы используют Альтен-фиорд в качестве передовой оперативной базы. Однако я точно знал, что противник подойдет с юга, и в этом случае он избежит встречи с Флотом Метрополии. Но я также помнил, что организация патрулей подводных лодок находится в опытных руках адмирала Макса Хортона. Поэтому я ничуть не волновался.

Я не помню, кто из командиров лодок, Бекли на Р-614 или Ньюстид на Р-615, был старшим и кто отправил сигнал 44¹. Это было предложение, как лучше использовать лодки. Если бы они погрузились, заметив противника, то оказались бы связаны своей малой подводной скоростью. Лишь удача позволила бы им выйти в торпедную атаку. С другой стороны, если бы они остались на поверхности и были замечены немцами, это стало бы для последних холодным душем. Лодки напоминали бы двух злых

¹ По другим источникам, это была Р-614. *Прим. пер.*

ос, которые залетели в кабину автомобиля и мешают шоферу.

Эти сигналы попали в Папку 11 благодаря председателю Апелляционного суда. Он увидел их в книге Стефена Роскилла «Война на море» и спросил меня, действительно ли имел место такой обмен сигналами¹. Я подтвердил, что эти сигналы вполне реальны.

Радиограмма 46

От: Admiralty

Кому: CS 1

Копии: C-in-C HF

AIG 47

Крейсерскому соединению отойти на запад полным ходом.

21.11В/4

Радиограмма 46

Это первая из трех радиограмм, отправленных Адмиралтейством, точнее, Первым Морским Лордом лично, в течение получаса. Именно они решили судьбу RQ-17, превратив его из вполне успешного конвоя в жалкие обломки.

Она адресована командиру 1-й эскадры крейсеров и была получена Гамильтоном около 22.00. В это время крейсера находились примерно в 5 милях впереди нас. Приказ был повторен мне и остальным эскортным кораблям. Сам по себе он не содержал ничего неожиданного. Крейсера и так уже зашли примерно на 50 миль восточнее, чем им разрешала радиограмма 7. Адмирал Гамильтон ожидал новых инструкций конвою, однако они

¹ Еще одна маленькое примечание. Напрасно искать эти сигналы в выпущенном Воениздатом в 1970 году томе 2 труда Роскилла. Любая книга после перевода Воениздатом теряла до 30% объема. Роскилл не исключение. *Прим. пер.*

всё не поступали. Выражение «полным ходом» тоже не таило в себе скрытого подтекста. Крейсерская эскадра, имеющая слабое прикрытие, не может позволить себе лениво фланировать среди преследующих конвой подводных лодок. Повтор сигнала для нас был самой обычной процедурой.

Как уже упоминалось, радиограммы адресованы тому, кого они непосредственно касаются. Они повторяются тем, кому требуются для более точного отражения обстановки. Мой маленькая группа связистов работала с полной нагрузкой: старший унтер-офицер-телеграфист за главного и доктор МакКендрик в качестве шифровальщика. Что мы будем делать, если нашему доктору придется одной рукой выполнять ампутацию, а другой — расшифровывать приказы? Я этого не знал. Но все-таки надеялся, что МакКендрик справится. В это время «Кеппелу» исполнилось 22 года, и чтобы слегка омолодить его, в радиорубку напихали новой аппаратуры, что не облегчило работу радистов. Обычно радиограммы, повторенные для нас, какую бы срочность они ни имели и каким бы шифром ни были зашифрованы, как правило, они читались и записывались в журнал сразу после приема. Потом они заносились в список входящих после радиограмм, адресованных непосредственно «Кеппелу». Другими словами, я мог их увидеть лишь спустя значительное время после приема.

Решение адмирала Гамильтона оставаться в пределах прямой видимости конвоя очень нас обрадовало и успокоило. Имело ли это какое-то тактическое значение для крейсеров, я просто не думал. Однако адмирал Тови об этом думал. Позднее он написал в своем рапорте:

«Я считал, что из-за опасности атак подводных лодок крейсерам не следует приближаться к конвою более чем на 50 миль. Инструкции на сей счет в будущем будет получать каждый командир крейсерского соединения прикрывтия».

Этот комментарий можно просто определить как «уроки операции», если бы я лично не услышал это от адмирала Тови в его каюте сразу после нашего возвращения в Скапа Флоу. Он ясно дал мне понять, что совершенно не ожидал, что крейсера останутся в прямой видимости конвоя после получения радиограммы 46.

А что Первый Морской Лорд? Существовал ли обмен мнениями между ним и главнокомандующим Флотом Метрополии по этому поводу? Ведь иногда «Красная линия», связывающая бомбоубежище под зданием Адмиралтейства с бумом флагманского корабля в Скапа Флоу действительно раскалялась докрасна. Или Тови был захвачен врасплох тем, что его крейсерами управляют через его голову?

Впрочем, сами крейсера так же были захвачены врасплох. «Сомали», один из эсминцев прикрытия, в этот момент заправлялся с танкера. Один из гидросамолетов патрулировал в воздухе, и его требовалось принять на борт. Короткая пауза, во время которой крейсера приводили себя в порядок, дала время обдумать происходящее.

Мое поколение воспитывалось в те времена, когда такие слова, как дисциплина, верность, единство, исполнительность, значили очень много. Но на исполнительность подчиненного, несомненно, оказывает влияние личность отдающего приказ и манера, в которой этот приказ отдается. Как я смотрю на Паунда, Тови и Гамильтона?

«Черепеха» Гамильтон был уважаемым и известным командиром, но я лично не встречался с ним до совещания в Исландии. Он мне сразу понравился, и я не отказался бы служить под его командованием.

Точно так же я ни разу не служил непосредственно под командованием адмирала сэра Джека Тови, и в этом мне крупно не повезло, так как Тови был редкой фигурой. «Последняя война выковала много прекрасных командиров, но любой, кто служил у Джека Тови, ставит его вровень с самыми лучшими из них. Он не пользовал-

ся так называемой «харизмой» или какими-то трюками, он не был оратором или живой легендой. Он не искал дешевой популярности. Его качества командира опирались на сильный характер, на бесстрашие и твердую уверенность. Но, вероятно, выше всего стояла его набожность (в старом смысле этого слова), которая была неотделима от этого человека», — писал кто-то, кому повезло больше меня.

В качестве подводника я выпустил немало учебных торпед по кораблям Джека Тови в период между войнами во время маневров. Попадал я в них или нет — не знаю. И какие я получал радиограммы, всплыв на поверхность, — не помню. То ли пирожное, то ли ежа в штаны... Но я помню личную встречу, когда он был капитаном 1 ранга, а я — капитан-лейтенантом. В Портсмуте на огромной карте проводились штабные игры. Во время одной из них я оказался начальником штаба у Тови, который изображал главнокомандующего «Флотом красных». Эти игры очень интересно начинаются, но довольно быстро превращаются в утомительное занятие. Весенним днем, когда мы гадали, что делать с флотом синих, мой главнокомандующий неожиданно сказал: «Начальник штаба, двигайтесь на юг. Если вы доберетесь до кают-компания, позвоните в гольф-клуб Липхука». После этого я был готов сделать для него все, что угодно.

Адмирал сэра Дадли Паунд был единственным из этой троицы, с кем я действительно служил, хотя знал его хуже остальных. Он был командиром дредноута «Колоссус» в годы Первой Мировой войны, который был моим первым кораблем. Он был капитаном в сиянии золотых шевронов. А я был гардемаринном и стоял на самой низшей ступеньке лестницы. Пропасть между нами была слишком велика. Я никогда больше не видел Паунда, но всегда уважал этого умного и преданного делу моряка, достигшего самых высоких вершин, хотя был далек от него. Но мы встретились 4 июля 1942 года...

Однако вернемся в Баренцево море. Прежде чем выполнить приказ, переданный в радиограмме 46, крейсера столкнулись с некоторыми проблемами.

Адмирал Гамильтон вспоминал: «В 22.00 самолет «Тускалузы» еще находился в воздухе, ведя противолодочное патрулирование. Также требовалось во что бы то ни стало отозвать «Валрос» «Норфолка», катапультированный всего минуту назад для ведения ледовой разведки, но это нам не удалось». Приключения этого «Валроса» заслуживают отдельного рассказа. Он стоял на катапульте, уже запустив мотор, когда шифровальщик позвонил на мостик и сообщил, что принята радиограмма с грифом «Особо срочно». Предложили отложить запуск самолета, но адмирал отказался, и «Валрос» взлетел. Через несколько секунд шифровальщик сообщил по телефону на мостик содержание радиограммы 46. «Валрос» стали вызывать по радио, на него направили луч прожектора, но самолет становился все меньше и меньше, пока не пропал из вида на северо-востоке.

Когда он вернулся, выполнив задание, в оговоренную заранее точку с почти пустыми баками, он не увидел «Норфолка». Он удрал от вздумавшего атаковать его BV-138 и сумел сесть рядом с кораблем ПВО «Паломарес», который взял гидросамолет на буксир. Пилот и наблюдатель по очереди рулили, пока «Паломарес» пробирался сквозь скопления подводных лодок под атаками немецких самолетов. Лишь когда позади остались 600 миль, гидросамолет был поднят на борт «Оушн Фридома», одного из немногих транспортов, которые сумели добраться до Архангельска. Месяц спустя стойкий экипаж вернулся в Англию в Скапа Флоу и там встретился с «Норфолком». Когда летчики поднимались на борт, матросы выстроились на верхней палубе и встретили их громким «Ура!».

Сообщение 47

СЕКРЕТНО**5 июля 1942 г.**

От: Военная канцелярия

Пожалуйста, отметьте, что сообщение Адмиралтейства от 21.23В/4 кораблям сопровождения PQ-17, командиру 1-й эскадры крейсеров и главнокомандующему Флотом Метрополии, приказывающее конвою рассеяться, было передано военно-морским шифром, а не открытым текстом, как помечено на имеющихся хождении копиях.

Сообщение 47

Это поправка к следующей радиограмме. В действительности она шла вслед за радиограммой 48, но здесь она идет впереди, с некоторыми объяснениями.

Для гражданских лиц это исправление ошибки — не более чем исправление очередной досадной опечатки. Но для профессионального моряка это настоящий кошмар. Почти то же самое, чем для меня стали слушания в Палате № 8.

Защитник, прочитав эту радиограмму и увидев, что она отправлена Адмиралтейством под грифом «секретно, срочно», спросил у адмирала Фривена на перекрестном допросе, почему этот сигнал отправлен из Уайтхолла в Арктику открытым текстом? Важнейший оперативный приказ Первого Морского Лорда лично — **открытым текстом!** Невероятно!

К счастью, этот документ, внезапно возникший из ниоткуда, прояснил ситуацию. Но все равно, отставные морские офицеры испытали настоящий шок.

Радиограмма 48

СРОЧНО

От: Admiralty
Кому: Escorts of PQ-17
Копии: CS 1
C-in-C HF

Открытым текстом

Ввиду угрозы надводных кораблей конвою рассредоточиться и следовать в русские порты.

21.23В/4

1st Lord	OIC (4)
1st SL	D of P (3)
4th SL	DAS/W (2)
VCNS	IP (3)
ACNS (H)	WD
ACNS (T)	DPD
ACNS (W)	DSD (2)
NA 1st SL	M (2)
Capt. Pim	USN (3)
OPS (3)	DMS
OD (5)	DMS Citadel
DNI (4)	Admiral Blake
DTD (4)	D of ST (2)
DTD (M)	CCLS
DTD (C)	

Радиограмма 48

Вполне логично, что в исторической книге радиограммы 46, 48 и 49 идут подряд. Тогда будет легче увидеть, к каким последствиям это привело. Однако перед вами не

историческая книга. Это личные воспоминания и ощущения, которые я испытал заново под влиянием всех этих радиogramм. Каждая из них дала свой отдельный толчок. Но вместе они производят странное впечатление, вы не знаете, что будет дальше.

Ключом к пониманию ситуации после прибытия радиogramмы 48 является слово «Близость», которое имеется в сигнале, переданном с «Лондона» прожектором. Что означало это слово по мнению Гамильтона, я не знаю. Однако этого было достаточно, чтобы подтолкнуть меня к немедленным действиям. Я решил с помощью радиотелефона свести эсминцы непосредственного сопровождения «в 2 дивизиона, чтобы немедленно атаковать или следить за противником». Мой рапорт далее говорит:

«В этот момент мне пришло в голову использовать «Харрикейн» САМ-судна для того, чтобы атаковать следящий за нами BV-138. Ведь он вполне мог наводить на конвой таинственные вражеские корабли. Я тут же передал это предложение на «Эмпайр Тайл». Судно немедленно подняло флаг, сообщающий о запуске самолета. Хотя мы не видели «Харрикейн» в воздухе, мы видели его на катапульте с запущенным мотором. Он выжидал удобный момент».

Как уже говорилось, САМ-суда были сухогрузами, на которых устанавливались катапульты с истребителем. После запуска самолет летел, пока оставалось топливо. После этого он садился на воду. Жаль, но второй раз использовать его уже было нельзя.

Итак, когда прибыла радиogramма 48, я не видел радиogramмы 46. Я не имел ни малейшего представления о том, что может значить слово «близость».

Адмиралтейство заявило в радиogramме 7, что оно будет контролировать **перемещения** конвоя, так как на них могут повлиять **перемещения** вражеских надводных сил. Для меня первые **перемещения** не означали ничего, кро-

ме указания конвою нового курса. Вторые перемещения означали, что Адмиралтейство знает о них. В противном случае я наверняка прочитал бы «вероятные» или «ожидаемые перемещения».

Формулировка радиогаммы 48 вряд ли принадлежит Первому Морскому Лорду. Что это за угроза? Ведь вражеские надводные корабли существуют с начала войны. Обычно конвои рассредоточиваются в своих водах вблизи пункта назначения. Там они направляются в указанные порты для разгрузки. Единственным русским портом, способным принять все эти транспорты, был Архангельск. Другой порт, Мурманск, куда мы должны были двигаться, вражеский воздушный налет только что превратил в груду дымящихся развалин. Вероятность «рассредоточения в русские порты» упоминается в радиогамме 7. Я пропустил его, так как он требовал тщательного обдумывания. А теперь несколько слов, которые заставили меня остолбенеть.

Радиогамма 49

СЕКРЕТНО**ОСОБО СРОЧНО**

От: Admiralty

Кому: Escorts of PQ-17

Копии: CS 1

C-in-C HF

Согласно моей от 21.23В/4 конвою рассеяться.

21.36В/4

1st Lord	OIC (4)
1st SL	D of P (3)
4th SL	DAS/W (2)
VCNS	IP (3)

ACNS (H)	WD
ACNS (T)	DPD
ACNS (W)	DSD (2)
NA 1st SL	M (2)
Capt. Pim	USN (3)
OPS (3)	DMS
OD (5)	DMS Citadel
DNI (4)	Admiral Blake
DTD (4)	D of ST (2)
DTD (M)	CCLS
DTD (C)	

Радиограмма 49

Пока я гадал, как лучше выполнить приказ радиограммы 48, который выглядел довольно трудным, царящий вокруг покой разлетелся вдребезги. Виновником оказался доктор, который лично прибежал с радиограммой 49, подписанной через 13 минут после предыдущей. На ней стояли грифы «секретно» и «особо срочно». Бланк словено взорвался у меня в руке.

Конвою рассеяться.

Через 26 лет, 6 месяцев, 23 дня и 6 часов я стоял на свидетельском месте в палате № 8, и мой адвокат предложил мне описать впечатления, которые произвела на меня эта радиограмма в момент получения. Лучше всего это было бы сравнить с ударом электрического тока.

Приказ «рассеяться» может отдать только один человек — старший из офицеров на месте, и лишь в том случае, когда конвоем угрожает атака подавляющих сил противника. В такой ситуации остается только один способ избежать уничтожения — рассеять конвой. Это последнее средство, и после такого приказа обратного хода нет. Каждый транспорт имеет четкие инструкции, как именно выполнять этот последний отчаянный маневр. Точно так же капитаны имеют инструкции, как в случае угрозы захвата противником затопить судно. Но в радиограмме 7 не упоминается ни один из этих крайних случа-

ев, не шла о них речь на предподходном инструктаже, их нет в моих письменных приказах.

Я постоянно напоминал себе, что радиограмма 7 обещала лишь одно — Адмиралтейство будет постоянно информировать нас о передвижениях противника. То, что это не было сделано, еще больше усилило напряжение.

Получив эти сообщения, разделенные интервалом 13 минут, да еще с увеличивающейся срочностью, мы могли сделать только один вывод. Адмиралтейство получило подтверждения того, что немцы готовы нанести удар, причем подтверждения достаточно надежные, чтобы решить, что беззащитные торговые суда будут в большей безопасности при постоянных атаках с воздуха и из-под воды, чем в составе конвоя! Этот внезапный удар оглушил и разозлил меня. Но я даже в мыслях не имел подвергнуть сомнению решение Первого Морского Лорда. Позднее я писал в своем рапорте:

«Я хотел бы прояснить ход своих рассуждений в этот момент. Приказ рассеяться, особенно когда он отдается с грифом «особо срочно», вслед за приказом рассредоточиться, может создать впечатление, что ситуация стремительно меняется. У меня создалось впечатление, что конвою угрожает непосредственная опасность нападения эскадры, значительно более сильной, чем эскорт. Для меня «непосредственная опасность» означала одно — вражеские корабли появились на горизонте. Поэтому мы все ожидали, что крейсера вот-вот откроют огонь, либо над горизонтом начнут вырастать вражеские мачты».

На мостике «Кеппела» в момент были расхватаны все бинокли.

Адмирал Гамильтон и его крейсера находились в 5 милях впереди конвоя, когда была получена радиограмма 49. О том, что думал адмирал в этот момент, он пишет в своем рапорте:

«До получения приказов Адмиралтейства (радиограммы 46, 48 и 49), по имеющейся у меня информации, «Тирпиц» не мог появиться рядом с конвоем ранее 14.00 5 июля, если считать, что он идет вместе с «Адмиралом Шеером», или в полночь, если он будет один. Сообщения Адмиралтейства заставили меня поверить в то, что они не только имеют более свежую информацию, но и в то, что «Тирпиц» находится в море недалеко от конвоя».

Главнокомандующий Флотом Метрополии говорит: «Такое толкование этих сообщений командиром 1-й эскадры крейсеров и «Кеппелом» вполне понятно. Я сам ожидал хоть какого-то объяснения приказу рассеяться».

На слушаниях во время перекрестного допроса адмирал Фривен получил вопрос: «Был ли этот сигнал (49) поправкой предыдущего (48)?» На это адмирал ответил: «Приказ рассеять конвой просто ошарашил меня. Это нечто совершенно иное. И если вы спрашиваете: «Является ли это поправкой к предыдущему сигналу?», я совершенно твердо отвечаю: «Нет, это не поправка. Это новая ситуация. Это совершенно новая ситуация».

Итак, атака вражеских кораблей в данный момент являлась не отдаленной перспективой, а чем-то совершенно неизбежным. Ганнибал у ворот! Никаких вражеских кораблей мы не видели, но я продолжал безусловно верить словам Первого Морского Лорда и ждал их появления.

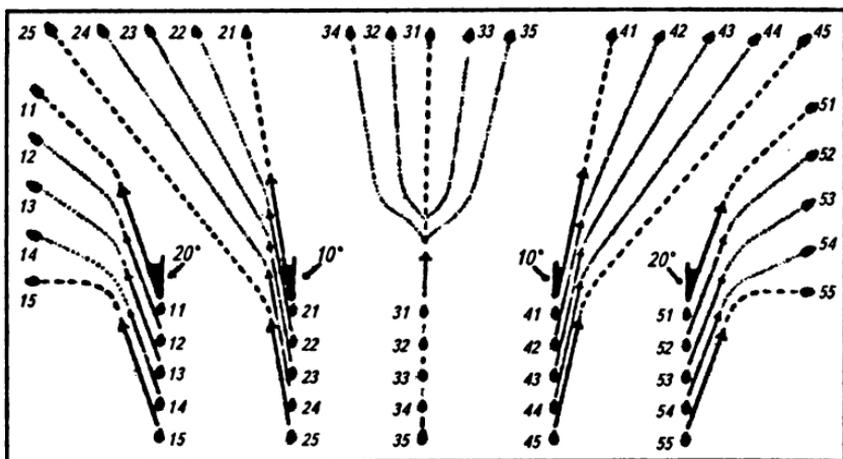
Сомневался ли я в справедливости приказа? Не подсказало ли шестое чувство промедлить с его выполнением или вообще отбросить его в сторону? На слушаниях много говорилось относительно права офицера на месте событий самому решать, как исполнять полученный приказ и исполнять ли его вообще. Но в данном случае имел ли я такое право? Снова выслушаем адмирала Фривена. «Если бы я находился на месте капитана 2 ранга Брума и получил такой приказ Адмиралтейства, я рассеял бы конвой. Причина этого совершенно очевидна. Я безогово-

рочно доверял Адмиралтейству и верил, что у них имеется информация, которой нет у меня. Поэтому я должен повиноваться. Никто из нас, стоявших на мостике «Лондона», не сомневался, что «Тирпиц» в море и скоро появится на горизонте».

Рассеивание

В случае, если конвоем атакован одним или более надводным кораблем, старший из офицеров может отдать приказ рассеяться. Чтобы свести к минимуму риск столкновения, желательно использовать стандартную процедуру, чтобы каждый шкипер четко представлял, что должен делать он сам и что будут делать капитаны соседних кораблей. Сигнал «Рассеяться веерообразно и следовать с максимальной скоростью» используется, чтобы рассеять конвой. Чтобы привлечь внимание к этому сигналу, он дублируется свистком.

Процедура веерообразного рассеивания



Получив сигнал «Рассеяться веерообразно и следовать с максимальной скоростью», центральная колонна (или правая от центра в случае четного количества колонн) следует прежним курсом. Корабли соседних колонн по-

ворачивают одновременно на 10° вправо и влево от центральной колонны. Корабли следующих колонн отворачивают уже на 20° от центральной колонны и так далее. То есть каждая следующая колонна прибавляет 10° к углу поворота. Таким образом колонны начинают расходиться, как лопасти веера. Все корабли немедленно увеличивают ход до полного, и корабли каждой колонны начинают расходиться в стороны, как только появится достаточно места.

Корабли центральной колонны действуют следующим образом: головной корабль продолжает следовать прежним курсом; четные корабли поворачивают вправо, а нечетные влево. Все корабли немедленно начинают нести радиовахту, если раньше радисты отдыхали.

После рассеивания конвоя все действия кораблей остаются на усмотрение шкиперов. Они должны помнить, что безопасность судов зависит от того, насколько быстро они рассеются по максимально большой площади. Если судно в течение нескольких часов уже не видит вражеский рейдер, и не имея иных приказов, оно должно следовать по назначению. Шкиперы должны сами решать, следует ли им идти в заранее назначенные точки рандеву. После рассеивания конвоя транспорты должны сохранять радиомолчание.

Один маленький флаг

Это был приказ. Каждая секунда задержки с его выполнением могла стоить лишней жизни. В своей речи обвинитель напомнил жюри, что произошло дальше. «Может быть, более красочное описание, чем все эти свидетельства, может дать констебль полиции Эллиот. Он прочитал об этом процессе в газетах и связался с мистером Брумом. В результате сейчас он является одним из свидетелей». Так кто же он такой? Он был старшим сигнальщиком на «Кеппеле» в тот самый момент когда были получены эти приказы. Он был тем сигнальщиком, который поднимал флажные сигналы, в том числе

приказ рассеяться. Я не знаю, создалось ли у вас то же самое впечатление, что и у меня, но когда мистер Эллиот стоял на свидетельском месте и давал ответы, мне казалось, что он сбросил гражданский костюм и снова надел военную форму. Он стоял такой же бесстрастный, как в тот роковой день. Вы можете решить, что это типичный матрос, абсолютно невозмутимый и ничему не удивляющийся. Он сказал: «Я ничего не могу сообщить о капитане. Он вел себя обычно, насколько я мог заметить, но был очень рассержен».

А кто не рассердился бы? Как и адмирал Фривен, я безоговорочно доверял Адмиралтейству. Оно имело достаточные основания, чтобы отдать такой приказ. Но PQ-17 был первым конвоем в нашей многовековой истории, который был расформирован приказом издали, а не офицером на месте событий. Но, так или иначе, старший сигнальщик Эллиот поднял на сигнальных фалах невинно выглядящий маленький белый вымпел с красным крестом св. Георгия. Я был недоволен тем, что приходится ломать столь совершенный строй конвоя, рассыпать защитное кольцо, которое мои корабли держали вокруг него. Я не хотел приказывать этим прекрасным торговым судам двигаться дальше совершенно без защиты. Но, как только вымпел взлетел на мачту, исправить что-либо было уже нельзя. Конвой PQ-17 прекратил существование.

Через несколько минут после расшифровки радиогранмы 49 приказ, который она принесла, превратился в несколько футов красной и белой материи на мачте «Кепела». Ошарашенные корабли начали репетовать сигнал.

Радиограмма 50

Циркулярная

От: Kerrel

Кому: Somali

Капитан — капитану: Какая это часть поганого военного плана?

Примерно 20.15В/4

Радиограмма 50

Несколько лет спустя вице-адмирал сэр Джек Итон, который тогда командовал эсминцем «Сомали», входившим в состав прикрытия крейсеров, напомнил мне о радиограмме 50. В этот момент «Сомали» заправлялся с танкера «Олдерсдейл». Этот сигнал не зарегистрирован ни в одном журнале и остался лишь у нас в памяти. После радиограммы 49 события понеслись галопом, и трудно сказать, когда именно я задал этот вопрос. Скорее всего, это произошло почти сразу после того, как «Сомали» отдал шланги и отошел от «Олдерсдейла». Радиограмма 49 заставила моего старого друга Джека буквально вскипеть, впрочем, как и меня. Его ответ, вероятно, был коротким и энергичным, так как он имел репутацию человека сообразительного и весьма изощренного в сквернословии.

В тот момент я думал только об одном: как можно быстрее рассеять конвой. Маленький флажок на мачте «Кеппела» могли и не увидеть все транспорты. Более важно, чтобы этот флажок увидел коммодор на «Ривер Афтоне», возглавлявшем вторую колонну. Коммодор его увидел. Он также видел, что «Кеппел» продублировал этот сигнал прожектором, и услышал его по радиотелефону. Однако вместо того чтобы отретировать сигнал, подняв

на мачте такой же флаг, он поднял его «до половины». Это означало, что коммодор видит мой сигнал и разобрал его, но не понял. Но я-то знаю, что коммодор просто не поверил собственным глазам.

Я повторяю еще раз, что конвой не мог желать лучшего коммодора, чем Джон Даудинг, получивший Орден за выдающиеся заслуги во время Дюнкерка. В военное время он командовал многими конвоями, а в мирное время более 20 лет прослужил на кораблях компании «Ориент Лайн». Даудинг еще меньше знал о тактической ситуации, однако он так же как, и я, полагал, что с конвоем все обстоит нормально. В момент опасности и замешательства все шкиперы конвоя смотрят на коммодора. Он должен поднять этот флаг, и побыстрее. Я снова повернул «Кеппел» к транспортам, на этот раз более поспешно. Я подошел к «Ривер Афтону» поближе, чтобы переговорить с Даудингом через мегафон.

Мои действия были для меня совершенно ясны. Бинокли и радар не прекращали обшаривать горизонт. Если только мигнет вспышка выстрела, я сразу передам рассеивание конвоя коммодору, соберу свои эсминцы, которые представляют собой «ударную мощь» эскорта, и двинусь навстречу противнику. Я постараюсь прикрыть конвой, пока транспорты расползаются в разные стороны, этот вариант мы обсуждали до выхода в море. Мои письменные инструкции, переданные кораблям эскорта, гласили, что в случае атаки вражеских тяжелых кораблей эсминцы должны присоединиться к «Кеппелу». Остальные корабли остаются вместе с транспортами. Однако эти инструкции предполагали, что до атаки конвой еще не был распушен.

Радиограмма 51

Циркулярная

От: EG 1

Кому: 1st Escort Group

Атаковать.

Радиограмма 52

Циркулярная

От: EG 1

Кому: 1st Escort Group (для передачи судам конвоя)

Конвою рассеяться и следовать в русские порты. Эскор-
тным кораблям, кроме эсминцев, самостоятельно следовать
в Архангельск.

Радиограмма 53

Циркулярная

От: EG 1

Кому: Dianella (для передачи P-614 и P-615)

Действовать независимо.

Радиограммы 51, 52 и 53

Теперь все мои мысли были заняты тем, как макси-
мально ускорить «рассеивание». Именно Адмиралтейство,
а не мы, «увидело» противника, поэтому я должен был
сделать все возможное до того, как он появится. Одно-
временно в такой совершенно непредвиденной ситуации
все остальные эскортные корабли просто не представля-

ли, что им делать. Единственное, что было понятно — они остались без конвоя, который должны были сопровождать.

Я хотел, чтобы эсминцы приготовились присоединиться ко мне, но в то же время не крутились под ногами, пока я прорезаю строй конвоя, чтобы переговорить с командором. В импровизированной сигнальной книге нашелся подходящий сигнал. Требовалось сообщить, чтобы эсминцы присоединились ко мне без особого исполнительного сигнала, когда я выберусь из гущи транспортов. В своих инструкциях перед походом я набросал список специальных кодовых слов, которые можно было использовать по радиотелефону для наших собственных нужд. Так появился неофициальный «Кеппел-код». Слово «Атаковать» означало «Всем эсминцам немедленно присоединиться к «Кеппелу». Если за этим сигналом не следовало время подписания, командиры знали, что исполнять этот сигнал следует чуть позднее, когда будет передано время. Поэтому в радиограмме 51 нет никаких ошибок.

Кроме того, следовало что-то сделать с остальными эскортными кораблями. Нельзя было оставить их бесцельно слоняться по Баренцеву морю без конвоя. Здесь я снова обратился к своду сигналов, но на этот раз уже к обычному. Прежде всего, я не был уверен, что все корабли сопровождения приняли приказ Адмиралтейства рассеяться, поэтому радиограмма 52 повторяла его для гарантии. Во-вторых, я не представлял, какой русский порт может принять все эти корабли, но предполагал, что кто-нибудь из капитанов это знает. В-третьих, в те дни «следовать самостоятельно» означало «следовать независимо от «Кеппела». После этого эскортные корабли автоматически переходили под командование старшего из капитанов. Командир «Позарики» капитан 2 ранга Джек Джонси правильно понял мои намерения и принял на себя командование эскортными кораблями.

И мой последний срочный сигнал — радиограмма 53 — был адресован подводным лодкам. Я подтвердил то, что

уже говорил командирам перед выходом конвоя. Если конвой будет атакован, они должны будут атаковать самостоятельно. Все эти сигналы были переданы, пока «Кеппел» шел на сближение с «Ривер Афтоном».

Радиограмма 54

Циркулярная

От: Kerpel

Кому: Commodore

Сожалею, что вынужден покинуть вас вот так. До свиданья, и удачи. Кажется, предстоит кровавое дельце.

Радиограмма 55

От: Commodore

Кому: CS 1

Спасибо. До свидания, доброй охоты.

Радиограммы 54 и 55

Я часто вспоминаю — вспоминаю до сих пор — то нервное напряжение, охватившее нас в ожидании сражения, которое может начаться в любую минуту. Наверное, следовало бы радоваться, что выпало немного времени, чтобы все обдумать, но, как ни странно, я не был рад затяжке. Я был зол и хотел поскорее покончить с этим поганым делом. Прежде всего, следовало разобраться с коммодором. Я должен был держать радиоканалы свободными, а сигнальщики могли потребоваться для каких-либо срочных дел. Поэтому у меня не оставалось иного варианта, кроме как самому переговорить с Даудиномгом.

Когда мы подошли к «Ривер Афтону» на расстояние нескольких ярдов, я с облегчением увидел его на крыле

мостика. Я даже мог видеть его спокойное лицо, но понимал, что внутри у него находится сжатая пружина. Но я все еще верил, что Адмиралтейство **знает**, поэтому отправлена радиограмма 49, не оставляющая нам никакого выбора. Джон Даудинг не знал ничего. Он до сих пор не подозревал, что лучшие немецкие корабли покинули Тронхейм. Он не знал, что адмирал Гамильтон сообщил мне о близости вражеских кораблей. Он не знал о грифах срочности, которые поставило Адмиралтейство на своих последних радиограммах. Увы, позднее я так и не получил шанса обсудить все это с Даудингом в спокойной обстановке за стаканом джина. Но я твердо знаю, что в тот момент он был совершенно уверен, что с конвоем все в порядке, и сигнал, поднятый на мачте «Кеппела», казался ему невероятным. Позади «Кеппела» виднелись крейсера, которые все еще никуда не спешили. Может, я решил пошутить?

Как я уже говорил, мы были знакомы. Раньше мы плавали вместе и уважали друг друга. Мой визит и беседа были недолгими, так как нельзя было терять драгоценное время. Я изложил Даудингу картину, как я ее видел, и подтвердил, что доверяю приказу Адмиралтейства. Когда я повернул «Кеппел» прочь, то оставил коммодора растерянным и раздраженным. Полагаю, он мне так не и поверил до конца.

Немного позднее мы обменялись радиограммами 54 и 55, когда строй конвоя уже начал разваливаться. Но в тот момент это были только звенья в цепи стремительно разворачивающихся событий.

Сигнал 56

Циркулярная

От: Керрел
Кому: CS 1

Предлагаю эсминцам непосредственного сопровождения присоединиться к вам.

22.30В/4

Сигнал 57

От: CS 1
Кому: Керрел

Согласен.

Сигналы 56 и 57

Когда «Керрел» оказался впереди конвоя — транспор-там с их скоростью 8 узлов требовалось время, чтобы разойтись — и повернул на юг, я отдал по радиотелефо-ну эсминцам исполнительный, чтобы они присоедини-лись ко мне. Следующие минуты остались у меня в па-мяти надолго. Я все еще вижу «Оффу», который мчитя за кормой «Керрела», и другие эсминцы, уворачиваю-щиеся от торговых судов, пока те расползаются в разные стороны. Впервые с начала похода четкий строй конвоя, который находился у меня на правой раковине, начал разваливаться. Когда мы шли к той точке, в которой я ожидал встречи с немцами, я вдруг увидел крейсера, о которых совершенно забыл в момент получения радио-граммы 49. Она находились на северо-востоке и поворачи-вали на юго-восточный курс. Любой, кто видел кипя-щие носовые буруны и клокочущую пену за кормой, ред-

кие клубы дыма из труб, сразу сказал бы, что они развили полный ход. Так как я пока не знал, что Адмиралтейство приказало им отходить на запад¹, их намерения казались мне совершенно ясными. Адмирал Гамильтон имеет сведения о противнике и идет на перехват. **Начиналось.** Тогда я приказал: «Сигнальщик, вызвать крейсера...» И с помощью нашего самого сильного прожектора был передан сигнал 56.

Если бы крейсера находились на расстоянии 50 миль, как было, по мнению главнокомандующего Флотом Метрополии, у меня и в мыслях не возникло бы присоединяться к ним. С глаз долой — из сердца вон. Но при существующем положении у меня не было времени стоять на месте и ждать ответа на свой запрос. А когда Гамильтон согласился, я должен был сразу же присоединиться к нему. Если предстоит бой, надо сосредоточить все имеющиеся силы. Нельсон жаловался, что у него постоянно не хватало фрегатов. Откажется ли адмирал Гамильтон от 6 лишних эсминцев?

Во время перекрестного допроса обвинитель спросил адмирала Фривена: «Вы помните, как был сформулирован этот сигнал (56)?» На это Фривен, который тогда стоял на мостике рядом с Гамильтоном, ответил: «Это было либо «Хотите ли вы, чтобы я присоединился к вам?», или «Должен ли я присоединиться к вам?», или «Предлагаю присоединиться к вам». Не помню точно». Но я помню, что это был именно последний вариант.

Если вы в сигнале используете слово «намереваюсь», это означает, что вы собираетесь сделать что-то, и ничего другого. Если вы используете слово «предлагаю», это означает, что вы запрашиваете у старшего офицера разрешение или отказ. Если, по мнению Гамильтона, я был в чем-то не прав, ему достаточно было ответить коротким «Нет».

¹ Простите, ложь. Чуть выше Брум сам пишет о радиограмме 46: «Приказ был повторен мне и остальным эскортным кораблям». *Прим. пер.*

Сигнал 56 был скорее инстинктивным криком, чем взвешенным поступком. Он был отправлен целиком под впечатлением внезапных действий крейсерской эскадры. В своем рапорте я писал:

«Я совершенно четко понял, что в подобных обстоятельствах самыми правильными действиями будут те, которые направлены на устранение или нейтрализацию угрозы. Лучший шанс для этого, вне всяких сомнений, заключался в том, чтобы собрать все мои эсминцы и перейти под командование адмирала Гамильтона».

Естественно, мои действия нашли отражение и в рапорте Гамильтона.

«Радиограммы Адмиралтейства (48 и 49) заставили меня поверить не только в то, что они имеют самую свежую информацию, но и в то, что «Тирпиц» вышел в море, и он находится недалеко от конвоя. Было очевидно, что «Кеппел» оценивает ситуацию точно так же, поэтому мое решение присоединить к себе эсминцы эс-корта конвоя было основано на этой оценке.

Причиной присоединения эсминцев к моей эскадре было то, что я предполагал, что «Тирпиц» в море и приближается к конвою. Если бы это было действительно так, добавочные 6 эсминцев в составе моей эскадры были неоценимы. Тогда как их возможность защитить распущенный конвой была просто ничтожной».

В пояснительной записке к моим показаниям адмирал Тови изложил свое мнение: «Он <Брум> вполне резонно сделал вывод, что неизбежен бой с вражескими кораблями, и правильно решил, что следует сосредоточить силы, присоединив свои эсминцы к 1-й эскадре крейсеров. В то время он не знал, что крейсера имеют приказ покинуть район. Он не знал, что адмирал Гамильтон имеет более полную информацию, чем он сам».

На мостике «Кеппела» прямо под рукой у меня лежали «Инструкции эскортным кораблям русских конвоев». Полагаю, что следует зачитать эту книгу. В ней можно найти такое место:

«Я желаю, чтобы все ясно поняли: в случае атаки русского конвоя силами, многократно превосходящими эскорт, главной задачей эскортных кораблей является слежение за противником. Это делается с целью позволить нашим тяжелым кораблям или подводным лодкам навязать ему бой. Либо сами эскортные корабли должны атаковать противника после наступления темноты в более благоприятных условиях. Любые возможные действия по сдерживанию врага следует проводить с учетом этой главной задачи».

Здесь снова возникает неощутимая грань между приказом и инструкцией. Провести эту грань должен командир на месте, который один детально знаком со сложившейся ситуацией. В британском флоте инструкции считаются чем-то вроде рекомендаций, которым совсем не обязательно повиноваться. Но если вы проигнорируете инструкции и это приведет к тяжелым последствиям, вы быстро можете оказаться в другом «месте». Конвойные инструкции Командования Западных Подходов силой заталкивали нам в глотку, если мы без необходимости отклонялись от них. Но если мы находили разумное объяснение такому отклонению, главнокомандующий всегда поддерживал нас. Инструкции не могут быть универсальным средством на все случаи жизни, но в данном конкретном случае если не буква, то дух инструкций полностью соответствовал моменту. Крейсера, несомненно, могли считаться частью эскорта расформированного конвоя. Можно даже сказать, что эти инструкции слили нас воедино с крейсерами. Как только позволили обстоятельства, два моих вышестоящих адмирала проанализировали ситуацию и пришли к тем же самым выводам.

Все это звучит так, словно я все еще пытаюсь убедить себя, что тогда я поступил правильно. Это так. Когда вы участвуете в трагедии, то невольно принимаете на себя часть ответственности за нее, что бы вы там ни делали.

В течение нескольких минут, пока транспорты расходились в разные стороны в общем направлении на северо-восток, крейсера вместе с присоединившимися к ним эсминцами проскочили в сомкнутом строю за кормой конвоя на скорости 25 узлов, двигаясь на юго-запад. До сих пор живы многие из тех, кто тогда служил на военных кораблях и на торговых судах, и они не забудут эту картину. Какое впечатление это произвело на моряков?

На основании собственного опыта могу сказать: если экипаж знает, что происходит, а еще лучше, заранее предупрежден, что будет происходить, он переходит от одной степени неудобства к другой, не теряя самообладания. Вы всегда можете объяснить или предупредить, или даже успокоить. Но как только люди перестают понимать и начинают гадать, что и почему, тогда моральный дух оказывается под угрозой. И чем дальше вы находитесь от рулевого колеса, тем труднее объяснить происходящее. Например, в центральном посту погрузившейся субмарины лишь командир смотрит в перископ. Только он является связующим звеном между экипажем и внешним миром. Если все идет нормально, никто не беспокоится, какой бы ни была манера поведения командира. Он может молчать, как камень, он может страдать словесным поносом — никого это не волнует, пока он ведет себя, как обычно. Если же командир вдруг меняет манеру поведения, это означает, что у него в голове возникло какое-то «почему». И эта новость распространяется по лодке, словно пожар. И чем дальше, тем все больше «почему» возникает в умах.

В этот момент на «Кеппеле» экипаж находился на боевых постах. Люди были заняты проверкой корабельных систем, средств связи, оружия, но все-таки были заняты не настолько, чтобы не замечать события. Неко-

торые капитаны предпочли бы сразу объявить по громкой связи: «Конвой распущен, эсминцы присоединились к крейсерам, мы направляемся, чтобы атаковать приближающегося противника», и так далее. В нашем случае то, что экипаж находится на боевых постах, а мы вместе с крейсерами расходимся контркурсами с разваливающимся конвоем, делало все предельно ясным, по крайней мере для меня. Матросский телеграф передает все новости без малейших задержек. Я полагаю, что мой экипаж, как и я, испытал потрясение. Они наверняка были ошарашены и разозлились, но моральный дух оставался высоким.

На крейсерах возникла иная проблема. На них было слишком много американцев и англичан, причем эти люди находились в основном на нижних палубах, а не на верхней. Только те, кто работал на мостике или рядом с ними имели какие-то сведения. Адмиралы стоят еще дальше от людей. Их «почему» раскрываются только перед членами штаба. Сам адмирал Гамильтон заявил: «Именно в этот момент я очень хотел бы растолковать смысл происходящего офицерам и матросам своей эскадры. Они не могли знать, что расформирование конвоя стало следствием приближения противника. Для всех, кто не знал подробностей, мы просто удирали полным ходом». Вынести это довольно сложно.

Но для шкиперов и моряков торговых судов происходящее выглядело еще хуже. Как и коммодор, после того как были отбиты воздушные атаки, они обрели новую уверенность. Но то, что случилось, буквально заставило их остолбенеть. Без всяких объяснений и видимых причин конвой был распущен, а крейсера и эсминцы вдруг смазали пятки. Только коммодор знал, почему это произошло, однако он был бессилён что-то объяснить другим. На остальных 32 транспортах никто ничего не понимал. Многие из этих людей в ближайшие дни погибнут, а их вопросы так и останутся без ответа. 20 транспортов, в том числе «Ривер Афтон», были обречены.

Мы даже не подозревали, что менее чем через сутки после нашей беседы «флагман» Джона Даудинга затонет прямо у него под ногами. А во время обратного путешествия в Англию будет потоплено еще одно судно Даудинга.

За исключением таких людей, как Джон Даудинг, ярлык «Выдающаяся карьера» вряд ли подходил всем людям моего поколения. Да, мы прошли две мировые войны. Для части из нас служебная карьера удалась, но все равно не заслуживала определения «выдающаяся». Я помню одного человека, получившего орден за проявленную в море доблесть, в то время как он валялся дома в постели с температурой. Другой получил Орден за выдающиеся заслуги за подвиг, которым можно было и не гордиться. Он обстрелял дом своей тещи, находящийся на захваченном врагом побережье. Моя служба на флоте тоже проходила без особых приключений. Оглядываясь назад, я вижу дорогу протяженностью 34 года, немного извилистую, но довольно привлекательную. Но на тридцатом году на дороге появилось большое черное пятно, к которому я был вынужден вернуться позднее.

Догнать крейсера, пристроиться к ним и следовать противолодочным зигзагом со скоростью 25 узлов было детской игрой для «Оффы» и «Фьюри» — эсминцев Флота Метрополии. Однако для старичка «Кеппела» и остальных 3 кораблей это было далеко не так просто еще и потому, что мы не привыкли к подобным действиям. Выложившись до предела, чтобы занять места в строю, мы получили приказ адмирала Гамильтона не отставать. Ведь мы превратились в настоящие эскадренные миноносцы, пока Гамильтон не освободит нас от этой роли. А что мы могли предложить ему? Хотя «Кеппел» и хрустел суставами, все-таки некогда он был лидером флотилии. Он постоянно подвергался модернизациям, чтобы приспособить его к современной войне. На корабле непрерывно появлялись все новые противолодочные штуки. Имел ли он 4 — 120-мм орудия, или баковое уже

заменял кошмар, называемый «хеджегогом»? Сохранил ли он 6 торпедных аппаратов, или один сняли, чтобы увеличить запас глубинных бомб? Каждый раз, когда мы возвращались в гавань, на причале нас ждало очередное изобретение, а также свора яйцеголовых, рвущаяся пришить это нам на палубу. В своей прекрасной книге о конвое PQ-17 Пол Лунд и Гарри Ладлэм говорят, что корпус «Кеппела» тек, как решето, а его паропроводы были подвязаны веревочками. Я отвечаю: да, мы текли, как решето, и веревочки тоже были, но «Кеппел» все еще мог дать более 30 узлов.

«Лимингтон», один из бывших американских эсминцев, приобретенных в обмен на базы, был еще старше, чем «Кеппел», однако он сохранил достаточное количество торпедных труб. Два эскортных миноносца типа «Хант» — «Ледбюри» и «Уилтон» — были спроектированы исключительно для эскортной работы и вошли в строй всего год назад. Они были вооружены 4 — 102-мм орудиями и новейшей аппаратурой для постановки дымовых завес, однако не имели торпедных аппаратов. В целом же 1-я эскадра крейсеров в этот момент имела более 80 торпед и прекрасные возможности для постановки завес¹.

Итак, минуты летели, а мы буквально приподнимались на носки, пытаясь заглянуть за горизонт, и каждую секунду ожидали тревоги.

По фалам флагманского крейсера пополз новый сигнал. Повернуть на запад последовательно. Мне показалось, что с момента расформирования конвоя прошло много времени, но на самом деле — всего несколько ми-

¹ Здесь автор делает несколько ошибок просто от небрежности и невнимательности. Я не думаю, что Брум не знал вооружения британских кораблей. «Ледбюри» и «Уилтон» принадлежали ко второй серии «Хантов» и имели по 6 — 102-мм орудий. Общее количество торпедных аппаратов на эскадре Гамильтона не превышало 72, а скорее, даже 68, так как на «Оффе» один четырехтрубный аппарат был заменен 102-мм зенитным орудием. *Прим. пер.*

нут. Я даже не успел еще спустить сигнал 46. Для меня новый сигнал означал всего лишь поправку, поворот по команде флагамена, чтобы перехватить противника¹.

День был тихим и солнечным. Видимость великолепная. Природа старалась изо всех сил, чтобы пейзаж выглядел мирным, но на этом участке сотни людей были готовы к бою, который для многих мог стать последним. Такие мгновения остаются в нашей памяти навсегда. Люди испытывают совершенно разные ощущения. Такие составляющие, как страх, возбуждение, злость, уязвимость, нетерпение, дают свой результат для каждого из нас. Я испытывал еще одно чувство — ответственность, и это, как ни странно, успокаивало. Она придавала силы и упрощала проблему. Для тебя наступал момент истины, который определял, для чего ты здесь и из какого теста ты сделан. Жалко, что в такие моменты нельзя заглянуть человеку в душу, чтобы увидеть, что там происходит. По странной причуде памяти я помню, что посмотрел с мостика «Кеппела» назад и увидел возню на верхней палубе. Торпедные аппараты были развернуты на противоположные борта. На меня произвело большое впечатление хладнокровие торпедистов. С того момента, как я поднялся на палубу «Кеппела», я еще ни разу не видел, чтобы торпедные аппараты разворачивались из походного положения.

Я посмотрел на торговые суда, которые уже медленно пропадали в дымке на горизонте. Гнев уже улегся. Я принял приказ Первого Морского Лорда. Не было сомнений в том, что мы находимся между этой дымкой и неприятелем, то есть на своем месте. Чего же мы ждем? Какого дьявола этот противник не показываетеся?

В этом момент мои воспоминания тускнеют. Я не могу вспомнить, кто стоял на мостике рядом со мной. Напряжение не ослабевало, и бинокли нервно обшаривали го-

¹ Еще одна ложь. Какой противник?! Немцы могли подойти только с юга и уж никак не с запада. *Прим. пер.*

ризонт. Никаких новых сигналов. Очевидно, адмирал Гамильтон совершенно точно знает, куда следует идти. Это здорово, что адмирал знает всё. Но ведь я совсем недавно отказался от командования самостоятельным отрядом, чтобы превратиться в командира одного из девяти эсминцев. Почему он ничего не сообщает мне? Люди на палубах 13 кораблей всматривались вдаль, чтобы заметить противника.

Я не знаю, как долго мы следовали курсом на запад. Но постепенно, без всяких видимых причин уже упомянутое черное пятно начало разрастаться.

Люди до рези в глазах вглядывались в окуляры биноклей. Но такое запредельное напряжение не может тянуться долго. Постепенно в биноклях вы начинаете видеть не то, что там есть, а то, что вам хочется увидеть. Вы заставляете себя видеть это, не решаясь моргать. Затем секунды становятся минутами, а потом часами, а вы все продолжаете смотреть... И если ты не профессиональный наблюдатель, какими являются сигнальщики, которые никогда не забывают, за чем именно следует следить, вы уже отвлекаетесь, чтобы посмотреть на чайку. Но в Арктике нет чаек. И в какой-то момент я начал размышлять, а что же, собственно, происходит? Ни один командир старого эсминца не позволит себе гонку на скорости 25 узлов без постоянного контроля за расходом топлива. Наша дальность плавания на такой скорости была совсем небольшой. Крейсера могли выделить нам какое-то количество нефти, но для этого следовало значительно снизить скорость, чего мы позволить себе не могли. Если крейсера отпустят нас, нам придется искать танкер «Олдерсдейл», который идет где-то в полном одиночестве, рискуя в любой момент погибнуть от атаки подводной лодки или самолета. Это может прозвучать странно, но в тот момент мы начали всерьез опасаться, что проскочили мимо «Тирпица» и его эскадры. Чем дальше я рассматривал в бинокль пустой горизонт, тем ближе становилось черное пятно.

Затем совершенно внезапно, как всегда бывает в этих широтах Баренцева моря, опустилась завеса тумана, которая безжалостно вернула меня на землю. Чтобы следить за размытыми силуэтами крейсеров, выполняющих зигзаг, требовалось предельное напряжение. К счастью, адмирал Гамильтон вскоре отменил зигзаг. А что теперь? Может быть, «Тирпиц» тоже ищет нас в этой вате? Бинюкли опустились. Теперь настал черед радара. По крайней мере, мы испытали такое же ощущение, какое испытывает страус, сунув голову в песок.

Радиограмма 58

СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: FO (S/M)

Кому: Тральщикам, действующим к северу от 51° N

Копии: SBNO NR, AIG 47, Admiralty, C-in-C WA, ACIC, ACOS, C-in-C Rosyth

Конвою PQ-17 в 21.36В/4 приказано рассеяться и следовать в русские порты.

23.36В/4

Радиограмма 59

ДЛЯ ОГРАНИЧЕННОГО КРУГА ЛИЦ

От: Admiralty

Кому: AIG 47

Предполагается, что вражеские тяжелые корабли севернее Тромсе, но недостоверно, повторяю, недостоверно, что они вышли в море.

02.36В/4

1st Lord	OIC (4)	ACIC
1st SL	D of P (3)	ACOS
4th SL	DAS/W (2)	C-in-C Rosyth
5th SL	IP (3)	FO (S/M)
VCNS	WD	
ACNS (H)	DPD	
ACNS (T)	DSD (2)	
ACNS (W)	M (2)	
NA 1st SL	USN (3)	
Capt. Pim	DNAD	
OPS (3)	DMS	
OD (5)	DMS Citadel	
DNI (4)	Admiral Blake	
DTD (4)	D of ST (2)	
DTD (M)	CCLS	
DTD (C)	C-in-C WA	

Радиограммы 58 и 59

Чем дальше мы уходили, тем сильнее становились мои сомнения. Я не представлял, как далеко мы ушли, ведь все вокруг затянул туман. Я не помнил, сколько времени я нахожусь на ногах. Налетим ли мы на противника в этом киселе со страшным грохотом или мы выскочим на солнечный свет, столкнувшись с ним нос к носу? В любом случае мне требовалось пару часов поспать. В качестве капитана меня мог заменить мой надежный старший помощник Боб Ллойд. Я сразу принял его предложение сменить меня на мостике и отправился в каюту, но совершенно не помню, как добрался до койки.

Я полагаю, что это забытье длилось около 4 часов. Мой рапорт говорит, что туман разошелся в воскресенье 5 июня в 5.25. Мы снова оказались под солнцем. Мне не понадобилось много времени, чтобы понять, что мы продолжаем идти на запад. Это означало, что мы уже находимся как минимум в 150 милях от той точки, где я в последний раз видел расходящиеся в разные стороны транспорты. Если говорить о сохранившихся запасах топ-

лива, мы уже не могли вернуться к ним. Кошмарное пробуждение солнечным воскресным утром! Моей следующей мыслью было: какие-нибудь сигналы?

В своей радиограмме 58 командующий подводными лодками извещал свою стаю о печальном событии, так как лодки могли не получить радиограммы 46, 48 и 49.

Радиограмма 59 была отправлена через 5 часов после приказа рассеяться. Она была из тех, которые действительно могли вызвать тревогу. Получалось, что Первый Морской Лорд, верховный главнокомандующий Королевского Флота совершенно — повторяю, совершенно — не знал, где находятся немецкие линкоры в тот момент, когда приказал конвою PQ-17 рассеяться, бросив его на растерзание волкам. И чтобы заставить нас почувствовать сполна тяжесть совершенного, начали поступать сигналы бедствия от беспомощных торговых судов, которые гибли от атак вражеских самолетов и подводных лодок.

Все тяжкие сомнения, которые мучили меня во время нашего броска в тумане, внезапно прорвались наружу, как нарыв. Безграничная вера, которая поддерживала меня и мой конвой, разом испарилась. Координаты «Кеппела» в Баренцевом море в этот момент и есть то самое черное пятно в моей биографии.

Радиограмма 60

ДЛЯ ОГРАНИЧЕННОГО КРУГА ЛИЦ

СПЕШНО

От: Admiralty

Кому: Admiral Miles 84

Копии: SBNO NR 341

SBNO Archangel 998

C-in-C HF 122

1. Разведка сообщает, что вражеские тяжелые корабли перешли из Тронхейма в Нарвик. Считается, что они использу-

ют базу в Альтен-фиорде (70° 5' N, 23° 10' O), откуда могут действовать против PQ-17.

2. Британские силы, исключая непосредственное сопровождение PQ-17, были отозваны на запад от острова Медвежий. Конвою было приказано рассеяться в точке с примерными координатами: 76° N, 28° O в 22.00В/4. Транспортные должны следовать в русские порты.
3. Британские подводные лодки передвинуты с первоначальных позиций в районы между 73-м и 72-м градусами СШ и 23-м и 32-м градусами ВД.
4. Самолеты «Каталина», временно базирующиеся в Архангельске, будут вести разведку между 74° N, 28° O и 73° N, 32° O.
5. Постарайтесь добиться от советских властей следующего:
 - i) Регулярной воздушной разведки Альтен-фиорда.
 - ii) Авиационной группы, чтобы атаковать вражеские корабли, обнаруженные в гавани или в море.
 - iii) Бомбардировки вражеских аэродромов, что становится еще более важным после расформирования конвоя.

03.22В/4

1st Lord	DDIC (2)
1st SL	DNI (4)
4th SL	DTD (2)
5th SL	DTD (M)
VCNS	DTD (C)
ACNS (H)	HD of M
ACNS (T)	DNAD
ACNS (W)	DA S/M
NA 1st SL	DSD
D of P (2)	DMS
OPS (3)	IP (2)
DOD (H) (2)	WD

Радиограмма 60

Хотя «Кеппел» был включен в число адресатов радиограммы 59, в то время Адмиралтейство не знало, что

мы присоединились к крейсерам. Адмирал Гамильтон не собирался нарушать радиомолчание, чтобы сообщить об этом.

Радиограмма 60 не была адресована «Кеппелу», но я уверен, что читал ее. После того как мы присоединились к крейсерам, работы у наших радистов заметно убавилось. Теперь мы читали все сообщения, которые казались интересными. Эта радиограмма информировала адмирала Майлса, старшего британского офицера в России, который находился в Москве, о том, что происходит. Хотя она была отправлена через 5 часов 45 минут после приказа рассеять конвой, информация пункта 1 была наверняка известна Первому Морскому Лорду в тот момент, когда он отдавал этот приказ. Почему мы не знали об этом? Такую информацию командование просто обязательно передать офицеру на месте событий. Теперь, 30 лет спустя, мы все прекрасно знаем, что вражеские линкоры использовали этот фиорд в качестве базы. Они стояли там на якорях с 3 июня.

Сама радиограмма не является примером безукоризненной работы штаба. Приказ распустить конвой был отдан в 21.36, а не в 22.00. Почему же не быть аккуратным? Перемещение подводных лодок, о котором говорит пункт 3, явно указывает на то, что намерения «Тирпица» были известны Адмиралтейству уже несколько часов. Пункты 4 и 5 выглядят не более чем благими пожеланиями. Можно слышать, как адмирал Майлс, прочитав их, хмыкает: «Ну и шутники». Напомню, что Мурманск в это время представлял собой кучу дымящихся руин, и противник продолжал безнаказанно его бомбить. Где советские власти найдут ударные самолеты для выполнения предложенных задач? Это полная потеря чувства реальности.

Похоже, мне следует извиниться перед нашими рыцарями плаща и кинжала. Пункт 3 радиограммы 18, в конце концов, оказался совершенно точным.

Сигнал 61

Циркулярная

От: Керрел

Кому: CS 1

Мои последние краткие инструкции PQ-17 и остающимся эскортным кораблям были следующими: конвою рассеяться и следовать в русские порты. Оставшимся эскортным кораблям самостоятельно следовать в Архангельск. Подводным лодкам остаться, чтобы атаковать противника, если он появится до рассеивания конвоя, затем действовать под командованием своего старшего офицера. Командование, несомненно, должен принять «Паломарес». Но я чувствую, что подвел свои замечательные корабли, бросив их и оставив эти торопливые и неполные инструкции. В случае необходимости они могут быть дополнены и уточнены при первой же возможности.

07.25В/5

Сигнал 61

Итак, 5 утра того памятного воскресенья. Мы ожидали появления кораблей противника в любую минуту, начиная с 22.10 вчерашнего дня. Именно в это время мне показали приказы «рассредоточиться» и «рассеяться». Но после расшифровки радиограммы 59 вдруг выяснилось, что никто не знает толком, а вообще немцы вышли в море или нет. Теперь мне стало совершенно ясно, что рядом с нами их нет. Но я знал, что к этому времени торговые суда рассеялись по такой большой площади, что снова собрать их вместе не было никакой возможности. Последнее и самое отчаянное средство защитить их от одной атаки подставило их под другую. Даже если бы мы были с ними, защитить их от обеих атак мы не смогли бы.

Мы все еще не знали, что именно известно адмиралу Гамильтону. В своих показаниях на суде я заявил: «Все это время я думал, что после того как выяснится, что угрозы атаки надводных кораблей больше нет, эсминцы получат приказ адмирала вернуться». Возвращение к транспортам могло стать серьезной проблемой, однако не делать вообще ничего было еще хуже. Цитируем дальше мой рапорт:

«Я никогда в этом не сомневался. Точно так же я не сомневался, что лучше могу определить момент, когда следует вернуться к расформированному конвою. Я был совершенно уверен, что нам прикажут вернуться».

После того как я перешел под командование старшего офицера, только он мог приказать мне возвращаться.

Меня мучило другое. Если адмирал Гамильтон все-таки прикажет нам возвращаться, мои эсминцы не смогут сделать этого без дозаправки. Каждая минута на счету, чего же он ждет? Почему мы не начинаем заправку с крейсеров прямо сейчас? Я не имел права подсказывать адмиралу, что следует делать, но я решил, что будет не вредно напомнить о своем существовании, и отправил сигнал 61.

Я всегда испытывал симпатию к «Черепaxe» Гамильтону. Но в тот момент, когда мигал прожектор, передавая ему мой сигнал, я даже представить себе не мог, что он имеет не больше информации, чем я сам, хотя несет гораздо большую ответственность. Мои намеки вскоре принесли свои плоды. Погода стояла хорошая, солнце снова светило ярко, поблизости не мелькали ни Бломы, ни даже Фоссы. Крейсера снизили скорость, и эсминцы приготовились к дозаправке.

«Кеппел» получил приказ подойти к борту «Норфолка», что меня вполне устраивало. Старшим помощником там служил мой близкий друг Джон Литчфилд, который

к тому же был исключительно способным штабным офицером. Он знал о конвоях решительно все, так как служил начальником оперативного отдела в штабе адмирала Нобла в Дерби-Хаус в Ливерпуле. Проницательный ум и здравый смысл Джона позволили ему высоко продвнуться по служебной лестнице. Оставив службу, Джон стал членом парламента. Однако в тот момент он оказался именно там, где мне это было нужно. Временами командиры кораблей чувствуют себя слишком одиноко. Кое-какие вопросы вы просто не можете обсуждать откровенно с собственными офицерами. Я был совершенно уверен, что Джон пунктуально выполнял все приказы, занесенные в книгу радиосвязи. Он видел картину несколько иначе, чем я, и мог объяснить мне, что случилось. Все-таки хорошая вещь дружба!

Когда «Кеппел» подошел к борту этого прекрасного крейсера (он сразу заставил нас устыдиться своего неряшливого вида), я увидел Джона, вооруженного подозрительной трубой. Рядом стоял ложенный гардемарин. По сравнению с ними я на мостике «Кеппела» выглядел просто оборванцем. В этот момент я заметил, что мое приближение снимают кинокамерой, и приподнял фуражку в знак приветствия. Эта пленка не только существует, но и была продемонстрирована на суде в качестве вещественного свидетельства.

А теперь предоставим слово Джону. Он прислал мне это описание на следующий день:

«Это мои воспоминания, написанные на основе заметок, сделанных в тот момент, когда «Кеппел» подошел к нам для дозаправки, уже после того, как мы оставили конвой. После того как были заведены тросы и шланги, мы начали разговор по телефону, связывающему мостики двух кораблей. Погода была тихой, и мы снизили скорость для заправки до 15 узлов, как я полагаю. Море лениво плескалось между кораблями. «Кеппел» имел вид типичного эсминца военной поры, успев-

шего много послужить. Мостик был обвязан койками, на нем толпилась масса народа. Капитан управлял кораблем по компасу, вокруг стояли офицеры и матросы в касках и шинелях. Машинисты тащили шланги по палубе. Потрепанный флаг трещал на гафеле. Борт корабля выглядел так, словно льды ободрали его почти до железа. Эсминцу явно требовалась покраска.

Рядом со мной стоял мой «Бобик» гардемарин Крейг. <Здесь необходимо дать справку. На линкорах и крейсерах командира и старпома почти обязательно сопровождает гардемарин, исполняющий роль посыльного.> Первое, что полетело к нам на борт, — черная игрушечная собачка с табличкой на шее: «Я командирский Бобик».

Я помню еще один любопытный эпизод. В самом начале беседы Джон спросил меня: «У вас есть свежие яйца?» Я послал за ними, и мы начали беседу. Тут прибыли яйца в кастрюле. Джон выглядел просто потрясюще: отутюженный мундир, подзорная труба под мышкой. Это было слишком соблазнительно. Он увернулся, и яйцо разбилось на сверкающей серой краске рубки рядом с ним.

Вы скажете, что это слишком неподобающее поведение для старших офицеров? Или хоть какая-то разрядка после невероятного напряжения? Наш разговор был коротким и предметным. Насколько я помню, он выглядел так:

Дж.Б. — Какого дьявола, что происходит?

Дж.Л. — Бог знает! Я думал, мы идем навстречу «Тирпицу».

Дж.Б. — Джон, ты считаешь, что я сделал все правильно?

Дж.Л. — Какие у тебя были приказы?

Дж.Б. — Никаких.

Дж.Л. — Почему ты присоединился к нам?

Дж.Б. — Потому что у меня не было приказов, и я думал, что вы идете в бой.

Дж.Л. — Я думаю, в сложившихся обстоятельствах ты поступил совершенно правильно. Я не вижу, что можно было сделать после расформирования конвоя.

Не сомневаюсь, что он хотел услышать от меня еще что-нибудь, какой-нибудь сигнал, о котором он пока не знал. Затем он внезапно осознал, в какое сложное положение поставил корабли сопровождения PQ-17 внезапный приказ Адмиралтейства.

Но Литчфилд был методичным штабным офицером, который привык видеть, что приказы стараются предусмотреть возможные варианты развития событий, хотя конечное решение, как всегда, остается за офицером на поле боя. У него в мозгу что-то щелкнуло, и он инстинктивно пришел к тому же решению, что и я — сосредоточить силы. Ведь это один из основных принципов войны. Мне было приятно слышать его мнение. Доктор всегда рад, когда повторный диагноз полностью подтверждает поставленный ранее.

Разговор между офицерами на мостиках двух кораблей не является в полном смысле обменом сигналами, но он очень близко к этому подходит и наверняка заслуживает упоминания среди материалов Папки 11. Именно на основании своих заметок давал показания ныне капитан 1 ранга Литчфилд, бывший командир последнего и лучшего британского линкора «Вэнгард», член парламента от консервативной партии.

Я полагаю, следует привести рассказ Литчфилда о состоянии морального духа на «Норфолке»:

«Я помню, что мы тоже обменялись резкими отзывами о глухом молчании Адмиралтейства и гадали, почему «Черепеха» Гамильтон сразу не приказал вам присоединиться к крейсерам. Мы все на «Норфолке» были крайне возбуждены случившимся. Мы получили категорический приказ Адмиралтейства отходить, и 4 крейсера

промчались мимо конвоя на скорости 26 узлов. Я помню, что в это время транспорты сломали строй и начали медленно расходиться в стороны. Это жутко подействовало на команду корабля. Всего несколько часов назад у нас была одна мысль: по крайней мере, мы дадим бой вражеским кораблям. Я никогда не видел таких перепадов настроения: подойти — отойти, снова подойти — снова отойти, заправить эсминцы... Это не могло поднять дух. Затем нам пришлось бросить собственный самолет. Мы его не видели и никак не могли с ним связаться. Потом мы показали хвост и бросили транспорты. На корабле начался ропот. О чем думают Большие Шишки? А как же «Джервис Бей»? Почему мы удираем? Все комментировали происходящее, не стесняясь в выражениях. Хотя Гамильтон был совершенно не виноват, «Лондон» тут же окрестили «Флагманом макаронников».

Это было уже слишком. Я спустился на нижние палубы и сказал парням, что полностью разделяю их чувства. Ведь если бы мы думали иначе, то действительно стали бы макаронниками. Но не следует поминать итальянских флагманов».

Радиограмма 62

Циркулярная

От: CS 1

Кому: Керрел

На вашу от 20.18Z/4. Имеете ли вы письменные инструкции относительно действий эскортных кораблей после расформирования конвоя, которые заставили вас подумать, что эсминцы должны сосредоточиться и перейти под командование старшего офицера? Лично я совершенно одобряю ваше предложение.

14.39В/5

Радиограмма 63

Циркулярная

От: Керпел

Кому: CS 1

На вашу 14.39В/5. Никаких инструкций. Предложение присоединиться к вашей эскадре мое собственное. На основании скудной информации, которая у меня имела, я предположил, что вероятно будет бой, чтобы сдержать противника, пока конвой рассеивается. В этом случае эсминцы принесли бы больше пользы под вашим командованием. Решение оставить прочие эскортные корабли было самым неприятным, но я готов вернуться и собрать их.

10.04В/5

Радиограммы 62 и 63

«Керпел» все еще заправлялся с «Норфолка», когда адмирал Гамильтон после 17 часов тишины нарушил радиомолчание. В своей радиограмме 62 он коснулся ситуации, имевшей место, когда мы присоединились к крейсерам. Гамильтон всегда был очень беспокойным адмиралом. Все это время я полагал, что он знает, что именно происходит. Радиограмма 62 приоткрыла мне, что Гамильтон блуждал в потемках точно так же, как и я. Адмирал задал мне довольно странный вопрос. Если бы я имел подобные инструкции до выхода конвоя в море, разумеется, мы обсудили бы все это в Сейдис-фиорде. Если бы они были посланы по радио после выхода, Гамильтон тоже получил бы их. В результате выяснилось, что никто из нас даже не предполагал, что такая ситуация может возникнуть.

Последнее предложение его радиограммы было успокаивающим. До этого я не имел от него никаких сооб-

щений, кроме короткого разрешения присоединиться. Затем потянулись долгие часы молчания, а ситуация покатила под откос. В какой-то момент в мою голову закрались подозрения, что я со своими эсминцами скорее напоминаю жернов на шее, чем подкрепления. Это одобрение было типичным для Гамильтона, и я принял его с благодарностью.

Мой ответ — радиограмма 63 — был немного больше, чем просто ответом на запрос. В своем рапорте я писал: «Лишь теперь я впервые убедился, что угрозы атаки вражеских кораблей не существует. Последняя часть моего сигнала должна была показать, что мне известно, в чем заключаются мои обязанности».

Ответа на мою радиограмму 63 не последовало. Теперь я понимаю, что сложилась непростая ситуация. Гамильтон обсудил все со своим штабом и решил, правильно или нет, не посылать эсминцы назад.

Почему меня с моими эсминцами не отправили назад? Имело ли это какой-то смысл? Спасли бы они хоть один транспорт? Защитник поставил эти вопросы перед адмиралом Фривеном на перекрестном допросе.

Эта проблема не в первый раз вставала перед Джоном Фривеном. Много лет назад, когда он был еще капитан-лейтенантом и флагманским штурманом 1-й эскадры крейсеров, в залитом безмятежным солнцем Баренцевом море штаб адмирала Гамильтона пытался найти ответ. Но в тот раз вопрос задал адмирал.

Первой реакцией Фривена был встречный вопрос: «Посылать назад? А зачем?» К этому моменту крейсера удалились примерно на 400 миль от точки расформирования конвоя, а каждый из транспортов в свою очередь ушел на 150 миль от нее в том направлении, какое выбрал шкипер. Сейчас, после того как прошли 18 часов, уже 50 миль разделяли транспорты один от другого. Если бы мы повернули назад через час или два после расформирования, тогда, проявив энергию и настойчивость, мы сумели бы собрать конвой. Но это означало бы прямое

нарушение приказа Адмиралтейства рассеяться. Уж лучше было сразу пропустить его мимо ушей. Но теперь... Чем большее расстояние отделяло нас от транспортов, чем больше нам пришлось бы идти полным ходом. А наши старые пожиратели не могли рассчитывать на дозаправку! Адмирал Фривен попытался сопоставить риск с вероятным результатом и сделал вывод: «Я считаю, это было бы непрактичным».

Если говорить о моих собственных мыслях во время броска на запад вместе с крейсерами, то передо мной стояли две возможности. Я должен был либо оставаться с крейсерами и вместе с ними принять бой, либо возвращаться туда, где некогда находился мой конвой, ведь перспектива боя становилась все более смутной. Мы не «бросали» конвой, как утверждают некоторые историки, в том числе и премьер-министр. Это ошибка. После того как конвой перестал существовать и возникла угроза атаки вражеских линкоров, мы переключились с оборонительной роли на наступательную. Теперь, когда угроза исчезла, я должен был бы вернуться назад. Я инстинктивно попытался найти туза в рукаве. В составе конвоя имелся танкер «Олдерсдейл», без которого вся затея лишалась смысла.

Вероятно, я развернул бы эсминцы шеренгой и пошел на восток сквозь полосу тумана, которую мы только что прорезали. Как только я окажусь на достаточном расстоянии от крейсеров, я передал бы по радио координаты рандеву с «Олдерсдейлом». Этот вариант был более надежным, чем попытка вызвать конкретно танкер, так как он мог хранить радиомолчание. Когда и если я найду танкер на плаву, мы преодолеем первый барьер. Мы превратимся в более грозное соединение, которое сможет решать возникающие проблемы. Я был готов свернуть горы. Но, к моему удивлению и разочарованию, нас так и не отправили назад. С точки зрения штаба, это мог быть неоправданный риск, но всем нам это казалось вполне логичным следующим ходом.

В Папке 11 осталось совсем немного документов. В это время капитан 1 ранга Джонси, принявший командование остатками группы непосредственного сопровождения, прилагал все силы, чтобы собрать уцелевшие торговые суда на последнем отрезке пути в Архангельск. Если же говорить о «Кеппел» и остальных 5 столь же расстроенных и разочарованных эсминцах, то для нас операция завершилась. Однако до нас продолжали долетать отчаянные призывы о помощи от гибнущих транспортов.

К некоторым из оставшихся сигналов я дам разъяснения, другие всё скажут за себя сами. Мы продолжали проваливаться в пучину.

Радиограмма 64

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: Admiralty
Кому: SBNO NR,
Копии: 30 mission,
SBNO Archangel 1
AIG47

Наиболее вероятное время атаки вражеских кораблей ночь 5/6 или раннее утро 6 июля. Противник может атаковать на 65-м градусе. Направление от мыса Нордкап.

Патрулирующие подводные лодки и «Каталины» могут обнаружить противника.

Потребуйте подготовить ударную авиагруппу к 20.00 сегодня, 5 июля.

16.25B/5

Радиограмма 64

В условиях нормальной видимости воздушная разведка якорных стоянок дает совершенно четкий ответ. Либо

корабли стоят на месте, либо их нет. Но если такая стоянка находится вне пределов досягаемости самолетов-разведчиков, тогда требуются шпионы. Я всегда полагал, что самым идеальным было бы разместить шпиона где-нибудь на берегу фиорда, имеющего длину более 60 миль. Он просто должен сообщать о всех кораблях, проходящих мимо. 4 июля в 21.00 было получено сообщение, что «Тирпиц» с кораблями сопровождения прошел к якорной стоянке. Когда Первый Морской Лорд около 21.00 спросил, где они находятся, ему ответили, что никто не видел, как корабли покинули стоянку. Поверил этому адмирал Паунд или нет — так и осталось неизвестным, однако конвой PQ-17 был расформирован. Разведка была права. «Тирпиц» стоял на якоре. Наши исторические труды сообщают, что он вышел в море во второй половине дня 5 июля. Я предполагаю, что о его выходе сообщили своевременно, если учесть время подписания радиогаммы 64. Если бы линкор вышел предыдущей ночью, он бы уже болтался в Баренцевом море более 20 часов, что совершенно невероятно.

Для меня эта радиограмма является очередным обращением к начальнику британской морской миссии на севере России. В первый раз Адмиралтейство точно знало, где находится «Тирпиц» после выхода из Тронхейма. И снова, почему об этом не узнали офицеры на месте? Как насчет пункта 7 радиогаммы 7, отправленной Адмиралтейством?

Радиограмма 65

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

От: CS 1

Кому: C-in-C HF

Копии: Admiralty, C-in-C WA, ACIC

278. За мной следят.

- i) Крейсерское соединение прикрытия и все эсминцы конвоя вместе со мной. Мои координаты, курс и скорость на 18.00В/5: 74° 22' N, 6° (40'—53') O, 230 градусов, 19 узлов.
- ii) До расформирования конвоя 3 судна были потоплены и 1 повреждено авиаторпедами.
- iii) Намерен отправить эсминцы конвоя в Скапа Флоу и в базы Западных Подходов, заправив в Сейдис-фиорде, если требуется.
- iv) Следую в Хваль-фиорд с остальными. Расчетное время прибытия 22.30В/7.
- v) Погода 8390 1783.

18.30В/5

Радиограмма 65

Еще один случай, когда мне не хотелось бы оказаться на мостике флагмана адмирала Тови, когда главнокомандующий будет читать первое предложение радиограммы 65.

Адмирал, с его огромным тактическим опытом, был абсолютно твердо убежден — и позднее совершенно ясно дал понять это, — что крейсерское соединение прикрытия **не должно** находиться рядом с конвоем. В той ситуации, которая, по мнению Тови, сложилась на месте событий, его подчиненные должны были думать так же.

«Но тогда какого черта вместе с крейсерами идут эсминцы конвоя? Что они там делают?» — наверняка ворчал Тови.

Радиограмма 66

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: SBNO NR

Кому: Admiralty

Копии: FO S/M, подводным лодкам,
действующим к северу от 51° N

455. В 17.00В «Тирпиц» и «Адмирал Шеер» были в точке 71° 25' N, 23° 40' O, курс 45 градусов. Сопровождают 8 эсминцев. Русская подводная лодка К-21 сообщила о 2 попаданиях торпед в «Тирпиц». Адмиралтейство должно передать это патрулирующим лодкам.

19.04В/5

Радиограмма 66

Судя по всему, русской лодке К-21 не повезло. Все шло хорошо, пока она находилась на позиции и ждала, находясь в хорошей позиции для атаки приближающейся немецкой эскадры. Если бы противник всего минуту или две проследовал прежним курсом на север, чтобы приблизиться к разбегающимся транспортам, несколько торпед наверняка попали бы в «Тирпиц». Но счастье не оставило немцев. В тот самый момент, когда туша линкора заполнила собой линзы перископа, немцы круто повернули вправо. Николай Александрович Лунин, командир лодки К-21, сумел дать залп 4 торпедами. Хотя были слышны несколько взрывов, попаданий не было. Все подводники знакомы с этим чувством ужасного разочарования, когда цель в самую последнюю секунду меняет курс, уходя с прицела.

По крайней мере, Лунин сумел передать по радио исключительно ценное сообщение о встрече с противником.

Радиограмма 67

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: Trident

Кому: Admiralty

«Тирпиц», «Адмирал Шеер» и «Хиппер», 6 эсминцев замечены по пеленгу 130 градусов на расстоянии 10 миль. Моя примерная позиция: 71° <искажено> N, 28° 16' O, курс противника 60 градусов, скорость 22 узла.

20.29В/5

Радиограмма 67

Точно такое же невезение подкарауливало и «Трайидент». Эта лодка заметила немецкую эскадру в тот момент, когда она завершала свою вылазку на восток. Именно в этот момент немцы повернули обратно в Альтен-фиорд, зная, что Адмиралтейство распустило конвой PQ-17, отдав транспорты на растерзание немецким самолетам и подводным лодкам. «Тирпицу» в тот день дьявольски везло. «Балди» Хезлет, командир «Трайдента», был настоящим асом, как и Лунин. Ему требовалась всего минута или две. Однако он этой минуты не получил.

Радиограмма 68

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: Admiralty

Кому: C-in-C HF 143

Копия: SBNO NR

«Тирпиц» может быть поврежден, что дает возможность «Викторисесу», если вы сможете дозаправить эсминцы.

В любом случае он может быть поврежден в ближайшее время, так как его курс приведет его на линию наших подводных лодок.

21.06В/5

Радиограмма 68

Эта радиограмма была передана после сообщений подводных лодок. Ее можно назвать: «Соломинка, и как хвататься за нее».

Радиограмма 69

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: Admiralty

Кому: Escorts of PQ-17

Копии: SBNO NR

SBNO Archangel

C-in-C HF

Атака вражеских надводных сил вероятна в следующие несколько часов. Ваша главная задача — избежать уничтожения, что позволит вам вернуться в район боя и подобрать спасшихся после того, как противник отойдет.

02.30В/6

Радиограмма 70

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: C-in-C HF

Кому: CS 1

Копия: AIG 47

Мои координаты, курс и скорость: 70° 14' N, 5° 37' W, 35 градусов, 17 узлов.

Присоединяйтесь ко мне вместе с эсминцами.

07.30В/6

Радиограммы 69 и 70

Последние 6 оперативных сигналов, которые завершают Папку 11, можно даже и не комментировать. Они уже не имели ко мне никакого отношения, исключая, может быть, радиограмму 69. Это была очень неприятная новость для «Паломареса» и остальных кораблей эскорта. Раньше я никогда не слышал, чтобы кораблям приказывали избегать уничтожения. Да в конце концов, какие шансы удрать от орудий «Тирпица» они имели при скорости 12 узлов? Эта радиограмма также подчеркивает уверенность Адмиралтейства, что «Тирпиц» и его эскадра вот-вот атакуют. Атакуют что? Остатки конвоя вряд ли соблазнят германского адмирала. Сообщения самолетов и подводных лодок, полученные в последние сутки, показывали, что он уже не успеет перехватить далеко удравшие транспорты, которые когда-то входили в состав конвоя. Теперь они сами шли в лапы к немцам, причем надводные корабли могли даже не шевелиться.

Это было совершенно ясно нашему взбешенному главнокомандующему, который отправил радиограмму 70 адмиралу Гамильтону. Баренцево море становилось кровавой купелью.

Радиограмма 71

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

От: Admiralty
Кому: Escorts of PQ-17
Копии: SBNO Archangel
SBNO NR
HF

Важно

1. Известно, что подводные лодки и самолеты атаковали торговые суда в районе между 77-м и 74-м градусами СШ и 33-м и 26-м градусами ВД.
2. Любые эскортные корабли, находящиеся в благоприятной позиции и имеющие достаточный запас топлива, должны постараться подобрать уцелевших. Корабли должны сообщить начальнику британской морской миссии в Северной России, в каком районе они намерены действовать, отправив копии в Адмиралтейство и начальнику миссии в Архангельске.
3. Эскортные корабли, которые не могут выполнить пункт 2 и которые находятся рядом с несколькими транспортами, должны свести их в группу и сопроводить в Иокангу, если не получат иных указаний от начальника британской морской миссии в Северной России.
4. Эскортные корабли, испытывающие нехватку топлива, должны следовать прямо в Архангельск, заправиться и выйти в море на поиски торговых судов, чтобы сопроводить их в Белое море.
5. Начальник британской морской миссии в Северной России при наличии достаточной информации должен координировать спасательные операции кораблей и самолетов.
6. «Позарика» и «Паломарес» не должны рисковать, участвуя в спасательных операциях. Они должны без задержки следовать в Архангельск.

19.47В/6

Радиограмма 72

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО**СРОЧНО**

От: SBNO Archangel

Кому: SBNO NR

Получено сообщение из Маточкина Шара от «Паломареса» через береговую радиостанцию. «Позарика», «Ла Малуйн», «Поппи», «Лотус» и 3 траулера, спасательное судно «Замалек», а также транспорты «Оушн Фридом», «Хузиер», «Эль Капитан», «Бенджамин Харрисон», «Сэмюэл Чейз», «Паулюс Поттер»¹ со спасенными с «Нэйварино», «Зафарана», «Кристофера Ньюпорта», «Панкрафта» и «Олдерсдейла» стоят в Столбовом на Новой Земле. Они намерены оставаться там, пока не исчезнет угроза нападения надводных кораблей. Намерен послать «Дианеллу» для усиления эскорта, чтобы привести эти суда в Архангельск вдоль побережья Новой Земли, а потом вдоль острова Колгуев и полуострова Канин Нос. Командующий Беломорской флотилией запросил у главнокомандующего Северным флотом усилить эскорт 3 советскими эсминцами. «Каталина» вылетает на разведку в 10.00В/8. Еще 4 летающие лодки замечены возле Святого Носа.

01.09В/8

Радиограмма 73

От: Admiral Miles

Кому: Admiralty

1. Сегодня встречался с адмиралом Кузнецовым. Спросил его относительно «Тирпица», так как «Правда» и «Красный Флот»

¹ Либо опечатка, либо грубая ошибка. «Паулюс Поттер» был потоплен. *Прим. пер.*

поместили громкие репортажи об атаке К-21. Подводная лодка еще не вернулась в гавань, однако адмирал заявил: «Я надеюсь, что мы не допустили печальную ошибку».

2. Он выразил сомнения в разумности рассеивания конвоя. Он подчеркнул, что угроза со стороны подводных лодок и авиации была известна, и считал, что «Тирпиц» достиг своей цели, заставив конвой рассеяться. Транспорты остались без защиты и превратились в легкую добычу самолетов и подводных лодок... Комментарий. Не зная всех фактов, когда я получил радиограммы Адмиралтейства от 03.32В/5, я считал рассредоточение конвоя преждевременным по той же причине. Я сказал народному комиссару, что следует подождать с окончательными выводами, пока не станут известны все факты. Я был бы рад получить оценку ситуации Адмиралтейства на 22.00В/4.
3. Отход эсминцев сопровождения не был упомянут народным комиссаром, и я предпочел не затрагивать этот вопрос.
4. Он спросил, имелись ли общие наставления относительно действий судов после расформирования конвоя. Например, можно было приказать возвращаться в Исландию, если конвой рассеян до определенного меридиана. Если после него, то лучше следовать на определенные якорные стоянки Новой Земли, а также Кольского залива и Белого моря. В последнем случае, при получении своевременного извещения, Советский флот мог бы оказать помощь.

16.16С/11

Радиограмма 73

Комментарий к пункту 2 показывает, что хотя адмирал Кузнецов, скорее всего, и не знал всех фактов, он представлял себе ситуацию с конвоем PQ-17 гораздо более четко, чем наш Первый Морской Лорд, когда отдавал приказ о рассеивании. Я не думаю, что адмиралу Майлсу доставило удовольствие писать это сообщение, потому что он сам блуждал в потемках.

Хотя предложения русского адмирала пришли слишком поздно, они произвели хорошее впечатление. Но одновременно они выявили полное отсутствие взаимодействия между нами и союзниками на стадии планирования русских конвоев.

Радиограмма 74

КОНФИДЕНЦИАЛЬНО

От: Admiralty

Кому: C-in-C WA, SNBO NR, Keppel

Копия: C-in-C HF

Во время последней операции, когда дважды возникала необходимость изменить маршрут PQ-17, значительную путаницу вызвали те документы, в которых был указан первоначальный маршрут. Они были использованы для указания координат на измененном маршруте.

Если возникнет необходимость указать стандартный маршрут конвоя, необходимо всегда использовать новые документы, в которых указаны новые координаты. Если понадобится, следует повторить сообщение, чтобы четко определить точки.

19.37В/11

Радиограмма 74

После разгрома конвоя PQ-17 по приказу главнокомандующего Флотом Метрополии в Скапа Флоу была создана следственная комиссия. «Кеппел», вернувшись на свою базу в Лондондерри, нашел там радиограмму 74.

Она бесит меня до сих пор, причем не своим напыщенным тоном, а потому, что напрашивается на хороший ответ, который нельзя напечатать. В ней также имеется смутный намек учесть в будущем выбранный мной марш-

рут, но также она намекает и на возможность аналогичного хаоса, вызванного вмешательством Адмиралтейства.

* * *

Я полагаю, что самым лучшим заключением станет написанное мною несколько лет спустя. Но все выводы были сделаны на мостике «Кеппела» в то воскресное утро в Арктике, когда со всех сторон долетали отчаянные вопли избиваемых торговых судов. Я написал: «Только одно слово. Непростительный, трагически неправильно отданный приказ превратил отлично развивающуюся конвойную операцию в один из самых мрачных эпизодов войны».

После этой катастрофы начались лихорадочные поиски виновных и попытки отстирать грязное белье. В основном этим занимались Большие Шишки. Историки, излагавшие факты или домыслы, постоянно подливали масла в огонь. Однако я всегда оставался одной из центральных фигур, но при этом я никогда не видел никаких противоречий в данной истории. RQ-17 был еще одним прекрасным конвоем, который успешно двигался к цели, что бы там ни говорили историки или фантасты от истории, пока не были получены роковые приказания Адмиралтейства. Эти приказы можно было либо исполнить, либо игнорировать. К моему глубочайшему сожалению, я их исполнил. Этот поступок стал первым в цепочке событий, которые, по словам адмирала Тови, были просто неизбежны, если действовать, как мы действовали всегда. 11 транспортов добрались до Архангельска. Что случилось бы, если бы приказ рассеяться не был отдан, — не знает никто. Но даже если бы появился «Тирпиц» со своим сопровождением, результат вряд ли бы оказался хуже.

Поэтому ответственность за то, что случилось, лежит на плечах человека, отдавшего приказ, и его советников.

Радиограммы составляют львиную долю документов в Папке 11. Но если бы радио не было изобретено, история RQ-17 могла развиваться совсем иначе.

Эпилог

Школьные воспоминания о приключениях на боксерском ринге сменяются воспоминаниями о взрослой жизни. Тогда я узнал, что дух и тело лучше переносят испытания, если ты к ним готов. Мы все испытали шок после событий, связанных с RQ-17, и сумели оправиться от него очень нескоро. Но, к счастью, все события постепенно тускнеют в памяти, их закрывают новые.

Теперь я благодарен суровой судьбе, которая привела «Кеппел» заправляться в Гибралтар вскоре после того, как он покинул Баренцево море. Корабль должен был участвовать в операции «Пьедестал», проводке конвоя, который спас Мальту.

Затем я вспоминаю, как мы отправились в устье Темзы, чтобы пройти очередной ремонт. Наш старичок начал понемногу рассыпаться. Чтобы поставить его на ноги, требовалось много времени. Команда не могла бездельничать так долго, поэтому ее расформирование было неизбежным. Пока мы шли вдоль берегов реки, усеянных бомбовыми воронками, я был слишком озабочен и не заглядывал в будущее. Что случится после того, как я покину свою любимую корабль? Там видно будет. Точно так же я не представлял, где буду служить дальше. Если бы кто-то сказал мне, что меня скоро повысят до капитана 1 ранга, наградят Орденом за выдающиеся заслуги и назначат командиром эскортного авианосца, достраивающегося в Ванкувере, — такая новость могла бы поднять мое настроение. Тем более, что потом предстоял перевод в состав Восточного флота, чтобы приступить к охоте за подводными лодками в Индийском океане. А по возвращению в Англию мне предстояло принять командование линкором «Рэмиллис» перед тем, как выйти в отставку. Но, увы, никто мне этого не сказал.

Но меня вскоре взбудоражила депеша, что Первый Лорд Адмиралтейства намерен посетить «Кеппел», стоящий в доке. Я гадал, почему он выбрал именно нас

Затем впервые мои мысли обратились к RQ-17. Наконец-то появляется возможность развеять мучающие меня кошмары. Почему конвою **приказали** рассеяться? И если этого не знает даже Первый Лорд Адмиралтейства, то кто знает?

Он прибыл, любезно провел смотр команды и пожелал обратиться к ней. Сначала мы слушали с почтительным вниманием. Но вскоре я с удивлением заметил, что люди вокруг начинают хмуриться. Мы все гордились «Кеппелом», это был хороший и везучий корабль, который уже показал себя. Но слащавая лесть, с которой к нам обращались, раздражала. Мы были командой военного корабля, а не кучкой избирателей. Когда все закончилось, я попросил его спуститься в мою каюту. Наступил момент истины. Когда мы остались одни, я спросил его в лоб: «Почему RQ-17 был распушен?» Все, что я запомнил об ответе — ответа, как такового, не было. Момент истины так и не пришел. На мой прямой ответ последовали уклончивые, обтекаемые фразы.

Но в одном я был убежден. Достопочтенный А.В. Александер покинул мою каюту, совершенно уверенный, что я разочарован и возмущен.

Мой вывод: если бы Адмиралтейство ясно представляло, что происходит вокруг RQ-17, я никогда не имел бы сомнительного удовольствия удостоиться этого визита.

Мелкое примечание

К сегодняшнему дню категории срочности и секретности сильно изменились, поэтому не следует ловить автора на неточностях. Для справки приведу более новые категории.

Top Secret	Совершенно секретно
Secret	Секретно
Confidential	Конфиденциально
For official use only	Только для служебного пользования
Official	Для служебного пользования
Restricted	Для ограниченного пользования
Unclassified	Несекретно
Flash	Молния
Emergency	Экстренная
Immediate	Особо срочная
Priority	Срочная
Routine	Обычная
Deferred	Неспешная

ПИТЕР СМИТ
ПОБЕДА В АРКТИКЕ

ГЛАВА 1

ПОЛИТИЧЕСКАЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ

I

Вторая Мировая война разразилась 1 сентября 1939 года. Если представить все крайне упрощенно, она началась потому, что Германия вторглась в Польшу, пытаясь вернуть себе Данциг. Этот немецкий город был передан Польше согласно Версальскому договору. Великобритания и Франция дали польскому правительству гарантии нерушимости границ Польши (в том числе Тешинской области, захваченной у Чехословакии год назад) в случае германской агрессии. Этот последний пункт имел особенную важность. Хотя Польша была быстро разгромлена немцами, страна была поделена между Германией и СССР. Эти два огромных диктаторских государства просто сожрали точно такой же диктаторский режим, хотя гораздо более слабый. Это встревожило западные демократии, хотя в военном отношении они ничем не могли реально помочь Польше. При этом они не сказали ни слова в отношении советской агрессии, ограничившись выступлением против одной Германии. Этот факт крайне сложно было объяснить уже в то время, а сегодня он вызывает еще больше вопросов.

Но и это еще не всё. В 1939 и 1940 годах произошел ряд событий, в том числе несколько неспровоцированных агрессий диктаторских режимов против маленьких соседей, которые вызывали лишь бессильное негодование в этих двух демократиях. Сначала Италия, даже не поморщившись, проглотила Албанию. Затем Советский Союз, не удовлетворившись своим куском при разделе Польши, захватил все маленькие прибалтийские государства. Воодушевленный явной безнаказанностью, Сталин попытался проделать то же самое с Финляндией. Финляндия одна, без всякой помощи со стороны, успешно сражалась несколько месяцев. Ее упорное сопротивление в конце концов заставило устыдиться даже бесстыдные правительства Запада. Были предприняты некоторые шаги, чтобы помочь Финляндии, хотя они не подразумевали открытия военных действий. Но Финляндия просто не могла выдержать нарастающего напора советских армий и была вынуждена отдать свою единственную зону безопасности.

Совершенно естественным результатом нечестивого альянса между Гитлером и Сталиным стало развязывание тотальной идеологической войны между фашистами и коммунистами. В результате в июне 1941 года Германия, уступая Советам в живой силе и технике, все-таки бросила свои легионы в наступление на Москву. Немцы использовали свое превосходство в боевом опыте и уровне подготовки, и Красная Армия понесла колоссальные потери. Советы отдали огромные территории и могли надеяться только на чудо.

Великобритания, которая в одиночку сражалась с Германией и Италией после капитуляции Франции в июне 1940 года, сразу объявила, что будет помогать стране, которая в 1939 году помогла растерзать ее польского союзника. «Отважная маленькая Польша» была забыта напрочь, британское правительство начало заигрывать с режимом, который нанес Польше удар в спину. Своя шкура была ближе к телу, и без отвлечения германских

армий на восток шансы Британии на спасение выглядели более чем сомнительными. По этой причине советскому лидеру была предложена вся мыслимая помощь, только чтобы он продолжал битву, так как это отвлекало силы Вермахта и Люфтваффе от Северной Африки.

Это совершенно неожиданное сближение Лондона и Москвы создало единый фронт борьбы против Германии. Однако горстка поляков, которым посчастливилось спастись, не видела разницы между зверствами СС и ГПУ, и поляки смотрели на вещи несколько иначе. Один из них произнес знаменитую фразу: «Немцы захватили мою землю, но русские захватывают мою душу».

Британия ничего не могла сделать в военном плане, так как ее только что с треском вышибли из Греции и с Крита в ходе унижительно быстротечной кампании. Немцы задействовали лишь незначительную часть своих сил и разгромили англичан, которые бросили туда всё, что только смогли наскрести. В результате Англия могла наладить лишь довольно ограниченные поставки вооружений и сырья, русские в ответ пообещали снабжать британские транспорты. Но это обещание, как и многие другие, вскоре было напрочь забыто. Посыпался целый ворох требований и условий, которые Англия просто не могла выполнить. Британские торговые суда продолжали доставлять грузы, но в декабре 1941 года ситуация резко изменилась. В войну вступили Соединенные Штаты, которые сразу пустили в ход всю свою огромную индустриальную мощь и быстро увеличивающийся торговый флот.

Защита этих конвоев, которую требовалось постоянно усиливать, была возложена на Королевский Флот, который и без того испытывал чрезмерное напряжение. Он строился в предвидении войны на двух океанах (это в худшем случае), и ему не хватало современных кораблей и современного оборудования. К 1942 году он был вынужден нести совершенно непосильную ношу, сражаясь с германскими и итальянскими флотами и авиацией в

Атлантике, на Средиземном море, в Северном море. В конце 1941 года Япония одержала серию сокрушительных морских побед, и Королевский Флот был вынужден сражаться в Южно-Китайском и Яванском морях, после чего отступил в Индийский океан. А теперь ко всем прочим бедам добавился длинный маршрут в арктические порты Архангельск и Мурманск.

При выполнении этой новой задачи Флот Метрополии обеспечивал основное сопровождение конвоев, хотя локальный эскорт всегда предоставляло Командование Западных Подходов. Сначала угроза исходила только от германских подводных лодок, но как только немцы осознали значение этих конвоев для русских, то в 1942 году не только увеличили количество подводных лодок на севере, но и перебросили в Норвегию дополнительные части Люфтваффе. Странная уверенность Гитлера в том, что Черчилль попытается отбить Норвегию (отчасти правильная, так как премьер-министр одно время носился с такой идеей), привела к переброске в Норвегию главных сил немецкого флота. Хотя оборона Норвегии оставалась их главной целью, эти корабли оказались расположены очень удобно, чтобы перехватывать русские конвои.

Все эти постоянные и серьезные угрозы с фланга привели к тому, что планирование операций по проводке конвоев превратилось в настоящий кошмар. Зимой лед вынуждал прокладывать курс ближе к немецким базам. Летом, в условиях бесконечного полярного дня, немцы получали возможность постоянно следить за конвоем и наносить удары непрерывно.

На бумаге успешная проводка арктических конвоев выглядела настоящим чудом. Флот должен был предоставить тяжелые корабли, чтобы прикрыть конвой от атаки германского флота. Однако нехватка авианосцев и нежелание рисковать драгоценными линкорами в водах, где господствуют Люфтваффе, означало, что они не могут сопровождать конвой на всем протяжении мар-

шрута. Вместо этого конвои прикрывали только крейсера, которые находились достаточно близко, чтобы вмешаться в случае необходимости. Но угроза со стороны подводных лодок вынуждала эти корабли держаться за линией горизонта, где они могли свободно маневрировать на большой скорости в условиях относительной безопасности.

Непосредственная защита конвоев от подводных лодок была возложена на малые корабли — горстку эсминцев, корветов и траулеров. Они также отбивали слабые воздушные атаки, но против германских кораблей они могли лишь постараться продержаться, пока не подойдет крейсера. Если же вражеские корабли окажутся слишком крупными для крейсеров, тогда оставалось надеяться, что авианосец Флота Метрополии сумеет уравнять чаши весов и повредить немецкие тяжелые корабли, которые будут добиты британскими линкорами. Или, по крайней мере, авианосные самолеты сумеют отогнать немцев. В течение 1942 года становилось все более ясно, что если немцы решатся на подобную вылазку, мало что удастся сделать для помощи конвою.

Командование Королевского Флота выдвинуло массу веских аргументов в пользу прекращения этих конвоев, однако оно игнорировало политическую целесообразность отправки конвоев. Требовалось снабжать Советскую Россию, чего бы это ни стоило. Даже переброска подкреплений в наши собственные колонии на Дальнем Востоке была принесена в жертву этому. Такая политика привела к тому, что мы потеряли Сингапур и были вынуждены оставить Рангун.

Тем не менее, Королевский Флот имел приказ и как-то ухитрялся его выполнять. Но к началу лета 1942 года стало ясно, что немцы готовы использовать полную беспомощность англичан в Арктике. Несколько пробных вылазок открыли им истинное состояние дел, оставалось только воспользоваться многочисленными слабостями.

В марте конвой PQ-13 вышел в путь в сопровождении 1 легкого крейсера, 2 эсминцев и 2 траулеров. После вялых воздушных атак немцы выслали на перехват конвоя 3 эсминца. В это же время из Кольского залива на помощь конвою вышли 3 эсминца союзников (1 английский, 2 русских).

Однако немцы обнаружили конвой первыми. Произошел бой в условиях очень плохой видимости. Один немецкий эсминец был потоплен, но в ответ немцы потопили один транспорт и серьезно повредили эсминец «Эклипс». Кроме того, британский крейсер «Тринидад» был тяжело поврежден собственной торпедой. Из-за неисправности рулей она описала круг и попала в борт крейсера.

В апреле обратный конвой QP-11 отправился в Англию в сопровождении 6 английских эсминцев, 4 корветов, 4 тральщиков и траулера. Часть пути вместе с ним шли 2 русских эсминца. Кроме того, эскорт был усилен крейсером «Эдинбург».

Снова немцы отправили для атаки конвоя 3 эсминца, которые дали бой союзникам. Крейсер отсутствовал, так как накануне получил попадание торпеды с подводной лодки, и 2 эсминца сопровождали его обратно в Россию. Несмотря на это, 4 слабых британских эсминца (с них была снята часть орудий, чтобы увеличить запас глубинных бомб) отогнали немцев. Те сумели найти «Эдинбург» и потопили его торпедой. Серьезные повреждения получили эсминцы «Форестер» и «Форсайт», но при этом погиб один из немецких эсминцев «Герман Шёманн». Когда на сцене появились 4 британских тральщика, немцы ошибочно приняли их за эсминцы и отошли.

Вскоре после этого «Тринидад», возвращавшийся в Англию после временного ремонта, был атакован пикировщиком Ju-88 и пошел на дно. В конце мая англичане отправили в Россию крупный конвой PQ-16 с сильным сопровождением. Подводные лодки и самолеты потопили 7 транспортов. Несмотря на массу предупреждений,

что подобные операции становятся все более рискованными, в конце июля был отправлен еще более крупный конвой RQ-17.

Английские и американские лидеры не желали смотреть в лицо действительности, и результат получился плачевным. Угроза появления германских линкоров привела к отправке серии панических радиogramм. Командиры сил сопровождения поверили, что атака конвоя немецкими кораблями совершенно неизбежна.

Однако именно Лондон, а не командиры на месте, приказал распустить конвой. Корабли эскорта объединились, чтобы дать бой. Командиры надеялись, что, пока немцы будут возиться с ними, транспорты успеют удрать. Однако немецкие корабли так и не появились, зато беззащитные торговые суда, совершенно не представляющие, что происходит, были по одиночке перебиты немецкими подводными лодками и самолетами, не встретившими никакого сопротивления.

Но западные лидеры упорно не желали признавать собственные ошибки. После истребления RQ-17 было решено отправить еще более крупный конвой RQ-18. Однако его выход был временно задержан, так как требовалось спасти Мальту, и в августе 1942 года все силы Флота Метрополии были переброшены на Средиземное море для проведения операции «Пьедестал». Только в сентябре удалось собрать достаточное количество кораблей для сопровождения RQ-18.

Задержка оказалась счастливой. Главнокомандующий Флотом Метрополии адмирал сэр Джон Тови и его штаб получили возможность тщательно проработать план операции. Они сумели предусмотреть все возможные варианты действий немцев.

Перед тем, как мы детально рассмотрим организацию защиты конвоя RQ-18, хотя проблемы были почти неразрешимыми, следует рассказать, к каким выводам пришли немцы после своей июньской победы и как она повлияла на их дальнейшие планы.

II

Уничтожение конвоя RQ-17 немецкая пресса подала как величайшее достижение Люфтваффе и подводного флота. Но в результате штабы авиации и флота пришли к прямо противоположным выводам относительно того, как именно была одержана победа.

Люфтваффе не обращали никакого внимания на результаты подводных лодок. Вместо этого летчики во все горло вопили, что победу принесли именно их усилия. Именно атака торпедоносцев полностью дезорганизовала конвой и его эскорт, после чего строй развалился. Последующие атаки авиации отправили на дно океана львиную долю торговых судов.

Как обычно, донесения летчиков были крайне преувеличены. Не было сделано даже малейшей попытки исправить возможные ошибки опознания, которые являются вполне естественными. Анализ атак фактически не проводился. В результате генерал-полковник Штумпф 12 июля направил рейхсмаршалу Герингу совершенно недостоверный отчет. Он начинался со скромной фразы:

«Я должен сообщить об уничтожении конвоя RQ-17. Сообщаю, что 5-й Воздушный Флот потопил 1 крейсер, 1 эсминец и 2 малых эскортных корабля общим водоизмещением 4000 тонн, а также 22 торговых судна водоизмещением 142216 тонн».

В действительности конвой потерял всего 23 судна из 34, но из этих 23 на долю подводных лодок приходилось 10! Однако самым важным было то, что немцы полностью игнорировали тот факт, что именно угроза вмешательства возможного надводного флота привела к расформированию конвоя, а вовсе не массированная атака торпедоносцев, как бы отважно ни действовали их пилоты. Так как немцы составили план действий против конвоя RQ-18 на совершенно ложной основе, то не при-

ходится удивляться, что вся их операция завершилась неудачей.

Однако немецкие командиры в Норвегии были абсолютно уверены в своих силах, что нашло отражение в планах операции. Начались особенно тщательно организованные поиски, которые были нацелены на то, чтобы обнаружить конвой как можно раньше. Это позволило бы наносить удары по конвою в течение максимально продолжительного времени.

Командование немецкого флота было гораздо скромнее в своих заявлениях, чем Люфтваффе, и проявило больше трезвости в распределении лавров. Рапорт флотского командования резко отличался от самоуверенного и трескучего рапорта Штумпфа. В нем говорилось, что победа над PQ-17 «была достигнута, благодаря образцовому взаимодействию между авиацией и подводными лодками». При этом несколько командиров лодок резко высказались по поводу поведения немецких пилотов, которые несколько раз бомбили немецкие подводные лодки в Баренцевом море по время охоты за транспортами.

В результате было решено ограничиться атаками самолетов и подводных лодок. Надводные корабли должны были выйти лишь для атаки обратного конвоя QR, защищенного не столь хорошо. Все детали того, как было принято это решение, мы опишем позднее, а пока укажем, что немецкое командование совершило грубую ошибку, недооценив роль линейного флота.

Немцы очень желали повторить свой успех, а потому растребуили на весь мир, что ожидают выхода PQ-18. Не менее 5 подводных лодок патрулировали к северу от острова Медвежий, остальные пока находились в готовности, чтобы занять указанные им позиции. Эта группа была названа «Айспалас». Хотя ее состав постоянно менялся буквально до самого начала операции, планы оставались неизменными, как и уверенность в успехе.

Штумпф организовал поиски, используя дальние разведчики FW-200, которые держали под бдительным при-

смотром гавани Исландии. Юго-западнее Шпицбергена немцы обнаружили 4 британских эсминца, которые направлялись в Архангельск с грузами для запертых там судов. Это натолкнуло их на мысль, что англичане предполагают использовать эти острова в качестве заправочной базы для кораблей PQ-18. Напряжение в Осло достигло максимума 6 августа, когда подводная лодка U-405 (капитан-лейтенант Гопман) сообщила, что видит конвой в Датском проливе.

Командование Группой ВМФ «Север» только что принял адмирал Клубер, который сменил адмирала Шмундта. Он сразу приказал 10 ожидавшим подводным лодкам выйти в море и начать патрулирование. Дополнительную озабоченность немецкого командование вызвало ухудшение погоды. Хотя воздушная разведка велась с прежней интенсивностью, она не сумела обнаружить конвой на предполагаемом маршруте. 12 августа примерно 140 самолетов были брошены на поиски призрака PQ-18. Когда они вернулись ни с чем, командование поняло, что Гопман ничего не видел, и операция была отменена.

Если немцы были разочарованы тем, что PQ-18 не вышел в назначенный срок, то союзники были возмущены. Черчилль попытался объяснить маршалу Сталину, почему англичане вынуждены действовать осторожно, но того не интересовали причины такого решения. Советские власти ничуть не смущало то, что несколько торговых судов были потоплены, когда пытались доставить им грузы. Русские сражались не на жизнь, а на смерть против своего бывшего союзника, и сейчас их интересовало только одно — грузы, как можно больше грузов. Чем больше британских моряков указывали на опасность такого предприятия, тем упорнее Сталин требовал отправки все новых конвоев.

Впрочем, Черчилль и сам не был склонен прислушиваться к рекомендациям своих морских советников. Его опыт участия в Первой Мировой войне привел его к убеждению, что он является военно-морским гением. Точно

так же Гитлер был уверен, что он является лучшим генералом, чем весь его Генштаб вместе взятый. Черчилль категорически протестовал против остановки или хотя бы задержки конвоев, вне зависимости от причин. Но в конце концов и он, и еще более наивный Рузвельт были вынуждены привести элемент реальности в свои планы.

«Несмотря на поражения», — гордо заявлял Черчилль в стиле трескучих плакатных лозунгов. Но эти заклинания звучали бессмысленно после разгрома PQ-17, и пережившие эту битву ни за что не согласились бы с его политикой. Для начала Черчилль предложил, чтобы следующий арктический конвой до самого конечного пункта сопровождали оба драгоценных линкора адмирала Тови. Они должны были держаться заметно южнее и не прижиматься к кромке льдов. К чему может привести такая стратегия, ясно показала гибель «Принс оф Уэлса» и «Рипалса». Поэтому не приходится удивляться, что Адмиралтейство встало на дыбы, когда была предложена эта безумная схема, и она была быстро оставлена.

Поэтому Черчилль сообщил по телеграфу Сталину неприятную новость, что PQ-18 не выйдет в назначенный срок. В своем письме от 17 июля он объяснил это тем, что немцы господствуют в Баренцевом море. Черчилль умолчал, что это море находится буквально у порога России и весьма далеко от Англии. Но даже если бы он сказал об этом, это не имело бы никакого значения. Сталина совершенно не интересовали никакие объяснения. Его совершенно не волновало то, что Королевский Флот был вынужден вести операции на еще больших расстояниях — доставлять снабжение на Мальту и сражаться против японского флота в Индийском океане. Кроме того, Великобритания была вынуждена сражаться за собственное выживание, так как Битва за Атлантику еще не была выиграна. Однако Сталина все это не волновало.

«Тирпиц», «Шеер», «Хиппер» и группа лодок «Айспалас» были распушены. Та же участь постигла пикировочные и торпедоносные эскадрильи 5-го Воздушного Фло-

та, когда стало понятно, что выход PQ-18 отложен по «неизвестным причинам». Просто потрясающий пример самовлюбленной слепоты, не имеющий логического объяснения. «Неужели Королевский Флот совершенно забыл, что такое честь?» — со всей серьезностью спрашивал убийца всех времен и народов.

III

После того как предложение премьер-министра упокоилось в мусорных корзинах Адмиралтейства, штаб адмирала Тови получил возможность подготовить более реалистичный план защиты конвоя PQ-18. Он должен был выйти в Россию в начале сентября. Общее командование усиленным эскортом был возложено на контр-адмирала Роберта Барнетта. До войны он считался специалистом по физической подготовке, а совсем недавно был назначен командующим эсминцами Флота Метрополии.

Роберт Линдсей Барнетт начал службу в Королевском Флоте в 1902 году, служил мичманом на борту крейсера «Амфитрита», находившегося на Китайской станции в 1904—05 годах. В 1911 году он стал начальником курсов физической подготовки в Шотли, а в 1913 году — в Портсмуте. Он прославился как отличный спортсмен — футболист, хоккеист и ватерполист. Барнетт также стал чемпионом флота по фехтованию на саблях.

Первую Мировую войну Барнетт начал лейтенантом на эсминце «Лазртес», входившем в состав Гарвичских Сил, и очень быстро побывал в бою. Его первым собственным кораблем стал миноносец № 26. Позднее он командовал эсминцами «Ахерон» и «Нессус». После войны он вернулся к любимой физподготовке. В 1922 году Барнетт возглавил эту службу на Средиземноморском флоте, а через год он стал помощником начальника службы физической подготовки и спорта Адмиралтейства. В 1928 году Барнетт получает звание капитана 2 ранга и назначается старшим помощником на линкор «Родней».

В начале 1930-х годов он возвращается на эсминцы и командует 8-й флотилией, базирующейся в Китае. Его флагманом был лидер «Кеппел». Потом Барнетт становится начальником службы физподготовки Адмиралтейства. В середине 30-х годов он командует новым крейсером «Амфион» до того, как крейсер был передан Австралии. В 1936—38 годах он служит флаг-капитаном и начальником штаба Африканской станции. В марте 1939 года Барнетт в звании коммодора служит комендантом флотских казарм в Портсмуте, а конце 1940 года с временным званием контр-адмирала командует эскадрой минных заградителей.

Сильная личность, он не пользовался широкой любовью на эсминцах, но те, кто служил с ним, называли его «Дядя Боб». Он просто рвался в бой и обрадовался назначению командиром эскорта PQ-18, так как это давало шанс снова выйти в море и слегка подраться. Позднее дата выхода была отодвинута еще раз, но визит Черчилля в Москву и нажим американцев сделали свое дело. Когда PQ-18 двинулся в путь, он оказался еще больше, чем злосчастный PQ-17. Несмотря на потери, которые понес PQ-17, судьба следующего конвоя была решена на самом высоком уровне. Поэтому для его защиты были приняты специальные меры. Сейчас мы рассмотрим, что предполагалось сделать.

24 августа 1942 года Адмиралтейство выпустило меморандум с грифом «Совершенно секретно». В нем были даны оценка сил немцев и их диспозиция, как это виделось из Уайтхолла. Хотя на документе красовалась надпись: «Сжечь по завершению операции или при угрозе попадания в руки противника», документ все-таки сохранился. Из него становится видно, что британская разведка действовала хорошо, так как совершенно правильно оценила количество немецких кораблей и их дислокацию.

Надводный флот немцев состоял из «Тирпица», «Шера», «Хиппера», «Кёльна» и 7 больших эсминцев, которые находились в Северной Норвегии. Главные силы обычно базировались в Нарвике. Подводный флот со-

стоял примерно из 20 лодок. Немцы обычно разворачивали одну группу лодок в районе Исландия — остров Ян Майен, а вторую — возле острова Медвежий. Немецкая авиация состояла из примерно 40 дальних бомбардировщиков (Ju-88 и He-111) и 75 торпедоносцев (He-115, He-111 и Ju-88). Кроме того, было известно, что в Киркенесе находятся несколько пикировщиков Ju-87. Ожидалось, что в районе острова Ян Майен появятся дальние разведчики FW-200 и BV-138, которые будут сопровождать конвой до самого окончания пути. Но считалось, что торпедоносцы «могут действовать только с аэродромов в районе Бардфосса».

Чтобы нейтрализовать эти силы, адмирал Тови подготовил свои контрмеры, которые изложил в рапорте от 8 октября 1942 года. Он обрисовал ситуацию такой, какой он ее видел, а также детально описал ход операции.

Тови отметил, что подготовленный план по нескольким важнейшим пунктам резко отличался от использованных ранее. Он отверг традиционное использование линкоров, усиленных авианосцем, в качестве дальнего прикрытия, а крейсерской эскадры — как ближнего. Тови считал, что это слишком рискованно.

«Защита от атак надводных сил в указанном районе фактически отсутствовала, если не считать патрулирующих подводных лодок».

Тови указал, что нежелательно рисковать этими драгоценными кораблями, подставляя их под удары подводных лодок и торпедоносцев. Хотя Тови допускал, что противника может удержать угроза атаки авианосных самолетов, в этот момент Флот Метрополии просто не имел больших авианосцев¹.

¹ Во время операции «Пьедестал» в августе был потоплен «Игл», тяжело поврежден «Индомитебл», легко поврежден «Викториес». «Фьюриес» был занят переборской самолетов на Мальту. *Прим. авт.*

Как показал пример PQ-17, немцы были готовы рискнуть тяжелыми кораблями ради атаки конвоев, несмотря на угрозу с воздуха. Поэтому было необходимо принять более действенные меры для отражения такой угрозы. При этом следовало не менее надежно защитить и возвращающийся домой конвой QR-14. Для этого его маршрут был изменен, и конвои больше не встречались возле острова Медвежий. Это в свою очередь осложняло дозаправку эсминцев, так как планировалось организовать эскорт совершенно по-новому.

Было решено, что лучше всего парировать угрозу атаки надводных кораблей, обеспечив прикрытие конвоя очень большим количеством эсминцев. Для этого планировалось привлечь все имеющиеся эсминцы, полностью сохранившие свое торпедное вооружение. Такая мера, естественно, вела к снижению мобильности линейного флота, так как англичане не располагали достаточным количеством эсминцев, чтобы обеспечить одновременно прикрытие линкоров Флота Метрополии. Но это считалось меньшей из двух зол, причем с такой проблемой англичане сталкивались постоянно, и ее удалось решить лишь через 2 года.

Операция получила кодовое название «EV». Она должна была занять больше времени, чем обычно, и крейсерская эскадра уже не прикрывала оба конвоя. Более того, необходимость снабжать Шпицберген еще больше осложняла положение. Поэтому было решено, что крейсера будут прикрывать только обратный конвой к западу от острова Медвежий.

Немцы прилагали все усилия, чтобы обнаружить конвой как можно раньше. Англичане, естественно, старались этому помешать. Для этого конвой, который обычно выходил из Рейкьявика, на этот раз должен был выйти из Лох Ю в Северной Шотландии. Тови надеялся, что такое резкое изменение маршрута помешает немцам засечь выход конвоя. Однако не все транспорты завершили погрузку, а часть судов, в основном советские, пока

стояли в Рейкьявике. Они должны были выйти позднее и присоединиться к конвою уже в пути.

Эскорт конвоя PQ-18 получил очень важное усиление, которое позволяло надеяться на успешное отражение воздушных атак. Это был один из новых эскортных авианосцев, которые только что начали вступать в строй. От них ожидали очень многого, вспоминая недолгий опыт использования «Одесити».

Впервые удалось добиться согласия Королевских ВВС на реальное сотрудничество. Ударное соединение, базирующееся в Северной России, должно было помочь нейтрализовать немецкие корабли. Как обычно, перед главными германскими базами были развернуты подводные лодки, которые могли торпедировать выходящие корабли и помешать им атаковать конвой.

Еще одним резким изменением предыдущих планов стало то, что сам адмирал Тови остался в Скапа Флоу на борту флагмана Флота Метрополии линкора «Кинг Георг V». Он собирался руководить операцией оттуда. Хотя буйная фантазия некоторых авторов рисует картины линкоров Флота Метрополии, лениво покачивающихся на якорях и покидающих Скапа лишь в случае угрозы подводных лодок, это совсем не так. Линкоры выходили в море ничуть не реже, чем легкие силы. Однако в этом случае просто не имелось эсминцев для прикрытия всех 3 линкоров, поэтому было решено, что заместитель командующего адмирал сэр Брюс Фрезер совершит два выхода из Исландии, тогда как Тови останется на прямой телефонной связи с Лондоном. Тови надеялся, что это позволит избежать ненужного вмешательства Уайтхолла в действия адмиралов на месте. В отличие от контр-адмирала Гамильтона и капитана 2 ранга Брума, отвечавших за PQ-17, контр-адмирал Барнетт и капитан 2 ранга Э. Рассел были защищены от подобного ненужного и вредного руководства.

Таков был общий план операции «EV». Давайте рассмотрим его более детально, а также расскажем о кораблях, которые должны были в ней участвовать.

IV

Торговые суда представляли собой настоящую азиатскую орду. Английские суда были в основном крупными и были укомплектованы наиболее опытными моряками. Они уже привыкли воевать и подчиняться воинской дисциплине. За 3 года войны экипажи научились взаимодействовать с кораблями Королевского Флота и полностью им доверяли. Моряки прекрасно понимали, как много зависит от взаимопонимания и взаимной помощи. Коммодором конвоя был назначен контр-адмирал Э.К. Боддэм-Уитэм, отставной офицер с огромным опытом. Он был снова призван на службу, чтобы занять эту важную должность. Боддэм-Уитэм имел блестящий и внушительный послужной список. В 1901 году он начал службу кадетом на учебном судне «Британия», а в 1908 году получил звание лейтенанта. С самого начала он был настоящим миноносником, так как обладал энергией и отвагой, присущей этой компании избранных.

В годы Первой Мировой войны он командовал эсминцами «Лоукаст», «Леннокс» и «Шарпшутер» и участвовал в нескольких боях. Его самым современным кораблем был эсминец «Эллсуотер», который базировался в Дувре и Гарвиче. Боддэм-Уитэм спасся, когда в 1918 году эсминец был торпедирован и затонул у голландского побережья. После войны он продолжал служить на эсминцах. Его «Суоллоу» совершил переход из Средиземного моря в Черное во время заключительных боев Гражданской войны в России.

Интересно отметить, что он был первым капитаном 2 ранга, получившим удостоверение летчика-наблюдателя, когда служил на авианосце «Аргус». Закончив штабной колледж Королевских ВВС в Эндове, Боддэм-Уитэм получил назначение в министерство авиации, но в 1926 году он вернулся к своей первой любви — эсминцам. В 1928 году Боддэм-Уитэм становится капитаном 1 ранга.

С 1929 по 1931 год этот замечательный офицер командовал флотилией крошечных речных канонерок в Китае во время беспорядков в этой стране. В 1932 году его назначают командиром 2-й флотилии эсминцев Флота Метрополии. Потом Боддэм-Уитэм служит морским комендантом на Бермудах и Чатамских верфях. В 1939 году он уходит в отставку со званием контр-адмирала.

Однако уже через 5 недель его призывают обратно, чтобы сделать одним из коммодоров конвоев. Его огромный опыт и знания снова потребовались нации.

При таком командире появлялись все возможности добиться полной гармонии, и это несомненно удалось бы, если бы все транспорты были английскими. К несчастью, английских была только четверть, всего 11 единиц. Остальные были американскими и советскими, на нескольких развевался панамский флаг.

Экипажи русских транспортов отличались высокой дисциплиной и были составлены из хороших моряков. Они имели репутацию очень смелых людей и никогда не оставляли корабль, если сохранялась хотя бы малейшая возможность спасти его. Русские любили свою страну, гордились своей задачей, но в то же время они постоянно находились под бдительным присмотром комиссаров, которые заставляли команду удерживать судно в строю. Дело в том, что большинство советских судов были маленькими и старыми. Они имели угольные котлы, которые не позволяли развивать высокую скорость. Но сверхчеловеческие усилия команды позволяли им не отставать от современных транспортов с нефтяными котлами.

Зато американские и панамские суда, наоборот, в большинстве своем только что сошли со стапелей. Для многих из них это было первое плавание. Знаменитые транспорты типа «Либерти» имели изящный профиль, самое современное навигационное оборудование и новейшие машины. Зато их экипажи были самым настоящим сбродом, причем большинство не имело совершенно никакого морского опыта. Несмотря на неслыханное жалование

и высокий комфорт, они не рвались в бой. Эти корабли были просто утыканы зенитками. Экипажи британских эскортных кораблей не видели ничего подобного за долгие годы войны. Американцы двинулись в поход, совершенно уверенные в том, что сумеют опрокинуть все то, что Гитлер бросит против них. Уверенность — хорошая вещь в годы войны, но только когда она не хлещет через край, превращаясь в наглость.

Разумеется, было сделано все, чтобы повысить уверенность экипажей торговых судов. Орудия на американских транспортах обслуживали военные (артиллерийские) команды, которые были укомплектованы личным составом ВМФ. Эти артиллерийские расчеты благотворно действовали на моряков. Однако, несмотря на высокий дух и желание отличиться, они были такими же неопытными, как и экипажи.

После долгого путешествия через Атлантику с важнейшими военными грузами для отважной Красной Армии моряки были удивлены и возмущены тем, что им пришлось торчать на якорных стоянках в Исландии, а не мчаться на всех парах в Россию. Переход на юг в Лох Ю увеличил протяженность маршрута на несколько сотен миль. Разумеется, это еще больше озадачило моряков. Один из артиллеристов рассказывал об этом походе так:

«Заправились 4 апреля и перевели корабль к пирсу 100-южный в Филадельфии. Там начали принимать военные грузы для доставки в СССР. Погрузка закончилась 16 апреля, снялись 16 апреля в 3.00. В 5.30 корабль коснулся грунта возле Маркус-Хук, умеренные повреждения днища».

Начало долгого и опасного путешествия «Вирджинии Дейр» оказалось не слишком удачным, но, как сообщает лейтенант Джон Ландерс Лэйрд, дальше дела пошли еще хуже. После прихода в Нью-Йорк события развивались так:

«20 апреля мы перешли к пирсу 3, Хобокен, и начали разгрузку. Разгрузка завершилась 29 апреля, мы вошли в сухой док. Срочный ремонт завершен 5 мая, мы пошли обратно на погрузку. Погрузка завершена 14 мая, мы простояли без дела, ожидая приказов, до 20 мая, когда снова началась разгрузка. Разгрузка завершена 29 мая, а потом мы снова начали грузиться».

На корабле были установлены дополнительные орудия, и 15 июня транспорт снова вышел в море, но не успел встретиться с конвоем и отправился в Галифакс самостоятельно. Конвой вышел из Галифакса 23 июня, но в тумане «Вирджиния Дейр» снова потеряла его. 25 июня транспорт прибыл в Сидней, а уже 26 покинул порт, вместе с конвоем направившись в Исландию. Корабль очень плохо держался в строю, несколько раз получив раздраженные замечания от коммодора конвоя и кораблей эскорта.

9 июля «Вирджиния Дейр» бросила якорь в Хвальф-фиорде. Там был списан на берег один из артиллеристов, у которого начали проявляться признаки умственного расстройства.

«По неизвестным причинам около 30 кораблей были задержаны в Хваль-фиордур до 3 августа, после чего мы вышли в неизвестном направлении. После перехода в туманную и дождливую погоду 8 августа мы бросили якорь в Лох Лонг. Причина этого путешествия остается неизвестной. Мы не сменили ни груз, ни конечный пункт».

Поэтому не приходится удивляться, что после стольких разочарований американские артиллеристы просто рвались в бой и мечтали выместить раздражение на противнике. Вызывают сочувствие комментарии Лэйрда, который справедливо указывает:

«Долгие необъяснимые периоды безделья ничуть не повышают моральный дух. Все это выглядит очень стран-

но: большой конвой несколько недель стоит на месте, тогда как его грузы отчаянно нужны».

Для взвинченных американских артиллеристов на транспортах и диктатора в Москве ситуация выглядела достаточно простой. Лишь немногие люди в Адмиралтействе видели всю картину полностью и знали истинные причины этих задержек. Несколько десятилетий сокращений морского бюджета оставили их буквально с пустыми руками, и сейчас они ломали головы над тем, как лучше распорядиться горсткой кораблей, имеющейся у них. Королевский Флот должен был действовать буквально по всему земному шару, и его задачи были почти невыполнимыми при имеющихся силах. Однако все эти мрачные факты оставались неизвестными широкой публике.

Следует помнить также, что экипажи британских военных кораблей очень часто не были проинформированы обо всех деталях. Капитан 2 ранга Джек Брум вспоминает события, связанные с конвоем PQ-17:

«Я не помню точно, как и когда я впервые услышал, что моя эскортная группа будет сопровождать следующий русский конвой. Это произошло где-то в середине июня 1942 года, но моя реакция была вполне определенной. Мы все знали, что этот переход крайне опасен. Многие друзья испытали это на себе. Как очень опытный командир эскортной группы, я должен был понять, что в конце концов настанет и мой черед. И когда это случилось, я возблагодарил бога, что было лето. Если взвешивать относительные недостатки постоянной темноты и непрерывного дня, я совершенно убежден, что удобства личного состава должны выйти на первый план. Операция наверняка должна была отличаться от проводки тихоходных грузовых и быстроходных войсковых конвоев. И все-таки мы даже не подозревали, что именно нас ожидает. Черт побери, почему все это рухнуло на нас! Выяснилось, что «закрома» совершенно пусты, и

все, что удалось там наскрести — это моя эскортная группа. Если это было действительно так, паршивые штабные крысы должны были хотя бы сказать нам об этом».

Но все происшедшее было правилом, а не исключением. Лишь позднее участники событий получали возможность оглянуться назад и сказать: «Да, я побывал в этой заварушке». Часто цепь опасных стычек сливалась в одну непрерывную битву, а эпизоды различных операций трудно различить, если только не случалось что-то уж совсем из ряда вон выходящее. Как уже отмечалось, Королевский Флот испытывал настолько острую нехватку кораблей всех классов, что приходилось использовать даже те, которые еле могли двигаться, пока и они не «двигались» на дно.

После того как был согласован общий план операции, контр-адмирал Барнетт и его штаб перешли к планированию операции в деталях. Контр-адмирал решил принять старую систему управления флотилиями и разместил свой штаб на легком крейсере. Хотя он имел в составе Флота Метрополии 4 полных флотилии эсминцев, многие из них проходили ремонт или были заняты в других операциях, поэтому Барнетт сумел наскрести в 4 флотилиях всего 16 эсминцев, по 4 корабля из каждой. Свой флаг он поднял на новейшем легком крейсере «Сцилла».

Это был один из крейсеров ПВО типа «Дидо». Первоначальным проектом предусматривалась установка на нем 10 новых 133-мм универсальных орудий в 5 башнях. Однако из-за нехватки орудий «Сцилла» и однотипный с ним крейсер «Харибдис» были достроены с более мелкими 114-мм орудиями в 4 открытых щитовых установках. Эти орудия совершенно не смотрелись на крейсере, и корабль получил кличку «Беззубый Ужас». Но хотя «Сцилла» и была вооружена слабыми орудиями, она в первой же своей операции заслужила высокую репутацию.

Маленький эскортный авианосец «Авенджер» был только что построен в США для Королевского Флота по

программе Ленд-лиза. Он имел водоизмещение 8200 тонн. Неуклюжий и угловатый корабль развивал максимальную скорость всего 17 узлов. Общая длина корпуса составляла 468,5 футов. Он мог нести всего 15 самолетов, потому что ангар располагался только под задней половиной полетной палубы. Авианосец принял на борт 12 истребителей «Си Харрикейн» и 3 биплана «Суордфиш». Эти древние торпедоносцы должны были дебютировать в роли противолодочных самолетов. Низкая скорость и великолепная управляемость делали «Суордфиши» идеально подходящими для действий с эскортных авианосцев. Но предполагаемые операции на данной стадии войны пока еще оставались во многом экспериментальными. Молодые пилоты Воздушных Сил Флота должны были выработать свою собственную тактику и выучиться методом проб и ошибок. В этом они во многом походили на такие же зеленые артиллерийские команды американских транспортов.

В качестве личной охраны авианосца были направлены 2 маленьких эскортных миноносца типа «Хант». Они должны были следовать за авианосцем буквально по пятам, не оставляя его, даже когда авианосец покидал строй для проведения полетов, если этого требовал ветер.

Наконец, конвой должны были сопровождать 2 эскадренных танкера для дозаправки эскортных кораблей. Еще 2 танкера стояли на Шпицбергене, чтобы обеспечить действия Боевой эскортной группы эсминцев. Эта группа должна была сопровождать конвой до широты 73° 30' N. После этого Боевая эскортная группа должна была присоединиться к возвращающемуся домой конвою QP-14. Дата его выхода была специально отложена, чтобы согласовать две конвойные операции.

Пока эсминцы находились вместе с конвоем, общее командование соединением осуществлял контр-адмирал Барнетт. В случае отсутствия «Сциллы» командование брал на себя старший из командиров флотилий. Все остальное время командовал капитан 2 ранга Рас-

сел, командир сил эскорта, находившийся на эсминце «Малькольм».

Пока что большая часть конвоя терпеливо ожидала в Лох Ю, и впервые пункт назначения стал известен на совещании, организованном 2 сентября. Контр-адмирал Барнетт лично объяснил шкиперам торговых судов детали операции и порядок действий эскорта при проводке PQ-18.

Много позднее энсэйн Рукер, плававший на «Кэмпфайре», смог кратко записать:

«Совещание по конвою прошло на берегу на военно-морской базе. Назначение конвоя PQ-18 — Архангельск».

Контр-адмирал Барнетт потом вспоминал:

«Известие, что конвой будут сопровождать крейсер, авианосец и 16 эсминцев Флота Метрополии, заметно приободрило шкиперов. Я нашел их радостными и уверенными».

После этого брифинга контр-адмирал Барнетт отправился в Исландию. Прибыв 4 сентября в Хваль-фиорд, он обсудил приготовления с вице-адмиралом Бонхэм-Картером, командиром 18-й эскадры крейсеров. Именно эта эскадра должна была прикрывать конвой.

Позднее было проведено еще одно совещание с командирами некоторых эсминцев и кораблей ПВО «Алстер Куин» и «Алинбанк», а также остальных кораблей эскорта. Корабли ПВО, как и эскортный авианосец, были переоборудованными торговыми судами. Они были оснащены командно-дальномерными постами и радарными, не говоря уже о мощном зенитном вооружении. В этом отношении они немногим уступали «Сцилле», хотя и не обладали скоростью и броней крейсера.

Конвой должны были сопровождать 2 подводные лодки в надводном положении под присмотром малых эскортных кораблей. Так делалось при проводке всех пре-

дыдущих конвоев, и считалось, что присутствие подводных лодок может отпугнуть немецкие корабли. Следовало принять все мыслимые меры предосторожности, чтобы не спутать эти лодки с вражескими. Однако их юные командиры мечтали лишь об одном — получить возможность дать залп по «Тирпицу». Впрочем, остальные корабли эскорта полагали, что лучше будет, если эта атака произойдет в каком-нибудь другом месте.

Итак, к вечеру 2 сентября все было готово. 40 торговых судов были нагружены до отказа различными военными грузами: танками, самолетами, боеприпасами и тому подобным. Более 90 британских военных кораблей, от линкора до траулера, были готовы защищать их на долгом пути по арктическому маршруту. Против них в такой же полной готовности были развернуты 12 подводных лодок и около 200 самолетов. В узких фиордах скрывались германские линкоры, готовые в любую минуту поднять якоря. И немцы тоже были полны уверенности в успехе.

Фигуры на доске были расставлены, и ставки сделаны. От исхода операции зависели жизни не только сотен моряков торговых судов, но и тысяч солдат на жутком Восточном фронте, русских и немецких. Это зависело от исхода битвы и от прибытия или неприбытия важнейших грузов на берега Волги.

Судьба уже подняла руку, готовясь бросить кости.

ГЛАВА 2

ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ

I

Для большинства кораблей конвоя операция «VE» началась во второй половине дня 2 сентября 1942 года, когда 40 транспортов покинули защищенную стоянку в Лох Ю на северо-западном берегу Шотландии и направились на север через проливы Минч на рандеву с остальными силами, которые должны были образовать конвой PQ-18. В течение ночи транспорты следовали двумя колоннами. Корабли подняли якоря в 16.10, когда уже наступили сумерки. Скорость равнялась 8 узлам. Пунктом назначения являлся Архангельск. И словно чтобы намекнуть на то, что ожидает конвой, как только суда вышли в море, барометр начал падать. Судя по всему, долго откладывавшийся поход начинался с хорошей качки. Так оно и получилось.

До точки рандеву транспорты должен был сопровождать небольшой эскорт. Местное сопровождение осуществляли 2 эскортных миноносца типа «Хант»: «Эскдейл» (лейтенант М.Дж.У. Посси, однако корабль находился в распоряжении норвежского командования и старшим офицером на борту был норвежский капитан 2 ранга) и «Фарндейл» (лейтенант Дэвид Трентхэм). К ним следо-

вало добавить 2 старых эсминца «Кэмпбелл» и «Маккей», а также 5 траулеров «Пейнтер», «Кинг Сол», «Араб», «Хью Уолпол», «Данктон». «Ханты» располагались впереди и позади длинных колонн, «Кэмпбелл» шел на траверзе замыкающего судна правой колонны, а «Маккей» — левой. Траулеры образовали широкий полукруг в носовом секторе.

Погода была свежей и продолжала ухудшаться дальше. На рассвете 3 сентября выяснилось, что транспорты «Джон Пенн» и «Борегар» оторвались от конвоя. Пропажка 2 транспортов буквально на первых милях пути вызвала беспокойство, и «Эскдейл» отправился на поиски, но не нашел ни малейших признаков 2 американских транспортов. Однако некоторое время спустя была получена радиограмма. Выяснилось, что «Борегар» вернулся обратно в порт из-за проблем с машинами.

В дневное время ордер предусматривал, что эсминцы будут находиться в 4000 ярдов, а траулеры — 1500 ярдов от транспортов. Коммодор Боддэм-Уитэм перестроил транспорты в 10 колонн, так как сейчас у него было достаточно пространства для этого. Эти колонны ничуть не напоминали прямые линии, и коммодору без конца приходилось посылать сигналы и приказы американским кораблям, требуя соблюдать строй. Отношения постепенно накалялись, так как коммодор старался навести хотя бы подобие порядка в рядах конвоя. Но это удавалось плохо, так как на следующую ночь погода ухудшилась, и вскоре конвой попал в зону сильного шторма. Внешние Гебридские острова уже не прикрывали караван, и вскоре строй рассыпался окончательно. Корабли конвоя разбросало в разные стороны.

Довольно быстро торговые суда оказались в сложном положении. «Кэмпфайр» радировал: «Юго-восточный шторм, очень сильная волна. Вижу два корабля, поднявшие сигнал «Не могу управляться». На борту американского транспорта «Патрик Генри» определили, что сила ветра составляет от 9 до 10 баллов, очень сильная волна

била прямо в борт. Капитану пришлось отозвать экипаж бакового орудия, так как волна захлестывала банкет, на котором стояло орудие. До 20.00 шкипер пытался удержаться на предписанном ему месте в строю, но потом сдался. Скорость была уменьшена, и «Патрик Генри» положил руля лево на борт, оторвавшись от конвоя. Он снова присоединился к конвою на следующее утро, однако «Патрик Генри» был далеко не единственным судном отставшим неволью или сознательно выбравшим другой курс.

На рассвете выяснился неприятный факт — не менее 9 судов пропали вместе с 3 эскортными кораблями. Впрочем, эсминцы «Кэмпбелл» и «Маккей» и спасательное судно «Данктон» оставили строй по собственной инициативе. Они пошли к отставшим транспортам, которые находились неподалеку. Общая скорость конвоя из-за ужасной погоды пока не превышала 5 узлов.

Три отставших транспорта в течение дня самостоятельно вернулись к конвою. Эсминцы сообщили, что видят группу из 5 судов примерно в 15 милях по левой раковине. Вместе с ними находился «Данктон». «Маккей» был послан за ними ночью 4/5 сентября с приказом на рассвете привести эту группу к конвою.

К счастью, вскоре погода улучшилась до такой степени, что 5 сентября к 11.00 все отставшие суда подошли, за исключением транспорта «Джон Пенн» и спасательных судов «Данктон» и «Коупленд». Последний входил в группу «Маккея», но, видимо, самостоятельно пошел в Рейкьявик за углем, так как позднее у берегов Исландии он встретился с конвоем. «Данктон» тем временем обнаружил «Джон Пенн» и сопровождал его к конвою. «Эмпайр Тристрам» сообщил, что штормом разбило все спасательные шлюпки, кроме одной. В нее могли сесть не более 30 человек, тогда как численность экипажа составляла 70 человек. Коммодор Боддэм-Уитэм запросил, разрешить ли транспорту следовать дальше. Сначала эта информация была передана «Каталине», которая в 14.00 появилась над конвоем.

«Каталина» в ответ передала тревожную новость, что в 38 милях к северу видела на поверхности подводную лодку. Вскоре были получены сообщения о новых контактах, это убедило командира эскорта в том, что 4 или 5 немецких лодок развернуты поперек линии курса конвоя. Обнаружить противника в самом начале операции было крайне неприятно, особенно потому, что погода была очень плохой. Позднее стало известно, что немцы развернули подводные лодки в самом начале месяца, ожидая выхода PQ-18.

Теперь конвой отставал от графика на 36 часов, но тем не менее было решено временно повернуть на юг, чтобы обойти подводные лодки. «Фарндейл», «Кэмпбелл» и «Маккей» были выделены для поисков лодок, чтобы загнать под воду всякого, кто попытается преследовать конвой. Вскоре это решение принесло плоды, и стало ясно, что донесение «Каталины» было верным.

В 19.56 «Фарндейл» сообщил, что видит подводную лодку на поверхности. Было не очень ясно, где именно это произошло, но его примерная позиция в это время была в 60 милях по правой раковине конвоя. Радиограмма, полученная «Эскдейлом» около полуночи, указывала точку всего в 12 милях по левой раковине. В действительности «Фарндейл» в сумерках ненадолго заметил U-456 (капитан-лейтенант Тайхерт). Прозвучала боевая тревога, хотя экипаж и так находился на боевых постах. Носовая 102-мм установка должна была открыть огонь, но не сделала этого, так как наводчик не успел разглядеть цель. Подводная лодка погрузилась, когда расстояние до миноносца составило 500 ярдов. Были сброшены несколько глубинных бомб, но установить контакт с помощью асдика не удалось. Это совершенно не удивительно, учитывая погодные условия.

Итак, подводная лодка пережила это столкновение, чтобы на следующий день снова вступить в бой. Однако не следует обвинять «Фарндейл». Корабль прибыл в Скапа всего 11 дней назад, поэтому не следовало ожидать, что

Команды		Команды		Команды		Команды		Команды		Команды		Команды	
	Эмпаир Баффин		Комилес		Эмпаир Сноу		Эмпаир Бокомг		Эмпаир Тринграм		Темпа Арх		Оушн Фафф
	Кентуки		Петровский		Сан-Олаф		Патрик Генри		Сахале		Лафайетт		Натамэл Грин
	Чарльз Р. Мак-Кормик		Уайт Кловер		Эксфорд		Эсек Гопкинс		Эмпаир Морн		Кампфайр		Джон Пенн
	Андре Марти		Астер Кун		Голлува		Минтнут		Базз Рейнджер		Шотари		Гужстан
	Коупленд						Атла-темплар				Грей Рейнджер		Тбилис
													Оливер Элсбург

Расстояние между колоннами 4 кабельтова. Интервал между кораблями в колоннах 2 кабельтова. Крейсерская скорость 8 узлов.

его неопытная команда сможет оперативно действовать в стремительно меняющейся обстановке ночного боя. Чудесное спасение помогло U-456 сесть на хвост конвою. Следует отметить, что примерно в это же время германская авиаразведка обнаружила в Сейдис-фиорде «Авнеджер» (принятый за «Аргус»), «Сциллу» (крейсер типа «Дидо») и Боевую эскортную группу эсминцев, поэтому немцы точно представляли, что происходит

Тем временем в 21.00 PQ-18 повернул на 30 градусов влево, но через 5 часов вернулся на прежний курс. Ночь прошла спокойно, а на рассвете 6 сентября «Джон Пенн» еще раз присоединился к конвою. Из-за потенциальной угрозы подводных лодок из Исландии были высланы еще 3 эсминца, чтобы усилить не слишком мощный эскорт. «Эхо», «Монтроз» и «Уолпол» прибыли в 13.00. Эти подкрепления позволили перестроить схему охранения. Так как на «Фарндейле» асдик вышел из строя после ночного происшествия, его место за кормой конвоя занял «Уолпол» (лейтенант А.С. Поумрой). «Кэмпбелл» и «Маккей» держались на траверзах конвоя, а «Эхо», «Франдейл», «Эскдейл» и «Монтроз» развернулись строем фронта впереди, держа интервалы 2500 ярдов.

Конвой постепенно нагонял свой график, поэтому командор решил подождать утра 7 сентября, прежде чем перестроить растрепанный строй в две колонны для прохождения через пролив Рейкьянес. Это было сделано в 19.00, и когда пролив остался за кормой, «Оремар», «Сан-Зотика» и «Гейтуэй Сити», которые не должны были следовать далее, отправились в Рейкьявик в сопровождении траулера «Араб». Траулер принял на борт пассажира с «Эмпайр Тристрама», чтобы он мог вернуться обратно в Англию.

Тем временем в 7.00 из Исландии вышла еще одна часть конвоя — 8 транспортов, в том числе русские суда «Андре Марти», «Комилес», «Петровский», «Тбилиси», «Сталинград» и «Сухона». Их сопровождали эсминцы «Малькольм», «Акейтес» и «Амазон», корабли ПВО «Алстер Куин» и «Алинбанк», тральщики «Харриер» и «Гли-

нер», корветы «Бриони», «Бергамот», «Блюбелл» и «Камелия», траулеры «Кейп Мариато», «Кейп Аргона», «Сент-Кенан» и «Данеман». Этой группой командовал капитан 2 ранга Э.Б. Рассел, командир сил непосредственного сопровождения конвоя. Траулеры вели на буксире 3 маленьких катерных тральщика MMS-90, MMS-203 и MMS-212. Считалось, что они не способны проделать столь долгий путь самостоятельно. Однако катерам вскоре пришлось опровергнуть это мнение.

В 11.00 эсминец «Амазон» (капитан-лейтенант лорд Тэйнхем) был вынужден повернуть назад из-за неисправности конденсаторов. Однако через час были замечены главные силы конвоя, и началось перестроение в походный порядок.

Сам конвой перестроился из 2 колонн в 10, оба эскадренных танкера пристроились сзади. После этого командор и командир эскорта принялись решать, какое судно отправить в Исландию, так как Боддэм-Уитэм имел строжайший приказ адмирала Тови, ограничивающий численность PQ-18 40 транспортами. Более того, оба командира полагали, что даже эта цифра является чрезмерной, поэтому они решили сократить ее еще больше.

Первой жертвой стал «Джон Пенн». Этот непредсказуемый корабль сообщил, что снова столкнулся с проблемами, на этот раз отказало рулевое управление, сломавшееся прошлой ночью. Поэтому его отослали прочь, но через некоторое время транспорт сообщил, что поломка устранена и он в случае необходимости может следовать дальше. После длительной дискуссии «Джон Пенн» был вызван назад, а в Исландию отправился только что прибывший оттуда «Ричард Бассет». В Хваль-фиорд его сопровождали «Эскдейл» и «Франдейл». Они должны были конвоировать транспорт до начала протраленного фарватера.

Чуть раньше, в 18.00, в Хваль-фиорд на заправку были отправлены «Кэмпбелл», «Маккей» и траулеры из состава первоначального эскорта. Поэтому на следующем от-

резке пути только «Монтроз» и «Эхо» помогали эскорту до прибытия «Амазона». Однако волнение оставалось слишком сильным, и вскоре маленькие катерные тральщики, болтавшиеся за траулерами, сообщили, что не могут выдержать больше. Буксир не позволял им менять курс, чтобы приспособиться к волне. Поэтому им было разрешено отдать буксирные концы и следовать самостоятельно. Это решение было исключительно удачным, потому что экипажи моторных тральщиков получили свободу действий. И немного позднее эти маленькие кораблики помогали отбивать вражеские атаки и работали дополнительными спасательными судами.

8 сентября в 12.30 «Амазон» снова присоединился к конвою с видом самодовольным, но агрессивным. Однако репутация этого гордого старичка была подмочена, тем более что вскоре на нем отказали динамо. 15 лет службы в море не прошли для эсминца бесследно, и все-таки, несмотря на неполадки, он сыграл свою маленькую, но важную роль в обеспечении безопасности перехода PQ-18. Тем временем конвой следовал курсом 44° со скоростью 8 узлов. Но все надежды незаметно начать долгое путешествие развеялись, когда в сером небе над головой появился дальний разведчик FW-200 «Кондор». Его 4 огромных мотора торжествующе ревели, а радист спешно отстукивал сообщение своим командирам в Осло. Немцы узнали, что PQ-18 наконец двинулся в путь.

Как вспоминает капитан 2 ранга Рассел, этот контакт опрокинул все расчеты и развеял все надежды, так как противник обнаружил конвой гораздо раньше, чем предполагалось. Тем не менее, было решено сохранять радиомолчание, чтобы не слишком облегчать немцам работу. Одна из патрульных «Каталин» передала сообщение о немецком самолете в штаб KBBC.

Сообщение «Кондора» было несколько неточным:

«Квадрат 2950, 36 Вест. Один линкор, 2 крейсера, 6 эс-кортных кораблей и 35 торговых судов».

Как всегда, самолет-разведчик ошибся, определяя классы кораблей сопровождения, в сторону преувеличения. Корабли ПВО стали линкорами, большие эсминцы превратились в крейсера и так далее. Впрочем, летчики всех стран совершали подобные ошибки в течение всей войны. Количество торговых судов было определено довольно точно. В ОКМ и штабе Группы ВМФ «Север» не сомневались, что это и есть долгожданный конвой, который должен был последовать за PQ-17. Особенное возбуждение чувствовали офицеры Люфтваффе, которые были уверены, что PQ-18 получит не менее сокрушительный удар.

Как мы уже видели, немцы развернули несколько дозорных линий подводных лодок, и 7 сентября ударная группа (она же волчья стая) «Айспалас» состояла из нескольких лодок, разбросанных на значительной территории. Остальные ждали только сигнала, чтобы присоединиться. U-255 (капитан-лейтенант Рехе) ускорила заправку в Киркенесе. U-251 (капитан-лейтенант Тимм) вела ледовую разведку у берегов Новой Земли. U-601 (капитан-лейтенант Грау) осталась передавать данные из главной зоны следования конвоев. Все имеющиеся в Нарвике лодки спешно закончили принимать запасы и готовились к выходу в море. U-456 (капитан-лейтенант Тайхерт) продолжала следить за конвоем с юга, не испуганная предыдущей стычкой с «Фарндейлом».

Взбудораженные видом добычи, которая шла прямо в руки, немцы едва не выпустили ее. Разведывательные самолеты потеряли конвой и сумели восстановить контакт только значительное время спустя. К счастью, для сложных перемещений, запланированных командованием Группы ВМФ «Север» для своих лодок, не требовался постоянный контакт с конвоем, было достаточно засечь его пару раз. После первого контакта лодки сами обнаружат конвой. Тем не менее, именно в этот период англичанам хорошую службу сослужил приказ капитана 2 ранга Рассела соблюдать радиомолчание. Густые тучи и малая видимость в следующие несколько дней

мешали самолетам-разведчикам, поэтому конвой получил небольшую передышку перед тем, как «Юнкерсы» и «Хейнкели» приступили к работе.

Тем временем конвой получил новые подкрепления. 8 сентября в 6.00 из Сейдис-фиорда вышли 2 британские подводные лодки Р-614 и Р-615 в сопровождении тральщика «Шарпшутер». На следующий день в 12.00 они встретились с конвоем. С этого момента опеку над ними взял на себя корвет «Бриони», и подводные лодки заняли позиции в хвосте конвоя справа или слева. Они согласовывали свою позицию с маневрами «Авенджера» и сопровождавших его 2 эскортных миноносцев типа «Хант». Авианосец был вынужден передвигаться внутри ордера для проведения полетов.

Контр-адмирал Барнетт и его Боевая эскортная группа эсминцев появились только 9 сентября. Но еще раньше была приведена в действие сложная система дозаправки и стремительных перемещений кораблей. Это должно было обеспечить конвою максимальную защиту на критических участках пути.

Флагманский корабль контр-адмирала Барнетта, легкий крейсер «Сцилла», прибыл в Сейдис-фиорд 5 сентября. По пути он был обнаружен разведчиком FW-200. Барнетт сразу узнал от командира «Авенджера» капитана 2 ранга Колтхерста, что собранные здесь военные корабли уже замечены немцами. FW-200 даже атаковал их, сбросив 2 бомбы на авианосец. «Авенджер» также сообщил о первой боевой потере. В шторм один «Си Харрикейн» слетел за борт во время перехода из Скапа Флоу в Исландию.

Тем временем главнокомандующий Флотом Метрополии передал сообщение, что конвой PQ-18 все еще отстает от графика на 24 час, поэтому Барнетт провел совещание с командирами своих эсминцев 7 сентября. Немцы продолжали вести разведку, и в штабы в Норвегию поступали полные и детальные сообщения. Обычно самолеты-разведчики держались слишком высоко, что-

бы имевшиеся у англичан истребители могли перехватить их. Впрочем, однажды «Уитленд» отвел душу, дав пару залпов из 102-мм орудий. Но сделано это было лишь для того, чтобы хоть как-то успокоить нервы.

7 сентября было получено еще одно сообщение от адмирала Тови. Барнетту сообщали, что конвой опаздывает уже на 36 часов, а 8 сентября пришло подтверждение, что подводные лодки и «Шарпшутер» замечены бдительными «Кондорами».

Только в 20.30 «Сцилла», «Авенджер», 2 «Ханта» и 8 эсминцев 8-й и 13-й флотилий вышли из Сейдис-фиорда. Они взяли курс на север, чтобы принять участие в битве, которая должна была начаться вскоре. Неприятности начались практически немедленно. В полночь «Авенджер» сообщил, что должен остановиться на час из-за поломки машин. Это был серьезный удар. Мало того, что авианосец подвергался опасности, так еще и конвой мог лишиться воздушного прикрытия еще до начала операции.

Надо напомнить, что «Авенджер» был одним из самых первых кораблей, построенных на американских верфях и поставленных в Англию по Ленд-лизу. Поэтому не удивительно, что он страдал множеством дефектов. Если же говорить точно, «Авенджер» был первым эскортным авианосцем, отправленным в Англию. Потребность Королевского Флота в любых авианосцах, больших или маленьких, была настолько острой, что работы на верфях компании «Сан Шипбилдинг Компани» велись в страшной спешке, хотя их качество оставалось высоким. Тем не менее, превращение торгового судна (ранее оно называлось «Рио Хадсон») в военный корабль мало что меняло по существу. Корпус корабля соответствовал требованиям торгового флота, но никак не военного. С этим пришлось смириться, но все-таки возникали проблемы с недостаточной прочностью и различными методами постройки на американских и английских верфях. (Позднее именно это стало главной причиной гибели однотипного

с «Авенджером» авианосца «Дэшер». Однако виновных не искали и недостатки не исправляли.)

Как отмечал капитан 2 ранга Колтхерст, дела шли неожиданно хорошо, если учесть, что «Авенджер» принадлежал к совершенно новому классу кораблей. Когда он подвергся сильным атакам, действовать пришлось, используя незнакомые методы и непривычные механизмы.

«Работа машинной команды была великолепной. Крайне нелегко было заставить работать американские машины, с которыми они еще не были полностью знакомы, и которые явно не предназначались для операций такого рода».

Контр-адмирал Барнетт оставил эсминцы «Метеор» и «Импалсив» вместе с 2 эскортными миноносцами прикрывать авианосец, пока тот проводит ремонт, а сам вместе с крейсером «Сцилла» и остальными 6 эсминцами поспешил к конвою. «Авенджер» дрейфовал целых 3 часа, пока его механики пытались дать кораблю ход. Ожидание было крайне нервным, и все это время 4 корабля сопровождения непрерывно патрулировали вокруг. Все понимали, что стоящий авианосец является такой целью, о которой командир подводной лодки может только мечтать. Корабль в любой момент мог получить удар торпеды в мягкое брюшко, но счастье не покинуло его. Причиной неполадок оказалось загрязнение топлива водой и песком, поэтому стало ясно, что топливную систему придется слегка переделать перед будущими операциями. А сейчас приходилось использовать то, что есть. Авианосец сумел дать ход довольно быстро и ринулся вдогонку за конвоем.

Тем временем Боб Барнетт вдруг задумался, а не опрометчиво ли он поступил, оставив авианосец с таким слабым прикрытием, и повернул назад. И после того как он встретил «Авенджер», в 4.15 все соединение изменило

курс и пошло на встречу с конвоем. Вездесущий FW-200 заметил их во второй половине дня. После этого англичане получили еще одно напоминание, что они находятся в зоне военных действий, где существует множество опасностей. «Фолкнор» и «Милн» с помощью асдика установили контакт с подводными лодками и сбросили несколько глубинных бомб, хотя после этого потеряли контакт.

Видимость была скверной, но все-таки в 20.10 конвой был замечен, и «Сцилла» заняла свое место во главе центральной колонны слева от судна коммодора. Эсминцы разошлись по заранее предписанным местам ордера. Корабли конвоя с удовлетворением следили за прибытием подкреплений, хотя здесь была только половина Боевой эскортной группы. Ведь конвой вступил в опасную зону, где следовало ждать неприятностей в любую минуту. После прибытия этих кораблей эсминцы «Монтроз» и «Эхо» ушли, хотя, как и «Амазон», оба они потом сыграли небольшую, но очень важную роль в ходе операции.

Джон Каррент входил в артиллерийскую команду на борту транспорта «Эксфорд», одного из судов, вышедших из Исландии. Он описал переход конвоя на первом отрезке пути в условиях сильного волнения и плохой видимости к ожидавшему их противнику.

«Мы потеряли свою позицию ночью 7/8 сентября, поэтому нам следовало что-то сделать, чтобы исправить положение. Большая часть конвоя перемешалась, и теперь эти суда занимались тем же самым. На одном из судов случилась какая-то поломка, и оно повернуло назад. Всю ночь 8/9 сентября мы шли в густом тумане и снова потеряли место».

Тем временем 8 эсминцев 6-й и 17-й флотилий ушли вперед, на Шпицберген, чтобы заправиться с танкеров «Олигарх» и «Блю Рейнджер», которые стояли там в охранении 4 эсминцев.

Утром 10 сентября конвой попал в зону постоянных снежных шквалов, а потом погода ухудшилась еще больше, и опустился такой густой туман, что полдень превратился в сумерки. Перед тем как видимость пропала, над головами проскочила патрульная «Каталина». «Авенджер» в 7.25 поднял «Суордфиш», чтобы помочь ей вести патрулирование, но уже через час этот самолет был отозван из-за плохой видимости. При посадке «Суордфиш» был поврежден, однако его отремонтировали всего за 3 часа. Этот туман помешал немецким подводным лодкам обнаружить конвой и поддерживать с ним контакт, хотя в 12.15 тральщик «Харриер» получил четкое акустическое эхо за кормой конвоя.

«Харриер» и «Шарпшутер» атаковали лодку глубинными бомбами и сообщили, что видели на поверхности большое масляное пятно. Но ни одна подводная лодка в ходе этой атаки не была повреждена. Не менее зловещий рапорт был получен от британских подводных лодок «Тайгрис» и «Трибьюн», патрулирующих у берегов Норвегии. Они сообщили, что линкор, 2 крейсера и 6 эсминцев вышли из Нарвика. Судя по всему, немцы перебрасывали на север главные силы флота, и их мишенью мог быть только конвой PQ-18. Мы еще вернемся к этим рапортам позднее, но в то время Барнетт практически ничего не мог сделать. Он мог лишь надеяться, что его план окажется верным, а приданные ему силы окажут хоть какую-то помощь.

11 сентября происходило то же самое, что и вчера, хотя туман немного поредел. Однако частые дождевые шквалы сокращали видимость ничуть не хуже, и конвой следовал на север в почти полном мраке. Из Лондона через главнокомандующего Флотом Метрополии было получено предупреждение о том, что немцы сосредотачивают на пути конвоя подводные лодки. Поэтому конвой повернул, пытаясь обойти эту завесу. Но поворот ничего не дал. Единственным признаком существования авиации, своей и чужой, стал промелькнувший на рас-

свете «Либерейтор». Когда он внезапно выскочил из тумана, это вызвало небольшой переполох, но вскоре самолет удалось опознать. В течение дня по погодным условиям «Авенджер» ни разу не поднимал свои самолеты.

Тем временем дисциплина внутри конвоя слегка улучшилась, но все равно еще была далека от нормальной. Командир корвета «Бриони» сообщил, что транспорт «Оливер Элсуорт» продолжает отставать.

«Корабль получил предупреждение от «Бриони», которое потом повторил «Малькольм», что он подвергает себя опасности и снижает эффективность охранения».

Другие корабли тоже отставали, и некоторые американские шкиперы объясняли это довольно интересно. Они отстают на своих новеньких транспортах потому, что идущие впереди старики с угольными котлами не могут держать скорость. В этом было зерно истины. Командир «Бриони» подтвердил это, описывая, как «Ательтемплар» то и дело отставал, так как «идущие впереди него корабли были в этом определенно виноваты».

Снова обратимся к дневнику Джона Каррента, находившегося на «Эксфорде»:

«Мы по прежнему боролись с высокими волнами и ветром, который дул из всех сил. Небольшие снежные заряды и полосы тумана. Мы с трудом удерживали наши орудия чистыми, что в такую погоду особенно сложно. Однажды мы слышали разрывы глубинных бомб, но в остальном все было спокойно. Погода плохая: туман и снег с дождем».

На борту другого транспорта типа «Либерти» — «Патрика Генри» — энсэйн Блейк Хьюз отметил, что коммодор предупредил все суда конвоя о том, что вскоре им может встретиться более серьезный противник, чем плохая погода.

«Вражеские атаки начнутся на следующий день или позже. Кораблям держаться на дистанции 2 кабельтова и быть готовыми поддержать друг друга огнем».

Все это время корабли шли с высокой скоростью, что привело к большому расходу топлива на эсминцах, особенно на «Хантах». Это означало, что их командиры обязаны особенно внимательно следить за запасами нефти. Первые конвои сильно страдали от нехватки топлива, но PQ-18 был обеспечен сравнительно неплохо, потому что его сопровождали 2 больших эскадренных танкера, а еще 2 ожидали на Шпицбергене. Тем не менее, безопасность танкеров постоянно вызывала тревогу командиров эскорта, а заправка в море была тяжелой работой для обоих кораблей.

В это время способы заправки топливом в море, которые применял Королевский Флот, все еще оставались довольно примитивными, несмотря на то, что подобные опыты начались еще в годы Первой Мировой войны. Использование вспомогательных танкеров ВМФ означало, что их экипаж состоит из моряков торгового флота, а не военных.

В этот период танкеры, находящиеся в распоряжении Королевского Флота, имели 2 серьезных недостатка. Они были недостаточно большими для выполнения своей задачи и не обладали достаточно высокой скоростью, чтобы действовать вместе с линейным флотом. Оборудование танкеров было достаточно примитивным и значительно уступало немецкому и американскому. Эти флоты сразу приняли как данное, что географическое положение будет сильно мешать их действиям, а военная ситуация может заставить корабли оперировать на большом удалении от собственных баз. Для немцев это означало весь мировой океан. Американцам предстояла война на Тихом океане, который был достаточно велик. Поэтому оба флота не жалели времени и сил, чтобы создать эффективную систему снабжения кораблей в море. Королевский Флот в

течение нескольких веков действовал по всему земному шару и создал разветвленную систему баз, что частично объясняло его отставание в этой области.

Но эти недостатки были осознаны, и командование приложило все усилия, чтобы обеспечить PQ-18 всем необходимым, а кроме того, сделать процедуру дозаправки как можно более простой. Прежде всего, была подчеркнута настоятельная необходимость всем кораблям эскорта беречь топливо. Особенно это касалось эсминцев, которые отличались изрядной прожорливостью. Поэтому они должны были использовать любую передышку, чтобы залить цистерны до отказа.

Конвой сопровождали 2 эскадренных танкера «Блэк Рейнджер» и «Грей Рейнджер». Потом они должны были вместе с Боевой эскадрой перейти к конвою QP-14. Танкеры «Олигарх» и «Блю Рейнджер», как мы уже упоминали, стояли в бухте Лав на Шпицбергене. Они должны были заправлять эсминцы по пути в Россию и обратно.

Танкеры приняли на борт сверх штата дополнительные рабочие команды. Они состояли из старшего матроса и 7 матросов, которые должны были помогать работать с тросами. Все танкеры были обеспечены достаточным количеством шлангов, чтобы в случае необходимости заправлять по два эсминца сразу. Но, к несчастью, «Олигарх», «Блю Рейнджер» и «Грей Рейнджер» имели английские резиновые шланги, которые были не слишком эффективны и имели привычку рваться. «Блэк Рейнджер» находился в лучшем положении, так как имел немецкие шланги. Они были сделаны по образцам, найденным на борту немецких танкеров, захваченных в начале войны. Те действовали в качестве судов снабжения рейдеров в отдаленных районах океана. Эти шланги так и назывались «немецкими», чтобы отличать их от недостаточно хороших английских.

Поэтому, если позволяли погодные условия, каждый танкер заправлял по два эсминца сразу. Чтобы облегчить

заправку, все эсминцы Флота Метрополии были оснащены специальными переходниками для работы с резиновыми шлангами. Для тех эсминцев, которые не имели такого переходника, танкеры должны были к концу шланга подвязывать запасную секцию, которую эсминцы возвращали по окончании заправки. При использовании резиновых шлангов закачка топлива прекращалась по сигналу с эсминца, когда оставалось принять еще 5 тонн. После этого танкер продувал шланги перед разъединением. Это позволяло сберечь каждую каплю драгоценного топлива.

Командиры эсминцев получили приказ подготовить команду к работе с фалами и шлангами, чтобы избежать повреждений оборудования. Запас шлангов на танкерах был совсем не бесконечным.

И последний штрих в обеспечении безопасности кораблей во время заправки. В случае вражеской атаки эсминцы должны были действовать по своему усмотрению, отдав шланг и отложив завершение заправки до окончания воздушного налета. Однако некоторые корабли предпочитали в это время болтаться на буксире у танкера, который был плавучим вулканом!

Так как своевременная дозаправка считалась важным фактором, в полдень 11 сентября адмирал Барнетт оставил конвой, чтобы заправить свои флотилии в бухте Белл. Учитывая постоянную угрозу атак подводных лодок, он оставил с конвоем эсминцы «Фолкнор», «Фьюри» и «Импалсив» из состава 8-й флотилии. Эти корабли были лучше оснащены для борьбы с лодками, а их команды имели большой опыт. Они должны были помогать непосредственному сопровождению конвоя, пока не придут 6-я и 17-я флотилии.

Итак, в 11.40 «Сцилла» повела «Милн», «Мартин», «Марн», «Метеор» и «Интрепид» на север. Хотя корабли находились под командованием капитана 1 ранга Алана Скотт-Монкрифа, показавшего себя умелым командиром, эскорт был ослаблен, поэтому первая линия

немецких подводных лодок начала сближение, уверенная в успехе.

Всего в состав группы «Айспалас» были включены 12 подводных лодок. Англичане оценивали силы немцев в 30 лодок или даже больше, но действовала только эта дюжина. Несмотря на то, что немцы столкнулись с самым большим количеством эсминцев, которое когда-либо было придано арктическому конвою, да и любому конвою вообще, за исключением мальтийского «Пьедестала», немецкие капитаны упорно пытались прорвать линию охранения и выйти к транспортам.

Первая линия из 3 лодок была развернута юго-западнее Шпицбергена, поэтому они довольно быстро обнаружили конвой после первых сообщений самолетов. Этими лодками были U-88 (капитан-лейтенант Гейнц Боманн), U-403 (капитан-лейтенант Клауссен), U-405 (капитан-лейтенант Гопман). Из них ближе всего к конвою оказалась U-88. Еще 4 лодки образовали вторую линию, которая обнаружила конвой несколько позднее. Это были U-377 (капитан-лейтенант Кёлер), U-408 (капитан-лейтенант фон Химмен), U-589 (капитан-лейтенант Хоррер), U-592 (капитан-лейтенант Бора).

В состав третьей линии должны были войти лодки, которые в данный момент спешно принимали топливо. Это были U-703 (капитан-лейтенант Бильфельд) и U-378 (капитан-лейтенант Цетше). Еще 2 лодки уже находились в море на позиции — U-435 (капитан-лейтенант Стрелов) и U-457 (капитан-лейтенант Бранденбург). Дюжину завершала U-456 (капитан-лейтенант Тайхерт). Сначала она занимала позицию в авангарде, но потом была отодвинута назад. Именно эти лодки действовали против конвоя PQ-18. Им противостояли около 20 эсминцев, 4 корвета, 3 тральщика, 4 траулера, а также 3 «Суордфиша» с «Авенджера». Время от времени появлялись базовые патрульные самолеты.

Конвой PQ-18 начал свою битву.

II

Словно для того, чтобы отметить новую фазу операции, вскоре после ухода кораблей адмирала Барнетта эсминцы «Фьюри» и «Акейтес» сообщили о контактах с подводными лодками. В 18.45 «Акейтес» сбросил одну глубинную бомбу, но эхо потом было опознано как косяк рыб. Точно так же в 19.12 «Фьюри» атаковал нечто по показаниям гидролокатора, но без всяких видимых результатов. Позднее эти контакты были определены как «не-лодки».

Суббота, 12 сентября, принесла новые указания на то, что немцы поддерживают тесный контакт с конвоем из-под воды и с воздуха. Конвой менял скорость, совершил несколько поворотов, в воду полетело множество глубинных бомб. Ветер силой 3 балла дул по-прежнему с северо-запада. Утренний туман рассеялся, и во второй половине дня видимость была хорошей. Это привело к легко предсказуемому результату — снова появились Люфтваффе.

В 12.35 в небе промелькнул гидросамолет BV-138, и он явно заметил конвой. Ранее погодные условия мешали «Авенджеру» поднимать «Суордфиши», но в 12.45 на крошечном авианосце загремели колокола громкого боя, и 2 звена «Си Харрикейнов» стартовали; чтобы попытаться перехватить этого навязчивого преследователя. Так как в это время конвой был уже обнаружен, не было никакой необходимости соблюдать радиомолчание и не пользоваться радаром. Это облегчало подготовку к отражению предполагаемой атаки.

Первый боевой опыт 4 истребителей оказался довольно плачевным. Несмотря на все их усилия, BV-138 ускользнул невредимым. Оба звена перехватили разведчика, но не смогли сблизиться на дистанцию эффективного огня. Один из «Си Харрикейнов» выпустил по 20 патронов из каждого пулемета с дистанции 400 ярдов, но совершенно безрезультатно. Немецкий гидросамолет ускользнул под прикрытие тучи, которая местами опуска-

лась до уровня моря. Итак, жребий был брошен, и 40 транспортов союзников были нанесены на большие оперативные карты в Банаке и Бардуфоссе.

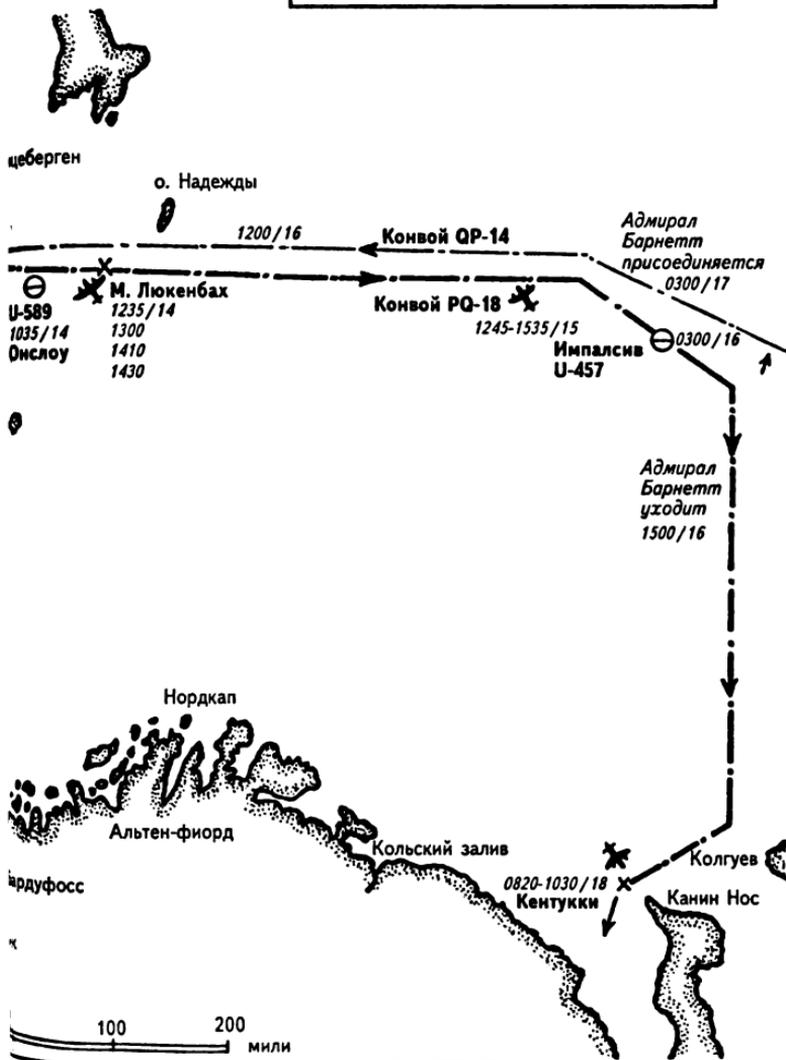
Хотя курс конвоя был проложен так, что проходил примерно в 450 милях от этих авиабаз, у самой кромки летних льдов, даже этого оказалось недостаточно, чтобы вывести корабли из-под удара Люфтваффе. Однако в этот день воздушных атак не последовало, хотя напряжение достигло предела.

Вероятно, именно оно стало причиной нескольких странных рапортов. Американский транспорт «Вирджиния Дейр» сообщил, что перехватил странную передачу рядом с финской станцией на частоте 165 Кгц. Передача велась кодом, но на итальянском языке! Язык был точно опознан кадетом, итальянцем по рождению, так как он свободно говорил на этом языке. Кроме того, была перехвачена работа передатчика рядом с конвоем. Это означало, что подводные лодки находятся поблизости.

Капитан 2 ранга Рассел на «Малькольме» и капитан 1 ранга Скотт-Монкрифф на «Фолкноре» были специалистами по охоте за подводными лодками. Они подтвердили, что данные радиоперехвата и пеленгации показывают, что первая волчья стая готовится к атаке. Учитывая это, «Авенджер» возобновил патрулирование своих «Авенджеров», и это принесло плоды. В 19.55 одна из «Авосек» заметила подводную лодку в позиционном положении в 5 милях впереди левой колонны конвоя. «Суордфиш» прожектором сообщил об этом капитану 2 ранга Расселу. «Малькольм» увеличил скорость и ринулся в указанную точку.

Вскоре эсmineц получил четкий акустический контакт, и первая серия из 5 глубинных бомб полетела в воду. Гидроакустические взрыватели были установлены на среднюю глубину. Затем последовала серия из 10 бомб с большой глубиной разрыва. Когда к «Малькольму» присоединился «Импалсив», контакт был утерян. Поэтому оба эсминца в 22.00 вернулись к конвою.

Маршруты конвоев PQ-18 и QP-14



-  Потопленные подводные лодки
-  Атаки подводных лодок
-  Атаки самолетов
-  Потопленные военные корабли

Зато «Фолкнору» в это время повезло больше. В 21.03 оператор асдика сообщил, что имеет четкий контакт, определенный как «подводная лодка», по пеленгу 345° на дистанции 2100 ярдов. В это время Скотт-Монкрифф вел свой эсминец на усиление завесы на правом фланге конвоя. Эхо было умеренно слабым, и, судя по всему, подводная лодка шла зигзагом, удаляясь. Это была U-88 капитан-лейтенанта Боманна, которая пыталась прорваться сквозь завесы и выйти на позицию для атаки. Но командир заметил «Фолкнор» и сейчас пытался увести лодку от опасности. Но это ему не удалось, так как опытный экипаж «Фолкнора» свой шанс не упустил.

В 21.09 была сброшена серия из 5 глубинных бомб. Первая и последняя должны были взорваться на глубине 250 футов, следующие — на 150 футах, а средняя — на 100 футах. Примерно через 15 секунд после того, как бомбы взорвались в кильватерной струе «Фолкнора», слышался глухой шум — подводная лодка продувала цистерны. Судя по всему, уже в первой атаке Скотт-Монкрифф нанес смертельный удар, и Боманн отчаянно пытался поднять обреченную лодку на поверхность, чтобы хотя бы спасти команду.

Тем временем британский эсминец развернулся для второй атаки, но теперь эхо было не столь четким, и была сброшена только одна глубинная бомба с взрывателем, установленным на 100 футов. Но глубоко в воде развороченный безжизненный корпус U-88 уже падал на дно океана. «Фолкнор» описал круг. На поверхности появились резко пахнущие масляные пятна. Взятая проба подтвердила, что это дизельное топливо. После 15 минут поисков контакт восстановить не удалось. Скотт-Монкрифф пошел на соединение с конвоем, оставив позади расползающееся пятно солянки, которое отметило место гибели 40 человек.

Пролилась первая кровь, но немцы быстро отомстили за гибель U-88.

В 4.30 на следующее утро к конвою присоединились 6-я и 17-я флотилии, прибывшие из бухты Белл, но еще

раньше, в 3.45 «Авенджер» поднял первый «Суордфиш». В 6.00 этот самолет заметил на поверхности подводную лодку примерно в 12 милях на правой раковине конвоя. Лодка сразу погрузилась, «Суордфиш» атаковал ее глубинными бомбами, но безрезультатно. «Онслоу» также установил контакт и атаковал лодку, но тоже ничего не добился.

В 7.45 появился неизменный BV-138. Снова взлетели 2 звена «Си Харрикейнов», которые попытались перехватить разведчик. Но все закончилось повторением вчерашнего фиаско. Хотя головной истребитель открыл огонь с дистанции 500 ярдов, гидросамолет снова ускользнул в тучи. С этого момента конвой находился под постоянным наблюдением вражеских самолетов.

В 8.15 один из «Суордфишей» заметил другую подводную лодку в 20 милях за кормой конвоя. Похоже, она преследовала конвой, передавая по радио сигналы наведения. Лодка погрузилась, когда «Суордфиш» находился на расстоянии 3 миль, поэтому точно сбросить глубинные бомбы было нельзя. Координаты этой лодки были переданы по радио кораблям эскорта, но никаких действий не последовало.

К этому времени уже две стаи лодок находились на перископной глубине за кормой конвоя, готовясь атаковать. Командиры U-408 и U-589 нажали кнопки пуска торпед почти одновременно. Их целью были корабли десятой колонны. В 8.55 две торпеды поразили свои жертвы.

В то время считалось, что обе были выпущены одной лодкой из-за пределов завесы охранения. Последующий анализ показал прямо противоположное. Оба командира объявили по радио о победах совершенно независимо друг от друга. Фон Химмен заявил, что потопил пароход в 7000 тонн в квадрате 2569, а Хоррер претендовал на потопление парохода в 7000 тонн в квадрате 2566.

«Сталинград» получил попадание одиночной торпеды в правый борт и затонул в течение 15 минут. Беременная

женщина — помощник капитана — в этот момент шла на вахту, и у нее случился выкидыш. Это была единственная жертва. Спасательные суда и корабли эскорта быстро подобрали весь экипаж судна. Шансов спасти корабль не было никаких. Лейтенант Блейк Хьюз на борту «Патрика Генри» подумал, что пароход получил попадание двумя торпедами и затонул «очень быстро». Лейтенант Де Фоу на «Эсек Гопкинсе» считал, что судно затонуло через 5 минут. «Сталинград» был маленьким сухогрузом водоизмещением всего 3560 тонн и явно не мог выдержать попадания 2 торпед.

Второй жертвой стал большой транспорт типа «Либерти» «Оливер Элсуорт», почти вдвое крупнее «Сталинграда». Он тоже получил одно попадание. Корабль шел со скоростью 9 узлов, у него на борту находились самолеты и боеприпасы. Торпеда ударила в правый борт между трюмами № 4 и № 5. Пробоина оказалась целиком ниже ватерлинии, и ее не было видно. Машины стали уже через 3 минуты. Так как «Оливер Элсуорт» шел за «Сталинградом», когда тот был торпедирован, судно положило руля лево на борт, но в это мгновение само получило торпеду.

Капитан отдал приказ покинуть корабль, и весь экипаж, за исключением одного человека артиллерийской команды, благополучно спустился в шлюпки.

Среди кораблей, которые пошли на помощь экипажу, был траулер «Сент-Кенан». Коммодор конвоя приказал срочно повернуть, когда получил попадание «Сталинград», однако это было сделано слишком поздно, чтобы спасти «Оливер Элсуорт». Тем не менее, судно не собиралось тонуть немедленно, и его шкипер запротестовал против намерения потопить судно. Было невозможно представить, чтобы транспорт типа «Либерти» был потоплен всего одной торпедой, и капитан надеялся еще спасти корабль.

Однако в распоряжении коммодора не было спасательных буксиров, поэтому шансы были невелики. На-

блюдатели сообщили, что транспорт садится кормой. Лейтенант Маккей на «Сент-Кенане» забрал шкипера и еще троих человек с плотика. Он согласился, что «Элсуорта» еще можно спасти, если принять надлежащие меры. Однако предстояла воздушная атака, и транспорт превращался в беспомощную мишень, с которой будет покончено очень быстро. Тральщик «Шарпшутер» забрал остальных членов экипажа транспорта. Теперь оставалось только отправить на дно и транспорт, и его ценный груз. Через час после попадания торпеды продырявленный снарядами «Элсуорт» затонул кормой вперед.

Тем временем эсминцы «Оффа», «Онслот» и «Оппортюн» были отправлены назад, чтобы провести поиск подводных лодок, но они ничего не обнаружили. В самом конвое эта атака вызвала небольшой переполох. «Натаниэл Грин» сообщил, что видит перископ в 100 ярдах по правому траверзу. По предмету был немедленно открыт огонь, но артиллеристы сообщили, что цель находится слишком близко, и эрликаны не могут обстрелять ее. Цель пропала, но лишь для того, чтобы появиться снова в 500 ярдах по правому траверзу «Вирджинии Дейр», и «Натаниэл Грин» снова начал стрелять. Объект снова исчез, но на этот раз примчались 3 эсминца и сбросили несколько глубоинных бомб.

В 9.45 «Онслот» находился примерно в 2200 ярдах впереди головного судна правой колонны. В этот момент был установлен гидроакустический контакт с целью на расстоянии 2000 ярдов, который был классифицирован как «сомнительный». Тем не менее, эсминец пошел в атаку, и контакт был уже определен как «подводная лодка». «Онслот» сбросил 5 глубоинных бомб, установленных на 50 футов. Результаты атаки определить не удалось, и контакт был потерян, когда через несколько минут весь конвой прошел над этой точкой. Однако считается, что это была подводная лодка, пытавшаяся прорваться сквозь завесу, и своевременный выпад «Онслота» помешал ей торпедировать транспорты правой колонны.

По оценкам командиров, за конвоем сейчас следили 8 подводных лодок, и вскоре была обнаружена очередная. В 10.50 «Авенджер» поднял 2 звена истребителей, чтобы отогнать 5 немецких самолетов, которые крутились на горизонте. Несколько раз английские истребители выходили в атаку и открывали огонь, но немецкие самолеты ускользали в низкие тучи, прежде чем «Си Харрикейны» успевали добиться хоть какого-то результата.

В 11.00 один из «Суордфишей» сообщил, что наблюдал, как BV-138 сбросил в море неизвестный предмет в 15 милях впереди конвоя. Капитан 1 ранга Скотт-Монкрифф предположил, что это плавучая мина, потому что наблюдатели уже видели их ранее. Поэтому он предложил срочно повернуть влево на 45°, что и было сделано.

Тот же «Суордфиш» заметил на поверхности подводную лодку примерно в 10 милях впереди конвоя. Он сообщил о контакте по радио, но внезапно появившийся BV-138 помешал ему следить за лодкой. Неуклюжий гидросамолет отогнал еще более неуклюжую «Авоську» и сам стал патрулировать над субмариной.

Тем временем тральщик «Шарпшутер» из состава охраны конвоя в 12.15 установил четкий акустический контакт и сбросил 3 глубинные бомбы. Ему на помощь был послан эсминец «Тартар». В результате поиска контакт был точно определен как «подводная лодка». «Шарпшутер» заметил мелькнувшую среди волн рубку лодки, которая тут же погрузилась обратно. «Шарпшутер» провел еще 3 атаки, «Тартар» атаковал дважды сериями из 3 и 5 глубинных бомб. Атаки «Тартара» не принесли видимых результатов, но «Шарпшутер» сообщил, что еще раз видел рубку лодки, окруженную облаком пузырей. Контакт в конце концов был утерян, и «Шарпшутер» вернулся к конвою.

За время его отсутствия корабли охраны еще несколько раз устанавливали контакт с лодками. «Онслот» сбросил 2 глубинные бомбы. После того как они взорвались, на траверзе головных судов правой колонны мель-

кнул перископ. Потом был установлен акустический контакт с целью прямо между двумя колоннами транспортов, и эскортные корабли бросились в атаку на глазах напряженно следивших за этим моряков торговых судов.

Однако из-за близости транспортов точная атака была невозможна, так как нельзя было использовать бомбометы. Вместо этого в 12.16 «Онслот» сбросил 2 бомбы с кормовых рампы с установкой взрывателей на 50 и 150 футов. После этого контакт был утерян, так как проследить что-либо среди кильватерных струй 40 транспортов было просто невозможно. И снова можно предположить, что решительные действия «Онслота» предотвратили атаку немецкой лодки. «Фолкнор» подтвердил, что тоже засек эту лодку.

В 13.57 «Суордфиш» заметил лодку на поверхности в 12 милях на левом крамболе конвоя. Она погрузилась и была атакована глубинными бомбами. Позиция лодки была передана ближайшему эсминцу охранения, но тот не стал атаковать. «Суордфиш» не мог задерживаться, так как заметил на горизонте какие-то корабли и полетел проверять.

Настойчивость подводных лодок, пытавшихся проникнуть внутрь кольца охранения, была парирована бдительными и умелыми действиями эсминцев. За целый день были потеряны всего 2 транспорта. Не приходится сомневаться, что усиление эскорта PQ-18 большим количеством эсминцев, не слишком подготовленных для охоты за лодками, все-таки принесло свои плоды, хотя, как мы еще увидим, их главной задачей было отражение атаки надводных кораблей. Хорошо спланированные и выполненные меры усиления ПЛО были результатом исполнения плана операции «EV», подготовленного штабом миноносных сил Флота Метрополии.

Этот план требовал, чтобы в случае установления контакта с лодкой, находящейся за пределами кольца охранения, к охоте присоединился корабль, следующий через одного от эсминца, установившего контакт. Резервные

эсминцы, находящиеся в хвосте конвоя, должны выдвинуться вперед и заполнить бреши в кольце охранения. Если контакт будет установлен внутри охранения, эти резервные эсминцы должны присоединиться к охоте.

Эсминцы Флота Метрополии должны были преследовать лодку в случае достоверного контакта не более 2 часов, чтобы сэкономить топливо, эсминцы Командования Западных Подходов и сопровождения конвоя — час. Тихоходные траулеры имели строжайший приказ ни в коем случае не удаляться от конвоя более чем на 3 мили. Более того, постоянно имея в виду ситуацию с топливом, контр-адмирал Барнетт приказал, чтобы ни одна охота не продолжалась более часа или получаса после потери контакта.

Если подводная лодка будет обнаружена патрульным самолетом на большом расстоянии от конвоя, поступать надлежало по ситуации. Если это было возможно, для атаки лодки высылалась ударная группа из 3 эсминцев. Но чаще всего использовался метод, имевший кодовое название «GRAB». Он приводился в действие, если корабль завесы подозревал, что лодка проникла внутрь кольца и поднырнула под транспорты. Получив это кодовое слово, эскортные корабли из хвоста конвоя выдвигались вперед и сбрасывали не более 2 бомб, чтобы удержать лодку на большой глубине. Как мы видели, эта тактика работала отлично. Лишь подводная лодка U-589 сообщила, что выпустила 2 торпеды в авианосец и вероятно добилась попадания. Однако эта информация вскоре была опровергнута командованием в Осло. Донесения самолетов-разведчиков быстро подтвердили, что «Авенджер» цел и невредим.

А что делали в это время контр-адмирал Барнетт и остальные его эсминцы?

III

Покинув конвой 11 сентября, Барнетт взял курс на бухту Белл вместе со «Сциллой», эсминцами 3-й флоти-

лии и «Интрепидом». Позднее он признался, что испытывал серьезные сомнения относительно безопасности во время этого перехода, потому что не имел способа связаться с кораблями сопровождения конвоя. Барнетт очень не хотел работать на длинных волнах. Слишком часто в прошлом такие передачи были слышны гораздо дальше, чем хотелось бы. Подводные лодки использовали передатчики в качестве радиомаяков и легко находили конвой. Позднее адмирал Барнетт признал, что УКВ-связь оказалась бы просто неоценимой.

В субботу 12 сентября было довольно холодно. Налетали снежные заряды, встречался туман. Зато была получена хотя бы одна хорошая новость. Авиаразведка обнаружила, что «Шеер», «Хиппер» и «Кёльн» все еще стоят в Альтен-фиорде.

В 20.10 соединение прошло горло залива Белл, которое было довольно узким, и в нем существовало сильное приливное течение. Поэтому его легко было защищать, и он идеально подходил для организации там временной стоянки. Барнетт обнаружил эсминец «Виндзор», стоящий на якоре внутри Аксель-фиорда. У входа была создана сигнальная станция. В 21.45 корабли достигли головы фиорда, а там, подальше от нескромных глаз, пряталось Соединение Р — танкеры «Олигарх» и «Блю Рейнджер». Заправка началась немедленно.

Она продолжалась всю ночь без перерывов, и в 4.00 в воскресенье 13 сентября «Сцилла», «Милн», «Мартин», «Марн», «Метеор» и «Интрепид» отправились обратно к конвою. Видимость была хорошей, и в результате в 8.55 их обнаружил Ju-88, к которому чуть позже присоединился He-111. Эсминец «Милн» сделал несколько выстрелов из 120-мм орудий, и самолеты быстро скрылись в тучах.

Барнетт поспешил к конвою, который в это время как раз входил во вражеские воды, кишевшие подводными лодками. Впрочем, в небе тоже хватало неприятельских самолетов. В 11.30 контр-адмирал Барнетт получил со-

общение «Фолкнора» о том, что торпедированы и потоплены 2 судна. После этого Барнетт увеличил скорость и повернул вправо, чтобы встретиться с конвоем как можно раньше.

В результате через 3 часа слева по носу у «Сциллы» появились мачты кораблей PQ-18. Конвой шел курсом 70° со скоростью 7,5 узлов. К болтавшемуся над головой Ju-88 присоединились еще 2 самолета. Если адмирал Барнетт был рад видеть конвой, то вид «Сциллы» и 5 эсминцев, несущих на форштевнях большие буруны, был еще более приятен для моряков на транспортах. Эскорт конвоя снова был доведен до полной численности.

Коммодор Боддэм-Уитэм позднее вспоминал этот момент с благодарностью:

«Ничто не могло выглядеть более ободряюще после того, как 13 сентября в 14.17 были торпедированы 2 судна, и атака бомбардировщиков была совершенно неизбежна. Мы увидели контр-адмирала и его Соединение В».

Однако эта радость вскоре была изрядно подпорчена. Когда «Сцилла» и ее эсминцы полным ходом мчались к конвою, с мостика крейсера заметили, что «Авенджер» вышел из строя и развернулся против ветра, чтобы поднять свои 5 «Си Харрикейнов». Стало понятно, что Люфтваффе берут инициативу в свои руки.

IV

В тот момент, когда корабли эскорта еще расходились по своим местам, а «Сцилла» направлялась в голову конвоя, в 14.35 на расстоянии 62 мили была обнаружена большая группа вражеских самолетов. В 14.50 была поднята группа «Си Харрикейнов», чтобы патрулировать, перекрыв угрожаемое направление. Но в 15.03 радар обнаружил еще несколько групп самолетов.

Вскоре после этого английские истребители сообщили, что заметили 5 Ju-88, которых они загнали в облако. Истребители израсходовали все боеприпасы во время этой бессмысленной атаки, а новых самолетов, чтобы поднять им на замену, не было.

Первые бомбардировщики появились над конвоем в 15.00, и атаки продолжались непрерывно в течение 25 минут. Только 6 Ju-88 проскочили мимо английских истребителей, остальные были вынуждены играть в кошки-мышки среди туч. Эти 6 бомбардировщиков выполнили атаки поодиночке сквозь разрывы в тучах. Конвой вел по ним спорадический огонь, но безуспешно. Впрочем, успеха не добились и немцы. Несколько бомб упало между транспортами, но ни один корабль попаданий не получил.

Многих моряков это успокоило, потому что они ожидали много худшего.

Тральщик «Глинер» был атакован одиночным Ju-88, выскочившим из туч. Бомбардировщик зашел с кормы, но его бомбы легли по правому борту. Ответный огонь 20-мм эрликонов тральщика, **кажется**, дал несколько попаданий. 2 бомбы взорвались рядом с транспортом «Эксфорд».

Энсайн Рукер на борту «Кэмпфайра» видел происшедшее по-своему:

«Волны немецких бомбардировщиков сбросили множество бомб, но не причинили вреда. Никаких предупреждений перед началом атаки не было получено. Большинство торговых судов временами стреляли, часто используя пулеметы для того, чтобы заставить самолеты держаться подальше».

К несчастью, эта хаотичная, неорганизованная стрельба была простым расходом боеприпасов. Гораздо хуже было то, что она угрожала соседним судам, причем эту ситуацию никак не удавалось исправить. Это отсутствие

контроля не раз отмечалось впоследствии, но можно понять и артиллеристов, которые открыли огонь, как только впервые увидели немецкие самолеты.

Лейтенант Блейк Хьюз на «Патрике Генри» тщательно проанализировал эти атаки в своем рапорте. Хотя Адмиралтейство в своем коммюнике позднее назвало первый налет как «бомбардировку с горизонтального полета с большой высоты», Хьюз вполне резонно указывает, что это было совсем не так.

«Я полагаю, что эту атаку более точно было бы называть бомбометанием со средних или даже малых высот, потому что самолеты летели над самым слоем низких серых туч на высоте от 2000 до 3000 футов и сбрасывали бомбы сквозь разрывы в облачном слое.

За один раз сбрасывались 2 или 3 бомбы. Я видел одну неразорвавшуюся. Этот тип бомбометания совершенно неэффективен. Первые самолеты, появившиеся над конвоем, были встречены бешеным огнем, в основном из 20-мм автоматов с торговых судов».

«Эсек Гопкинс» был накрыт серией бомб, разорвавшихся в 500 ярдах по правому траверзу, но этим всё и ограничилось.

Снова, как и в случае атаки подводных лодок, сработал заранее подготовленный план, хотя он был подготовлен для Боевой эскадрной группы на случай атаки торпедоносцев. На кораблях постоянно поддерживалась готовность зенитных орудий № 3. После того как «Сцилла» подняла красный флаг, зенитная артиллерия была переведена в готовность № 1.

Диспозиция эсминцев сопровождения должна была обеспечить максимальную защиту от атак торпедоносцев и пикировщиков. Снова по радио было передано кодовое слово «РАСК». Получив его, все эсминцы должны были сомкнуться для отражения атаки пикировщиков. Однако пикировщики не появились, немцы применили

то, что можно было бы назвать атакой с планирования. Подготовиться к ней не было времени, так как самолеты выскочили из туч совершенно неожиданно.

Чтобы прикрыть транспорты огневой завесой, эсминцы, оставшиеся в наружном кольце охранения, должны были стрелять на заданном прицеле. Корабли на правом фланге конвоя — над правыми колоннами, на левом фланге — над левыми, а те, что располагались в голове, — поверх центральных колонн. Этот зенитный зонтик следовало ставить при угле возвышения орудий 20° , взрыватели устанавливать на определенную дистанцию. Подчеркивалась необходимость экономить боеприпасы.

Снова приходилось принять во внимание угрозу торпедоносцев, причем предполагалось, что они будут замечены в последний момент, так как подойдут на малой высоте, где их не обнаружат радары. Поэтому эсминцы охранения должны были внимательно следить за горизонтом, чтобы мгновенно перенести огонь и предупредить все остальные корабли. Особенно подчеркивалась опасность атак торпедоносцев в сумерки, так как это было наилучшее время для внезапной атаки такого рода. При появлении торпедоносцев следовало поставить огневую завесу, как только самолеты появятся на горизонте. Кроме того, эсминцы должны были поставить и дымовую завесу. В качестве дополнительной меры эсминцы должны были включить и выключить прожектора, если заметят торпедоносцы.

План был очень детальным, и каждый корабль знал свою роль при любом варианте атаки немцев. Однако весь предыдущий военный опыт показывал, что вражескую воздушную атаку невозможно отбить одним только огнем зенитных орудий, если в ней участвуют смелые пилоты под правильным руководством. Однако у противника осталось не так много опытных экипажей, а возросшее количество зениток делало потопление военных кораблей и торговых судов не столь легким, как в первые годы войны. Было известно, что немцы увеличили

численность своей авиации в Норвегии, перебросив туда дополнительные торпедоносцы. Однако их точное число и, что гораздо более важно, уровень подготовки и степень отваги оставались неизвестными величинами. Несколько отдельных случаев не давали оснований для твердых заключений.

Так как немцы не смогли организовать непрерывное слежение с воздуха 12 сентября, и серьезных атак с воздуха не последовало, артиллеристы военных кораблей и транспортов не получили достаточно практики. Даже опытным наводчикам требуется какой-то период, чтобы набить руку перед началом настоящего боя. А вот зенитчики PQ-17 такой возможности не имели. Более того, значительная часть артиллеристов была совсем зеленой. Наверняка ни один из транспортов не попадал под массированную воздушную атаку. Корабли, переброшенные с Западных Подходов, гораздо больше знали о борьбе с подводными лодками, чем с авиацией, так как на просторах Северной Атлантики немецкие самолеты встречались очень редко.

Самые опытные наводчики находились на борту эсминцев. Даже «Сцилла» была относительно новым кораблем, хотя на бумаге крейсер имел внушительную зенитную батарею. 8-я и 17-я флотилии в последние месяцы воевали в основном в Арктике и Северной Атлантике, где тоже не слишком часты воздушные атаки. 3-я флотилия была оснащена самыми мощными кораблями, которые опять-таки служили в основном в составе Флота Метрополии. Поэтому самым большим опытом обладала 6-я флотилия, только что прибывшая со Средиземного моря, где она участвовала в операции «Пьедестал» — августовском конвое на Мальту. Этот конвой подвергся самым мощным воздушным атакам, когда-либо обрушенным на британские торговые суда, и понес тяжелые потери. Наверняка командиры «Ашанти», «Эскимо» и «Тартара» не питали никаких иллюзий относительно того, **какой** может быть воздушная атака. Ричард Онслоу по-

зднее вспоминал, что он тщательно проверил все эрликны, имевшиеся на борту, в том числе кормовой автомата, установленный среди бомбометов.

Итак, конвой PQ-18 приготовился к отражению атаки Люфтваффе.

В 15.40 радар «Авенджера» обнаружил группу самолетов, на большой скорости приближающуюся к конвою. На борту «Сциллы», находившейся впереди транспортов, Роберт Хьюз выслушивал сообщения из КДП, управлявшего действиями артиллерии крейсера.

«Наушники снова заговорили.

— Это КДП. Более 25 отметок на востоке, быстро приближаются!

— Сколько? — невольно вырвалось у меня.

— Более 25! — последовал четкий ответ.

Я приказал Миду:

— Развернуться на правый борт в сектор «зеленый один-ноль» — «зеленый два-ноль» и следить. Оттуда подходит большая шайка.

Мид медленно повернулся вправо, а снизу долетел голос старпома, который диктовал запись в бортжурнал:

— Мы только что присоединились к конвою и встали во главе одной из колонн. Корабли эскорта заняли свои места, «Авенджер» находится в левой колонне. Радар обнаружил более 25 самолетов, летящих к нам. Предстоит серьезная атака.

— Самолеты! — истерически взвизгнул кто-то. И тут мы их увидели».

ГЛАВА 3

ЗОЛОТОЙ ГРЕБЕНЬ

I

Теперь конвою предстояло выдержать самое суровое испытание. Было известно, что Люфтваффе постоянно наращивают численность своих торпедоносцев в Норвегии, но все-таки никто не ожидал, что их окажется так много. Никто не предполагал столь резкого увеличения, потому что Люфтваффе вообще начали интересоваться самолетами-торпедоносцами лишь в начале прошлого года. Королевские ВВС все-таки имели более 20 лет опыта в этой области, потому что в межвоенный период они контролировали ВСФ. Но даже они к 1942 году сумели собрать лишь несколько эскадрилий торпедоносцев (3 эскадрильи «Бофортов» на Средиземном море и 4 эскадрильи «Хэмпден» в Англии). Поэтому все были уверены, что и Люфтваффе сумеют наскрести лишь горстку торпедоносцев, вроде той, что была брошена против RQ-17. Однако все оказалось совершенно иначе.

С 1926 года развитием торпедоносцев в Германии занимался только флот. После того как началась ремилизация Германии, Кригсмарине приобрели в Норвегии авиаторпеду арсенала Хортен. Через 5 лет наступил период идеальных отношений с итальянцами, которые в

1930-х годах лидировали в развитии торпедоносной авиации, что привело к покупке патентов арсенала Фиуме. Испытания проводили морские эскадрильи, использовавшие гидросамолеты He-59 и He-115, но результаты получились обескураживающие. Например, в 1939 году во время испытаний отказы достигли 49 процентов из-за проблем с контролем глубины хода и взрывателями. Кроме того, возникли трудности со сбросом торпед с самолетов, определения наилучшей высоты, скорости и упрямления во время атаки.

В результате эскадрильи гидросамолетов германского флота, действовавшие в качестве торпедоносцев в начале войны были далеко не таким грозным оружием, как самолеты британских ВВС или итальянских *Aerosilurante*. К тому же эскадрильи-то было всего две. Нехватка торпед и слишком малое количество самолетов приводили к тому, что и результаты были крайне незначительными. Спор между Люфтваффе и флотом вышел на совершенно идиотский уровень. Например, эскадрильи морских гидросамолетов He-115 были названы «эскадрильями общего назначения». Хотя они были вполне нормальными торпедоносцами, с точки зрения Люфтваффе их можно было применять только для ведения разведки. Всю ударную мощь следовало сосредоточить в эскадрильях самих Люфтваффе.

В 1939 году было упразднено командование береговой авиации Люфтваффе, и полковник Гейслер был переведен в морское командование с тем, чтобы он контролировал все подразделения базовой авиации (*Seefliegerstaffeln*). К 1941 году англичане уже добились потрясающего успеха в Таранто, британский и итальянский флоты на Средиземном море понесли серьезные потери от действий торпедоносцев, а Люфтваффе все еще располагали лишь горсткой торпедоносцев. При этом уже стала ясна полнейшая неэффективность обычных бомбардировщиков в борьбе с кораблями. Лишь эскадрильи пикировщиков Ju-87 добились определенных результатов

благодаря высокой точности бомбометания, но их радиус действия был слишком мал, и потому их можно было использовать только в прибрежных водах. Поэтому Люфтваффе начали проявлять интерес к авиационным торпедам, но тут неожиданно против выступил флот. Согласно воспоминаниям фельдмаршала Мильха, данные по испытаниям авиационных торпед, созданных ранее, флот тщательно скрывал от технического отдела штаба Люфтваффе. Точно так же скрывались разработки частных фирм и результаты проведенных ими испытаний.

Кригсмарине игнорировали прямые требования начать разработку авиационных торпед. Тем временем, потери двух бомбардировочных эскадр, занимавшихся борьбой с британским судоходством, KG.26 и KG.30, резко выросли, потому что англичане усилили ПВО кораблей и транспортов. Поэтому Люфтваффе создали в Гроссенброде на побережье Балтики свою собственную испытательную станцию для работы с авиаторпедами. Флот по-прежнему отказывался им помогать.

Эта почти невероятная свара между двумя видами вооруженных сил Германии привела к тому, что 26 ноября 1940 года по требованию Геринга прекратились все полеты торпедоносцев флота. Производство авиаторпеды LTF-5b было временно приостановлено. Поэтому Управление генерал-квартирмейстера 27 ноября сообщило, что в наличии осталось только 132 торпеды.

Интенсивные испытания в Гроссенброде показали, что больше всего для использования в роли торпедоносца подходит двухмоторный бомбардировщик He-111H. Люфтваффе рвались перейти к испытаниям в бою. Так родился план атаки Средиземноморского флота адмирала Каннингхэма прямо в гавани Александрии. Поэтому осенью 1941 года несколько He-111 были отправлены на аэродром Элевсис под Афинами для проведения этой атаки. Однако она была отменена. Это произошло благодаря вмешательству гросс-адмирала Редера, командующего Кригсмарине. Осенью 1941 года на встрече с фюре-

ром он заявил, что Люфтваффе, развивая свои собственные схемы борьбы с кораблями, вынудили флот прекратить атаки судоходства у британского побережья. Он также сказал, что предложенные Герингом операции выглядят несерьезно, хотя итальянцы тоже пытались сделать нечто подобное.

В результате Гитлер приказал провести расследование, и технический отдел пришел к заключению, что торпеды, сброшенные в гавани Александрии с предложенной высоты 100 футов, скорее всего, просто зароятся в дно. Этот приговор, а также нехватка торпед и отсутствие боеголовок в Греции привели к тому, что атака была отменена. Но в итоге адмирал Курт Фрике потребовал возобновить действия морской авиации и для этого оснастить эскадрильи современными бомбардировщиками He-111.

Герингу немедленно сообщили об этом, и вскоре Люфтваффе заявили, что они могут взять на себя все работы по развитию авиационных торпед в Германии и Италии. Для этого будут созданы новые экспериментальные базы, а личный состав флота, выделенный для проведения опытов, будет принят на службу в ВВС. Специальный представитель будет контролировать создание авиационных торпед, производство, учебу летчиков и боевое применение.

С этим все согласились, и генерал-майор Харлингхаузен, который служил на флоте с 1923 по 1933 год, а потом руководил действиями против судоходства в качестве командира X авиакорпуса, в январе 1942 года был назначен инспектором по авиационным торпедам. Одновременно он был назначен командиром KG.26, которая была избрана для перевооружения торпедоносцами.

Геринг весьма энергично поддержал это начинание, и Харлингхаузен со всей энергией приступил к формированию соединения. Но не всем офицерам Люфтваффе нравилась идея самолета-торпедоносца, несмотря на все успехи японских торпедоносцев, показанные уже в первые месяцы войны на Тихом океане. Полковник Коллер,

начальник штаба 3-го Воздушного Флота, высказал общую точку зрения офицеров-летчиков, когда кисло заявил, что торпеду следует сбрасывать в какую-то точку впереди корабля, тогда как бомбу нужно сбрасывать прямо на корабль. Аналогичное мнение имели и британские летчики. Один из британских офицеров сказал, что не имеет смысла доставлять торпеду на самолете к месту боя на скорости 300 миль/час, а потом сбрасывать, чтобы последний отрезок пути она проделала со скоростью 50 миль/час. При этом оба они игнорировали тот факт, что торпеда делает пробоину в корпусе корабля ниже ватерлинии, тогда как мелкие бомбы того времени лишь разрушали надстройки — и не более того.

Несмотря на подобные отзывы, финальные планы Люфтваффе предусматривали создание соединения из 230 торпедоносцев путем переоборудования существующих обычных бомбардировщиков. Школа торпедоносцев Люфтваффе была переведена из покрытого льдом Гроссенброде в Гросетто на западном побережье Италии. Тренировки продолжались там в более благоприятных условиях. Еще одной важной причиной перебазирования было то, что возле Гросетто находилась база итальянского флота Ливорно. Это позволило бы немцам поддерживать тесный контакт с подразделениями *Aerosilurante* Реджиа Аэронаутика. Именно здесь была сформирована *Kampfschulgeschwader 2 (KSG.2)* под командованием подполковника Штокмана, еще одного офицера, отличившегося в борьбе с британскими кораблями. Старшим инструктором был назначен майор Вернер Клюмпер.

Серия учебных атак судна-мишени «Читта ди Женова» показала, что атака на минимальной высоте, чтобы избежать обнаружения радаром, с двух противоположных направлений позволяет свести потери к минимуму. В ходе испытаний были опробованы все стандартные бомбардировщики Люфтваффе, но был выбран уже доказавший свою пригодность He-111. Этот самолет в варианте торпедоносца получил обозначение He-111H-6.

Самолет имел размах крыльев 74 фута 11,5 дюймов, длину 54 фута 5,5 дюймов, высоту 13 футов 9 дюймов, площадь крыла составляла 942917 кв. футов. На самолете были установлены два 12-цилиндровых мотора водяного охлаждения Jumo 211F-2 мощностью 1060 ЛС. Самолет развивал скорость 258 миль/час на высоте 16400 футов. Потолок равнялся 25500 футам, а радиус действия — 760 милям, если самолет нес 2 стандартные торпеды на внешней подвеске. Однако позднее дальность полета была увеличена.

В Гросетто была отработана методика атаки. Самолет выходил на цель на высоте от 40 до 50 метров и сбрасывал торпеду в 600 метрах от нее. Против медленно движущихся торговых судов торпедоносцы брали фиксированный угол упреждения, рассчитанный на скорость 10 узлов. Последняя корректировка прицела проводилась при заходе на цель. Торпеды сбрасывал механик по команде наблюдателя. Такая система приводила к задержкам, что было крайне неудобно, ведь обстановка могла измениться буквально каждую секунду.

Чтобы правильно сбросить торпеду, He-111 должен был идти прямо на цель. Поэтому после сброса торпеды самолет прижимался к самой воде и отворачивал, только проскочив под носом или за кормой атакованного корабля. В этот момент торпедоносец был исключительно уязвим. Было ясно, что необходимо одновременно проводить отвлекающую атаку пикировщиков, что повысило бы шансы торпедоносцев на спасение.

Первым подразделением торпедоносцев стала эскадрилья I/KG.26. Весной 1942 года ее летный состав был отозван из Норвегии, чтобы пройти 3-недельный курс тренировок в Гросетто. К концу апреля первые 12 экипажей были готовы и вернулись на север Норвегии, где были построены специальные аэродромы. Они находились в районе Банака возле мыса Нордкап и в Бардуфоссе южнее Тромсе. Оба аэродрома были соединены специальной линией телетайпа со штабом 5-го Воздушного

Флота в Осло. Самолеты I/KG.26 участвовали в атаке конвоя PQ-16 в период с 25 по 30 мая и потопили одно из 7 судов, потерянных англичанами.

К июню 1942 года численность I/KG.26, которой командовал подполковник Герман Буш, была доведена до 42 He-111. В это время III/KG.26 находилась в Гросетто, проводя тренировки на Ju-88A-17. Этот самолет имел более высокую скорость, чем He-111. Модель A-17 была переделкой стандартного бомбардировщика Ju-88A-4, на котором были установлены 2 мотора водяного охлаждения Jumo 211J-1 мощностью 1350 ЛС. Этот самолет имел максимальную скорость 270 миль/час на высоте 17500 футов. Радиус действия с торпедами составлял 650 миль. Торпеды подвешивались на специальных замках под центропланом.

Уроки, полученные при атаках PQ-16, привели к пересмотру тактики, когда появилось достаточное количество торпедоносцев. Операция «*Goldene Zange*» (Золотой Гребень) предусматривала совместную атаку пикировщиков и торпедоносцев в сумерках. Торпедоносцы заходили на цель широкой шеренгой и сбрасывали торпеды одновременно, целясь в массу судов, силуэты которых обрисовывались на светлой стороне горизонта.

Именно так действовала I/KG.26 при атаке конвоя PQ-17. Однако скоординировать действия пикировщиков и торпедоносцев не удалось, и последние потеряли 2 самолета, добившись только 2 попаданий.

К тому времени, когда PQ-18 вышел в море, к I/KG.26 присоединилась III/KG.26, имевшая 35 самолетов Ju-88. Ранее они действовали с аэродрома в Ренне во Франции. Итак, теперь 5-й Воздушный Флот генерал-полковника Ханса-Юргена Штумпфа мог бросить в бой 92 торпедоносца.

Как часто бывает, решение было принято, исходя из неверного предположения. Немцы считали, что именно атаки Люфтваффе привели к расформированию конвоя PQ-17, а не угроза атаки «Тирпица». Особенно сильно в

это верил Геринг. Сообщение, что PQ-18 сопровождает авианосец, привело к тому, что именно он должен был стать первой целью.

Кое-кто заявляет, что это было сделано потому, что до сих пор Люфтваффе не сумели потопить ни одного британского авианосца. И, мол, теперь-то Геринг был полон решимости добиться своего. В начале войны немецкая пресса много писала об атаке самолетами KG.30 авианосца «Арк Ройял». Газетчики успели потопить его, и когда выяснилось, что корабль остался совершенно цел, это аукнулось Герингу. Несколько раз германские пикировщики Ju-87 наносили мощные удары по британским авианосцам на Средиземном море — «Илластриес» в январе 1941 года, «Формидебл» в мае 1941 года, «Индомител» в августе 1942 года. Но ни разу авианосец не был потоплен. Поэтому уничтожение маленького «Авенджера» стало бы реализацией давней мечты Геринга¹.

Рейхсмаршал послал своим летчикам директиву, требуя «провести атаку против авианосца так энергично, чтобы устранить эту угрозу».

Эта директива была приведена в журнале боевых действий 5-го Воздушного Флота, чтобы оправдать последующие действия. Было заранее ясно, что Кригсмарине не одобряют выделение всех самолетов для атаки «Авенджера». По их мнению, с точки зрения военных последствий целями могли служить только транспорты с их грузом самолетов, танков и боеприпасов для Восточного фрон-

¹ Увы, эта розовая мечта рейхсмаршала так и осталась несбывшейся. Особенно унижительным для него было то, что Кригсмарине добились больших успехов в охоте на британские тяжелые корабли. Линейные крейсера потопили авианосец «Глориес», а подводные лодки — авианосцы «Корейджес», «Арк Ройял», «Одесити», «Игл» и линкоры «Ройял Оук» и «Барэм». Итальянцы искренне верили, что их торпедоносцы потопили «Игл», и долго утверждали это, что еще больше бесило Геринга. И финальным ударом стали сообщения, что японская авиация потопила 5 американских линкоров, 2 английских и авианосец «Гермес» впридачу. *Прим. авт.*

та. Помешать подняться поверженному советскому гиганту, по мнению моряков, было гораздо важнее, чем из соображений престижа потопить древний авианосец. (Напомним, что немцы приняли «Авенджер» за «Аргус».)

Однако нельзя отрицать, что если бы немцы уничтожили авианосец в начале операции, это значительно облегчило бы им последующее уничтожение транспортов. Геринг в этом отношении был совершенно прав, когда говорил:

«Только когда это будет выполнено, мы с помощью интенсивных бомбардировок и массированных атак торпедоносцев покончим с остальными кораблями».

Но, как бы немцам ни хотелось уничтожить конвой, они были вынуждены признать, что присутствие авианосца радикально изменило общую ситуацию. Большинство выводов, сделанных ранее, теперь обесценились. До сих пор летчики тренировались в атаках на малой высоте при противодействии одних только зенитных орудий. Одномоторные английские истребители стали источником дополнительной опасности, с которой ничего нельзя было сделать. В составе 5-го Воздушного Флота имелись современные истребители — Me-109G из состава JG.5. Они превосходили любой истребитель ВВС, однако не могли сопровождать бомбардировщики, атакующие конвой в Баренцевом море далеко от берега. Единственным решением оставалось сразу потопить авианосец. После того как он будет потоплен, пилоты смогут заняться тем, к чему их готовили — охотой за торговыми судами. И снова, чтобы как можно быстрее уничтожить авианосец, считалось необходимым захватить врасплох конвой, чтобы англичане не успели поднять истребители. Если же они уже будут находиться в воздухе, их следовало отвлечь от уязвимых торпедоносцев. Это задача была возложена на бомбардировщики Ju-88 из KG.30. Как мы увидим, им это отчасти удалось.

На аэродроме в Бардифоссе новый командир I/KG.26 провел последний инструктаж летчиков. Это были самые опытные пилоты торпедоносцев Люфтваффе, многие из них участвовали в атаках PQ-17. Майор Вернер Клюмпер только что прибыл в подразделение, чтобы сменить капитана Эйке, назначенного командиром III/KG.26. Ранее Эйке, как старший из командиров эскадрилий, исполнял обязанности временного командира группы. Майор Клюмпер тоже был опытным пилотом, но он служил старшим инструктором в школе в Гросетто.

Экипажам сообщили состав конвоя и его эскорта, их скорость и примерный курс. Летчикам также сказали, что эскорт усилен «авианосцем и 6 эсминцами». Им напомнили о достижениях армии, которая вела бои на Кавказе и вышла к Сталинграду, и подчеркнули, что уничтожение конвоя облегчит борьбу их товарищей на фронте.

Ударное соединение, которое должно было атаковать конвой во второй половине дня, состояло из 28 торпедоносцев He-111, разделенных на 2 волны. Они должны были атаковать сразу после того, как III/KG.30 нанесет отвлекающий удар силами 20 пикировщиков Ju-88. Для усиления ударной группы предназначались 18 торпедоносцев Ju-88 из III/KG.30 под командованием капитана Клауса Нокена с аэродрома Банак возле Хаммерфеста и 17 торпедоносцев Ju-88 из I/KG.30 с той же базы. По уже указанным причинам летчики должны были приложить особые усилия, чтобы потопить авианосец. Когда торпедоносцы будут в полете от цели, их должен будет встретить один из Ju-88, следящих за конвоем. Он наведет торпедоносцы прямо на конвой, чтобы помочь добиться внезапности.

Ближе к вечеру «Хейнкели» вылетели из Бардифоссы, пролетели над Малангер-фиордом и над пустынными Лофотенскими островами. Атаковать PQ-18 предполагалось на расстоянии 400 миль от базы, поэтому «Хейнкели» и «Юнкерсы» летели на экономической скорости, чтобы сэкономить топливо. Держась на малой высоте,

буквально над самыми гребнями волн, они повернули на северо-запад. От конвоя их отделяли 2 часа полета. Тучи шли на высоте 2450 футов, моросил редкий дождь, и вскоре видимость сократилась примерно до 6 миль.

Поэтому не удивительно, что соединение майора Клюмпера пролетело и мимо конвоя, и мимо самолета-наводчика. Почти на пределе дальности самолеты повернули на восток и, к счастью для себя, вскоре заметили плотный строй конвоя PQ-18. Несмотря на все усилия обнаружить авианосец, он так и не был замечен. Более того, пилоты отметили отсутствие над конвоем британских истребителей, что привело их к заключению об ошибочности предыдущих сообщений разведки. Но, разыскивая «Авенджер», самолеты потратили много времени, и огонь эсминцев внешнего кольца охранения стал довольно плотным. Клюмпер начал набирать высоту 150 футов, чтобы хоть как-то уклониться от снарядов. После этого самолеты перестроились в единую шеренгу, и «Золотой гребень» устремился к правому флангу конвоя. Часы показывали 15.27.

II

Все очевидцы сходятся в одном. Моряки транспортов и кораблей эскорта с «нескрываемым ужасом» следили, как 44 торпедоносца развернулись в боевой порядок и устремились к ним. Коммодор конвоя контр-адмирал Боддэм-Уитэм говорит о них, как об «огромной стае кошмарной саранчи». Суб-лейтенант Роберт Хьюз, бывший школьный учитель, а теперь офицер управления огнем на борту крейсера «Сцилла», который шел впереди конвоя, находился на своем боевом посту в кормовом КДП. Вот как он вспоминал этот момент много лет спустя:

«Они поднялись над морем, черные и отталкивающие, буквально по всему горизонту. В КДП все встрепетались. «Открыть огонь, как только подойдут на даль-

ность выстрела», — прозвучало в наушниках. «Дьявол, вы только посмотрите на них!» — пробормотал Корниш. «Один, два, три, четыре, пять... шесть, девять...» — считал он. Я просто онемел, а внутри что-то заныло».

Хьюз говорит, что торпедоносцы, которые он видел, «поднимались вверх и падали обратно по неизвестным причинам, словно дельфины в море». Однако они держались четкой шеренгой поперек всего горизонта и выглядели какими-то странными пришельцами из другого мира.

А затем одна за другой замелькали вспышки пламени. Это открыли огонь эсминцы внешнего кольца охранения на правом фланге конвоя, потом начали стрелять корабли внутреннего кольца, а вслед за ними и транспорты. Стреляло все, что только можно было навести на цель — от 120-мм орудий до 20-мм эрликонов, 2-фн пом-помов и пулеметов. Огонь с такого большого числа кораблей был плотным, а низколетящие самолеты, приближающиеся к кораблям прямо с траверза, даже не маневрируя, являются желанной целью для любого наводчика. Артиллеристам не приходилось вводить упреждение, к тому же торпедоносцы летели на такой малой высоте, что могли стрелять даже 120-мм орудия главного калибра эсминцев, которые имели угол возвышения всего 40 градусов. Однако сейчас они тоже ставили огневую завесу.

Как обычно, каждый корабль потом претендовал на огромное количество «попаданий» и «сбитых самолетов». Официальный историк британского флота капитан 1 ранга Стефен Роскилл утверждает, что во время этой атаки были сбиты 5 немецких бомбардировщиков, но другие оценки далеко не так сдержанны. Существуют самые различные описания побоища, которое устроили самолетам корабли охранения.

Шкипер американского транспорта «Уильям Моултри» Ричард Хокен был награжден Медалью за выдающуюся

юся службу на торговом флоте за участие в конвое PQ-18. В представлении было написано следующее:

«Во время первой атаки конвоя «Уильям Моултри» отличился, сбив 3 торпедоносца и участвовав в уничтожении еще 6».

Другие американские моряки тоже дали волю фантазии, расписывая, как они уничтожали немецкие самолеты, участвовавшие в налете. Например, лейтенант Р.М. Биллингс, офицер артиллерийской команды на транспорте «Натаниэл Грин», писал:

«Мы заметили орду торпедоносцев над самой водой чуть впереди конвоя по правому борту. Самолеты кружили и летели прямо на нас, и мы открыли огонь из всего, что имели. Один самолет, пересекший нам курс, получил прямое попадание из 76-мм орудия и рухнул в воду. Еще 2 самолета были сбиты нашими пулеметами и упали у нас слева по борту. Еще один самолет рухнул по правому борту. Самолеты пролетали так близко, что из пулеметов промахнуться было просто невозможно».

Для «Вирджинии Дейр» это был первый поход. «Однако ее зеленый экипаж ухитрился сбить или помочь сбить 7 бомбардировщиков». Роберт Хьюз вспоминает, каким был эффект первых залпов «Сциллы»:

«Первые 8 снарядов разорвались вдалеке над водой перед правофланговым самолетом, однако он продолжал лететь, не обращая внимания на разрывы. Внезапно самолет качнулся из стороны в сторону, и от него повалил черный дым. Затем он дернулся, словно пьяный, вправо, а его товарищ справа подпрыгнул, как тюлень. Но тут оба самолета столкнулись и рухнули в воду, подняв столб брызг».

Всего по атакующим самолетам стреляли до 18 военных кораблей и транспортов из самого различного оружия. Поэтому не удивительно, что каждый наводчик был уверен, что именно его снаряд, один из многих тысяч, рвущихся вокруг приближающегося бомбардировщика, поразил цель. Еще более умеренно звучит высказанное после войны мнение немецкого историка Каюса Беккера, который имел полный доступ ко всем немецким архивам. Он твердо заявил, что ни один самолет группы майора Клюмпера не был сбит. Однако Беккер допускает, что практически все получили попадания, а 6 машин были повреждены столь серьезно, что не смогли принимать участие в дальнейших операциях против конвоя.

Он говорит, что эти самолеты были вынуждены сбросить торпеды преждевременно. Однако основная масса бомбардировщиков пролетела над эсминцами внешнего кольца и устремилась к конвою, чей фланг был соблазнительно открыт. Большинство немецких пилотов одновременно сбросили торпеды с дистанции около 1000 ярдов. Примерно 70 торпед со скоростью 50 узлов устремились к тяжело ползущим транспортам.

Почему же перед германскими пилотами вдруг оказалась такая идеальная цель, как медленно движущиеся транспорты, даже не пытающиеся изменить курс? Их неповоротливость кажется необъяснимой, если не вспомнить, что в составе конвоя было много американских и русских кораблей. Они имели свое собственное отношение к ведению войны под британским руководством и страдали полным отсутствием энтузиазма, особенно американцы. Например, коммодор Боддэм-Уитэм был вынужден написать в своем рапорте:

«Американцы не обращают практически никакого внимания на сигналы, ничего не зная о необходимости тщательно держать строй. Они вообще не имеют представления о действиях в составе конвоя».

Потом коммодор записал приказы, отданные конвоем в это время. В 15.27 впереди были замечены первые немецкие бомбардировщики, а справа показалось второе, гораздо более крупное соединение. По оценке Боддэм-Уитэма, немецкие самолеты приближались в секторе от носовых курсовых углов до правого траверза. Он совершенно правильно решил, что основная масса самолетов подходит спереди, и приказал срочно повернуть на 45 градусов в направлении к неприятелю. Это было сделано согласно заранее отданному приказу.

Срочный поворот Боддэм-Уитэма отличался от общепринятого способа отражения подобных атак. Обычную процедуру срочных поворотов он считал недостаточно быстрой, чтобы уклониться от атаки с воздуха или нападения кораблей. Она больше подходила для уклонения от подводных лодок. Поэтому процедура была изменена, и полное описание нового метода было дано в специальной памятке командирам транспортов конвоя PQ-18 до выхода в море.

Суть нового метода заключалась в следующем. При приближении вражеских кораблей или самолетов, намеревающихся провести массированную торпедную атаку, флагманское судно коммодора давало 15-секундный гудок сиреной, который повторяли головные суда каждой колонны. Специально было подчеркнуто, что это предупреждение не будет повторяться, пока противник находится поблизости. Вместо этого исполнительный сигнал на 45-градусный поворот будет подан подъемом флагов «Е» или «I». Перед подъемом этих флагов будет дан 5-секундный гудок, чтобы предупредить корабли о том, что последует важный сигнал. Чтобы сделать такой маневр уклонения наиболее эффективным, корабли должны поворачивать все вместе в самый последний момент.

Коммодор подчеркивал исключительную важность внимательного слежения за судном коммодора. Если военные корабли специально отрабатывают подобные повороты и могут выполнить маневр достаточно быстро,

экипажи торговых судов подобной подготовки не имеют. В мирное время нет более независимых людей, чем шкиперы торговых судов. Каждый предпочитает как можно меньше подчиняться любому начальству и иметь как можно больше пространства для маневров. Плавания в составе конвоев являются для них вещью, прямо противоречащей натуре.

К сентябрю 1942 года, после 3 лет войны, британские шкиперы вполне оценили значение точного исполнения приказов. Они оставались самыми лучшими моряками среди всех союзников, но при этом приобрели бесценный военный опыт. Однако советские и американские моряки воевали всего 15 и 10 месяцев соответственно. К тому же американцы получали значительно большую плату, чем англичане. Для многих из них это был первый настоящий военный поход. Поэтому не следовало ожидать, что такие неопытные экипажи будут действовать столь же умело и точно, как английские. Нельзя было требовать от них слишком много, однако немцы этого не знали и обрушили на конвой мощнейшую атаку торпедоносцев. И все-таки внимательное наблюдение за судном коммодора могло спасти много жизней.

Коммодор позднее писал:

«Разумеется, невозможно сказать, что именно произошло бы, если бы все суда быстро выполняли мои приказы. Но факт остается фактом. Девятая и десятая колонны либо не повернули вообще, либо сделали это слишком медленно. В результате все суда, за исключением «Мэри Люкенбах», были потоплены».

Вице-коммодор конвоя капитан «Дан-и-Брина» Мак-Леод считал, что десятая колонна пыталась повернуть последовательно, вместо того чтобы ворочать все вдруг. Именно поэтому транспорты не сумели уклониться от торпед. «Эмпайр Стивенсон» вообще не поворачивал, как

и все остальные суда в девятой колонне. Лейтенант Блейк Хьюз, командир артиллерийской команды «Патрика Генри», придерживается того же мнения относительно причин катастрофы. В своем рапорте он пишет, что успех немецкой атаки отчасти можно объяснить так:

«Часть кораблей не сумела выполнить срочный поворот с требуемой быстротой».

Однако он отмечает, что это была не единственная причина, и мы еще вернемся к его исключительно интересным комментариям позднее. Командир эскорта капитан 2 ранга А.Б. Рассел, находившийся на «Малькольме», пришел практически к тем же заключениям. Он также писал, что с самого начала был уверен, что количество судов в конвое слишком велико. Если бы все транспорты были английскими, привычными к действиям конвоев, тогда с этим еще можно было бы смириться. Однако Рассел сразу отметил, что если такой громоздкий конвой составлен из американских, панамских, русских и английских судов, поддержание строя и связи сразу становится серьезной проблемой. Капитан 2 ранга Рассел совсем недавно участвовал в операции «Пьедестал», в которой конвой состоял всего из 12 судов, при этом все они были быстроходными и их сопровождал невиданный по силе эскорт. Может быть, это повлияло на мнение Рассела. Тем не менее, Боддэм-Уитэм совершенно независимо пришел к тем же выводам, поэтому мы можем считать их верными.

Капитан 2 ранга Рассел продолжает описывать, как проходила атака торпедоносцев:

«В качестве примера приведу эпизод, когда 13 июля в 15.30 началась большая атака торпедоносцев. Коммодор приказал выполнить срочный поворот влево. Конвой выполнил этот приказ, за исключением колонн 9 и 10, которые остались на прежнем курсе. Если бы эти две

колонны выполнили поворот, их потери от торпед могли быть значительно меньше».

Капитан-лейтенант Дж.П. Стюарт, командир корвета «Бриони», подчеркнул:

«Сигнальная служба на некоторых кораблях (не английских) была очень скверной. Очень часто на флажные сигналы не обращали внимания, особенно на приказ немедленно повернуть».

В письме, написанном контр-адмиралу Бобу Барнетту 15 сентября, то есть когда конвой еще отбивал атаки немецких самолетов, коммодор Боддэм-Уитэм постарался отвергнуть все придирки и неоправданные сомнения относительно решающего приказа, который он отдал в 15.30. Он уже ощущал страшный груз ответственности, который вскоре оказался непосильным для него. Боддэм-Уитэм начал письмо с заявления:

«Я думаю, что вы согласитесь: вполне возможно, я не вернусь домой. И потому я пишу это, чтобы предложить вам кое-какие вещи, которые вы можете захотеть представить вниманию Их Лордств».

В вопросе о срочном повороте его продолжали терзать сомнения.

«Я полагаю, что был совершенно прав, отдавая приказы о срочных поворотах. Мое решение поворачивать или не поворачивать могло стать причиной гибели кораблей, но с другой стороны, это могло спасти гораздо больше судов. Однако желание является отцом размышлений, и я могу слишком ошибаться».

Позднее он добавил, что самое потрясающее впечатление на него во время боя произвела стремительная ги-

бель «Эмпайр Стивенсона» и «Мэри Люкенбах». «Действительно ужасное и потрясающее зрелище». Его первое впечатление от массированной атаки торпедоносцев было следующим:

«Должен признаться, что у меня просто душа ушла в пятки. Я думал, что мы потеряли много больше. Они показались мне похожими на огромную стаю кошмарной саранчи, поднявшуюся на горизонте!»

Адмирал Барнетт находился впереди конвоя и был слишком занят немецкими самолетами, чтобы следить за происходящим. А в результате, несмотря на это письмо, а может, потому, что адмирал неправильно его понял, у него создалось впечатление, что никаких поворотов не было. Это совершенно необъяснимо, но тем не менее в письме, датированном 29 сентября, Барнетт писал, касаясь этого же вопроса:

«Управление отдельными кораблями эскорта и прикрытия, как я успел заметить, было превосходным. Коммодор, по моему мнению, совершенно правильно не совершил срочный поворот. Такой маневр мог привести к беспорядку в строю конвоя и вряд ли уменьшил бы потери. Скорее всего, он их увеличил бы».

Этот пункт рапорта никак не комментировался, хотя он был совершенно неправильным, и он до сих пор остается загадкой. Может быть, «Дядя Боб» просто не знал в то время, что приказ выполнить поворот был отдан и даже исполнен. Может быть, во время боя он видел действия только колонн 9 и 10. Они четко держали строй и следовали прежним курсом, что могло натолкнуть Барнетта на мысль, будто приказ поворачивать не был отдан. Или он неправильно понял письмо Боддэм-Уитэма, но в бортжурналах двух десятков кораблей ясно записано, что приказ на поворот **был** отдан.

Но какой бы ни была причина неповиновения двух правых колонн, они жестоко заплатили за свое своеволие.

В тот момент, когда был отдан приказ, корабли эскорта повернули навстречу самолетам в отчаянной попытке все-таки отогнать их. Однако следует признать прямо, что эскорт конвоя был захвачен врасплох. В воздухе не было ни одного истребителя, который мог бы встретить приближающиеся орды. Поэтому перестраивающиеся немецкие самолеты встретил только зенитный огонь с кораблей эскорта в голове и на правом фланге конвоя.

Снова обратимся к свидетельству очевидца, Блейка Хьюза, находившегося на «Патрике Генри»:

«По моему впечатлению, это был единственный случай, когда самолеты немного опоздали, чтобы атаковать «Хейнкели» до того, как они стали опасными для конвоя. Однако мое впечатление может быть и ошибочным».

Блейк позднее уточнил свои впечатления:

«В определенном смысле авианосец был захвачен врасплох. Часть самолетов вернулась для дозаправки буквально накануне обнаружения торпедоносцев и была не готова. Те, что взлетели, вероятно, должны были сделать это на несколько секунд раньше, чтобы принести максимальную пользу. Во время всех остальных атак истребители взлетали вовремя».

Как отметил Блейк, своевременный взлет самолетов является самым важным фактором в оборонительных действиях авианосца. Он считал, что «несколько несвоевременный взлет» во время этой атаки был решающим фактором, обеспечившим успех немцев. В этом отношении лейтенанта Блейка полностью поддержал сам командир «Авенджера» капитан 2 ранга А.П. Колтхерст, который позднее вспоминал:

«В конце этого несчастливого дня я понял, что мое руководство кораблем и его истребителями было совершенно неправильным. Сначала я просто не оценил мощи атаки, которая обрушится на конвой, и ее продолжительности. Я не принял во внимание то, что не имеет смысла отправлять всего лишь 4 «Си Харрикейна» атаковать отлично вооруженные самолеты слежения. Мы не смогли заметить разницы на экране радара между маленькими группами слежения и ударными силами».

Пока «Си Харрикейны» перевооружались на палубе авианосца, «Авенджер» мог лишь добавить снаряды своих орудий к огневой завесе и держаться подальше от торпедоносцев. Часы показывали 15.30.

III

Атака была в самом разгаре. Размах и напряженность боев были таковы, что их можно представить лишь по воспоминаниям отдельных участников: отчаянную защиту, смелость немецких летчиков, жуткое избиение тяжело груженных транспортов, происшедшее буквально за считанные минуты. Контр-адмирал Барнетт появился на сцене, когда немецкие самолеты уже легли на боевой курс. К этому моменту «Сцилла» оставила свое место в голове конвоя и шла зигзагом внутри кольца охранения. Все корабли открыли интенсивный огонь из тяжелых и легких зениток. Торпедоносцы разделились на две группы и прошли по обоим бортам у «Сциллы», причем большинство оказалось справа.

Снова рассказывает Блейк Хьюз:

«Некоторые самолеты сбрасывали торпеды на расстоянии от 500 до 1200 ярдов от конвоя. Другие, проявив самоубийственную отвагу, летели между кораблями, сбрасывая торпеды в упор».

Хьюз утверждает, что торпеды имели длину от 6 до 8 футов и диаметр от 12 до 15 дюймов. Их скорость, явно заниженная, якобы составляла от 15 до 25 узлов. Хьюз не мог решить, шли торпеды прямо или поворачивали, однако он точно видел, что самолеты шли прямо на цель перед сбросом торпед. Энсайн Дэниэл Дж. Рукер на борту «Кэмпфайра» руководил огнем своего орудия. Он заметил, что немецкие самолеты столкнулись с огневой завесой примерно в 3 милях от конвоя, и потому они атаковали корабли тремя группами. Часть торпед была сброшена в 1500 ярдах по правому траверзу, часть — прямо впереди конвоя. Корабли левого фланга (не атакованного) тоже открыли огонь, и «многие их снаряды падали к нам на палубу!»

Рукер отмечает, что во время первой атаки он со своими матросами истратил слишком много боеприпасов, хотя немецкие самолеты находились на пределе дальности стрельбы. «Кэмпфайр» имел слабое зенитное вооружение — два 20-мм эрликона, два 12,7-мм и два 7,69-мм пулемета. Поэтому артиллеристам приходилось ждать, пока бомбардировщики не окажутся на расстоянии 1000 ярдов, прежде чем стрельба станет эффективной. Рукер говорит, что пулеметы были совершенно бесполезны. Однако пометка на его рапорте сообщает, что «Кэмпфайр» был включен в состав PQ-18 уже в Англии, и его вооружение соответствовало американским стандартам атлантических конвоев.

Вот как описывает события рулевой «Эксфорда» Джон Г. Каррент:

«Пять кораблей получили попадания, моряки покидали их, многие плыли в нашу сторону. Один корабль, получив попадание, взорвался, другие горели, третьи медленно тонули».

Несчастливым кораблем, который взорвался, был «Эмпайр Стивенсон». Энсайн Джон Ландерс Лэйрд, нахо-

дившийся на «Вирджинии Дейр», дает красочное описание этой трагедии:

«Корабль 91 внезапно охватила колонна пламени и дыма. Когда она рассеялась, на поверхности не осталось ничего, лишь пятно нефти».

«Вирджиния Дейр» была вооружена лучше, чем «Кэмпфайр», и этот транспорт внес значительный вклад в воздушную битву, разыгравшуюся над конвоем в этот день и позднее. Огонь был открыт из всех орудий. Матрос Джордж Годдарт поливал самолет из своего 20-мм эрликона, самолет скрылся в туче, но его крыло отвалилось и упало в море. Вскоре после этого справа по носу появился другой бомбардировщик. Его обстреляли буквально все орудия, которые смогли развернуться в эту сторону. Самолет сбросил 2 бомбы рядом с кораблем и обстрелял палубу из пулемета. Самолет пролетел совсем рядом с кораблем, который продолжал обстреливать его, и упал в море примерно в полумиле за кормой «Дейр».

Погребальный костер «Эмпайр Стивенсона» произвел впечатление на всех, кто его видел. Блейк Хьюз вспоминает, что несчастный корабль «был уничтожен ужасным взрывом, который не оставил от него даже и следа». Дэниэл Рукер говорит, что судно «совершенно скрыло в пламени».

Многие корабли спаслись просто чудом. Например, «Дан-и-Брин» сообщил, что после того как был выполнен срочный поворот на 45 градусов, рядом с ним, параллельно курсу, прошли не менее 6 торпед. Кроме «Эмпайр Стивенсона», еще 7 судов стали жертвами этой атаки, хотя, к счастью, ни одно больше не разделило его ужасную судьбу. Это разочаровало нашего советского союзника, хотя до сих пор его вклад в защиту конвоя был нулевым. Адмирал Арсений Головкин не выказал даже тени жалости к жертвам этого побоища.

«Кроме того, из первых десяти сразу погиб только «Сталинград», прочие же 9 под флагами союзников оставались на плаву и были добиты эскортными кораблями».

Он проявил даже большую черствость, добавив:

«Видимо, для них не очень тяжело добить суда с грузом, предназначенным для нас!»

И вот ради таких людей погиб экипаж «Эмпайр Стивенсона». В действительности же советский транспорт «Сухона» получил попадание и был оставлен командой точно так же, как панамский «Африкандер». «Джон Пенн» получил попадания 2 торпедами. Перовая попала в правый борт в среднюю часть корпуса, а вторая — почти тут же в нос. В машинном отделении погибли 3 человека, и корабль начал быстро тонуть. Машины стали, и экипаж покинул судно в образцовом порядке на спасательных шлюпках. Моряков немедленно подобрали корабли эскорта и спасательные суда. Три маленьких моторных тральщика оказали неоценимую помощь в спасательных работах. Спасти корабль было невозможно в принципе, так как две торпеды — более чем достаточно для торгового судна. «Пенн» был добит артиллерийским огнем. Транспорт принадлежал американской Морской комиссии. Он затонул со всем грузом техники и танков.

«Эмпайр Бомонт» получил попадание и загорелся. Экипаж покинул судно на спасательных шлюпках. Тральщик «Шарпшутер» получил приказ оставаться рядом. Он подобрал 35 человек с одной шлюпки, а экипаж другой был спасен «Коуплендом».

«Макбет» был атакован He-111, который зашел с правого крамбола на высоте примерно 80 футов. Спасшиеся рассказывали, что самолет шел прямо на цель, не обращая внимания на зенитный огонь. Пули 12,7-мм пулеметов просто отскакивали от самолета.

С дистанции около 400 ярдов самолет сбросил 2 торпеды и ушел в сторону невредимым. Обе торпеды попали в корабль ниже ватерлинии и взорвались, решив его судьбу. Экипаж оставил судно, и вскоре «Шарпшутер» обнаружил тонущий «Макбет». Тем временем траулер «Сент-Кенан» подобрал экипаж транспорта. «Макбет» затонул вместе с грузом продовольствия, взрывчатки и танков. Это был панамский сухогруз, но действовал он под управлением американской Морской комиссии.

Маленький «Сент-Кенан» уже подобрал экипаж транспорта «Орегониан», принадлежавшего «Американско-гавайской пароходной линии» и зафрахтованного Морской комиссией. Он погиб очень далеко от залитых солнцем вод Тихого океана и унес с собой на дно 28 членов экипажа из 55. Транспорт был до отказа нагружен танками, рельсами, сталью и продовольствием. На палубе были размещены самолеты. Поэтому он не имел никаких шансов после попадания.

«Орегониан» оказался в самом жарком месте, так как был головным судном злосчастной правой колонны. В него попали одновременно 3 торпеды, которые буквально вырвали весь правый борт судна, затопив машинное отделение. «Орегониан» получил сильный крен. Команда успела спустить спасательные шлюпки, но судно перевернулось почти немедленно, и многие просто не успели его покинуть. Все произошло в считанные минуты.

Хотя «Сент-Кенан» очень быстро оказался на месте трагедии, его командир лейтенант Дж. Маккей сообщил, что многие спасенные находились в плохом состоянии. Многие наглотались нефти, да и температура воды была очень низкой. Поэтому следующие сутки 10 человек находились в состоянии комы. Крошечный экипаж «Сент-Кенана» вел себя в лучших традициях британского флота. Хотя моряки сами предельно устали за время похода, они уступили американцам свои койки. Позднее Маккей упомянул о проблемах с питанием и размещением

такого большого количества людей, но в тот момент об этом никто не думал.

Восьмым судном, потопленным во время этой атаки, был американский транспорт «Вакоста». Он шел непосредственно за «Эмпайр Стивенсоном», когда тот взорвался, и на «Вакосту» налетела чудовищная ударная волна. Сила удара была такова, что на борту «Вакосты» полопались паропроводы и топливопроводы, приборы и точные механизмы были сломаны, машины стали. Корабль потерял ход, и тут был замечен «Хейнкель», приближающийся к беспомощной цели на высоте 100 футов. Когда самолет был в 30 футах от «Вакосты», он сбросил торпеду. Но сделано это было слишком близко. Торпеда не попала в воду, а рухнула на крышку люка трюма № 2. Она влетела в трюм и там взорвалась, сделав большую пробоину в борту корабля, который немедленно начал садиться носом. Хе-111 пролетел над обреченным судном, совершенно не обращая внимания на шквал пулеметных пуль, которые отскакивали от крыльев и фюзеляжа.

Экипаж «Вакосты» быстро покинул судно. Как ни странно, во время атаки не погиб ни один человек. Наверное, это был единственный случай гибели судна от торпеды, попавшей **изнутри!** Весь экипаж был вскоре подобран эскортными кораблями.

Небо над конвоем было испещрено тысячами разрывов, его исполосовали разноцветные трассы, так как немецкие самолеты пролетали прямо над колоннами транспортов, причем на малой высоте. В результате перекрестный огонь собственных кораблей оказался ничуть не менее опасным, чем вражеская атака. Несколько транспортов получили попадания с кораблей в соседних колоннах. Когда необученный наводчик видит на прицеле вражеский самолет, заставить его прекратить стрельбу просто физически невозможно. Торпедоносцы летели ниже надстроек транспортов, поэтому у многих судов рубки и мостики оказались изрешечены пулеметными очередями, а кое-где и продырявлены снарядами.

Несмотря на заявления артиллеристов о массе сбитых самолетов, послевоенные немецкие источники говорят о гибели всего 5 самолетов в этой атаке.

I/KG.26 майора Клюмпера, вылетевшая из Бардуфосса, уменьшилась с 28 до 26 торпедоносцев, потому что у 2 «Хейнкелей» уже на взлете отказали моторы. Из 26 самолетов, участвовавших в атаке, 4 были сбиты и 8 повреждены. Пилоты 2 торпедоносцев сумели посадить их на воду, перебрались на резиновые спасательные плотки и в конце концов добрались до северного берега Норвегии. Экипаж третьего был спасен неутомимым He-115 из 1./406 и доставлен на базу. Экипаж четвертого тоже был спасен. Капитан-лейтенант Гопман поднял свою лодку U-406 на поверхность и подобрал летчиков. Позднее он подобрал также экипаж гидросамолета из 1./906, в том числе авиамеханика, который родился в том же городе, что и Гопман.

Пилоты Клюмпера заявили, что потопили 4 транспорта и наверняка попали торпедами еще в 2.

II/KG.26 капитана Клауса Нокена вылетела из Банака в 13.05, имея 18 торпедоносцев Ju-88, но один из них тут же был вынужден вернуться из-за поломки мотора. Остальные 17 атаковали конвой, причем 4 были серьезно повреждены зенитным огнем, а 2 — истребителями. Еще один самолет оторвался от группы Нокена и пропал без вести. Он сообщил по радио, что попытается долететь до Шпицбергена на одном моторе. 6 поврежденных машин вышли из строя до конца операции.

Единственным подтверждением этих потерь со стороны союзников могут служить относительно надежные свидетельства военных кораблей. Если принимать всерьез заявления артиллеристов транспортов обо всех уничтоженных самолетах, то получится, что немцы потеряли больше самолетов, чем участвовало в атаках. Не говоря уже о массе поврежденных...

Командир 6-й флотилии тральщиков капитан 2 ранга А.Д.Г. Джей на «Харриере» находился за кормой конвоя, откуда открывался прекрасный вид на все происходящее.

Однако он смог подтвердить гибель только одного He-111. Этот самолет пролетел прямо над конвоем и рухнул в море в 1500 ярдах по правому траверзу «Харриера». Точно так же «Акейтес», который находился в охране на левом фланге конвоя, подтвердил, что не имел возможности стрелять по атакующим немецким самолетам, но обстрелял пару, которая уже улетала. Результатов эсминец на добился. Корвет «Блюбелл» также находился на левом фланге, он обстрелял Ju-88, который выскочил на него, пролетев над всем конвоем. Лейтенант Уокер говорит, что было несколько попаданий из 20-мм эрликона, и самолет улетел, волоча за собой хвост дыма и теряя высоту.

Маленький «Сент-Кенан», переполненный спасенными, спешил на соединение с конвоем на максимальной скорости, когда его атаковал Ju-88, вооруженный бомбами. Этот самолет вошел в пологое пике. Несомненно, его привлек одиночный корабль, вышедший из-под зенитного зонтика. Тем не менее, «Сент-Кенан» открыл огонь из тех орудий, которые имел, и вроде бы добился нескольких попаданий из эрликона. По заявлению лейтенанта Маккея, это заставило самолет сбросить бомбы преждевременно, и они не причинили вреда. Самолет задымил, но никто не видел, чтобы он упал. Поэтому командир «Сент-Кенана» заявил, что «вероятно сбил» бомбардировщик.

Мощное зенитное вооружение «Алстер Куин» никак не помогло отражать эту атаку, потому что корабль ПВО находился в хвосте конвоя на левом фланге. Его командир капитан 1 ранга Ч.К. Адамс сообщил, что после основной атаки видел 5 гидросамолетов He-115. Адамс предположил, что это были спасательные самолеты, так как они даже не пытались атаковать.

40 торговых судов конвоя имели на вооружении в сумме 167 автоматов эрликон калибра 20 мм, 11 автоматических пушек бофорс калибра 40 мм, 17 орудий 76 мм и 12 фн, не говоря о множестве пулеметов. Впервые эрли-

коны имели достаточно боеприпасов. Поэтому начальник отдела британского торгового судоходства полагал, что торговые суда сами внесли заметный вклад в отражение этой и других воздушных атак. Однако в действительности огневая мощь транспортов значила очень мало, несмотря на фантастические заявления артиллеристов, особенно американских. Слишком часто они демонстрировали свою полнейшую неподготовленность.

Все рапорты артиллерийских команд полны проклятий в адрес 7,69-мм и 12,7-мм пулеметов. Их установка и обслуживание считались пустой тратой времени и сил. Рапорт за рапортом повторяли одно и то же — пули просто отскакивают от немецких самолетов.

Мичман Рукер озвучил мнение своих товарищей-американцев:

«Из всех типов орудий, установленных на борту американских кораблей, лишь 3 приносили какую-то пользу. Это 76/50-мм орудия, 20-мм эрликоны и 102/50-мм орудия. Причем последние были эффективны только при стрельбе шрапнелью».

С «Патрика Генри» видели, как 5 самолетов были сбиты, но плохая видимость и низкие тучи позволили предположить, что на самом деле сбито больше. Блейк Хьюз также подтверждает, что для многих артиллеристов, особенно на американских торговых судах, это был первый бой. По крайней мере из его артиллеристов ни один ранее не нюхал пороха. На других транспортах, несомненно, картина была такой же. Энсайн Лэйрд также считает, что большая часть снарядов и пуль ушла в молоко, пока самолеты находились за пределами дальности стрельбы. Когда самолеты вышли в атаку, темп стрельбы значительно упал. Он добавляет:

«Нашим артиллеристам следует пройти нечто вроде курсов, устроенных для британских артиллеристов. Хотя

мои люди работали хорошо, это был первый раз, когда они стреляли из орудий по цели! Настоящий бой — это наилучший опыт, но совсем неподходящее место для обучения солдат».

Еще одно интересное наблюдение сделал экипаж «Кентукки». Они отметили, что во время атаки и после нее часть самолетов выпускала хвосты дыма из обоих моторов. Это происходило несколько раз, и моряки решили, что видят какую-то новую уловку противника!

Вспоминает командир артиллерийской команды «Натаниэля Грина»:

«Один самолет сбросил 2 парашюта, которые мы обстреляли. Мы попали в один парашют, и он упал в море, не взорвавшись. Мы не смогли точно определить, что было под этими парашютами».

Но догадаться, что там было, не слишком трудно. И можно лишь гадать, какой крик поднялся бы, если бы зенитчики расстреляли **американского** летчика, выпрыгнувшего с парашютом над вражеским конвоем!

Капитан-лейтенант Стюарт, командир корвета «Бриони», державшегося в хвосте конвоя вместе с порученными его вниманию подводными лодками, подметил, что очень многие транспорты снижали скорость во время воздушного налета. Это было неизбежно, потому что начинался легкий хаос, особенно когда какой-то корабль получал попадание и останавливался. Тогда задние мателоты должны были обходить его. После ужасного взрыва «Эмпайр Стивенсона» многие шкиперы крайне неохотно уменьшали интервалы в строю, чтобы не разделить судьбу «Вакосты». Однако такое нарушение порядка в колоннах, даже во время воздушной атаки, крайне опасно.

Имеются все основания полагать, что немцы пытались скоординировать атаки. Существует несколько рапортов о том, что внутри строя были замечены подвод-

ные лодки, в то время как конвой отбивал атаку торпедоносцев. Джон Каррент на «Эксфорде» заметил перископ на правом траверзе и открыл по нему огонь. Капитан 2 ранга Рассел на «Малькольме» был совершенно уверен, что такая попытка одновременной атаки имела место, так как «Малькольм» тоже заметил перископ. Рассел был почти уверен, что «Эмпайр Бомонт» был потоплен подводной лодкой, а не авиаторпедой, так как он видел, как торпеда попала в левый борт транспорта. Не приходится спорить с тем, что во время воздушного налета эффективность ПЛО заметно снижается. Непрерывные подводные взрывы бомб и грохот стрельбы крайне затрудняют работу асдика.

Перископ был замечен примерно в одном кабельтове на правой раковине «Малькольма». Эсминец едва успел повернуть и сбросить 5 глубинных бомб, установив взрыватели на минимальную глубину. Эта атака была проведена на глазок, и достоверного контакта с лодкой корабль не имел.

Впрочем, не имеет значения, был потоплен несчастный «Эмпайр Бомонт» торпедоносцем или подводной лодкой. Уцелевшие германские бомбардировщики поспешно улетели, провожаемые несколькими выстрелами из дальнобойных зениток. А моряки конвоя были просто в шоке, потрясенные стремительностью и мощностью атаки. Колонны 9 и 10 просто перестали существовать. Всего несколько минут назад здесь шли 8 прекрасных судов, а теперь от них остались лишь пятна нефти, плавающие в воде обломки и кучки людей, а также едкий запах горелого мяса и стали.

Часы показывали 15.40.

IV

Всего за 13 минут ценой 5 сбитых самолетов немцы уничтожили 8 транспортов. Это был самый сильный удар, который когда-либо получал британский конвой в ходе

одной воздушной атаки. Обмен 5 торпедоносцев на 8 транспортов был совершенно неприемлем для союзников. Не требовалось компьютера, чтобы подсчитать — еще 4 такие атаки, и конвой PQ-18 будет полностью уничтожен.

Смертоносная эффективность тактики «Золотого гребня» просто потрясала, особенно если вспомнить, что это было далеко не самое большое соединение торпедоносцев, с которым сталкивался Королевский Флот. При проведении операции «Пьедестал» конвой на Мальту столкнулся с гораздо большим количеством. Атаки против средиземноморского конвоя проводили более сотни самолетов всех типов, но их отражал гораздо более сильный эскорт, в том числе 2 эскадренных авианосца.

Перед лицом таких мрачных перспектив адмирал Барнетт должен был спешно пересматривать свою тактику. К чести Барнетта и его командиров следует сказать, что это жуткое избиение не повлияло на их решимость продолжать операцию и не лишило трезвости мысли. Они сразу приняли несколько неотложных мер, чтобы выправить положение.

Первые уроки касались «Авенджера». Выяснилось, что совершенно безнадежно посылать даже 4 «Си Харрикейна» против вражеских самолетов-разведчиков, которые были отлично вооружены и яростно отбивались. Как и ожидалось, вооружение «Си Харрикейна» не могло справиться с теми немецкими самолетами, которые он встречал. Пулеметы оказались бессильны, требовались пушки. Кроме того, летные характеристики «Си Харрикейна» на малых высотах были просто безобразными. Вообще, боевые качества истребителя-перехватчика первой линии, который имел Королевский Флот в 1942 году, были настолько низкими, что капитан 2 ранга Колтхерст высказал мнение, что его просто нельзя подпускать близко к таким самолетам, как BV-138 и FW-200 «Кондор». Это дало немецким разведывательным эскадрильям полную свободу действий над британскими конвоями. Точно так

же «Си Харрикейны» были абсолютно неэффективны при действиях против стандартных немецких бомбардировщиков Ju-88 и He-111.

Все эти выводы были сделаны Королевскими ВВС еще 2 года назад, во время Битвы за Англию. Воздушные Силы Флота узнали об этом год назад, во время боев в Греции и на Крите. И тем не менее, ВСФ снова были отправлены в бой против отборных частей Люфтваффе, имея устарелые машины. Эта глупость военного кабинета совершенно необъяснима еще и потому, что на палубах транспортов конвоя PQ-18 находились «Харрикейны» последних моделей Mark X и Mark XI. Но в это же время Королевский Флот получил на вооружение морской эквивалент «Харрикейна» Mark I!

Капитан 2 ранга Колтхерст прямо заявил, что если бы его истребители были вооружены пушками, то большинство немецких самолетов, получивших повреждения, были бы уничтожены. С учетом столь явного пренебрежения, которое выказывало министерство снабжения, отношение молодых пилотов ВСФ к своему делу выглядит еще более похвально. Хотя капитан 2 ранга Колтхерст вспоминал, что 802-я и 833-я эскадрильи требовали перевооружить истребители пушками с того дня, как попали на «Авенджер», он не слышал от летчиков ни одной жалобы. Он подчеркивал, что их самоотверженность и чувство долга заслуживают лучшего отношения, и что они имеют полное право получить более современное оружие, чтобы сражаться.

Тактика действий авианосца оказалась откровенно ошибочной. Решение заключалось в четком разделении на экране радара маленьких групп самолетов-разведчиков и больших ударных соединений. Это позволило бы дежурному звену истребителей оставаться над конвоем, а остальные самолеты поднимать только в случае грозящей атаки, не растрачивая силы на бессмысленные погони за разведчиками. От палубной команды требовалась самая напряженная работа, чтобы

как можно скорее дозаправить и перевооружить севшие истребители.

При этом следовало четко организовать смену патрулирующих звеньев, чтобы избежать суматохи на маленькой полетной палубе «Авенджера». Это позволило бы всегда иметь несколько звеньев, готовых встретить любое ударное соединение противника. Поэтому экипажу авианосца следует поставить в заслугу то, что ему удалось наладить такую ротацию практически сразу.

На борту кораблей ПВО «Алинбанк» и «Алстер Куин» царило разочарование, потому что они не сыграли никакой роли в отражении атаки торпедоносцев. Оба корабля были буквально утыканы тяжелыми и легкими зенитками, однако они ничего не могли сделать, связанные строгим приказом адмирала Барнетта. Он потребовал, чтобы корабли ПВО оставались на своих местах в хвосте конвоя.

Оба капитана выразили несогласие с такой диспозицией, которая была выбрана с учетом подводной опасности. Адмирал Барнетт все-таки передвинул «Алинбанк» в голову одной из колонн, но «Алстер Куин» это не позволили, так как корабль имел более высокую скорость и маневренность. Оба капитана доказывали адмиралу, что такая диспозиция делает совершенно бесполезным мощное вооружение их кораблей, которое могло очень помочь при отражении главной угрозы — атаки низколетящих торпедоносцев. Однако адмирал Барнетт упорно цеплялся за необходимость прикрыть конвой от высотных атак и потому повторно приказал кораблям ПВО оставаться на своих местах.

Однако командир «Алстер Куин» капитан 1 ранга Адамс решил последовать примеру Нельсона. После того как на мостике обсудили результаты первого налета немцев, он решил, что если снова будут замечены торпедоносцы, «Алстер Куин» немедленно даст полный ход и повернет им навстречу. Он намеревался использовать великолепные маневренные качества своего корабля.

Адамс также считал, что это поможет повысить дух экипажа, подорванный пассивным и бессмысленным стоянием на месте.

Артиллерийские офицеры должны были замерять дистанцию и устанавливать взрыватели. Огневую завесу следовало ставить на расстоянии 14000 ярдов, а потом постепенно отодвигать назад с шагом 2000 ярдов, измеряя дистанцию на глазок.

Адамс решил держать огневую завесу во время приближения торпедоносцев на угрожаемых направлениях. Как только будет видно, что самолеты сбросили торпеды, сдерживающая роль корабля ПВО считалась завершённой. «Алстер Куин» должен был развернуться и снова занять свое место в строю, чтобы при необходимости отражать высотные атаки. Весь экипаж сразу загорелся желанием опробовать новую тактику в деле.

Крейсер «Сцилла» уже использовал подобную тактику при отражении первого налета, однако он был единственным кораблем, имевшим свободу маневра. Это совершенно непонятно, потому что польза свободного маневрирования уже была подтверждена на практике. Во время проводки конвоя PQ-17 американский эсминец «Уэйнрайт» вышел вперед и встретил такую атаку рядом с конвоем. Его заградительный огонь был главной причиной срыва атаки торпедоносцев. Во время операции «Пьедестал» британский эсминец «Патфайндер» взял на себя ту же самую роль, когда 8 итальянских торпедоносцев попытались атаковать конвой. И снова атака была сорвана.

Одной из главных причин успеха «Золотого гребня» был пассивный характер защиты. Было очевидно, что до выхода PQ-18 в море эти 2 примера были либо неизвестны, либо ими пренебрегли. Это было видно хотя бы из того, что использовалась стандартная британская тактика смыкания строя при воздушном налете. С другой стороны, было указано, что часть эсминцев в это время заправлялась и отсутствовала на своих местах в строю. Они

могли бы действовать самостоятельно и в этом случае внесли бы больший вклад в отражение атаки.

Один из американских офицеров, находившихся на борту транспортов, подчеркнул, что в будущем для отражения подобных атак следует иметь внешнее кольцо охранения. Может быть, слабое зенитное вооружение британских эсминцев продиктовало выбранную тактику. Из 16 эсминцев Флота Метрополии, которые были кораблями первой линии, лишь 4 новых корабля 3-й флотилии имели универсальные орудия в полностью закрытых щитовых установках, напоминающих башни. Эти эсминцы были предусмотрительно размещены в правом носовом секторе охранения, где их огневая мощь могла принести максимальную пользу. Каждый из них — «Милн», «Марн», «Метеор» и «Мартин» — был вооружен 3 спаренными башнями новых 120-мм орудий Mark XI на установках Mark XX. Они имели угол возвышения всего 50 градусов, но даже это было лучше, чем 40 градусов у орудий остальных эсминцев. Орудие Mark XI выпускало снаряд весом 62 фн со скоростью 2543 фт/сек. Орудия были полуавтоматическими, но снарядный элеватор был закреплен жестко и не вращался. Поэтому скорострельность была ограничена 12 выстрелами в минуту. Но в любом случае, это было действенное оружие, и когда эсминцы типа «М» ставили огневую завесу, каждый из них мог выпустить за минуту около тонны снарядов по приближающимся бомбардировщикам. Остальные флотские эсминцы были наспех переделаны во время войны, и потому были гораздо менее эффективны.

Часть эсминцев типа «О» — 4 из 8 — предполагалось вооружить 4 или 5 старыми 102-мм зенитками вместо 4 обычных орудий калибра 120 мм, но из этой четверки в составе PQ-18 находился лишь «Оппортюн». На 4 эсминцах типа «Трайбл» одна спаренная 120-мм установка была заменена спаренной 102-мм зениткой. На более старых эсминцах типов «I», «F», «A» все усиление зенитного вооружения ограничилось заменой одного торпедного аппарата 76-мм орудием.

Перед малыми эскортными кораблями стояли еще более острые проблемы. Если эсминцы могли вести огонь на больших дистанциях главным калибром, но кроме него имели по несколько эрликонов, на корветах и тральщиках стояло по одному практически бесполезному 102-мм орудью. К тому же, они не обладали скоростью и маневренностью эсминцев, чтобы уворачиваться от ударов. Их скорость была ограничена 15 узлами, а зенитное вооружение часто было слабее, чем на транспортах, которые охраняли эти корабли. Поэтому им чаще всего приходилось просто терпеливо пережидать воздушные атаки, отстреливаясь из того, что имелось. Как и траулеры, они должны были заполнять бреши в противолодочном охранении, но и в этой роли эсминцы превосходили их. Маленькие корветы с их невысокой скоростью не могли броситься на лодку, чтобы загнать ее под воду, а потом догнать конвой. У них просто не было выбора: терпи, терпи и терпи....

И все-таки эскортные корабли подготовились к отражению нового налета, надеясь, что использование новой тактики принесет им победу¹. Однако Люфтваффе по неизвестной причине дали конвою передышку, и ничего подобного атаке 13 сентября более не повторилось. Как раньше немцы не сумели скоординировать действия самолетов и подводных лодок, так теперь они не смогли сконцентрировать все силы. Торпедоносцы больше не появлялись перед конвоем RQ-18 в таких количествах. Последующие атаки проводились маленькими группами, что помогало удержать оборону, которая в первом случае была просто сметена. Более того, ошибку усугубило повторенное требование найти и потопить авианосец. Они пошли дальше, потребовав разделаться с такими кораб-

¹ Единственное уцелевшее судно «Мэри Люкенбах» было переведено в колонну 8. Оно заняло место за кормой «Дан-и-Брина», впереди «Вирджинии Дейр». *Прим. авт.*

лями охранения, как «Сцилла» и «Алстер Куин». Сосредоточив все силы против этих кораблей, которые вполне могли позаботиться о себе, немцы катастрофически распылили силы.

Первая из этих слабых атак была проведена в 16.15. Адмирал Барнетт поблагодарил свои корабли и транспорты конвоя за проявленную стойкость. Однако потом он заметил, что испытал огромное облегчение, когда узнал, что драгоценные танкеры остались целы после первой атаки. Хотя потеря двух правофланговых колонн была тяжелым ударом, Барнетт считал, что если немцы снова бросят в бой такое же количество самолетов, они добьются не меньшего числа попаданий.

Но вторая атака оказалась для кораблей эскорта просто развлечением. На горизонте по правому траверзу были замечены 9 торпедоносцев, державшихся на малой высоте. Это были гидросамолеты He-115, замеченные ранее. Они принадлежали морской эскадрилье 1./406, базировавшейся в Сорейше. Эти тихоходные машины пошли бы на явное самоубийство, если бы попытались использовать ту же тактику, что и «Хейнкели» с «Юнкерсами». Вместо этого они кружили вокруг конвоя, разыскивая тучу или клочок тумана, который позволил бы им подкрасться поближе, сбросить торпеды и удрать. К несчастью для них, ничего подобного в небе не имелось. В конце концов пилоты решили взять быка за рога и пошли в атаку двумя группами. Они атаковали опять с правого борта. Корабли эскорта были настороже и сразу встретили их огнем. Гидросамолеты разделились на 2 группы — 6 и 3 самолета.

Большая группа попыталась зайти с кормы, но там они натолкнулись на оба корабля ПВО и насторожившиеся эскортные корабли. Немцев встретили плотным огнем и вынудили бросить торпеды с большого расстояния. 2 самолета получили попадания, и союзники считали, что они разбились. 3 гидросамолета атаковали конвой с носа, но встретили такое же энергичное сопротив-

ление. Попаданий не было, и гидросамолеты улетели прочь. Немцы утверждали, что не потеряли во время этой атаки ни одного самолета.

А вскоре после этого был получен еще один пример бессмысленного самопожертвования пилотов ВСФ. В 16.45 были подняты 2 звена истребителей, чтобы перехватить одного из наиболее надоедливых преследователей, который оказался гидросамолетом He-115. Все 4 «Си Харрикейна» атаковали удирающий самолет, но предполагавшегося избиения младенца не получилось. Вместо этого произошла маленькая трагедия. Адмирал Барнетт позднее рассказывал:

«Это было жалкое зрелище. Четыре «Харрикейна» поочередно атаковали гидросамолет «Хейнкель», но в результате один из них был сбит, а чудовище продолжало лететь».

Их крошечные пулеметы не произвели никакого впечатления на немецкий самолет, зато ответным огнем был сбит лейтенант Э.У.Т. Тэйлор, командир 802-й эскадрильи. Эсминец «Онслоу» был ближе всех к месту боя, и «Бики» Армстронг повел свой корабль к тому месту, где упал самолет Тэйлора. Но лейтенант утонул вместе с машиной. Его смерть оказалась единственной потерей ВСФ, несмотря на последующие жаркие бои. Но следует отдать должное и экипажу He-115. Немцы сумели отбиться от атак 4 истребителей, вдвое превосходивших их в скорости.

В это же время радар обнаружил несколько мелких групп самолетов, болтающихся на расстоянии от 7 до 12 миль, но увидеть не удалось ни одной. Однако в 17.30 поступил новый рапорт о большой группе самолетов на расстоянии 15 миль впереди конвоя. Командир 8-й флотилии капитан 1 ранга Скотт-Монкрифф на «Малькольме» находился в голове конвоя. Он ранее сообщал, что вражеские самолеты, видимо, ставят мины прямо по курсу.

Снова коммодор решил проявить осторожность и приказал выполнить срочный поворот влево на 70 градусов. В 20.15 конвой лег на прежний курс. Торпедоносцы больше не появлялись, но в 17.51 «Фолкнор» сообщил, что видит плавучую мину по правому борту, а «Импалсив» обстрелял предмет, принятый за перископ.

В 20.35 уже почти полностью стемнело, и началась финальная атака торпедоносцев. 12 He-115 из состава 1./906, базирующейся в Билле-фиорде, были обнаружены, когда приближались к конвою с правой раковины. 2 самолета попытались прорваться к транспортам на максимальной скорости, однако эскорт расстроил их намерения. Самолеты «Авенджера» не участвовали в отражении этой атаки, потому что вполне хватило зенитных орудий эскортных кораблей.

Почти сразу один самолет загорелся. Он еще летел около 2 минут, и язык пламени становился все длиннее. Самолет упал в море далеко за кормой конвоя, и темная ледяная вода тут же погасила огонь. Летчиков ожидала жуткая смерть, но их тут же подобрала подводная лодка U-405, хотя двое позднее скончались у нее на борту. Потом получил попадание второй He-115 и рухнул в море у борта «Онслоу». Остальные еще довольно долго крутились рядом с конвоем, но так и не рискнули атаковать. Экран радара очистился в 21.05. Несколько Ju-88 сбросили бомбы с большой высоты. Они не добились попаданий, хотя 2 тяжелые бомбы взорвались примерно в 150 ярдах слева по носу у «Эксфорда».

«Корабль вздрогнул от носа до кормы. Мы подумали, что нам конец. Мы также видели 2 горящих самолета, которые разбились. В 21.15 воздушный налет закончился».

Так было написано в рапорте командира артиллерийской команды «Эксфорда». Бешеная стрельба с транспортов продолжалась, и пулемет с какого-то «своего» судна окатил очередь корму «Кэмпфайра». Были ранены

артиллеристы Волерс, Капобьянко и Острандер, причем первые двое — серьезно.

Так закончился этот день больших и малых трагедий. Подводя итог, адмирал Барнетт вспоминал его с глубоким сожалением о понесенных потерях. На одном из уязвимых танкеров молодой офицер даже написал стихи.

«Ослабевшие верой,
Вчерашний день завершился.
Каким он был тусклым, пока тянулся,
И каким приятным выглядит сегодняшний.
Пусть этот день не принесет мою смерть,
И я ожидаю в страхе.
Когда я встречу свою судьбу, буду ли я улыбаться
Или побледнею?
Страх множит страх.
Лед отражает тысячи солнечных лучей,
И я продолжаю в страхе ждать.
Нет, наверняка сегодня ночью за мной придет смерть!
Я лежу, затаив дыхание,
Ожидая, когда Тор обрушит на меня свой молот.
Я встаю и успокаиваюсь,
И думаю о важности моего гостя.
Однако я жду напрасно».

Он плыл на танкере «Ательтемплар».

ГЛАВА 4

ФЛОТ ПРИЗРАКОВ

I

Если массированную атаку торпедоносцев можно было сравнить с жестким крюком справа в челюсть, то сосредоточенные на пути конвоя подводные лодки представляли не менее смертоносный левый кросс. Следует помнить, что немцы имели в запасе возможность нанести последний удар, который решил бы судьбу конвоя, так как в норвежских фиордах стояли на якорях тяжелые корабли германского флота.

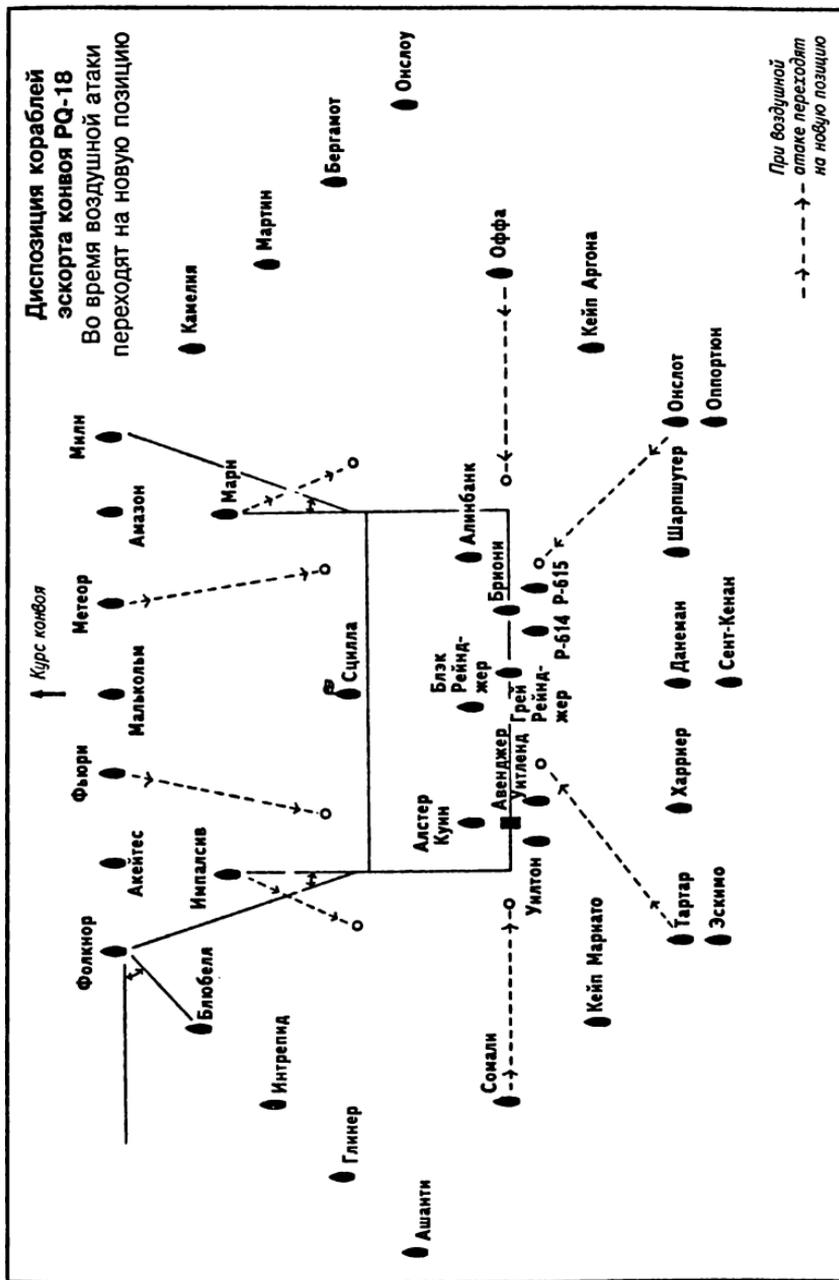
Уроки конвоя PQ-17 казались настолько очевидными, что британские штабисты даже не допускали возможности, что немцы придут к каким-то иным выводам. А выводы были нехитрыми — одна лишь угроза вмешательства германских линкоров привела к уничтожению большей части конвоя. Как мы уже видели, само присутствие Боевой эскортной группы эсминцев было следствием необходимости прикрыть конвой соединением, имеющим мощное торпедное вооружение, чтобы предотвратить атаку германских кораблей.

Англичане имели все основания предполагать, что немецкий флот, воодушевленный успехом операции против PQ-17, использует первую же представившуюся возмож-

ность нанести удар, двинув в бой тяжелые корабли, пока моральный дух экипажей остается на высоком уровне. Наверняка совместная операция трех видов оружия: большой группы подводных лодок, усиленной авиагруппы и надводных кораблей, сделала бы защиту конвоя практически невозможной. Сложно предугадать, сумел бы даже усиленный эскорт выдержать удар такой силы.

Поэтому английское командование постаралось как можно точнее оценить численность немецкого флота в Норвегии и вероятность того, что он будет пущен в ход при атаке PQ-18. Результаты использования немецких надводных кораблей в течение первых 3 лет войны были откровенно плохими. После войны этому была дана масса объяснений, но все сводилось к одному — виноват Гитлер. Его приказ вступать в бой, только если англичане многократно уступают в силах, его постоянные страхи и озабоченность в отношении линкоров, находящихся в море, его вмешательство в планирование и руководство операциями, разумеется, превращались в тяжкие кандалы на руках адмиралов.

Гитлер был до мозга костей сухопутным существом. На него произвела огромное впечатление роль, которую сыграл Королевский Флот в создании Британской империи. Он видел, что все попытки кайзера бросить вызов этому столетию лелеемому превосходству оказались совершенно бесполезны и смехотворны. Гитлер всегда считал, что не следует воевать с Британией и ее империей, ему совершенно не требовалась война такого размаха. Его воображению представлялась Европа, в которой доминирует Германия, поддерживающая дружеские отношения с Великобританией. Гитлер хотел использовать ее всемирное влияние, ее роль связующего звена и одновременно бастиона между Востоком и Западом. Поэтому не удивительно, что, когда фюрер был вынужден столкнуться с ее морской мощью, его начало глодать постоянное беспокойство за судьбу своего современного, но слишком маленького флота.



Однако его страхи и его приказы не могут считаться единственным оправданием беспомощных действий германского флота в годы Второй Мировой войны. Каждый отдельный корабль был лучше британского корабля соответствующего класса. Немецкие линкоры и крейсера были на треть крупнее, лучше бронированы, имели более высокую скорость и более мощное зенитное вооружение. Их легкие силы, эсминцы и торпедные катера, также превосходили британские корабли. Но раз за разом отсутствие агрессивности и недостаточный боевой дух сковывали действия этих кораблей в бою. Обе битвы у Нарвика, робкое поведение «Графа Шпее», нерешительные вылазки «Шарнхорста» и «Гнейзенау» в Атлантику в 1941 году являлись хорошими примерами робости и откровенной трусости.

Конечно, можно вспомнить несколько несомненных стратегических успехов. Потопление «Худа»¹ и прорыв через Ла-Манш являются наиболее яркими примерами. Здесь немцы проявили предприимчивость и смелость, которые принесли им победу, несмотря на неблагоприятное соотношение сил. Справедливость убеждения Гитлера, что Великобритания в принципе не в состоянии гибко отреагировать на внезапные и смелые операции была доказана в Норвегии, при прорыве через Ла-Манш и в других случаях.

Поэтому обычно неуверенные действия не могли служить гарантией, что немцы не используют свои тяжелые корабли, даже несмотря на усиленный эскорт.

Поэтому план операции предусматривал для конвоя прорыв с боем, и в этом случае предполагалось оказать помощь эскорту. По имевшимся перед началом операции сведениям разведки, в Северной Норвегии находи-

¹ Вот он, калибр морской войны в Атлантике! На Тихом океане потопление линкора не было даже оперативным успехом так, выигрыш тактической стычки. *Прим. пер.*

лись линкор «Тирпиц», карманный линкор «Адмирал Шеер», тяжелый крейсер «Хиппер», легкий крейсер «Кёльн» и 7 больших эсминцев. Все эти корабли были мощными боевыми единицами, превосходящими своих английских противников. И все они могли принять участие в операции.

«Тирпиц» имел водоизмещение около 42000 тонн и был вооружен 8 — 381-мм орудиями против 35000 тонн и 10 — 356-мм орудий британских линкоров типа «Кинг Георг V». Кроме того, «Тирпиц» был гораздо лучше защищен. «Шеер» имел водоизмещение 14000 тонн и был вооружен 6 — 280-мм орудиями. «Хиппер» при таком же водоизмещении имел вооружение 6 — 203-мм орудий. Оба они намного превосходили британские тяжелые крейсера. «Кёльн» был маленьким и старым кораблем, но его 150-мм орудия были гораздо мощнее крошечных 114-мм орудий «Сциллы». Немецкие эсминцы были вооружены 150-мм и 127-мм орудиями, поэтому теоретически они намного превосходили английские.

Существовала возможность, что все эти корабли атакуют конвой, поэтому адмирал Тови приготовил несколько линий обороны.

Принятый им план в нескольких важных пунктах отличался от предыдущих конвойных операций. Вместо того, чтобы полагаться на соединение дальнего прикрытия из линкоров вместе с авианосцем и крейсерское соединение ближнего прикрытия, адмирал Тови радикально изменил эту диспозицию. Пример PQ-17 показал, что немцы способны пойти на риск и выйти в море, несмотря на присутствие таких сил. Выбранная ими точка атаки наверняка будет находиться в восточной части Баренцева моря, поэтому на первый план выходит отражение угрозы именно в этом районе. Поэтому Боевая эскортная группа эсминцев прежде всего предназначалась для защиты конвоя от германских линкоров, хотя, как мы видели, она принесла пользу и при отражении атак самолетов и подводных лодок.

Под общим командованием адмирала Барнетта, державшего флаг на «Сцилле», находились 16 эсминцев из 4 различных флотилий. Они были разделены на 2 группы. Группа «А» состояла из кораблей 6-й и 17-й флотилий эсминцев, а группа «В» — из кораблей 3-й и 8-й флотилий. Это лучше изобразить в виде таблицы:

«Сцилла»	флаг командующего эсминцами Флота Метрополии	
Группа «А»	17-я флотилия	«Онслоу», «Оффа», «Онслот», «Оппортюн»
	6-я флотилия	«Ашанти», «Сомали», «Эскимо», «Тартар»
Группа «В»	3-я флотилия	«Милн», «Метеор», «Мартин», «Марн»
	8-я флотилия	«Фолкнор», «Фьюри», «Интрепид», «Импалсив»

Адмирал Барнетт составил детальный план действий на случай появления немецких кораблей. Для его реализации 16 эсминцев были разделены на 8 временных дивизионов. И снова это лучше представить таблицей:

5-й дивизион	«Милн», «Метеор»
6-й дивизион	«Мартин», «Марн»
15-й дивизион	«Фолкнор», «Фьюри»
16-й дивизион	«Интрепид», «Импалсив»
33-й дивизион	«Онслоу», «Оффа»
34-й дивизион	«Онслот», «Оппортюн»
11-й дивизион	«Ашанти», «Сомали»
12-й дивизион	«Эскимо», «Тартар»

Как только бой с немецкими кораблями станет неизбежным, адмирал Барнетт должен отдать специальный приказ — кодовое слово «STRIKE». После этого эсминцам следует немедленно присоединиться к командирам своих флотилий. Всё охранение должно перестроиться.

«Фолкнор» и «Милн» должны покинуть свои позиции в голове конвоя и перейти на левый и правый фланги конвоя соответственно. Эсминцы 8-й и 3-й флотилий должны последовать за своими лидерами. «Ашанти» и «Онслоу» предполагалось оставить на прежних местах — на левом и правом флангах, но их флотилии должны пристроиться к лидерам.

Остальные эскортные корабли под командованием капитана 2 ранга Рассела на «Малькольме» должны восстановить кольцо охранения. В случае атаки немецких кораблей ближайшая флотилия ставит дымовую завесу, а находящаяся рядом с ней перестраивается для торпедной атаки под прикрытием дыма. Остальные флотилии поддерживают атаку.

Если бы немцы атаковали с двух направлений, то дымовую завесу следовало ставить уже двум флотилиям, а оставшаяся пара должна атаковать. В этом случае поддержать атаку было бы уже некому, если только командир не сочтет необходимым привлечь к атаке 3 эсминца непосредственного сопровождения конвоя. «Малькольм», «Акейтес» и «Амазон» еще сохранили по 4 торпедных аппарата и могли принести некоторую пользу. Но 2 маленьких «Ханта», сопровождавших «Авенджер», торпедных аппаратов не имели и могли проводить только ложные атаки.

Тем временем конвой должен отвернуть из-под удара под прикрытием дымовой завесы, которую ставил походный эскорт. В этом случае германские корабли были бы вынуждены проходить сквозь дым, рискуя нарваться на залп из 76 торпед, который мог дополнить огонь множества 120-мм, 114-мм и 102-мм орудий. Это был бы не слишком прочный барьер, но раньше в нескольких случаях он уже удерживал противника. Поэтому можно смело сказать, что ни один из русских конвоев еще не имел столь надежной защиты.

Однако это не потребовалось. История действий эсминцев ограничилась историей сопровождения конвоя. Но все эти корабли представляли собой лишь первую

линию обороны. При этом они были далеко не единственными кораблями, которые Королевский Флот привлек к этой операции.

Линейные корабли были переведены в Акурейри, Исландия. Этот порт использовался в качестве передовой базы в течение всей операции. В эскадре заместителя командующего Флотом Метрополии вице-адмирала сэра Брюса Фрезера находились линкоры «Энсон» (флагман) и «Дьюк оф Йорк», легкий крейсер «Ямайка» и те эсминцы, которые удалось отыскать. «Кинг Георг V», третий современный линкор, отсутствовал, так как адмирал Тови решил оставить его в Скапа Флоу. Отсюда командующий Флотом Метрополии руководил операцией, одновременно имея прямую телефонную связь с Адмиралтейством. Отсюда было удобнее следить за всеми передвижениями кораблей и соединений.

Первый период операции начался в Акурейри 10 сентября, когда туда прибыли оба линкора и крейсер в сопровождении эсминцев «Кеппел», «Кэмпбелл» и «Маккей», которыми командовал капитан 2 ранга Джекки Брум. «Бульдог» и «Веномес», вышедшие вместе с ними из Скапа, отправились в Хваль-фиорд, чтобы действовать вместе с 18-й эскадрой крейсеров, о которой мы еще расскажем.

В Акурейри Фрезера встретили эсминец «Монтроз» и эскортный миноносец «Брамхэм». Так как эта стоянка была уязвимой для атак подводных лодок, эсминцы и имевшиеся траулеры начали патрулирование. Им помогали американские патрульные самолеты с базы в Акурейри. В воздухе постоянно дежурила четверка американских истребителей с авиабазы Мельгерди.

Во второй половине дня 11 сентября вице-адмирал Фрезер вывел свою эскадру в море. Тяжелые корабли сопровождали «Кеппел», «Монтроз», «Кэмпбелл» и «Брамхэм». Фрезер намеревался выйти в точку примерно в 100 милях к востоку от острова Ян Майен, что было почти на пределе дальности плавания эсминцев. Однако рано

утром на следующий день эскадру заметили 2 немецких гидросамолета BV-138. Они улетели, когда появилась «Каталина» противолодочного патруля. Когда немцы исчезли, Фрезер взял курс на северо-восток и оказался к северу от острова, стараясь держаться как можно ближе к конвою. Одновременно он избавился от немецких самолетов перед тем, как повернуть обратно в Исландию.

Адмирал Фрезер полагал, что поворот на северо-восток после того, как он был замечен, и последующее исчезновение британских линкоров окажут на немцев сдерживающее действие. Самая дальняя точка его маршрута находилась примерно в 60 милях к северу от острова Ян Майен. В понедельник 14 сентября флот вернулся в Исландию, попав в густой туман. Здесь начались мучения адмирала Фрезера, так как он видел слабость ПЛО стоянки. В море он чувствовал себя гораздо безопаснее.

В субботу 19 сентября линкоры и крейсер снова вышли в море вместе с эсминцами «Кеппел», «Монтроз», «Брук», «Кэмпбелл» и «Маккей» (по случайному совпадению — все лидеры флотилий). Они должны были прикрыть переход обратного конвоя QR-14.

20 сентября эскадра снова шла на северо-восток сквозь полосы тумана до вечера, а потом повернула на юго-запад, когда стало известно, что QR-14 идет с опережением графика. На следующее утро были получены радиogramмы, из которых следовало, что немецкие подводные лодки находятся возле Акурейри, ожидая возвращения английской эскадры. Поэтому адмирал Фрезер решил идти в Хваль-фиорд и пройти через Датский пролив, чтобы обойти с севера возможные минные заграждения. Хотя он понимал, что наличие айсбергов будет означать дополнительную опасность, это было лучше, чем пересекать район минных заграждений. Сам Фрезер позднее вспоминал:

«Это была крайне неприятная ночь. С северо-востока налетел шторм. Радар обнаруживал многочисленные

айсберги как раз вовремя, чтобы мы могли обойти их. Но по крайней мере один раз пришлось резко изменить курс без всяких предупреждений, чтобы обойти большой кусок пакового льда. Он был гораздо ниже айсберга, и обнаружить его можно было лишь визуально и то с большим трудом».

Читая между строк, можно понять, что поход получился довольно нервным. И если линкоры нашли айсберги довольно опасными, то что говорить об эсминцах с их жестяными корпусами.

Впрочем, ни один из кораблей не пострадал, и на следующий вечер эскадра прибыла в Хваль-фиорд, благополучно сыграв свою роль в обеспечении безопасности обоих конвоев. Адмирал Фрезер считал, что цель выхода была достигнута, после того как его соединение было замечено немцами.

Крейсерское соединение прикрытия также в это время находилось в море, однако его действия были осложнены двумя факторами. Прежде всего, адмирал Тови считал слишком рискованным посылать эти крейсера в районы к востоку от острова Медвежий, где они могли быть атакованы вражескими самолетами и кораблями. По мнению Тови, этот риск был неоправданным. Вторым фактором была необходимость доставить припасы на Шпицберген (операция «Гарбокс II»). Предполагалось сделать это, пока немецкие самолеты будут заняты конвоем, поэтому крейсерское соединение должно было обеспечить переход QP-14 к западу от Шпицбергена.

Крейсерская эскадра состояла из тяжелых крейсеров «Норфолк» (флаг вице-адмирала С.С. Бонхэм-Картера), «Саффолк», «Лондон» и «Камберленд», легкого крейсера «Шеффилд» и эсминцев «Бульдог», «Эклипс» и «Веномес». Позднее к ним добавился «Амазон», который вернулся в Исландию после первых приключений.

От этой эскадры отделились «Камберленд», «Шеффилд» и «Эклипс», которые должны были доставить грузы в Ба-

ренцбург. Эта операция прошла совершенно гладко, и адмирал Тови позднее отдал должное командам, быстро выгрузившим на берег большое количество грузов.

Так тяжелые корабли Королевского Флота сыграли свою старую и незаметную роль поддержки конвоя. Они постоянно находились в тени, за что иногда даже подвергались насмешкам. Но именно благодаря их невидимой поддержке конвои вели свою собственную войну и побеждали в ней. Зато большую активность при защите конвоя PQ-18 проявила «Молчаливая служба». Подводные лодки, такие же незаметные и тихие, оказались важным звеном в сложной сети, сплетенной вокруг 40 портов и их экипажей.

II

Когда мы говорим «подводная лодка», то сразу вспоминаем Макса Хортона. Для многих военных моряков Макс Хортон и был подводным флотом. Наверняка он был величайшим из подводников, а его подвиги в годы Первой Мировой войны стали легендарными¹. В 1940 году все с огромным удовлетворением восприняли его назначение на пост командующего подводными силами. Вскоре его неистощимая энергия, огромный опыт и трезвый ум стали приносить плоды.

Первый Морской Лорд адмирал Дадли Паунд сказал ему, что этот пост обычно занимал контр-адмирал, а Хортон имел звание вице-адмирала. На это последовал типичный для Хортона ответ: «Меня совершенно не беспокоит старшинство, пока у меня будут развязаны руки!»

И ему дали полную свободу действий. Одним из первых мероприятий Хортона стал перенос штаба из Абердура в графстве Файф в Лондон. Его крайне беспокоили вопросы взаимодействия с Морским штабом и Берего-

¹ Немцы с этим не согласятся. Де ля Перьер, Веддингген, Прин и многие другие ничуть не хуже Хортона. *Прим. пер.*

вым Командованием КВВС, которое он считал совершенно необходимым для действий лодок. С другой стороны, он совсем не желал тонуть в затхлом лабиринте Адмиралтейства, что неизбежно лишило бы его той самой свободы рук. Хортон нашел компромисс, разместив свой штаб в Свисс-коттедже в Нортуйзе. Это было просто идеальное место, находившееся на полпути между Адмиралтейством в центре Лондона и штабом Берегового Командования, расположенном на окраине города в Нортвуде. Теперь Хортон имел надежную связь с обоими.

Планы Макса Хортона могли быть просто идеальными, но у него имелось слишком мало сил. Для обеспечения перехода конвоя PQ-18 он задействовал все лодки Флота Метрополии — 3-ю, 5-ю и 9-ю флотилии. Но даже при этом Хортон сумел наскрести всего 11 подводных лодок, в том числе только что сошедший со стапелей «Шекспир», для которого это был первый боевой поход. Подводные лодки «Юник» и «Анривалд» были отправлены в море после капитального ремонта.

Эти лодки были распределены следующим образом:

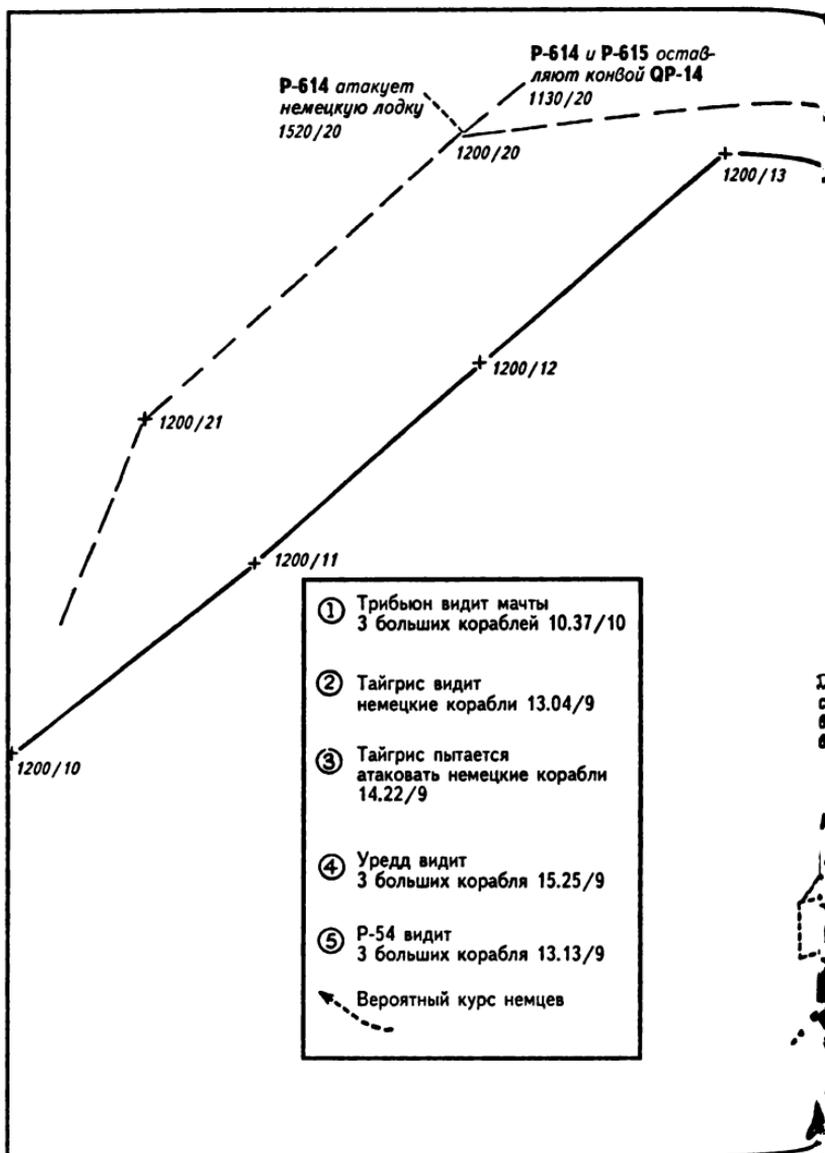
Группа эскорта конвоя	P-614, P-615
Группа прикрытия	«Шекспир», «Юник», «Анривалд»
Патрульная группа	«Трибьюн», «Тайгрис», «Стёрджен», «Аншейкн», «Уредд»
Заградитель	«Рюби»

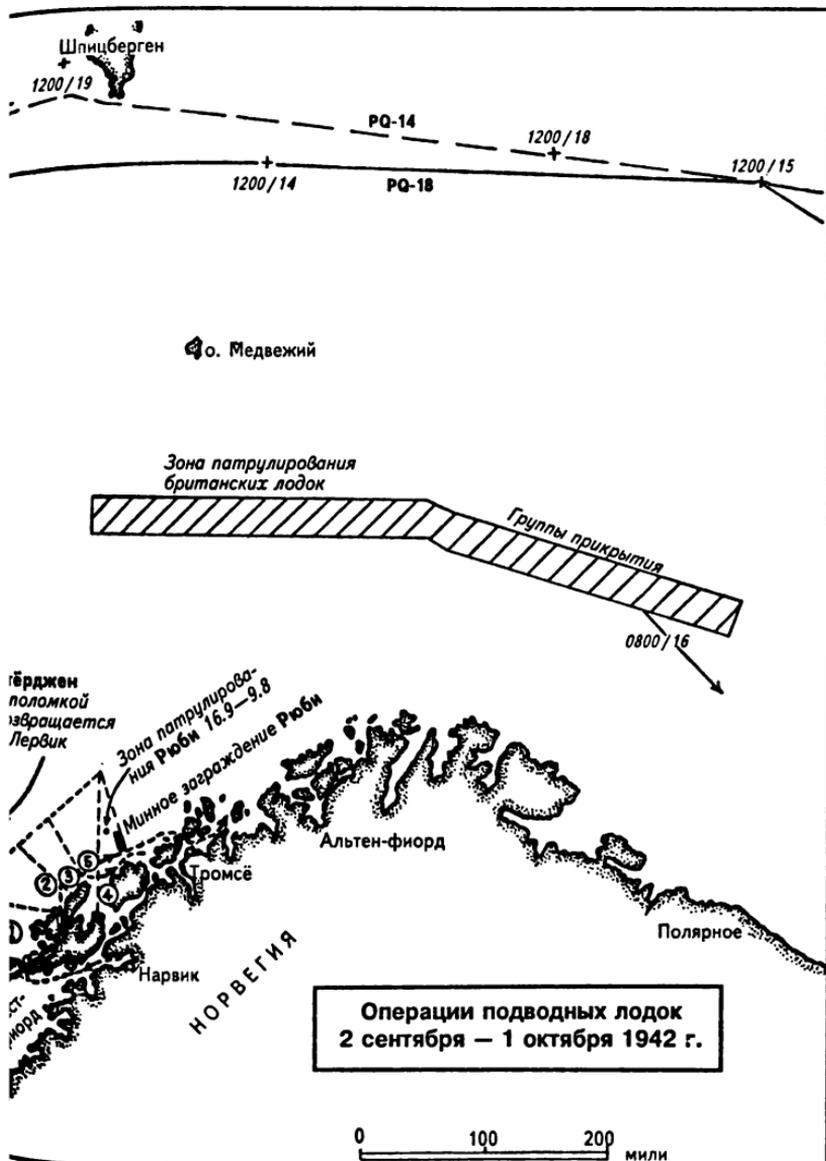
Из этих 11 лодок 2 принадлежали союзникам: «Уредд» была английской лодкой типа «У», которой командовал лейтенант норвежского флота Р.О. Рорен, а «Рюби» входила в состав флота Свободной Франции, и ею командовал капитан 3 ранга Руссело. «Рюби» базировалась в Данди и проводила минные постановки у немецкого побережья, когда в июне 1940 года рухнула Франция. По личной просьбе адмирала Хортона экипаж решил присоединиться к Свободной Франции и продолжать сражаться. Так поступили лишь немногие французские корабли.

Остальные 9 английских лодок принадлежали 3 разным типам. Лодки типа «Т» лучше других подходили для действий в северных водах, так как были крупнее лодок типа «У». Они имели надводное водоизмещение 1090 тонн и подводную скорость всего 9 узлов. Лодки были вооружены одним 102-мм орудием и 11 торпедными аппаратами. Их экипаж составляли 59 человек. Лодки типа «У» были спроектированы для действий в прибрежных районах и отличились на Средиземном море. Они имели водоизмещение 540 тонн, подводную скорость 9 узлов и экипаж из 31 человека. Лодки были вооружены одним 76-мм орудием и 4 торпедными аппаратами. Об этой небольшой скорости следует помнить при рассмотрении действий лодок. К 1942 году они не слишком отличались от лодок Первой Мировой войны, и их характеристики были весьма скромными.

Р-614 и Р-615 были уникальными в том плане, что не предназначались для Королевского Флота. Эти лодки строились на верфи «Виккерс-Армстронг» в Баррой для Турции, когда началась война. Поэтому они были конфискованы английскими властями и включены в состав флота. Они принесли много пользы, действуя в составе полярных конвоев, а потом были переведены в качестве учебных кораблей на юг во Фритаун. Они так и не получили имен. В тот период Адмиралтейство вдруг решило не давать лодкам названий, ограничившись бортовыми номерами. Но это было крайне неодобрительно встречено экипажами, и Уинстон Черчилль приказал в будущем всем лодкам присваивать имена. Это было сделано немного позднее, но часть лодок так и погибла безымянными. Во время этой операции «Аншейкн», «Анривалд» и «Шекспир» еще не получили названий, но для простоты мы их все-таки используем¹.

¹ Мелкая неточность. «Шекспир» сразу так и был назван, но «Аншейкн» и «Анривалд» сначала назывались Р-54, Р-45 соответственно.
Прим. пер.





Как мы уже видели, Группа эскорта конвоя присоединилась к QJ-18 севернее Исландии. Она должна была сопровождать конвой до входа в Белое море, а потом самостоятельно следовать на базу в Полярное. Однако потом было решено перевести эти лодки в состав конвоя QJ-14, чтобы сопровождать его на обратном пути в Исландию.

Группа прикрытия должна была обеспечить раннее обнаружение немецких кораблей. Она была развернута по широкой дуге к северу от берегов Норвегии, прикрывая маршрут следования обоих конвоев. Хотя это соединение было слишком маленьким, его можно было усилить лодками Патрульной группы, если бы немецкие корабли вышли из Нарвика на север.

Задачей Патрульной группы была атака немецких кораблей, если они попытаются перейти из Нарвика в свои оперативные базы на севере. К сожалению, подводный заградитель «Рюби» смог принять участие лишь в завершающей фазе операции, поэтому было решено отправить его патрулировать у Лофотенских островов. В этом случае он мог поставить мины на пути германских кораблей, возвращающихся в Нарвик после операции. Хотя это сильно напоминало попытку закрыть дверь конюшни, после того как лошадь уже украдена, все-таки появлялся шанс изменить финальный счет в свою пользу.

Зоны патрулирования имели ширину около 15 миль и глубину около 20 миль. Их расположение показано на карте. Командование намеревалось разместить лодки в этих зонах — и передвинуть, если немецкие корабли из Альтен-фиорда попытаются выйти в море.

На основании прошлого опыта была сделана попытка предсказать действия немцев. Было решено, что немецкие корабли будут выходить из Нарвика через Вест-фиорд, а потом через пролив Гимсостроммен пересекут Лофотенские острова, оттуда повернут на северо-запад или через Гавл-фиорд пойдут в шхеры через Маланген-фиорд или Хай-фиорд. Недавно в этом районе уже был

замечен «Шеер» после своей успешной вылазки в Белое море. Существовал и третий возможный вариант. Германские корабли обойдут опасные прибрежные воды и вернуться в шхеры в районе пролива Фуглэйсунд.

Предполагалось, что большая осадка «Тирпица» не позволит ему использовать пролив Тьельдсундет и Анн-фиорд, но карманские линкоры и крейсера вполне могли там пройти. Поэтому были нарезаны зоны патрулирования К-150 и К-154, как указано на схеме. К-150 должны была прикрывать выход из Гримсостроммена на северо-запад. К-151 и К-152 прикрывали выход из Гавл-фиорда. К-153 и К-154 прикрывали выход из Анн-фиорда, чтобы перехватить корабли, которые пойдут ближе к берегу.

Позиции патрулирования в каждой зоне были выбраны на наиболее вероятном пути следования немецких кораблей. Альтернативные позиции должны были перекрыть выходы из шхер. Они были выбраны так, что если противник вынудит лодку покинуть свою зону, она все-таки сохранила бы шанс перехватить немецкие корабли немного севернее.

«Трибьюн» получила зону К-150, «Тайгрис» — К-151, «Стёрджен» — К-153, «Аншейкн» — К-154, «Уредд» — К-155. Однако «Стёрджен» был вынужден почти сразу вернуться в Лервик, так как из-за поломок лодка не могла погружаться. Поэтому «Тайгрис» были выделены зоны К-152 и К-153. В Группе прикрытия «Анривалд», «Юник» и «Шекспир» получили зоны К-61, К-62 и К-63, но потом эта линия была усилена 4 лодками из Патрульной группы.

Все эти лодки, согласно приказу адмирала Хортена, в своих зонах должны были атаковать цели «от крейсера и крупнее». На переходе и в зоне прикрытия цели оставались теми же. Лодки должны были сообщать о замеченных малых кораблях и субмаринах, но торпеды следовало бросать для тяжелых кораблей.

Таковы были планы. А сейчас посмотрим, что в результате получилось и насколько точными были оценки Хортена в отношении передвижений немецких сил.

2 сентября «Трибьюн», «Тайгрис», «Стёрджен», «Аншейкн» и «Уредд» покинули Лервик на Шетландских островах и направились на свои позиции. На следующий день «Стёрджен» заметил вражескую подводную лодку, но не смог выйти в атаку. Обнаружили немцы лодку или нет — осталось не известным. 3 сентября «Трибьюн», следовавший в надводном положении, подвергся сильному пулеметному обстрелу с бомбардировщика «Бленхейм», хотя лодка находилась в зоне, где воздушные атаки были запрещены. Впрочем, атаки самолетов КВВС уже стали делом привычным. Через 3 дня на «Стёрджене» отказали кормовые горизонтальные рули, и лодка была вынуждена вернуться. И без того редкая завеса стала еще реже.

7 сентября «Юник», «Шекспир» и «Анривалд» также покинули Лервик и направились на свои места. В этот день Патрульная группа заняла указанные позиции. Здесь лодки провели 3 дня, бдительно следя за морем, и 10 сентября в 3.45 были замечены первые немецкие корабли.

Как обычно, первым признаком выхода в море немецких линкоров стала интенсивная работа тральщиков на фарватерах, ведущих на север. «Тайгрис» (капитан-лейтенант Г.Р. Колвин) заметила 2 тральщика, вошедших в Гавл-фиорд и движущихся на юг. Через 3 часа «Аншейкн» (лейтенант Ч.Э Оксбороу) заметила еще пару тральщиков, идущих на северо-запад от мыса Андой. Ситуация окончательно прояснилась, когда «Трибьюн» (лейтенант М.К.Р. Ламби) заметил еще 2 тральщика, ведущих траление к югу от Гримсостроммена.

Если еще и оставались какие-то сомнения относительно выхода в море германских тяжелых кораблей, они окончательно отпали в 10.37, когда лейтенант Ламби заметил в перископ мачты и трубы больших кораблей, идущих от выхода из Гримсостроммена к Гавл-фиорду. Соединение проскочило мимо «Трибьюна» на большой скорости, и Ламби решил, что одним из кораблей был «Тирпиц». Командир лодки проклинал свое бессилие, но

ничем не мог помешать противнику, так как расстояние до него составляло 20000 ярдов, и шансов на атаку не было никаких. Эскадра промчалась по горизонту и исчезла. В 11.58 Ламби поднял «Трибьюн» на поверхность и передал по радио сообщение о замеченных кораблях, но не получил подтверждения. Во второй половине дня он еще раз отправил радиogramму, но снова не получил квитанцию о приеме. В действительности обе радиogramмы попали к командующему подводными силами, но слишком поздно, чтобы можно было что-то сделать. Хортону оставалось только верить в правильность выбранной диспозиции и надеяться на удачу.

Следующей лодкой, заметившей немцев, была «Тайгрис». В 13.40 капитан-лейтенант Колвин с дистанции 9 миль заметил мачты германских кораблей, покидающих Гавл-фиорд. Погода была тихой и солнечной, море напоминало стекло, лишь с запада шла мелкая рябь. Видимость была очень хорошей. Это были не идеальные условия для атаки одиночной лодкой быстроходного линейного флота, идущего под сильным прикрытием, но все-таки Колвин пошел в атаку.

Когда он через несколько минут снова поднял перископ, то смог уверенно сказать, что эскадра состоит из 3 тяжелых кораблей в сопровождении эсминцев. Колвин решил, что это были сам «Тирпиц», «Хиппер» и «Кёльн». Однако он ошибался. «Тирпиц» не покидал Нарвик, и самым крупным кораблем был «Шеер». Кроме эсминцев сопровождения, Колвин заметил гидросамолет He-115, проводивший поиск впереди по курсу эскадры. Это заставило его использовать перископ с большой осторожностью.

В 13.50 «Тайгрис» заняла позицию по пеленгу 10 градусов слева по носу от центрального корабля соединения. Немцы шли строем фронта с большими интервалами. Легкий крейсер «Кёльн» шел мористее, «Тирпиц» (на самом деле «Хиппер») в центре, а «Хиппер» (в действительности «Шеер») — ближе к берегу. Колвин опреде-

лил, что их сопровождают 6 эсминцев, которые прикрывали тяжелые корабли только спереди и со стороны моря. Немецкие эсминцы шли на очень большой скорости и постоянно применяли зигзаг.

Итак, через 11 минут после того, как был замечен противник, «Тайгрис» оказалась в 10 градусах по носу от идущего на левом фланге «Кёльна» на расстоянии 6 миль от него¹. Британская лодка шла на север примерно параллельно курсу вражеской эскадры, уходя от нее. Как отмечали позднее, редко какая лодка оказывается в столь идеальных условиях во время войны.

Однако в остальном условия были исключительно сложными с точки зрения подводника. Море было слишком тихим, эскадра шла на большой скорости, и к тому же имела воздушное прикрытие. Немцы использовали преимущества, которое им давали отмели к востоку, и могли развернуть все охранение лишь с угрожаемой западной стороны. Именно этот эскорт являлся основной угрозой. В тихую погоду наблюдение в перископ приходилось свести к минимуму, иначе лодка была бы неизбежно обнаружена.

Капитан-лейтенант Колвин подумал, что немцы могут выполнить зигзаг или просто повернуть на запад, к большим глубинам. Поэтому он решил продолжать следовать на север, что выводило его в точку примерно в 1500 ярдах от курса немцев. Он хотел дать залп после того, как эсминцы сопровождения пройдут мимо «Тайгрис». Колвин резонно предполагал, что будет труднее заметить следы торпед, если они будут выпущены позади траверза. Поэтому он решил развернуться и атаковать в подходящий момент, чтобы угол встречи торпед с целью составил 110 градусов.

Выбор тупого угла встречи при стрельбе по скоростной цели имел один огромный недостаток, который пе-

¹ Не очень ясно — от центрального или левого корабля? *Прим. пер.*

ревешивал все достоинства. При такой атаке уже не оставалось времени ввести никакие поправки перед залпом. Если цель идет со скоростью более 25 узлов на расстоянии 1500 ярдов, это означает, что величина изменения пеленга (ВИП) достигает 30 градусов в минуту, или полградуса в секунду. Если автомат торпедной стрельбы потеряет цель, восстановить прицел уже никто не успеет. Поэтому всё зависело от Колвина и команды «Тайгрис», которые должны были в критический момент непрерывно следить за целью. Но это не получилось.

В 13.51 левофланговый корабль вроде бы чуть повернул вправо, словно он заметил «Тайгрис». Не-115 тоже находился почти прямо над головой. На всякий случай Колвин погрузился на 40 футов и вернулся на перископную глубину 3 минуты спустя. Самолет улетел, и его больше не видели.

Колвин быстро оценил ситуацию и понял, что находится в 500 ярдах от «Кёльна» и почти в 4000 ярдов от «Тирпица» (то есть «Шеера»). Он решил стрелять веером из 10 торпед по более крупной цели. Так как части торпед при этом пришлось бы пройти под другими кораблями, глубина хода средних торпед была уменьшена с 34 до 24 футов. Колвин оценил скорость немецкой эскадры как 28 узлов и приказал стрелять с интервалом 5 секунд.

Решающие секунды улетали прочь, и Колвин все внимание сосредоточил на цели. В 14.00 он повернул, удерживая цель на курсовом угле цели 80 градусов, чтобы обеспечить угол встречи торпед с целью 110 градусов. Когда «Тайгрис» повернула, один из эсминцев прошел на дистанции 3 кабельтова к востоку. Его нос был высоко поднят, а бурун захлестывал кварталдек, показывая, что эсминец идет полным ходом.

Залп был намечен на 14.06. Когда до этого времени оставалось 2 минуты и Колвину еще предстояло повернуть несколько градусов до боевого курса, 2 эсминца пошли на «Тайгрис». Колвин так рассказывает об этом:

«Один был совсем рядом, но он удалялся, поэтому я решил, что нахожусь внутри кольца охранения. В 14.05^{1/2}, едва подводная лодка легла на боевой курс, оператор асдика сообщил, что слышит четкое эхо в 5 кабельтовых по правой раковине. Это был первый из двух эсминцев. Он круто развернулся и пошел на меня. Я продолжал следить за ним, на несколько секунд приподнимая перископ на пару дюймов над водой. Он продолжал поворачивать, пока я не оказался у него слева по носу, и он прошел у меня по правому борту примерно в 50 ярдах. Когда эсминец проскочил впереди меня, я обнаружил, что потерял прицел. Прибор управления торпедной стрельбой давал ошибку около 10 градусов, а время было уже 14.06^{1/2}».

«Тайгрис» круто повернула влево, отчаянно пытаясь удержать немцев на прицеле. Именно в этот момент концевой эсминец охранения промчался на расстоянии 2 кабельтова с грохотом железнодорожного экспресса. После того как эскортные корабли прошли, Колвин смог более свободно пользоваться перископом. В 14.14^{1/2} «Тайгрис» дала залп, но Колвин считал, что расстояние слишком велико. Поэтому первые 2 торпеды были выпущены по центру корпуса цели, а следующие 3 пошли веером вперед, чтобы компенсировать скорость уходящих кораблей. Больше Колвин не стрелял, так как немцы оказались явно за пределами дальности хода торпед. Дистанция стрельбы примерно равнялась 7000 ярдов, а скорость врага — 28 узлам. Были выпущены 5 торпед Mark VIII** с взрывателями ССР. Они имели скорость хода 46 узлов и были установлены на глубины от 17 до 24 футов. Попаданий не было.

Для командира это было страшным разочарованием. После долгих месяцев патрулирования и бесплодных поисков опоздать всего на пару секунд... Такое не забывается. Адмирал сделал такую пометку на рапорте Колвина:

«Увидев в перископ эсминец, несущийся прямо на «Тайгрис», и следя за ним, пока эсминец не прошел мимо, командир отвлекся от цели в самый критический момент. Когда он в следующий раз увидел цель, его шанс на удачный залп уже пропал. Если бы «Тайгрис» осталась на боевом курсе еще минуту или две, он сумел бы точно оценить ВИП, но командир сам лишил себя этой возможности. Он не понял, что, сосредоточив внимание на эсминце, он теряет шанс на удачную атаку».

Однако следует отметить, что тактика немецких эсминцев, создававших помехи атаки, была совершенно неожиданной и новой для наших лодок. Кроме того, немцы очень умело использовали прибрежные отмели. Следует также подчеркнуть, что условия военного времени не позволяли в достаточной степени отработать атаки скоростных целей, прикрытых эсминцами. Британские офицеры были вынуждены проводить атаки против тихоходных маленьких целей с символическим сопровождением. Крайне редко выпадал случай атаковать эсминцы, идущие на большой скорости. Атаки тихоходных целей не готовят командира лодки к быстрой и точной оценке стремительно меняющейся обстановки. Это было неизбежным следствием общей нехватки кораблей и слабостью постановки боевой учебы в британском флоте. Подготовка всегда отставала от реалий войны.

Разочарованный Колвин в 15.02 поднял «Тайгрис» на поверхность и передал сообщение о замеченных кораблях. Через 32 минуты его радиограмма была принята в Свистс-коттедже. Однако на карте еще имелись флажки между германскими кораблями и Альтен-фиордом. Хотя их было всего 2, к тому же торопившиеся немцы уже успели обойти их.

В 14.15 на подводной лодке «Аншейкн» услышали взрывы торпед «Тайгрис», израсходовавших топливо. Через 5 минут лодка заметила тот же самый самолет, который прочесывал море перед немецкой эскадрой. В 14.48 в

гидрофонах появился шум винтов у западного побережья острова Андой, который медленно перемещался на восток. В 15.04 лейтенант Оксбороу заметил мачты. Через 9 минут перед ним на горизонте на расстоянии 9 миль выросли башенноподобные надстройки 3 немецких кораблей.

Шум в гидрофонах пропал, и Оксбороу на основании прокладки определил, что немцы обогнули Андой и вошли в Анн-фиорд, но это было не так. Однако Оксбороу считал, что он и «Уредд» находятся в прекрасной позиции для перехвата немцев, когда те выйдут из Анн-фиорда. Поэтому он не стал нарушать радиомолчание, чтобы не выдать себя и своего товарища. «Аншейкн» осталась караулить пустой загон.

Тем временем «Уредд» (лейтенант Р.О. Рорен), которая находилась входа в Анн-фиорд, но западнее, заметила немецкие корабли в 11 милях к северу от себя. Рорен определил, что это «Хиппер» или «Тирпиц», за которым идет «Шеер». В 15.57 он потерял противника из вида по пеленгу 46°.

Контакты «Аншейкна» и «Уредд», если одновременно нанести их на карту, оказывались взаимоисключающими. Либо «Аншейкн» находилась дальше к северу, чем считал ее командир, либо «Уредд» находилась в 7 или 8 милях южнее. Даже тщательное изучение рапортов Оксбороу и Рорена не позволяет разрешить эту загадку. В любом случае главным было то, что немецкие корабли благополучно миновали позиции патрульной группы и могли спокойно следовать в Альтен-фиорд. А уже оттуда они могли атаковать конвой.

«Уредд» всплыла на поверхность и в 16.30 отправила сообщение, что 3 больших корабля противника вошли в Маланген-фиорд. Так как передача велась только со штыревой антенны, радиограмму никто не принял. В штабе подводных сил в Нортуэйз тоже не было полной ясности. К 17.08 имелись только радиограммы «Трибьюн» и «Тайгрис», из которых не было понятно, какие именно

немецкие корабли вышли в море, хотя в обеих радиограммах прямо говорилось об одном линкоре. Поэтому наиболее вероятным казалось, что второй линкор остался в Нарвике из-за нехватки эсминцев, и по этой причине он вряд ли вообще выйдет в море. Ведь 6 имевшихся у немцев эсминцев уже ушли на север. Поэтому британские подводные лодки были переведены на новые позиции.

«Трибьюн» и «Тайгрис» больше нечего было делать на своих позициях, так как ожидать выхода остальных германских кораблей явно не приходилось. В то же время к северу от Норвегии патрулировали всего 3 подводные лодки, а немецкие тяжелые корабли могли в любую минуту выйти на перехват конвоя. Поэтому не возникало никаких вопросов — следовало усилить Группу прикрытия и как можно скорее. Это решение было передано адмиралу Тови и заместителю начальника Морского штаба вице-адмиралу сэру Генри Муру. Оба его одобрили.

Чтобы хоть как-то разобраться в происходящем, Хортон запросил у обеих лодок типа «Т», какие именно корабли они видели. Обе передали, что видели «Тирпиц», хотя это было совсем не так. Тем временем, в 23.40 пришла несчастная радиограмма «Аншейкна», которая полностью изменила ситуацию. Создалось впечатление, что эскадра, может быть, вследствие атаки «Тайгрис», укрылась в Анн-фиорде. Радиограмма «Уредд» не была получена, и в результате «Тайгрис», «Аншейкн» и «Уредд» не были направлены на север. Они не пошли на помощь Группе прикрытия, а остались караулить совершенно пустой фиорд.

Лишь 11 сентября было получено сообщение от «Спитфайра» из подразделения фоторазведчиков, базировавшихся в России. Из него стало ясно, что «Шеер», «Хиппер» и «Кёльн» стоят на якорях в Альтен-фиорде, но «Тирпица» там нет и следа. Этот рапорт полностью опровергал сообщения лодок типа «Т».

Группа прикрытия получила подкрепления 12 и 13 сентября. Лодки оставались на позициях до 20 сентября,

слоняясь взад и вперед, однако не заметили даже признаков немецкого флота.

Тем временем «Рюби» покинула гавань утром 12 сентября, чтобы занять позицию возле Лофотенских островов. 16 сентября ей передали новый приказ. Лодке приказали поставить заграждение протяженностью 5 миль возле мыса Къельва на входе в Маланген-фиорд. Заградитель сделал это 19 сентября.

Последние перемещения британских лодок в ходе этой операции были такими же бессмысленными. «Тайгрис» и «Трибьюн», которые 20 сентября двинулись было домой, получили приказ снова идти в зоны патрулирования К-151 и К-154. Оставалась призрачная надежда, что немецкие корабли вернуться в Нарвик, так как операция завершилась. Лодки сделали это, но после недели бесплодного дежурства 27 сентября они были отозваны и прибыли в Лервик, пробыв в море 28 дней.

III

Существовало еще одно важное звено в сети, раскинутой вокруг конвоя. Это были самолеты Берегового Командования КВВС маршала авиации сэра Филиппа Жубера. Считалось, что размещение торпедоносцев в Северной России будет серьезной угрозой для немецких линкоров, если они рискнут выйти в море. Чтобы обеспечить действия торпедоносцев, туда же было переброшено звено фоторазведчиков «Спитфайр». Кроме того, самолеты-разведчики действовали с аэродромов в Англии, чтобы держать под контролем те базы, до которых не могли долететь 4 «Спитфайра» из России. Конечно, такая разведка не могла контролировать абсолютно всё, точно так же она не могла следить за германскими кораблями в море. Поэтому ее польза была весьма ограниченной.

В Россию также было переброшено несколько «Каталин», которые должны были патрулировать над норвеж-

скими фиордами, чтобы перекрыть наиболее вероятные маршруты выхода немецких кораблей к конвоям. Первой задачей ставилось обнаружение вышедшего немецкого флота и уже второй — отражение его атаки. В последнем случае предполагалось, что торпедоносцы «Хэмпден» сумеют добиться одного или двух попаданий в немецкие линкоры. Летающие лодки также использовались для противолодочного патрулирования, что должно было помочь отважным «Суордфишам» с «Авенджера».

Итак, всего в России находились 13 «Каталин» 210-й эскадрильи и 32 «Хэмпдена» 144-й и 455-й эскадрилий КВВС. Общее командование этими самолетами находилось в руках полковника авиации Ф.Л. Хоппса. Наземный персонал, все необходимое оборудование для фоторазведчиков и торпедоносцев было доставлено на американском крейсере «Тускалуза». Авиабазы были созданы в Ваенге на берегу Кольского залива. Однако «Каталины» должны были совершить еще несколько вылетов из Суллом Ву перед тем, как перелететь в Северную Россию, поэтому их механики и наземный персонал были отправлены самолетами на озеро Лахта недалеко от Архангельска, где находилась база русской гидроавиации. Однако, когда прибыл командир британской авиагруппы, выяснилось, что связь с Лахтой очень плохая, поэтому было принято решение перевести летающие лодки в бухту Грязная, находившуюся в 3 милях вверх по Кольскому заливу от Ваенги. Новая база давала еще то преимущество, что находилась почти на 400 миль ближе к зоне патрулирования. Ее главным недостатком было то, что она располагалась слишком близко к линии фронта, поэтому можно было ждать частых воздушных налетов. Тем не менее, полковник Хоппс решил, что с таким риском можно смириться.

Сам Хоппс разместил свой штаб в Полярном, где находился и штаб начальника британской морской миссии. Там же располагалась самая надежная метеостанция в Советском Союзе. Разумеется, Советы имели на севере

истребители, дальние разведчики, бомбардировщики и даже небольшое число торпедоносцев. Англичане каждый день представляли им детальный план перехвата немецкой эскадры. Предполагалось, что советские торпедоносцы взлетят одновременно с «Хэмпденами», если атака будет необходима.

Кроме формирования этого ударного соединения, Бомбардировочное Командование подготовило некоторые дополнительные меры. Весьма соблазнительно выглядела атака немецких кораблей, стоящих в гавани Нарвика. Однако тогдашние самолеты не могли долететь туда, и это означало, что тяжелым бомбардировщикам придется садиться в Северной России, заправиться и вернуться домой после выполнения атаки. Адмирал Тови предложил отправить необходимый наземный персонал и оборудование морем, чтобы подготовить такую операцию, как это было сделано для «Каталин» и «Хэмпденов». Однако Советы не дали разрешения, и Бомбардировочному Командованию пришлось отложить свои планы на будущее.

Чтобы пожилые «Хэмпдены» могли сохранить как можно больше топлива для вылета, они были направлены на аэродром Африканда, находящийся к северо-востоку от Кандалакши. Однако их захватывающие приключения и фантастические истории показали, что при планировании операции было предусмотрено далеко не всё.

«Хэмпден» не предназначался для использования в качестве торпедоносца. Этот стройный небольшой двухмоторный бомбардировщик не подходил для такой изнурительной работы. Если говорить правду, то КВВС в начале войны вообще не имели торпедоносцев; несколько эскадрилий первой линии были оснащены ископаемыми «Уайлдбистами». Потом их заменили «Бофортами», но в первые 2 года войны торпедоносные эскадрильи понесли огромные потери. К тому же, большинство лучших пилотов действовало на Средиземном море. «Хэмпдены» начали переоборудовать в торпедоносцы, чтобы дожидаться

окончания работ над скоростным «Бофайтером». Но в одном отношении «Хэмпден» превосходил все остальные британские торпедоносцы — он имел большую дальность полета. Это, а также прекрасная видимость из кабины позволяли надеяться на определенные успехи, если сопротивление не будет слишком сильным. Но, так или иначе, эти 2 эскадрильи должны были пройти проверку боем в том роковом сентябре 1942 года.

32 «Хэмпдена» вылетели из Самборо вечером 4 сентября, но лишь 23 приземлились в Африканде или на других аэродромах в Северной России. 5 из пропавших самолетов разбились из-за нехватки топлива либо были сбиты немецкими и финскими истребителями. Это были 3 самолета 144-й эскадрильи, их пилотировали лейтенант Э.Г.Э. Перри и сержанты Дж.К. Трей и Л.Г. Бернارد, а также 2 самолета 455-й эскадрильи, которые пилотировали майор Катанах и сержант Смарт. Об их судьбе мы еще расскажем. Еще один самолет 144-й эскадрильи, которым управлял сержант Э.Г.Д. Нельсон, в конце концов совершил вынужденную посадку совсем рядом с Африкандой. Нельсон рассказывает, как сложилась его первая встреча с новыми союзниками:

«5 сентября в 2.32 мы находились над Кандалакшей, если верить вычислениям. Внизу сплошные тучи, но в маленьком разрыве мелькнула железная дорога, идущая на северо-восток к берегу Баренцева моря. Полетели к берегу над проливом у острова Кильдин. Нас встретил сильный зенитный огонь, несмотря на выпущенные шасси и включенные огни. Попадание в правое крыло. Обстрелян кораблями в Кольском заливе. Повернул к полуострову Рыбачий. Обстрелян с полуострова и с материка, хотя постоянно выпускаю и убираю шасси».

Наконец топлива осталось всего на 20 минут. Сплошная облачность и самолет обстреливают каждый раз, когда он появляется из туч. Нельсон решил совершить аварий-

ную посадку на поле возле города Хибины. Ему удалось это сделать, и в 6.20 колеса увязли в липкой грязи. К счастью, обошлось без жертв. Пока летчики сжигали секретные документы, прибежали 3 ребенка от 8 до 10 лет. Летчики закричали: «*Angliski*» и угостили их шоколадом. Однако мальчишки сразу потребовали сигареты!

А потом летчики были арестованы 5 рабочими, вооруженными винтовками. При обыске у них отобрали чековую книжку, «Ридерс Дайджест» и покетбук «Ласт Лаф». Именно эту книжонку русские стерегли особенно тщательно, как вспоминает Нельсон. Прибыл местный комиссар, но вскоре уехал, так как никто никого не понимал. И все-таки через 2,5 часа установились дружеские отношения. Несколько советских авиамехаников увезли летчиков на грузовике на аэродром в Кировск. На следующий день на поезде их отправили в Мурманск. Нельсон очень резко отозвался об этом перелете:

«Считается, что наш экипаж был предупрежден относительно возможности посадки в Ваенге и получил инструкции, как это делать. Мы якобы могли садиться без всяких проблем. Самолет, который летел в 5 минутах позади нас, возле острова Кильдин был встречен русскими «Харрикейнами» и приведен на аэродром, хотя этот пилот не получил никаких инструкций относительно посадки в Ваенге».

Эта критика имела основания. Сержант Худ, тоже из 144-й эскадрильи, попал в более жестокий переплет. В 2.50 он обнаружил, что находится над финской территорией, но позднее прилетел к Мурманску. Его встретил огонь легких зениток, и «Хэмпден» повернул на север, чтобы обойти скопление орудий. В этот момент, когда самолет находился в 5 милях севернее города, у него на хвосте появились 2 истребителя. Когда они были на расстоянии 900 ярдов, их заметил радист сержант О'Нейл. Истребители быстро набирали высоту. Сержант Худ выпу-

стил опознавательную ракету, но 2 советских истребителя не обратили на нее внимания и открыли огонь. Худ бросил самолет в пике, а О'Нейл открыл ответный огонь, однако истребители продолжали гнаться за ним до самой воды. Во время пике «Хэмпден» развил скорость 350 миль/час, но управление сохранил.

К концу концов самолет был вынужден совершить аварийную посадку. Бортстрелок сержант Табор был тяжело ранен огнем истребителей. Он находился у нижней огневой точки, и самолет быстро тонул. Сержант О'Нейл отчаянно пытался вытащить его, так как вода быстро прибывала. Но спасательный жилет Табора заклинило, и освободить его не удалось. О'Нейл решил, что стрелок мертв, и прекратил свои попытки. «Хэмпден» затонул на глубине 5 фатомов.

Когда британские летчики выбрались из самолета, русские истребители, которые гнались за ними, начали обстреливать плавающих. Англичане все-таки остались целы и поплыли к берегу, до которого было всего 40 ярдов. На берегу появилась группа людей, которые тоже принялись стрелять по летчикам, но тут же прекратили, услышав крики: «*Angliski!*» Выбравшихся из ледяной воды летчиков утащили в какую-то хижину и там раздели.

Здесь выяснилось, что они находятся в маленьком заливчике Полярная Звезда, расположенном на юго-запад от города Полярное. Потом прибыл говорящий по-английски русский офицер и допросил всех. Когда летчики твердо заявили, что и зенитки, и истребители, сбившие их, были русскими, он выразил сожаление и увез их к начальнику британской морской миссии. Они провели ночь в лазарете базы подводных лодок. Этот экипаж тоже сообщил, что не получил никакой информации об аэродромах Северной России, ему ничего не сообщили о ПВО Мурманска и разрешенных коридорах.

Еще один «Хэмпден» этой же эскадрильи под управлением лейтенанта Д.И. Эванса был вынужден сесть из-за поломки мотора. Он разбился в горах и сгорел. Штур-

ман, радист и стрелок погибли, спаслись только Эванс и сержант Б.Дж. Сойерби.

455-я эскадрилья пострадала не меньше. Лейтенант Патрик прилетел к Африканде без приключений, но смог увидеть только железную дорогу, а не аэродром. К 5.45 у него почти кончился бензин, и он решил идти на вынужденную посадку. Планируя к земле, Патрик выключил моторы на высоте 100 футов и посадил самолет среди пней на лесосеке. Выяснилось, что они оказались в 5 милях западнее Кандалакши.

Патрик и штурман сержант МакИвер оставили остальных летчиков охранять самолет, а сами пошли за помощью. Пройдя около мили, они увидели русского солдата и окликнули его, но прием был далеко не дружелюбный. В конце концов они сумели убедить часового, что они не немцы, и через полтора часа грузовик увез их в военный городок. Здесь их встретили уже совсем по-другому, накормили и отправили в Африканду.

Почти все самолеты по пути столкнулись либо с зенитным огнем, либо с истребителями. Лейтенант Гантон сообщил, что его самолет обстреляли из тяжелых зениток, сначала корабль в Кольском заливе, а потом береговая батарея. Он выпустил опознавательную ракету, но безрезультатно. Самолет капитана О'Коннора получил попадание в хвостовую часть от легкой зенитки, которая продолжала стрелять даже после пуска ракет. Тяжелые зенитки возле Мурманска тоже не обратили никакого внимания на ракеты, и 3 истребителя попытались атаковать «Хэмпден». Когда О'Коннор выпустил шасси, они отвалили. Экипаж сержанта Глисона видел, как сбили самолет сержанта Худа. Глисон, который в это время находился на расстоянии 10 миль, решил, что будет разумнее укрыться, он повернул прочь и поспешно спикировал к самой земле.

«Хэмпден» сержанта Лорда тоже имел стычку с русскими истребителями, хотя иного рода. Сначала его обстреляли над аэродромом, когда он летел к Кольскому

заливу, а потом появились 2 «Аэрокобры», которые яростно атаковали бомбардировщик. Лорд пустил сигнальные ракеты и выпустил шасси. Истребители тотчас пристроились впереди самолета и повели его на аэродром Мурманска, где он и приземлился в 5.10.

В конце концов все уцелевшие собрались на аэродроме Ваенги и стали ждать развития событий. А пока они решили собственными глазами получше рассмотреть русских. Все русские, невзирая на звания, были очень вежливыми и предупредительными, атмосферу можно было назвать сердечной. Особенно хорошие отношения сложились с русским начальством. Генерал-майор А.А. Кузнецов, командовавший авиацией, старался сделать все, что было в его силах. Но в глаза бросалась одна характерная черта: младшие офицеры откровенно боялись принимать решения. Лишь когда старший по званию высказывал свое мнение, дело начинало делаться.

Русские переводчики были очень хорошими, но в целом связь между союзниками была неважной. Это относилось и к связи внутри России, и к контактам с Великобританией. Радиосвязь к северу от 60-й параллели действует совершенно ненадежно. В таких условиях части КВВС были вынуждены полагаться на русскую телефонную сеть, которую, в лучшем случае, следует назвать не слишком удовлетворительной. Как правило, требовался целый час, чтобы дозвониться из Грязной в Полярное через Ваенгу, расстояние до которой составляло всего 10 миль. Еще больше осложняла положение привычка русских телефонистов немедленно прерывать связь, как только в разговоре наступала пауза.

Все дороги в этом районе были одинаково скверными. Самим русским не хватало теплой одежды, поэтому они ничего не могли выделить эскадрильям КВВС, которые испытывали нехватку буквально всего. Как сказал один из офицеров, на пустом аэродроме в таком климате просто не выжить! Еда не могла компенсировать все это, так как была очень однообразной, хотя и вкусной. Если

летчикам присылали дополнительные рационы, они воспринимались буквально как манна небесная. Жилища были теплыми, но в них не было совершенно никакой защиты от комаров и черных мух, которые летали здесь мириадами.

В отношении одежды англичане через 3 года после начала войны оказались готовы ничуть не лучше немцев под Москвой год назад. «Тропические» шинели с капюшон оказались в холода бесполезны. Они промерзали насквозь и прекращали гнуться, сковывая движения, причем ветер свободно задувал внутрь. Кожаные ботинки тоже совершенно не защищали от холода.

Тем временем «Каталины» 210-й эскадрильи, начиная с 11 сентября, вели патрулирование, чтобы обнаружить вражеские корабли. Однако в самый критический момент, ночью 13/14 сентября, полеты прекратились. Самолетам, находившимся в полете, был отправлен приказ возвращаться в Грязную, но радиограмма не была принята, и они вернулись, как обычно, на озеро Лахта. В результате осталась только одна исправная «Каталина» — А/210 капитана Б. Левина. Ей давно требовался ремонт, и при попытке взлететь отказал один мотор. Заменить мотор в Лахте оказалось невозможно, так как радиосвязь в очередной раз пропала. Всю ночь механики возились, с помощью русских перебирая мотор. В результате зона патрулирования была сдвинута дальше в море, чтобы обнаружить германские корабли, которые могли выйти из Альтен-фиорда. К несчастью, курс был проложен так далеко от берега, что если бы «Каталина» и увидела немцев и даже успела сообщить об этом, «Хэмпдены» все равно не успели бы перехватить противника.

До этого времени «Тирпиц» постоянно видели мирно стоящим на своем обычном месте в Тронхейме. Он даже не пытался выйти на соединение со своими товарищами в Альтен-фиорд. Но сейчас «Каталина», вылетевшая из Англии, сообщила, что его там больше нет. Проверка Альтен-фиорда показала, что линкор там не появился,

что сильно беспокоило Адмиралтейство. В результате началась легкая паника, и полковник Хоппс приказал поднять в воздух все исправные «Хэмпдены». Эти 23 самолета должны были прочесать море и при обнаружении противника атаковать его.

Поэтому 14 сентября в 5.00 торпедоносцы подготовились к взлету со своей мрачной базы в России. В качестве цели были названы германские корабли, которые могли покинуть Альтен-фиорд. 11 самолетов 144-й эскадрильи взлетели в 8.15 группами из 6 и 5 самолетов под командованием подполковника МакЛафлина. Один из ее самолетов — «Г — Томми» — был одолжен 455-й эскадрилье. В ней оказалось 12 торпедоносцев, которыми командовал майор Холмс.

Это соединение было отправлено в крайнюю точку вероятного маршрута немцев с приказом возвращаться вдоль предполагаемой линии курса противника, пока торпедоносцы не достигнут зоны патрулирования «Каталин». Несколько советских торпедоносцев должны были помогать согласно ранее достигнутой договоренности, но из этого ничего не вышло, причем один из советских самолетов был потерян. «Хэмпдены» вылетели из Ваенги и направились к острову Кильдин, где повернули на север к точке примерно в 120 милях от Кольского залива. Отсюда они взяли курс на точку с координатами 73°5' N, 23°20' O. Достигнув ее, самолеты повернули на юг, направившись к Альтен-фиорду, а потом повернули на восток к острову Кильдин, откуда вернулись на базу. Весь полет прошел без происшествий. Не были замечены ни германские корабли, ни подводные лодки. Вражеские самолеты также не показывались на протяжении всего полета. В результате все торпедоносцы в 15.00 вернулись в Ваенгу без потерь.

Хотя поиск совершенно ничего не дал, он все-таки считался успешным. Предполагалось, что к этому дню конвой уже пройдет достаточно далеко на восток, поэтому немцы, если попытаются атаковать его, неизбежно

попадут под удар торпедоносцев. Кроме того, предполагалось, хотя без малейших оснований, что соединение в полете было замечено немецкими самолетами, что могло повлиять на противника.

Несмотря на сильный воздушный налет на базу, все «Хэмпдены» были спешно заправлены. Они были готовы на следующее утро повторить вылет, но самолет-разведчик показал, что все немецкие корабли отсиживаются в Альтен-фиорде. Однако обнаружить «Тирпиц» так и не удалось, поэтому «Хэмпдены» находились в состоянии повышенной готовности еще 3 дня.

Ночью 15 сентября аэродром торпедоносцев подвергся особенно сильному налету. Нехватка маскировочных сетей очень беспокоила британских офицеров, и самолеты были рассредоточены по всему аэродрому. Впрочем, сначала немцы уделяли больше внимания советским самолетам и фоторазведчикам «Спитфайр». «Хэмпдены» стояли на расстоянии 150 ярдов один от другого и не пострадали, но один из «Спитфайров» был поврежден.

Однако ночью 27 сентября и на следующий день все сложилось иначе. В частности, немцы с очень большим искусством провели налет в 16.00. В бою над аэродромом был сбит один русский истребитель, который рухнул на офицерское общежитие. Никто не погиб, но офицеры лишились всех своих вещей. В 21.00 «Юнкерсы» вернулись, и на этот раз они бомбили аэродром и стоянки «Хэмпденов», тяжело повредив 12 английских бомбардировщиков.

Склад боеприпасов был подожжен осколками, и эскадрилья осталась без боеприпасов и запчастей. Так как половина самолетов была потеряна, а конвой благополучно достиг цели, не было смысла держать здесь экипажи «Хэмпденов». Самолеты были переданы русским, и 12 октября была устроена специальная церемония по этому поводу. Позднее в том же месяце летный состав и наземный персонал вернулись в Англию на легком крейсере «Аргонот».

«Каталины» постоянно сопровождали конвой PQ-18 в период с 3 по 12 сентября. Затем последовал перерыв на 3 дня, когда «Каталины» занимались только поиском немецких кораблей. Но с 16 по 19 сентября, когда PQ-18 вошел в Белое море, конвой постоянно сопровождали 2 «Каталины». За все это время была потеряна только одна «Каталина», сбита немецкой подводной лодкой. Однако экипаж самолета Z/330 был подобран эсминцем «Марн».

Вот так завершилось участие Королевских ВВС в обеспечении перехода конвоя PQ-18.

Здесь будет интересно рассмотреть, к каким выводам пришли англичане относительно эффективности удержания немецких кораблей от атаки конвоя совместными усилиями подводных лодок и самолетов.

Итоговое заключение было приятным для всех — это был общий успех британских вооруженных сил. Адмирал Тови подчеркнул это в своем рапорте, который появился после окончания операции, и никто с ним особенно не спорил. Тови указал, что причину отказа немцев от продолжения операции после того, как «Шеер», «Хиппер» и «Кёльн» были переброшены в Альтен-фиорд, точно установить нельзя. По его мнению, это был не какой-то отдельный фактор, а сочетание следующих:

1. Количество эсминцев сопровождения.
2. Присутствие британских подводных лодок у северного побережья Норвегии, которое стало очевидным после атаки «Тайгрис», а также наличие в составе охранения конвоя еще 2 лодок.
3. Присутствие британских торпедоносцев в Северной России, о котором узнали немцы.
4. Постоянное слежение британских самолетов за немецкой эскадрой.
5. Обнаружение британского линейного флота к северо-востоку от Исландии 12 сентября, в то время как он шел на северо-восток. Сомнения немцев относительно намерений британских линкоров.

Королевские ВВС не желали соглашаться с пунктами 1, 2 и 5, так как это к ним не относилось. В истории КВВС было записано:

«Экипажи были разочарованы, так как не получили возможности нанести удар по противнику. Но была достигнута главная цель операции — сорваны намерения врага, и его надводные силы не атаковали конвои на пути между Великобританией и Северной Россией».

Наш советский союзник придерживался собственного мнения. Главную атаку против конвоя Люфтваффе провели уже в Белом море!

Так выглядел дележ лавров. А теперь посмотрим, как немцы видели истинную причину того, что их тяжелые корабли остались в Альтен-фиорде.

IV

В действительности решение не отправлять немецкий флот для атаки RQ-18 было принято еще месяц назад, когда были проанализированы причины успешных действий против RQ-17. Однако немцы неправильно истолковали причины и следствия, в результате чего роль надводных кораблей оказалась затушеванной. Как везде во всем мире, первыми оказались летчики. Люфтваффе значительно преувеличили свои успехи при атаках конвоя. Пилоты 5-го Воздушного Флота заявили, что потопили 1 крейсер, 1 эсминец, 2 эскортных корабля и 22 торговых судна. Подводные лодки претендовали на потопление еще 16 судов водоизмещением 113963 тонны, что оставляло Люфтваффе только 20 транспортов общим водоизмещением 131000 тонн.

Позднее генерал-полковник Штумпф в письме рейхсмаршалу Герингу пошел дальше: «Я заявляю, что 5-й Воздушный Флот потопил 22 судна водоизмещением 142216 тонн». В действительности потери RQ-17 были

заметно меньше, хотя все равно оставались ужасными. Конвой потерял 24 судна, из которых авиация самостоятельно потопила только 8. 9 приходились на долю подводных лодок, а еще 7 были уничтожены совместными действиями. Но гораздо важнее было другое. Немцы совершенно не заметили критический момент битвы, когда именно угроза появления **надводных кораблей** привела к расформированию конвоя и его гибели. Люфтваффе полагали, что именно их атаки привели к такому результату, но это заключение было абсолютно неверным. Поэтому немцы принимали все последующие решения на основе неправильных выводов из своей величайшей победы.

Верховное командование ВМФ заблуждалось точно так же, как командование Люфтваффе, хотя проявило больше скромности. По мнению моряков, успех был достигнут благодаря прекрасному взаимодействию между самолетами и подводными лодками. Так как авиация и подводные лодки добились результатов, о которых можно было только мечтать, было решено, что именно этот метод следует применять при атаках конвоев RQ, имеющих сильное охранение. Тяжелые корабли должны выходить в море для атаки менее защищенных обратных конвоев QR, где их задача будет заметно проще. Эти операции будут дополнять минные постановки, которые будут проводить заградитель «Ульм» и другие корабли, в том числе «Хиппер» и эсминцы.

Именно эти решения определили исход битвы против конвоя RQ-18, однако они даже не обсуждались на совещании по морским вопросам 26 августа в ставке фюрера «Вольфшанце». На совещании присутствовали главнокомандующий флотом гросс-адмирал Редер, вице-адмирал Кранке, постоянный представитель Редера в ставке Гитлера, и капитан 1 ранга Карл-Еско фон Путткамер, адъютант фюрера от ВМФ.

Это совещание проходило в тот момент, когда Третий Рейх находился в зените могущества. Буквально накану-

не 1-я Танковая Армия генерала Клейста, возглавлявшая наступление Группы Армий «А» на Кавказе, захватила город Моздок на реке Терек. До нефтяных приисков Грозного оставалось совсем немного. На побережье Черного моря были захвачены Майкоп, Нальчик и Новороссийск. На севере немецкие войска вышли к Волге. Вскоре должны были пасть Астрахань и Баку на Каспийском море. Флот тоже попал в фавор после отважного прорыва через Ла-Манш в феврале и разгрома конвоя RQ-17 в июле. К тому же итальянцы сообщили о колоссальных успехах (в скобках отметим — вымышленных) в борьбе с мальтийскими конвоями. Вдобавок в Атлантике подводные лодки топили около 700000 тонн торговых судов ежемесячно. Поэтому вполне понятно, что Гитлер тепло встретил командование флота.

Естественно, был затронут вопрос использования флота в войне против России. Редер сообщил, что поиски в Арктике следующего конвоя не дали ничего. «Очевидно, RQ-18 не вышел в море». Он изложил свои выводы фюреру, которые отчасти были совершенно точными.

«Мы можем предположить, что наши подводные лодки и самолеты, которые полностью уничтожили конвой RQ-17, вынудили противника временно отказаться от этого маршрута или вообще радикально изменить всю систему линий снабжения. Поставки в порты Северной России имеют решающее значение для ведения войны, развязанной англо-саксами. Они помогают России сохранить силы, что связывает германские войска. Вероятно, противник возобновит поставки на кораблях в Северную Россию, поэтому штаб ВМФ полагает необходимым держать подводные лодки на этих маршрутах».

Гросс-адмирал перешел к детальному рассмотрению роли флота, базирующегося в Норвегии. Он сказал, что имеются две причины размещения там главных сил флота. Первая — это постоянная угроза русским конвоям,

а вторая — отражение угрозы вторжения союзников в Норвегию. Надо сказать, что в это время идея подобной операции интересовала и Черчилля, и Гитлера. Редер добавил, что имеется дополнительный плюс от такого «*Fleet in being*», так как он связывает крупные силы Флота Метрополии, что особенно важно после серьезных потерь, которые понесли союзники на Средиземном море и Тихом океане. Гитлер со всем этим полностью согласился.

Отсюда можно видеть, что послевоенная критика, обрушенная на Гитлера за то, что он держал свой флот в Норвегии, совершенно несправедлива. Во-первых, он только принял предложения своего собственного главнокомандующего ВМФ, а во-вторых, потому что подобная стратегия приносила совершенно очевидную пользу, что подтвердилось еще не раз. Поэтому решение фюрера было совершенно правильным.

Таким образом, тяжелые корабли предполагалось использовать только против конвоя QP-14. И какой же эффект возымели тщательно разработанные союзниками меры безопасности обратного конвоя? Ведь в его состав входило много судов из разгромленного PQ-17, чьи моряки были раздражены и перепуганы.

Следует напомнить, что 6 «Хэмпденов», посланных из Самборо в Россию, не добрались до цели. Один из этих несчастных — «G — Джордж» — принадлежал майору Катанаху. Он был сбит зенитным огнем немецкого траулера UJ-1105 возле норвежского побережья и совершил аварийную посадку возле Вардё. Спаслись только 4 летчика, и они не сумели уничтожить секретные документы, касающиеся организации радиосвязи во время перехода обоих конвоев. Немцы сообщили, что сбили 5 «Хэмпденов», разбившихся в Лапландии, и один, который упал в Швеции. Их экипажи состояли из англичан, канадцев и австралийцев. Найденные документы показывали, что торпедоносцы предполагалось использовать для наступательных операций в находящихся под немецким конт-

ролем морях. Большинство этих самолетов было сбито зенитками над Вардё, так как в Варангер-фиорде базировалась группа немецких эскортных кораблей. Эта база находилась совсем недалеко от Кольского залива и русской базы в Полярном.

«G — Джордж» упал на склоне холма недалеко от немецкой базы. Майор Катанах, старший лейтенант Андерсон и старшие сержанты Камерон и Дэвидсон попали в плен. Сержант Хейс погиб при посадке. В самолете были обнаружены важные секретные документы, о чем РМВ на следующий день с торжеством сообщило в ОКМ. На этих документах имелась пометка: «В случае вынужденной посадки на вражеской территории сжечь». Среди бумаг были найдены все радиопозывные конвоев PQ-18 и QR-14.

Немцы заплатили за эту уникальную информацию очень дешево. При разрыве ствола зенитки на борту UJ-1105 погиб один матрос. Немецкие и финские службы дешифровки, вооруженные этой информацией, получили ценный ключ, хотя и без него уже неплохо разбирались в системе шифров союзников.

Особенно крупного успеха эти службы добились в 1942 году, когда они кололи британские шифры один за другим с пугающей скоростью. Служба радиоразведки и перехвата, *B-Dienst*, сначала имевшая обозначение 2/SKL, а потом 4/SKL, работала совместно с разведывательным отделом ОКМ и радиоразведкой Люфтваффе. Они совместно перехватывали и расшифровывали радиogramмы Адмиралтейства настолько успешно, что им приходилось докладывать свои прогнозы без ссылок на источники и методы, иначе англичане раскрыли бы канал утечки информации. Глава *B-Dienst* Гейнц Бонатц тесно сотрудничал с финской разведкой, о достижениях которой позднее рассказа Юкка Макела в своей книге. Во многом их успехи основывались на потрясающей работе старшего криптоаналитика английского направления Вильгельма Гранова.

Конвой PQ-18 предоставил этим службам более чем достаточно материала для работы. Рапорты адмирала Барнетта позднее раскрыли, что конвой вел **слишком** интенсивный радиообмен во время операции. Посылались радиogramмы относительно заправки топливом, охоты за подводными лодками, проверки контактов с лодками, запросы о медицинской помощи и тому подобное. Всего было отправлено около **1840** радиogramм!

Передачи на длине волны флота часто перебивались германскими радиомаяками, которые передавали позывные CNTH 646, CNTH 495, CNTH 000, CNTH 750. Это приводило к тому, что корабли были вынуждены просить командование сменить длину волны. Так как для безопасности использовались передатчики малой мощности, это тоже не улучшало качество связи. Но Флот Метрополии и 18-я эскадра крейсеров пользовались этим, чтобы не наводить на себя подводные лодки.

Точно так же УКВ и КВ передачи немецких самолетов приносили большую пользу англичанам, сообщая о приближении вражеских самолетов. Но у немцев были и другие источники информации. Советские торпедоносцы входили в состав 95-го минно-торпедного полка, который должен был взаимодействовать с «Хэмпденами» Берегового Командования. Поэтому русским были переданы все сведения о передвижениях конвоев и британских методах защиты от атаки надводных кораблей. Русские во время этой операции имели 42 ближних и 43 дальних истребителя, 19 бомбардировщиков и 10 торпедоносцев. 7 сентября штаб 95-го полка передал несколько радиogramм различным подразделениям. Эта информация была очень подробной, и она позволила немцам составить практически полную картину происходящего. В радиogramмах были указаны позывные, условные сигналы и изложен оперативный план.

В результате немцы прекрасно знали маршруты обоих конвоев, графики следования, состав эскортных сил. Поэтому командование Группы ВМФ «Север» знало, что

лучше всего выйти в море для атаки относительно слабо защищенного конвоя QP-14 в ночь 13/14 сентября, когда конвой покидает Россию. Когда тяжелые корабли ночью 14/15 сентября выйдут в точку перехвата, конвой будут еще слишком далеко друг от друга, и корабли Барнетта ничем не смогут помочь QP-14. Как мы уже видели, передвижения «Шеера», «Хиппера» и «Кёльна» были подготовкой к началу операции надводных сил, которая получила кодовое название «*Doppelschlag*» — «Двойной удар». 7 сентября в 10.46 Группа ВМФ «Север» сообщила о своих намерениях в Берлин. Немцы были совершенно уверены, что переход конвоев PQ-18 и QP-14 больше не будет откладываться, и собирались атаковать конвой QR, оставив «Тирпиц» в резерве. Для действий против конвоя PQ предполагалось использовать самолеты и подводные лодки, увеличив их количество, как и было решено ранее.

В ходе операции «Двойной удар» «Хиппер», «Кёльн» вместе с наличными эсминцами должны были выйти в море и атаковать QP-14. Оперативный контроль над этими силами оставался в руках командира Группы ВМФ «Север», тактическое командование осуществлял командир Боевой Группы. После того как соединение атакует конвой, в море должен был выйти «Шеер», чтобы нанести удар с противоположной стороны. Позднее стало известно, что немцы держали в готовности «Хиппер», «Кёльн» и эсминцы «Рихард Бейтцен», Z-23, Z-27, Z-29, Z-30. Они были готовы в любой момент поднять якоря, как только Группа ВМФ «Север» отдаст кодовый приказ «*Meisen-Balz*»¹.

Тем временем к «Тирпицу» присоединились эсминцы «Эрих Штейнбринк», «Фридрих Экольдт», Z-28 и миноносцы T-9 и T-12 из Нарвика.

¹ Эти слова можно перевести как «Чучело синицы». Вероятно, именно это немцы намеревались изготовить из QP-14. *Прим. авт.*

Хотя до сих пор считалось, что немецкие корабли в бою проявляют повышенную осторожность, их командиры и офицеры отнюдь не были трусами. Они несколько раз обращались к командованию с просьбами разрешить выход. Контр-адмирал Майзель на «Хиппере» и капитан 1 ранга Понитц, командовавший эсминцами, высказывались в пользу более агрессивного использования своих кораблей. Точно так же думал и их непосредственный командир вице-адмирал Кумметц, поднявший флаг на «Адмирале Шеере». Командующий Линейными Силами вице-адмирал Цилякс, руководивший прорывом через Ла-Манш 7 месяцев назад, и его преемник адмирал Шнивинд тоже рвались в бой.

Поэтому штаб Группы ВМФ «Север» сразу передал их предложения в Берлин для представления Гитлеру. Фюрер не отверг эту идею, однако предупредил гросс-адмирала Редера, что ему следует помнить: главной задачей флота была и остается защита Норвегии. Лишь исходя из этого следует планировать действия надводных кораблей. Это предупреждение стало холодным душем для Редера, который в результате отменил всю операцию. Несмотря на негодование адмиралов на месте, решение Берлина оказалось для них такими же кандалами, как приказ из Лондона — для моряков конвоя PQ-17. Немецкая Боевая Группа осталась в гавани.

Хотя «Тирпиц» исчез из Тронхейма, вскоре выяснилось, что он просто отправился в Вест-фиорд на учения. Идти дальше линкор не собирался. Поэтому QR-14 спасла нерешительность Гитлера и вялость Редера, а совсем не британские контрмеры.

Однако не приходится сомневаться, что в случае необходимости эти меры сыграли бы свою роль. Часто говорится, что формирование «Боевой эскадронной группы эсминцев» было новым словом в организации защиты конвоев. Но следует вспомнить действия легких крейсеров и эсминцев адмирала Вайэна, которые столкнулись с итальянскими линкорами и тяжелыми крейсерами. При

этом следует учесть, что Вайэн был вынужден одновременно отбивать сильнейшую воздушную атаку против конвоя. Поэтому легко можно представить, как развивались бы события, если бы немецкая Боевая Группа решила дать бой. Каким был бы его исход — можно лишь гадать. Однако Второй бой в заливе Сирт дает богатую пищу для рассуждений на тему, «а что могло бы случиться». Буквально через пару месяцев русские конвои прошли такое испытание, которое завершилось полным триумфом во время Новогоднего Боя¹.

А теперь мы должны закончить рассуждения и вернуться к событиям, которые разыгрались вокруг конвоя PQ-18, который продолжал двигаться на север, еще не оправившись от тяжелейших потерь, понесенных 13 сентября. Одна из опасностей пропала, о чем англичане не знали. Но транспорты и корабли сопровождения были заняты по горло, отбивая атаки немецких самолетов и подводных лодок. Бомбардировщики и большая группа подводных лодок еще ждали своего часа.

¹ Она прекрасно описана в книге Д. Поуп «Новогодний бой», выпущенной издательством АСТ. *Прим. пер.*

ГЛАВА 5

ВОЙНА НА ИСТОЩЕНИЕ

I

В самом начале дня 14 сентября капитан-лейтенант Карл Бранденбург сумел вывести свою подводную лодку U-457 на удобную позицию за кормой конвоя чуть левее. В 3.28 он нажал кнопку пуска торпед: раз, два, три, четыре. Его целью были суда в хвосте конвоя. Еще до того как Бранденбург выпустил торпеды, операторы асдика на борту эсминца «Импалсив» (капитан-лейтенант Э.Г. Рупер) установили четкий акустический контакт с U-457 на расстоянии менее 2000 ярдов. Контакт был определен как «достоверный». «Импалсив» возвращался на свое место на левом фланге конвоя после неудачной атаки вместе с «Акейтесом». Этот эсминец остался продолжать поиски, когда «Импалсив» что-то засек. Бранденбург очень тщательно выбрал свою позицию по отношению к кораблям сопровождения. Это была крайне несчастливая для него случайность, что лодка была обнаружена возвращающимся эсминцем.

Капитан-лейтенант Рупер немедленно бросился в атаку, и эсминец сбросил серию из 5 глубинных бомб, установленных на разную глубину. Взрыватели бомб, выпущенных из бомбометов, были установлены на 150 футов.

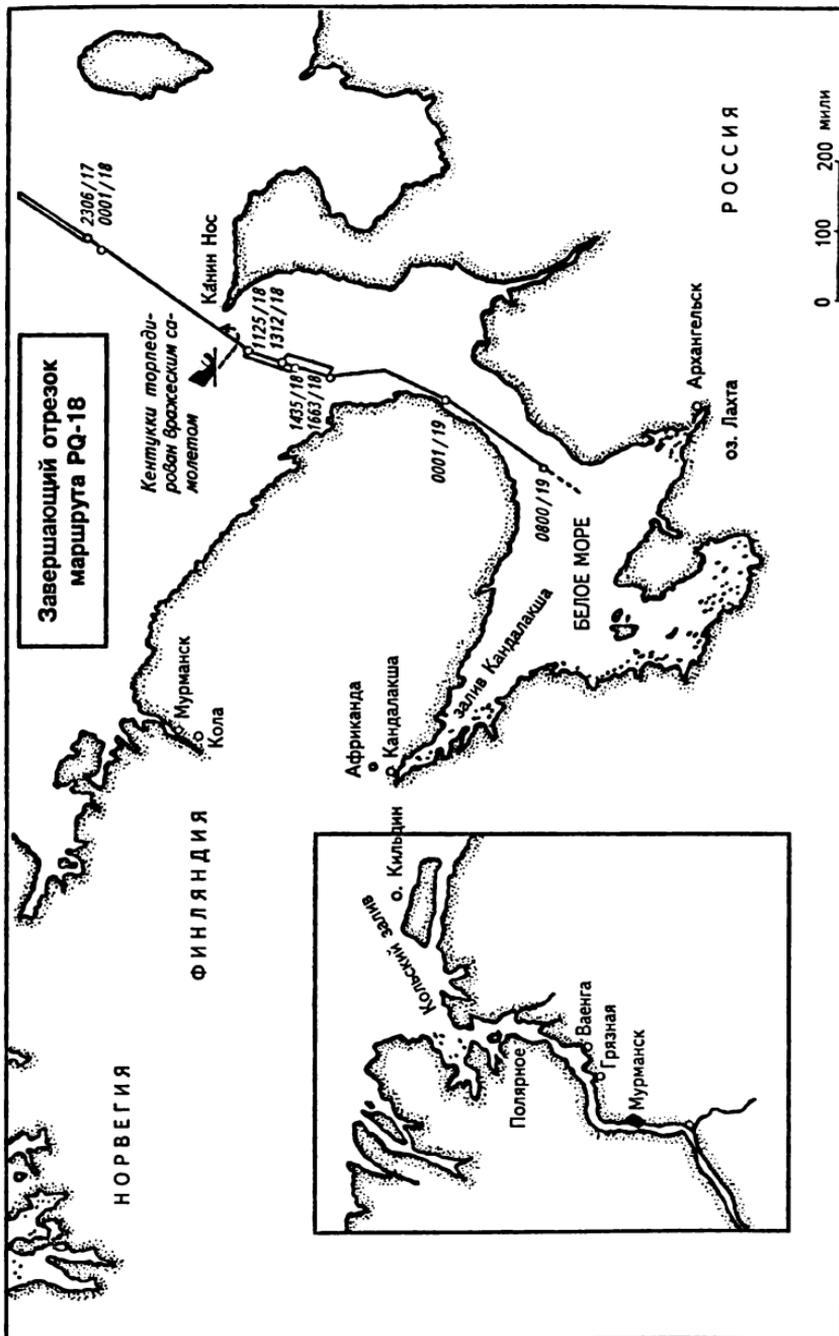
Бомбы с рампы были установлены на 250, 100 и 250 футов. Эхо четко отслеживалось на дистанции 100 ярдов от точки атаки. Всего несколько секунд разделили залпы «Импалсива» и U-567, но лодка все-таки успела первой. Когда «Импалсив» подходил к цели, оператор асдика ясно засек шумы винтов торпед, промчавшихся мимо. И в 3.30, через 7 минут после залпа «Импалсива», торпеды Бранденбурга нашли свою цель.

Жертвой лодки стал танкер «Ательтемплар», который замыкал колонну 4. Танкеры всегда особенно уязвимы, и этому повезло в том плане, что единственная торпеда, поразившая его, попала в машинное отделение, а не в цистерны с огнеопасным грузом. Торпеда прошла под килем спасательного судна «Коупленд» и за кормой корвета «Бриони», сопровождавшего 2 подводные лодки, и врезалась в левый борт танкера. Капитан-лейтенант Стюард считал, что не следовало помещать столь ценный корабль в хвост конвоя, однако «Ательтемплар» был склонен отставать, хотя часто его вынуждали к этому идущие впереди корабли.

На борту танкера сразу начались пожары, но их сумели взять под контроль, и считалось, что имеются хорошие шансы спасти судно, выделив ему на помощь «Шарпшутер», который мог бы отбуксировать танкер в бухту Лав на Шпицберген. Адмирал Барнетт сначала даже приказал это сделать, но потом отменил приказ. Были получены сообщения о многочисленных контактах с подводными лодками, и адмирал определил, что поблизости находятся по крайней мере 5 немецких лодок. Поэтому он не мог ослабить охранение.

Тральщик «Харриер», также находившийся в хвосте конвоя рядом с поврежденным судном, получил приказ снять команду и добить танкер. Так и было сделано. «Ательтемплар» остался позади, весь охваченный огнем, хотя пока еще он держался на воде.

Но Бранденбург не успел поздравить себя с успешной атакой, как сам был атакован, хотя полагал, что ближай-



шие эсминцы «Тартар» и «Эскимо» находятся довольно далеко. «Импалсив» и «Тартар» начали новый поиск, так как контакт был потерян. Вода буквально кипела после прохождения целого конвоя. Эти эсминцы продолжали охоту до 5.00, но безрезультатно, а потом вернулись к конвою. Бранденбург был опытной лисой, и он сумел избавиться от преследователей, не потеряв контакт с конвоем.

Но лишь на следующее утро он сумел подняться на поверхность и отправить радиogramму адмиралу Клюбегру в Осло, сообщив, что потопил танкер водоизмещением 6000 тонн, попал торпедой в транспорт водоизмещением 4000 тонн (вероятно, «Коупленд», который был спасен своей малой осадкой) и вероятно добился 2 попаданий в эсминец типа «Джервис». (Это могли быть эскортные миноносцы типа «Хант», которые, как и «Джервис», имели одну трубу, либо корвет «Бриони», который Бранденбург ошибочно принял за более крупный корабль.) Это было вполне резонное предположение, так как он действительно попал в танкер, а «Коупленд» и «Бриони» лишь с большим трудом избежали попаданий. Наверняка именно эти корабли были его целями, а в суматохе контратаки Бранденбург мог принять взрывы глубинных бомб за взрывы собственных торпед. Командующий Группы ВМФ «Север» был более чем удовлетворен. Наконец-то его лодки добились результата! 14 сентября он радировал на U-457: «Браво! Под водой со всеми врагами Бранденбурга!» Бранденбург сумел опознать свою жертву, когда на рассвете всплыл рядом с горящим танкером. В 6.15 он заметил патрулирующий «Суордфиш» и был вынужден погрузиться. Однако Бранденбург успел убедиться, что горящее судно обречено, хотя пока еще держится на воде.

Точно так же достаточно разумной была и оценка адмирала Барнетта, который решил, что рядом с конвоем находятся 5 подводных лодок. Кроме U-457, еще несколько лодок вышли к конвою, и кое-кто из командиров по-

пытался прорвать очень сильную противолодочную завесу, но успеха не имел. Конвой охраняли 18 эсминцев, 6 корветов и тральщиков, 4 траулера, поэтому брешей в кольце охранения просто не могло быть. Огромную пользу принесли 3 «Суордфиша», патрулирующие в воздухе.

U-405 Гопмана, имевшая на борту много пассажиров, была вынуждена отказаться от охоты и повернула домой. Но на перехват конвоя из Киркенеса шли U-251 и U-601, хотя они находились слишком далеко. В полдень из Нарвика вышла U-703 капитан-лейтенанта Бильфельда.

В течение дня две лодки преследовали конвой — U-377 Кёлера и U-589 Хоррера. И одна из них 14 сентября заплатила за свою смелость. Всю ночь капитан-лейтенант Хоррер держался рядом с конвоем, после того как накануне в 17.15 подобрал 4 летчиков с одного из сбитых «Хейнкелей». В сумерках он радировал об этом на базу и продолжил следить за конвоем. Это было последнее сообщение Хоррера, принятое в Осло. Не приходится сомневаться, что ночью на борту подводной лодки моральный дух экипажа был довольно высоким. Особенно радовались спасенные летчики. Увы, это оказалось не спасение, а только отсрочка, причем недолгая.

14 сентября в 9.40 один из патрульных «Суордфишей» с «Авенджера» заметил U-589 на поверхности примерно в 6 милях на юг от конвоя. Подводная лодка сразу погрузилась, но «Суордфиш» сбросил на это место дымовую шашку и сообщил по радио. Когда в 11.09 «Авенджер» сообщил адмиралу, ближайший эсминец был отправлен проверить достоверность контакта. Это был «Онслоу» под командой «Бики» Армстронга.

Тем временем «Суордфиш» продолжал патрулировать на месте погружения, пока не прилетел Ju-88, который отогнал его пушечным огнем еще до прибытия «Онслоу». В небе также кружил гидросамолет BV-138, но атаковать «Суордфиш» не рискнул. Каждый раз, когда немецкий гидросамолет приближался к «Авоське» ближе чем на 2 мили, та мчалась к конвою под прикрытие зе-

ниток эсминцев, которые вынуждали BV-138 удалиться. Адмирал Барнетт описал это как игру «А ну-ка, догони».

Увидев, что «Суордфиш» отогнали, капитан-лейтенант Хоррер сразу всплыл на поверхность, чтобы подзарядить истощившиеся батареи. В этот момент его заметил «Онслоу», находящийся на расстоянии 14000 ярдов. Сначала в 10.19 был замечен дым по пеленгу 215°, но вскоре после этого наблюдатель в вороньем гнезде заметил рубку U-589, через несколько минут ее разглядели с мостика. Дальномеры успели замерить расстояние, прежде чем наблюдатели лодки увидели бурун, несущийся прямо на них. В 10.29 расстояние составило 13700 ярдов, и лодка погрузилась. «Онслоу» предстояло обыскать круг радиусом 6 миль, и операторы асдика сумели засечь слабое эхо. Но «Бики» Армстронг был опытным охотником за подводными лодками, и в 10.51 был установлен надежный контакт на дистанции 1900 ярдов. Несчастный Хоррер оказался не так хитер, как Армстронг, и возмездие последовало сразу.

Эсминец пошел прямо на лодку, эхо становилось все сильнее. «Онслоу» сбросил первую серию из 6 бомб, установленных всего на 50 футов. Взрывы раскололи море, в небо взлетели гейзеры грязной серой воды и брызг. Оператор асдика сообщил командиру, что он надежно удерживает контакт.

Жертва уже почти не двигалась, и «Онслоу» выполнил еще несколько атак, проявив исключительные умение и меткость. После третьей, четвертой и пятой атак на поверхность поднялись пятна солярки и большие пузыри воздуха. Стало ясно, что где-то в глубине люди в раздавленной подводной лодке приняли ужасную смерть. Эсминец провел шестую и седьмую атаки, и через 3 минуты после этого под водой раздался особенно громкий взрыв. На поверхности появились новые пятна масла и пузыри воздуха, всплыли деревянные обломки и овощи.

Однако Армстронг не был до конца уверен, и он повел «Онслоу» в ту же самую точку, выполнив девятую

атаку. После этого контакт был утерян. На эсминце осталось всего 5 глубинных бомб, поэтому в 13.07 «Онслоу» пошел догонять конвой. По пути он прошел мимо все еще плавающих обломков немецкого бомбардировщика. 4 человека стояли на фюзеляже, но эсминец не сделал даже попытки подобрать их. Позднее, если летчикам посчастливилось спастись, они должны были благодарить судьбу, что U-589 не успела подобрать их. Иначе они отправились бы на дно вместе с товарищами, «спасенными» вчера.

Пока «Онслоу» вел свою маленькую личную войну, активность немецких самолетов вокруг PQ-18 повысилась. Они готовили следующую массированную атаку. Отважные маленькие «Суордфиши» с «Авенджер» продолжали патрулирование, хотя крутившиеся рядом немецкие самолеты различных типов делали эту работу крайне небезопасной. В 11.30 один из «Суордфишей» снова был атакован Ju-88. Хотя немецкий самолет обладал полным превосходством в скорости и огневой мощи, «Суордфиш» отбил атаку и даже заявил, что подбил немецкий бомбардировщик до того, как его отогнали зенитки эсминцев. В 12.33 эта «Авоська» заметила группу немецких самолетов, приближающуюся к конвою спереди. Так как они шли на малой высоте, радар их не обнаружил, но, получив предупреждение, в 12.37 на «Авенджер» сыграли боевую тревогу.

Это вернулась III/KG.26, но на этот раз Клаус Нокен имел в своем распоряжении только 20 исправных машин. Однако не это было главным. Сейчас его руки были связаны гораздо более прочно, чем 13 сентября. Он имел строжайший приказ — единственной его целью является авианосец. В последний момент можно переключиться на крейсер ПВО или другие крупные корабли эскорта. Немцы теперь знали, что авианосец располагается в хвосте конвоя. Итак, торпедоносцы летели над самыми гребнями волн в направлении конвоя, который заметили в 12.30.

Когда длинная линия торпедоносцев прошла над головными кораблями охранения, Нокен заметил «Авенджер», идущий вперед. III/KG.26 начала разворачиваться для стандартной атаки с двух направлений. В какую бы сторону ни повернул авианосец, он оказался бы на пути более чем 20 торпед.

С кораблей сообщили, что начинается массированная атака и более 12 самолетов приближаются с левого борта. Это была группа Нокена. Когда в последний момент англичане поняли, что торпедоносцы собираются атаковать авианосец, в дело вступили истребители, находившиеся в воздухе. Тщательно спланированные немецкие клещи рассыпались, так как головные торпедоносцы попытались перестроиться в оборонительный порядок.

«Авенджер» обогнал транспорты и теперь шел впереди поперек курса конвоя слева направо, поднимая «Харрикейны». Однако авианосец держался внутри кольца охранения. Эсминцы вели по торпедоносцам огонь из всех орудий.

Кроме «Уилтона» и «Уитленда», авианосец поддерживал огнем корабль ПВО «Алстер Куин», так как капитан 1 ранга Адамс давно решил оставить свою позицию среди транспортов и вышел, чтобы встретить атаку. Вчера аналогичным образом действовала «Сцилла» и обстреливала самолеты с малой дистанции. Капитан 1 ранга Колвин решил, что абсолютная свобода действий позволит крейсеру в полной мере использовать скорость, маневренность и огневую мощь при отражении атаки торпедоносцев. Он полагал, что именно это спасло «Авенджер».

В 12.40 три звена «Харрикейнов» успешно взлетели, чтобы атаковать немцев, но не успели набрать высоту, как торпедоносцы уже настигли корабль. Основная группа «Юнкерсов» шла вдоль левого фланга конвоя, намереваясь атаковать «Авенджер». Часть самолетов проскочила по правому борту «Сциллы» между крейсером и правофланговой колонной транспортов.

Начался настоящий бедлам. Подняв самолеты, «Авенджер» повернул назад, проходя мимо левой колонны транспортов на контркурсе. Он пытался укрыться от торпедоносцев, которые гнались за ним. Всё страшно запуталось, и точно описать атаку никто не мог. Когда на авианосце попытались подвести итог, выяснилось, что истребители отогнали часть торпедоносцев. Корабли эскорта вынудили остальные сбросить торпеды с большого расстояния. Наблюдатели видели, как упали в море примерно 11 самолетов. Некоторые торпеды, врезавшись в воду, подскакивали в воздух и переворачивались.

Коммодор Боддэм-Уитэм снова приказал повернуть на 45 градусов, чтобы уклониться от торпед. На этот раз торговые суда выполнили приказ более четко, может быть, потому, что не они являлись целью атаки. Торпедоносцы пролетели по обоим бортам «Блюбелла» на расстоянии всего 300 ярдов. Два самолета пролетели между корветом и шедшим слева эсминцем «Интрепид», еще три — между ним и идущим справа «Фолкнором». Сначала корвет обстрелял их из 102-мм орудия с дальней дистанции, а затем в ход пошли зенитные автоматы и пулеметы. Было отмечено множество попаданий из эрликонов и пулеметов «Льюис». Однако самолеты постарались обойти маленький корвет подальше к разочарованию наводчиков. И все-таки одна машина по левому борту попала под сосредоточенный огонь, и за ней показался длинный хвост дыма.

Эта атака, по словам лейтенанта Уоллера, завершилась почти сразу после того, как самолеты прорвали линию охранения. Они сбросили торпеды, не целясь, с дистанции около 4000 ярдов и повернули назад. Командир маленького траулера «Кап Аргона» с гордостью сообщил: «Один самолет атаковал меня с кормы, сбросив торпеды на расстоянии 80 ярдов». Он заявил, что самолет наверняка был поврежден огнем пом-пома и эрликонов, когда поворачивал назад.

Эсминец «Акейтес» оказался в неловкой позиции человека, захваченного врасплох со спущенными штана-

ми. В это время он заправлялся с танкера «Блэк Рейнджер». Так как ему оставалось принять всего 8 тонн топлива, не удивительно, что эсминец сразу отдал буксирный трос и топливный шланг и помчался на свое место в кольцо охранения.

Крейсер круто повернул, чтобы уклониться от множества торпед, которые пересекали его курс. Он сам уцелел, зато его наблюдатели видели, как один бомбардировщик рухнул в море по левой раковине.

К 12.45 атака завершилась, немцы потеряли 2 самолета, но не добились попаданий ни в «Авенджер», ни в другие корабли. Почти сразу после атаки торпедоносцев над конвоем показались Ju-88 из состава KG.30. Они начали атаки с пологого пикирования, используя разрывы в тучах. В основном они наносили удар по левому флангу конвоя, где находился «Авенджер».

«Си Харрикейны», которые находились в воздухе, не успели помешать торпедоносцам, но сейчас они сумели наладить противодействие пикировщикам, хотя количество сбитых самолетов было очень маленьким из-за ничтожной проникающей способности пуль. Эта атака продолжалась с 12.50 до 14.10. Маленькие группы «Юнкерсов» атаковали различные цели. Военные корабли открывали огонь, как только бомбардировщики появлялись из облачного слоя на высоте 6000 футов, но противодействовать подобной тактике оказалось исключительно трудно. В то же время бомбометание тоже не отличалось особой меткостью. Впрочем, «Сцилла» и особенно «Авенджер», а также находившиеся рядом с ними «Уилтон», «Уитленд», «Эскимо» и «Тартар» были на волосок от того, чтобы получить попадание. Но им везло, и бомбы с грохотом рвались рядом.

Во время этой атаки транспорты левых колонн несколько раз едва не накрывало бомбами, сброшенными на военные корабли. Одна из бомб в 12.59 разорвалась у борта эсминца «Импалсив». В 13.00 с «Авенджера» взлетели еще 4 «Си Харрикейна», которые должны были по-

пытаться перехватить бомбардировщики выше слоя туч. Это не помешало 25 минут спустя одиночному бомбардировщику провести смелую атаку авианосца. Ju-88 пробил тучи и сбросил 2 тяжелые бомбы, которые взорвались всего в 50 футах от левого борта «Авенджера». Самолет ушел невредимым. К 13.40 еще 6 «Си Харрикейнов» были заправлены и перевооружены. Они взлетели как раз вовремя, чтобы встретить еще одну группу немецких самолетов, которая подходила на малой высоте. На сей раз ее удалось обнаружить радаром. Но пикировщики продолжали атаки, вероятно, пытаясь отвлечь внимание истребителей от приближающихся самолетов. Эта уловка не сработала. «Алстер Куин» успел вернуться на свое место во второй колонне после отражения атаки торпедоносцев. Он открывал огонь по «Юнкерсам», когда представлялась возможность. Его тоже накрыло бомбами, которые разорвались всего в 30 ярдах слева по носу. Тральщик «Глинер» пережил нечто подобное. Одна тяжелая и одна легкая бомбы разорвались в 50 ярдах на правом траверзе у него.

«Авенджер» теперь находился на правой раковине конвоя, и над ним патрулировали 4 «Си Харрикейна», когда прямо впереди конвоя была замечена еще одна большая группа торпедоносцев. Ее возглавлял майор Клюмпер, и она состояла из 22 He-111. Это были все исправные самолеты I/KG.26. Еще 6 самолетов, уже взлетев, были вынуждены вернуться из-за различных технических неполадок. С ними должны были взаимодействовать 18 пикировщиков Ju-88, вылетевшие из Бардифосса. Однако опять не удалось скоординировать атаки, и торпедоносцам пришлось самостоятельно прорываться мимо истребителей и кораблей охранения.

Когда они приближались к конвою, Клюмпер принялся осматривать море впереди конвоя, чтобы найти «Авенджер», который оставался главной целью немцев. Летчики, участвовавшие в предыдущей атаке, сообщили, что авианосец находится в голове конвоя, и Клюмпер

ожидал увидеть его именно здесь. Вместо этого прямо перед ним возникла «Сцилла», прикрываемая эсминцами. Клюмпер моментально решил, что именно этот корабль является его целью. I/KG.26 разделилась на две группы, чтобы, как обычно, взять атакуемый корабль в клещи. С транспортов видели, как на расстоянии 4 мили торпедоносцы разделились. Одна группа повернула влево, а другая пошла прямо навстречу крейсеру.

Но в этот момент произошли два события, которые полностью расстроили план атаки, причем буквально за пару секунд. Во-первых, 4 «Си Харрикейна» зашли сзади на немецкие торпедоносцы, причем их не остановила даже плотная огневая завеса с собственных кораблей. Из-за этой угрозы Клюмпер отменил приказ и попытался сомкнуть строй, но было уже слишком поздно. Во-вторых, он разглядел, что торпедоносцы выходят в атаку совсем не на авианосец, как планировалось. Вскоре после этого был замечен и «Авенджер», находившийся справа от транспортов.

Клюмпер сразу приказал прекратить атаку «Сциллы» и всем самолетам, которые сумеют, переключиться на авианосец. Но чтобы сделать это, «Хейнкелям» предстояло пролететь совсем рядом с транспортами и эсминцами охранения. Торпедоносцы превращались в легкую цель для сотен зенитных орудий. Несколько «Хейнкелей» уже не успевали выполнить этот самоубийственный приказ. Но к чести пилотов следует сказать, что большинство повиновались и последовали за Клюмпером прямо сквозь адское пламя в направлении авианосца.

Адмирал Барнетт позднее признал, что торпедоносцы атакowali с малой дистанции, однако, по его словам, часть торпед сбросить не удалось. Невероятная отвага немецких летчиков могла соперничать только с безумной смелостью пилотов 3 «Си Харрикейнов», которые продолжали погоню, но были сбиты зенитками английских же кораблей.

Эсминец «Фолкнор» в 14.10 первым открыл огонь по самолетам Клюмпера, когда они еще разворачивались для

атаки. Он шел крайним левым в первом ряду кораблей охранения. Немецкие самолеты пролетели над «Малькольмом» и «Акейтесом», шедшими у него справа по борту. Капитан 2 ранга Рассел сообщил, что основная масса атакующих пролетела между ним и «Акейтесом» под сильнейшим обстрелом. Когда торпедоносцы пролетали по обоим бортам «Сциллы», у наводчиков зенитных автоматов оказалось более чем достаточно целей. Один He-111 был сбит и рухнул между колоннами транспортов.

Но первыми жертвами стали 3 «Си Харрикейна». Вслед за бомбардировщиками они влетели прямо в огневую завесу. В 14.15 первый истребитель рухнул в море. «Фолкнор» изменил курс и подобрал пилота. Через минуту второй истребитель упал рядом с «Авенджером», и пилот был спасен «Уитлендом». Третий продержался до 14.25, но потом получил серьезные повреждения и упал позади транспортов. Однако и его пилот был спасен эсминцем «Тартар», находившимся на левом фланге охранения. Адмирал Барнетт дает красочное описание этого эпизода:

«Я никогда не забуду неизмеримой отваги пилотов ВСФ и их решимости добраться до противника, несмотря на жесткую стену заградительного огня из всех орудий».

Корвет «Блюбелл» обстрелял один из торпедоносцев, когда тот пролетал по левому борту, а потом перенес огонь на цель, находившуюся буквально вплотную с правым бортом. Лейтенант Уоллер вспоминает:

«По этому самолету вели огонь все мелкие зенитки нашего корабля, исключая эрликон на левом крыле мостика, и каждое орудие попадало в цель. Когда самолет пролетал над нами, он был буквально разорван в клочья сосредоточенным огнем. От брюха самолета рядом с торпедами в разные стороны летели обломки. Когда он про-

скочил мимо нас, то попытался сбросить одну из торпед. Однако освободилась лишь головная часть, а хвост торпеды остался закрепленным. Этот самолет разбился в море примерно в полумиле по левой раковине. Когда он рухнул, то не загорелся, хотя мы видели огонь внутри фюзеляжа, когда он пролетал над головами».

Когда «Хейнкель» пролетал мимо корвета, его стрелки в свою очередь обстреляли корабль. Одна разрывная пуля попала в гильзу линемета, стоящего перед мостиком. Никто на мостике этого не заметил, даже наблюдатель правого борта, которого спасло только чудо, ведь взрыв должен был прогреметь в полуметре от его носа!

Капитан 1 ранга Адамс снова обнаружил, что огню «Алстер Куин» мешает левая колонна транспортов, поэтому он вывел свой корабль из строя, чтобы встретить торпедоносцы. Они по-прежнему летели на малой высоте, но Адамс решил, что они уже сбросили торпеды, так как не было видно ни одной пенной дорожки. В действительности большинство «Хейнкелей» приберегло свои смертоносные снаряды для «Авенджера», но многие не смогли выйти в точку сброса, и потому так и остались с торпедами. Только сам Ключпер и его ведомый смогли атаковать авианосец, но сделали это под слишком острым углом. Авианосец успел вовремя повернуть и без особого труда пропустил торпеды мимо.

Не удивительно, что часть торпед пошла на транспорты, хотя в них никто специально не целился. На этот раз коммодор не приказывал поворачивать, и многие торпеды прошли вдоль колонн транспортов. Однако курс одного судна все-таки пересекся с дорожкой торпеды, идущей ему в правый борт. Этим судном была «Мэри Люкенбах» — единственный корабль, уцелевший вчера из обеих правофланговых колонн. Но от судьбы не уйдешь.

Транспорт вез боеприпасы, и результат попадания даже единственной торпеды был ужасным.

«Он просто взорвался. Стремительно поднялась огромная колонна черного и серого дыма, упершаяся в тучи».

Это писал коммодор Боддэм-Уитэм, на которого эпизод произвел глубокое впечатление. Считалось, что самолет, потопивший транспорт, сам был уничтожен этим же взрывом. Например, капитан 1 ранга Адамс писал:

«Мэри Люкенбах» взорвалась с ужасающим грохотом, выбросив столб огня и дыма высотой несколько сот футов. Он унес вместе с собой вражеский самолет».

Но с мостика «Харриера» был виден «Хейнкель», пролетевший сквозь строй конвоя и разбившийся в полумиле по правому траверзу у тральщика. Командир моторного тральщика MMS-212 был совершенно уверен, что именно этот самолет торпедировал «Мэри Люкенбах».

Энсайн Дэниэл Рукер излагает другую версию:

«Три вражеских самолета прорвались сквозь огневую завесу и полетели вдоль колонны № 6. Наши носовые пулеметы сумели отогнать их от корабля. Тогда два из них повернули на колонну № 7 и сбросили груз на «Мэри Люкенбах». Этот корабль немедленно взорвался, потом удалось подобрать только одного человека. Эти три самолета не сумели скрыться. Один был уничтожен взрывом на «Люкенбах», а два других были сбиты, так как все корабли вокруг стреляли по ним».

Лейтенант Джон Ландерс на борту «Вирджинии Дэйр» так описывал эту трагедию:

«Самолеты, атакующие с левого борта, были встречены плотным огнем кораблей эскорта, и 6 машин вслепую помчались между колоннами транспортов к хвосту

конвоя. Они летели на высоте от 20 до 30 футов над водой, странно подпрыгивая. Когда первый оказался между нашей колонной и той, что шла слева, наши артиллеристы подожгли ему левый мотор. Шедший сзади корабль ПВО («Алинбанк») добил его.

Второй самолет собирался проскочить между ним и транспортом впереди («Люкенбах»), но наши артиллеристы подожгли его. Этот самолет повернул к кораблю впереди нас, потом повернул еще раз и пошел прямо на нас. Расчет 76-мм орудия обстрелял его. Когда торпедоносец находился всего в 60 ярдах от нас, в него попал снаряд. Самолет взорвался.

Еще 3 самолета пролетели подозрительно близко от нашего носа. Мы видели попадания во все 3, и 2 из них были сбиты. Самолеты упали чуть позади нашего правого траверза на расстоянии полумили.

Шестой самолет пролетел впереди корабля, направляясь к следующей слева колонне. Потом он пошел прямо на корабль. Мы попали в него очередью из 20-мм автомата, и пылающий самолет врезался в «Мэри Люкенбах», находящуюся в 400 ярдах от нас. Транспорт немедленно взорвался, ужасное зрелище. Тем временем мы были атакованы с правого борта. Показались летящие на малой высоте самолеты. Они прошли у нас за кормой. Мы их обстреляли, но никаких результатов увидеть не удалось. Один самолет проскочил у нас по правому борту. Он чуть довернул и направился к «Мэри Люкенбах», сбросил торпеды и попытался набрать высоту, а потом разбился. «Люкенбах» взорвалась».

Эти 5 отчетов совсем по-разному описывают один и тот же эпизод. Вероятно, рассказ Джона Ландерса ближе других к истине. Но в одном не приходится сомневаться: гибель «Люкенбах» стала еще одной ужасной трагедией. Для кораблей, находившихся поблизости, последствия взрыва были катастрофическими. Снова процитируем Джона Ландерса:

«Корабль сильно встряхнуло, нос подбросило вверх, и нас засыпало обломками и тяжелыми снарядами».

Лейтенант Биллингс, находившийся на «Натаниэле Грине», вспоминает:

«Все контейнеры на палубе были разбиты ударной волной. Около десятка дверей и несколько переборок были выбиты или вообще разбиты. Все внутри многих кают (в том числе и в моей) превратилось в обломки. Вентиляционные раструбы погнуло. Палубу засыпало осколками и обломками. Изогнутый кусок железа попал в правые кранцы первых выстрелов, пробил ящик и ударил по снаряду, пройдя в миллиметре от взрывателя. Стекланные иллюминаторы разлетелись. Лазарет на корме судна был практически уничтожен. Компасы вышли из меридиана. Платформа наводчика 102-мм орудия была искорежена, а сиденье наводчика просто исчезло. На палубе потом был найден кусок бортовой обшивки площадью около 2 кв. футов. По всей палубе была рассыпана масса пуль. Это были боеприпасы с «Люкенбах» и наши собственные пули, выпущенные по самолетам. Как люди, находившиеся наверху, не были перебиты — я не знаю. Невозможно описать словами силу взрыва и количество обломков, обрушившихся на наше судно».

На «Натаниэле Грине» сначала даже подумали, что торпедировано именно их судно. Шкипер приказал подготовить шлюпки к спуску и разместить в них раненых. Машины были остановлены и за борт сбросили спасательный плотик. Но когда выяснилось, что машины исправны, а в корпусе нет никаких серьезных течей, капитан Виккерс снова занял свое место в строю конвоя. Его управление судном во время атаки заслуживает всяческих похвал, так как он уклонился от 4 торпед и вернулся в строй, несмотря на шок, перенесенный экипажем. Два человека артиллерийской команды были тяжело ранены.

Их передали на эсминец «Онслот», который подошел к борту «Натаниэля Грина», когда тот остановился для уточнения повреждений.

Один сбитый «Хейнкель» медленно тонул между колоннами транспортов. Уцелевшие летчики выбрались из кабины и теперь стояли на крыле, размахивая руками. Роберт Хьюз вспоминает, что с транспортов, проходящих мимо, последовал жестокий ответ.

«От носовых эрликонов нескольких торговых судов к людям на крыле протянулись изогнутые трассы. Внизу под нами тотчас застучал пулемет «Брен», и раздраженный голос крикнул: «Прекратите, ради бога! Дайте им шанс!»

Но трассы с торговых судов продолжали лететь, и одна за другой черные фигуры падали с крыла в ледяное море. Самолет медленно дрейфовал назад вдоль строя».

Всего в этой атаке были сбиты 5 самолетов, если верить документам I/KG.26. Еще 9 были повреждены очень серьезно. Хотя они сумели дотянуть до аэродрома, их пришлось списать. К вечеру второго дня битвы численность отборного соединения сократилась до 8 исправных самолетов, хотя еще несколько можно было отремонтировать в короткий срок, чтобы их могли использовать уцелевшие экипажи.

Главная цель атаки — «Авенджер» не получил ни единой царапины, что в большой степени можно отнести за счет действий его артиллеристов и артиллеристов обоих эскортных миноносцев. С помощью сигнального проектора авианосец связался со «Сциллой» и передал адмиралу сообщение, что «ему оказали честь, выбрав единственной целью атаки». По оценке капитана 2 ранга Колтхерста, во время боя рядом с авианосцем прошли 17 торпед. Его «Харрикейны» претендовали на 5 достоверных побед, 3 вероятных и еще 14 поврежденных самолетов. Артиллеристы считали, что сбили еще 4 торпедоносца. Счет

начал угрожающе расти, так как даже моторный тральщик MMS-212 сообщил, что в 14.40 сбил He-111.

Тем временем, в 14.32, прибыли 18 Ju-88 из состава III/KG.30. Они продолжали атаку еще в течение часа. Пикировщики использовали старый метод, сбрасывая бомбы сквозь разрывы в тучах. Лишь один или два наиболее решительных пилота осмелились на атаку с полового пикирования. Снова главными мишенями были «Авенджер», «Сцилла» и корабли эскорта. Хотя было сброшено множество бомб, корабли повреждений не имели. На «Авенджере» начался пожар в отсеке катапульты, который был вызван неисправностью электрического переключателя, но его быстро погасили.

В период с 12.40 до 15.20 «Си Харрикейны» совершили 16 вылетов. На капитана 2 ранга Колтхерста особое впечатление произвела скорость, с которой эсминцы спасали сбитых пилотов. «Все пилоты «Авенджера» теперь поняли, что не следует бояться в случае вынужденной посадки покинуть самолет», — писал он.

Радар типа 79.M, который имел авианосец, работал отлично. А служба наведения истребителей 14 сентября превзошла все ожидания.

«Блюбелл» в это время подвергся серьезной атаке. Лейтенант Уоллер записал:

«Один пикировщик, вероятно, собирался атаковать нас. Он действовал довольно решительно, но когда открыли огонь легкие зенитки, самолет отвернул и сбросил бомбы рядом с эсминцем «Фолкнор» в трех четвертях мили справа по носу у нас».

Капитан-лейтенант Э.Г. Джонс на «Акейтесе» записал, что в 14.51 его эсминец был атакован. Бомбы упали на расстоянии кабельтова. Хотя по самолету стреляли все орудия, попаданий не было заметно.

Энсайн Рукер выразил то восхищение, которое испытывали моряки на торговых судах при виде действий «Си Харрикейнов».

«В своем рапорте я не слишком много сказал о действиях авианосных самолетов. И это не потому, что я полагаю, что они сделали очень много, а в основном потому, что им приходилось действовать выше слоя туч и за пределами нашей завесы. Поэтому было трудно увидеть, как разыгрывались схватки. Мы все понимали, что их вклад в защиту конвоя стал одним из главных факторов, определивших наш успех».

К 15.20 экран радара очистился, и воздушные атаки прекратились, хотя самолеты-разведчики, как всегда, болтались на горизонте. Люфтваффе совершенно неправильно оценили результаты атак своих самолетов в этот день. Было сказано, что потоплено не менее 6 торговых судов и 1 танкер общим водоизмещением 49000 тонн. Якобы был уничтожен один эсминец. Кроме того, пилоты считали, что повреждены еще 3 транспорта водоизмещением 29000 тонн, а еще один эсминец получил попадание и был поврежден. В действительности единственной жертвой стала «Мэри Люкенбах».

Вечером активность вражеской авиации утасла, и адмирал Барнетт воспользовался возможностью перевести большую часть спасенных моряков с малых кораблей и спасательных судов на «Сциллу» и эсминцы Флота Метрополии. Это был очень гуманный поступок, так как он избавил потрясенных людей от многомесячного прозябания в ужасных условиях в Архангельске. Этот жест полностью оценили те, кто знал о приеме, который оказывали Советы морякам. Капитан 1 ранга Маунд вспоминал:

«Большая часть высаженных здесь, несмотря на все усилия Советов, осталась крайне недовольна. Не хватало еды и одежды, отсутствовали элементарные удобства. Это подрывало моральный дух. Единственным приятным сюрпризом стало то, что мучиться пришлось лишь экипажу «Кентукки», торпедированного возле мыса Канин Нос уже после того, как адмирал с эсминцами оставил конвой».

Кроме «Коупленда», официально назначенного спасательным судном, неоценимую помощь оказали 3 маленьких моторных тральщика. После этого даже возникла идея в будущем каждому конвою придать по одному такому суденышку, чтобы перевозить людей между торпедированным транспортом и спасательным судном. Однако переход PQ-18 проходил в условиях почти идеальной погоды, и было крайне сомнительно, что зимой во время штормов моторные тральщики будут чувствовать себя так же хорошо в полярных водах.

Тральщик «Харриер» передал спасенных на «Сциллу» прямо на ходу. Хотя скорость была снижена до 8 узлов, оба корабля, пришвартовавшись, получили незначительные повреждения. Снова вспоминает Роберт Хьюз:

«С тральщика последовала отрывистая команда: «Пошли!», и первая волна моряков прыгнула на наши леера. Мы подскочили и схватили их, помогая перебраться на палубу, чтобы освободить леера для следующей волны. За ними последовала вторая группа, потом еще и еще. Переход на минуту прекратился, когда корабли немного разошлись. Но потом они медленно сомкнулись, и переход возобновился. Я схватил моряка, который держался за леер одной рукой, а другую засунул за борт шинели.

«Все в порядке, парень, не волнуйся», — объяснил он добродушно.

«Ранен?» — спросил я.

«Ха! Смотри! Прихватил с собой щенулю!» — Он чуть приоткрыл полу.

Там, забившись в его мохнатый свитер, сидел маленький щенок. Святая невинность ничего не подозревала о происходящем вокруг. Но его не забыли».

Траулер «Сент-Кенан» передал 39 человек с «Макбета» на эсминец «Оффа», а остальных на «Онслоу». Вслед за «Харриером» к борту «Сциллы» подошел «Шарпшутер» и передал еще 95 человек. Всего на крейсер прибы-

ли 209 человек, а на эсминцы — 234. 124 русских моряка, а также 11 тяжело раненных англичан и американцев остались на спасательных судах. Всего с 12 потопленных судов было подобрано 578 человек.

Когда сумерки сгустились, моряки PQ-18 поздравили себя с тем, что выдержали еще один день непрерывных атак, хотя немцы бросили против них все, что имели. До конца перехода оставалось еще 5 дней.

В 18.00 был замечен остров Надежды, и «Малькольм» сообщил, что запеленговал много радиопередач, которые вероятно принадлежат «волчьей стае». Похоже, подводные лодки готовились атаковать конвой во время недолгой ночи.

II

В действительности контакт с конвоем в это время поддерживали всего 3 подводные лодки. Они держались совсем рядом с ползущим со скоростью 8 узлов сборищем транспортов, но атаковать не спешили, отдавая должное размерам эскорта и его эффективности. За конвоем следили U-457 (Бранденбург), U-255 (Рехе) и U-405 (Гопман), но последняя была вынуждена вернуться в базу для пополнения запасов. Однако по крайней мере еще 5 лодок выдвигались в район операции, или просто временно потеряли контакт с конвоем. Это были U-403 (Клауссен), U-703 (Бильфельд), U-606 (фон Эш), U-212 (Фоглер) и U-436 (Терчерт).

Несмотря на такое количество лодок и попытки командиров прорвать кольцо охранения, они не добились ничего. На следующее утро в воздух снова поднялся «Суордфиш» и тут же заметил подводную лодку на поверхности. В 4.53 самолет сообщил о субмарине в 15 милях слева по носу у конвоя. К несчастью, из-за слабого ветра и малой скорости авианосца (всего 15 узлов) «Суордфиши», чтобы взлететь, были вынуждены не брать глубинные бомбы. Поэтому пилот мог только обнаружить и со-

общить. Через час самолет вернулся на «Авенджер», и пилот доложил, что впереди начинаются полосы тумана. Позднее взлетел второй «Суордфиш». Он не увидел никаких подводных лодок, зато сам был атакован Ju-88, но сумел уклониться, спрятавшись в облака. Первый преследователь появился на экранах радаров в 8.00, а затем на горизонте появились еще 2 разведчика, державшиеся вне пределов досягаемости орудий. Облачность начиналась на высоте 3000 футов, и разрывы в тучах были очень редкими. Утро прошло спокойно, но в 12.25 радары обнаружили приближающиеся самолеты. Начинаясь очередная воздушная атака. Большая группа бомбардировщиков была обнаружена вовремя, и «Авенджер» начал полный забот день, подняв 10 «Си Харрикейнов». «Авенджер» и другие корабли охранения своим успехом во многом были обязаны службе радиоперехвата. Она следила за переговорами Люфтваффе и сигналами наведения на частоте 5610 Кгц.

Непрерывная болтовня между самолетами оказалась просто неоценимым подспорьем для англичан, так как позволяла угадать следующие ходы противника. Адмирал Барнетт позднее вспоминал, что из перехваченных разговоров стало понятно, что немецкие пилоты совсем не были рады, столкнувшись с истребителями выше облаков. Они были вынуждены сбрасывать бомбы вслепую или спускаться под тучи, что делало обнаружение кораблей и прицеливание исключительно сложной задачей. Полная растерянность немцев стала понятна, когда один из командиров групп в отчаянии воскликнул: «Я только что сосчитал их. Там все еще 34 корабля, и все большие!»

Это показывало, насколько Люфтваффе переоценили собственный успех за последние 2 дня. Последующие передачи показали, что бомбардировщики кружат впереди, дожидаясь, пока конвой выйдет из-под прикрытия облаков. В этой атаке принимали участие около 45 самолетов, прибывавшие маленькими группами. Очень много бомб было сброшено над конвоем вслепую, когда са-

молеты пролетали выше облаков. Как обычно, несколько пилотов, более смелые, чем остальные, атаковали с пологого пикирования, используя несколько окон в тучах. Но таких опасных точек было совсем немного, поэтому наблюдатели на кораблях внимательно следили за ними, и обычно самолеты встречал плотный, хотя и неточный огонь. Множество снарядов разрывались перед самолетами, в результате чего прицел был неточным, хотя сбрасывались тяжелые бомбы. Всего эта атака продолжалась 3 часа.

В какой-то момент коммодор решил, что следует повернуть конвой, чтобы остаться под прикрытием туч. Но прежде чем приказ был отдан, бомбардировщики, кружившие над кораблями, израсходовали топливо и были вынуждены возвращаться на аэродром. Перед поворотом они сбросили все имеющиеся бомбы, которые начали рваться буквально повсюду — и очень далеко от кораблей, и в неприятной близости от них.

С того момента, как в 12.55 «Харриер» первым заметил вражеские самолеты, и до 16.40 авианосные истребители совершили 21 вылет. Хотя над головой крутилось множество «Юнкерсов» (30-я бомбардировочная эскадра бросила в бой все оставшиеся самолеты, какие сохранились в 3 группах), перехватов было совсем немного. Это не было следствием нехватки энтузиазма у молодых пилотов, просто слились воедино несколько иных факторов. Немецкие бомбардировщики были более заинтересованы в том, чтобы уклониться от истребителей, и искали разрывы в тучах, а вовсе не бой. Они не уступали в скорости «Си Харрикейнам», зато превосходили их в огневой мощи и бронировании. Поэтому даже если британский истребитель и догонял Ju-88, тот просто нырял в тучу, и этим всё заканчивалось. Даже если бомбардировщик удавалось атаковать, маломощные пулеметы лишь с огромным трудом пробивали толстую обшивку немецкого самолета.

Тем не менее, действия истребителей серьезно осложнили и без того непростую задачу немецких пилотов.

Новые группы самолетов держались на расстоянии 20 миль от конвоя, кружа там и не приближаясь. Лишь немногие самолеты пробивали слой облаков толщиной 500 футов, чтобы встретить огонь кораблей эскорта. Существовала еще одна теория. Немцы выжидали, пока у «Си Харрикейнов» кончится топливо и они будут вынуждены пойти на посадку. В результате истребители сами приведут противника к авианосцу. Однако новый метод организации полетов, принятый 14 сентября на «Авенджер», сорвал эту попытку. Команда отработала непрерывный цикл взлетов и посадок с интервалом 25 минут, поэтому в воздухе постоянно находились 4 истребителя, имевшие полный запас топлива и боеприпасов.

Во время коротких стычек этого дня истребители повредили 3 самолета. По крайней мере, так заявили пилоты. Но с кораблей конвоя видели, как 3 немецких самолета упали в море. Они могли быть сбиты даже случайными попаданиями зенитных снарядов. Все это время гидросамолеты BV-138 продолжали следить за кораблями и сообщали о всех изменениях строя бомбардировщикам.

По крайней мере один немецкий самолет был сбит метким огнем «Алстер Куин». Его кормовой КДП использовал радар типа 285 для управления огнем по невидимой цели. И когда самолет показался в маленьком разрыве среди туч, наводчики уже ждали его. Было дано несколько залпов, и самолет, который чувствовал себя в полной безопасности, получил попадание. Было видно, как он быстро теряет высоту. Один из летчиков выпрыгнул с парашютом. Командир «Алстер Куин» твердо заявил, что этот самолет сбили его артиллеристы, так как другие корабли в этот момент не стреляли, а «Си Харрикейнов» поблизости не было.

«Акейтес» был одним из немногих кораблей эскорта, который сумел обстрелять вражеские самолеты из мелких зениток, однако результаты пронаблюдать не удалось. К 15.30 атака постепенно заглохла, а экраны рада-

ров почернели, потому что в 16.46 погода постепенно начала портиться. Эта атака стала последней, которую провели Люфтваффе за несколько дней, так как это ухудшение погоды приковало самолеты к земле. Во время налетов немцы сумели потопить 8 торговых судов, но это был далеко не тот сокрушительный удар, на который они рассчитывали. Операция завершалась полным разочарованием, и последним ударом для рейхсмаршала Геринга стало то, что уцелел британский авианосец. «Авенджер» потерял всего одного человека, и то от огня пом-пома с корабля сопровождения. К тому же массивная атака торпедоносцев не вынудила конвой развалиться, как, по мнению немцев, произошло с конвоем RQ-17. Сбитые с толка, Люфтваффе в беспорядке покинули поле боя, поручив атаки конвоя надвигающемуся шторму и подводным лодкам.

Хотя в течение предыдущей ночи немецкие лодки проявляли повышенную активность, сейчас они предприняли более серьезные попытки прорваться к конвою. Это привело к тому, что весь день был полон тревог и контратак. Конечно, далеко не все замеченные перископы и следы торпед существовали в действительности, но в любом случае у кораблей сопровождения был очень хлопотный день.

В 7.00 подводная лодка была замечена за кормой «Голливуда». Ее увидели наблюдатели «Эксфорда», и артиллеристы бросились к 102-мм орудию, но не смогли открыть огонь, так как мешали соседние корабли. Тогда был вызван эсминец, который сбросил несколько глубинных бомб. «Кэмпфайр» хотел передать тяжело раненного моряка на эсминец для срочной операции, но все его призывы остались без ответа. «Вирджиния Дейр» заметила идущую на нее торпеду и открыла огонь из 20-мм эрликона, пытаясь взорвать смертоносный снаряд. Снова подошел эсминец и сбросил 2 глубинные бомбы, но безрезультатно.

Так как угроза атаки надводных кораблей до сих пор сохранялась, на кораблях сопровождения началась лег-

кая паника, когда в 13.41 на горизонте были замечены дымы. Немедленно эсминец «Оппортюн» помчался выяснять, что там происходит по пеленгу 120°. Но, к всеобщему облегчению, через 5 минут он сообщил, что это не ужасные германские линкоры, а всего лишь пара подводных лодок, идущих рядом в надводном положении.

Ближайшая подводная лодка немедленно погрузилась на расстоянии 8000 ярдов от эсминца, но в 13.50 «Оппортюн» сумел открыть огонь из носовых орудий по второй лодке. Она выполнила срочное погружение в 10000 ярдов от эсминца. «Оппортюн» несколько раз прошелся над районом погружения, используя широкий зигзаг и постоянно меняя скорость от 15 до 18 узлов.

Эта осторожность была вполне оправданной, так как одна из немецких лодок, U-457, немедленно попыталась выйти в атаку. Когда «Оппортюн» проходил мимо, она выпустила 2 торпеды, но обе прошли мимо. С эсминца их не заметили. «Оппортюн» продолжал охоту, что заинтересовало один из BV-138. Эти самолеты наводили лодки на цель и служили им ангелами-хранителями. Но эсминец тут же открыл жаркий огонь, вынудив самолет отвернуть. В 15.45 «Оппортюн» прекратил поиски и вернулся к конвою.

Когда наступила ночь, попытки немецких лодок прорваться к транспортам стали еще более смелыми и настойчивыми. Когда сумерки сгустились, с конвоем PQ-18 поддерживали контакт 5 подводных лодок, так как подошли U-403 (Клауссен) и U-408 (фон Химмен). В 20.50 капитан 1 ранга Алан Скотт-Монкрифф сообщил, что служба радиоперехвата засекала работу в эфире 5 лодок. Сегодня мы знаем, что эта оценка была совершенно точной.

В 22.20 эсминец «Метеор» (капитан-лейтенант Д.Дж.Б. Джуитт) завершил заправку и выходил в голову конвоя, чтобы занять свое место в охране по правому борту у «Малькольма». Внезапно он заметил неизвестный объект по левому борту. Эсминец немедленно кинулся в атаку и сбросил на глазок 3 глубинные бомбы с установкой взры-

вателей на 50 футов. Главной заботой капитан-лейтенанта Джуитта было сбить прицел подводной лодке, которая находилась на идеальной позиции для торпедного залпа по головным судам конвоя. После того как взорвались первые бомбы, началась более спокойная охота. Асдик установил контакт с каким-то подводным объектом, но позднее его определили как «не-лодку». Поэтому «Метеор» занял свое место в кольце охранения. Даже в немецких документах нельзя найти какие-либо упоминания об этой атаке, но команда «Метеора» была совершенно уверена, что их корабль помешал противнику атаковать конвой.

Однако немецкие субмарины не оставляли попыток найти добычу. Капитан-лейтенант Бранденбург попытался развить свой первый успех. Он вообще был агрессивным командиром и не собирался признавать поражение. 16 сентября в 2.55 U-457 оказалась впереди конвоя чуть слева. Бранденбург готовился израсходовать последние торпеды перед тем, как возвращаться в базу. Проявив незаурядное искусство, он проник сквозь внешнее кольцо охранения, но в этот момент его лодка была обнаружена гидролокатором эсминца «Импалсив» (капитан-лейтенант Э.Г. Рупер). Он занимал позицию внутри внешнего охранения слева от конвоя. Когда U-457 была впервые обнаружена, она находилась в 800 ярдах на левом крамболе эсминца.

Капитан-лейтенант Рупер сразу ринулся в атаку. Оператор асдика удерживал четкий контакт с лодкой до расстояния 50 ярдов. Была сброшена серия бомб, установленных на 50 футов. Они взорвались в кильватерной струе эсминца. «Импалсив» быстро приближался к колонне № 1, и контакт был утерян среди шума многочисленных винтов.

Пройдя между двумя кораблями крайней левой колонны, «Импалсив» положил руля на борт и увеличил скорость. Капитан-лейтенант Рупер хотел обойти вокруг транспортов, чтобы возобновить охоту уже за кормой конвоя, но восстановить контакт не удалось, несмотря

на все усилия. В конце концов эсминец вернулся на место своей первой и последней атаки. Здесь на поверхности он обнаружил резко пахнущие пятна солянки и пузыри воздуха, поднимающиеся из глубины.

Рупер осторожно подвел корабль к этим печальным свидетельствам трагедии. На борт вытащили деревянные обломки, черную кожаную перчатку и несколько листов бумаги. Самые тщательные поиски не позволили обнаружить признаков присутствия лодки. Через 5 минут Рупер сбросил одну глубинную бомбу, установленную на 500 футов, прямо в центре масляного пятна, расплывающегося по поверхности. Перед этим эхолот показал глубину 120 фатомов под килем «Импалсива». После взрыва бомбы ничего не произошло, и Рупер отправился догонять конвой. Никто не сомневался, что эсминец обнаружил лодку, пытавшуюся подобраться к транспортам, и в ходе атаки не только помешал U-457 выпустить торпеды, но и потопил ее. Рупер в своем рапорте был скромнее:

«Подводная лодка была либо уничтожена, либо повреждена и легла на дно. Через 45 минут после атаки в этой точке поднимались солянка и воздух. Контакт не был восстановлен».

Впрочем, сомнения были излишними, и послевоенное расследование подтвердило, что именно здесь встретили свою смерть капитан-лейтенант Бранденбург и его экипаж. Группа ВМФ «Север» уже через сутки с сожалением объявила о его гибели. Но его судьба не остановили товарищей, которые продолжали попытки атаковать. Корабли охранения раз за разом устанавливали контакты с лодками, и контр-адмирал Барнетт отдавал приказ «Grab». Однако позднее он пришел к мнению, что подводным лодкам все-таки не удалось проникнуть внутрь охранения, и они выпускали торпеды вслепую издали. Позднее начальник Отдела противолодочной борьбы от-

казался с этим согласиться. И действительно, сегодня мнение адмирала выглядит немножко чересчур оптимистичным. Однако мы все-таки согласимся с адмиралом в том, что львиная доля всех этих контактов и тревог была ложной. Например, один раз приказ «Grab» был отдан после того, как один из головных транспортов заметил в воде палку от швабры, приняв ее за перископ!

В первой половине дня переполох продолжался, хотя все немного успокоились. В 10.34 эсминiec «Оффа» (капитан-лейтенант Р.А. Юинг) сообщил, что видит подводную лодку на поверхности на расстоянии 5 миль. «Оппортюн» (капитан 2 ранга М.Л. Пауэр) был отправлен на помощь систер-шипу. Оба направились в подозрительную точку, чтобы атаковать противника.

В 10.45 лодка погрузилась, когда эсминцы были в 7000 ярдов от нее. В 11.13, после тщательных поисков «Оппортюн» засек слабый шум винтов, а потом асдик четко обнаружил лодку, находящуюся на расстоянии 400 ярдов прямо перед эсминцем, который ее быстро нагонял. Оператор асдика продолжал уверенно удерживать контакт на последней сотне ярдов перед тем, как капитан 2 ранга Пауэр сбросил 6 глубинных бомб со стандартной установкой взрывателей от 100 до 250 футов. После того как бомбы взорвались, никакого видимого результата не было проявилось.

Этой лодкой, скорее всего, была U-408, которая ранее сообщила, что поддерживает контакт с RQ-18, находясь в квадрате 6337. Теперь капитан-лейтенант фон Химмен был вынужден начать битву за спасение лодки, так как прямо над головой рыскали 2 эсминца. «Оппортюн» быстро ушел с места первой атаки, потом установил контакт с лодкой на расстоянии 600 ярдов и тут же его потерял. Больше он лодку не слышал.

Однако оба эсминца продолжали методично обшаривать район, пока конвой постепенно уходил за горизонт. Были проведены еще 2 атаки, но снова безрезультатно. Поэтому в 13.00 эсминцы крайне неохотно пре-

кратили поиск и пошли вслед за конвоем. В своем рапорте Барнетт приписывает спасение лодки умелому использованию устройства *Pillenwerfer*. Капитан-лейтенант фон Химмен и его подводники называли это полезное изобретение *Bolde* по имени средневекового колдуна, имевшего магический плащ, который делал его невидимым. Это был специальный патрон, выстреливаемый из торпедного аппарата. Попав в воду, он создавал облако пузырьков, эхо от которого преследователи принимали за лодку.

Хотя в начале дня радисты конвой слышали, как самолет-разведчик постоянно посылает радиограммы, новых воздушных атак не последовало. В 9.00 конвой повернул на юг, выйдя на последний отрезок своего долгого пути. При этом неизбежно сокращалось расстояние до аэродрома Банака, но, словно ради того, чтобы компенсировать это, погода продолжала ухудшаться. Видимость сократилась до одной мили, и конвой тоже оказался укрыт магическим плащом, и преследование прекратилось. Одинокая «Каталина», которая была замечена рано утром, скорее всего, была самолетом VA728 из 210-й эскадрильи, который пилотировал капитан Г.Г. Потье. Он вылетел из Грязной 15 сентября в 18.03, чтобы вести противолодочное патрулирование. В 6.00 он заметил неизвестную подводную лодку, которая следовала на восток со скоростью 5 узлов. Одновременно на высоте 6000 футов был замечен немецкий самолет. Потье повел свою большую летающую лодку к субмарине, но та погрузилась, когда «Каталина» была на расстоянии 4 мили.

Через полчаса радар засек другую лодку на поверхности, но теперь расстояние составляло 15 миль. «Каталина» направилась к этой точке, и в 6.44 летчики увидели прямо под собой субмарину, которая шла со скоростью 12 узлов. Снова лодка погрузилась до того, как «Каталина» успела атаковать ее. Потье продолжал патрулировать, и в 7.16 всего в 100 ярдах от его самолета показалась третья подводная лодка. Она тоже стремительно нырну-

ла. Это была последняя соломинка. Взбешенные летчики повернули назад с пустыми руками. Погода ухудшилась настолько, что это был последний полет 210-й эскадрильи 16 сентября.

Стремительно приближался момент, когда Боевой эскаортной группе предстояло оставить PQ-18 и переключиться на защиту обратного конвоя QR-14. Погода теперь работала на англичан, укрыв их от атак Люфтваффе, поэтому многие решили, что основные неприятности остались позади.

III

Хотя переход конвоя QR-14 напрямую не связан с нашей историей, все-таки следует вкратце рассказать о нем. Конвой состоял из 15 торговых судов под командованием коммодора Даудинга. По большей части это были суда, пережившие июльскую катастрофу PQ-17. Эскаорт конвоя состоял из 2 кораблей ПВО, эскаортных миноносцев «Блэнкни» и «Миддлтон», 4 корветов, 3 тральщиков и 4 траулеров. Командовал эскартом капитан 1 ранга Кромби, находившийся на тральщике «Брэмбл». В состав конвоя также были включены 2 спасательных судна.

Большинство этих кораблей после полного ужасов и опасностей июля провели 2 унылых месяца в полной изоляции в Архангельске. Моральный дух команд упал, и американцы в конце концов докатились до открытого неповиновения. Многие совершенно не понимали действий эскаортных кораблей, но, тем не менее, было ясно, что они только выполняли приказ высшего начальства. Многие моряки сразу не хотели плыть в эти отдаленные воды, и теперь все были подавлены и раздражены.

Не удивительно, что восстановить порядок в экипажах стоило огромных трудов, ведь предстояло не менее опасное обратное путешествие. Как мы уже видели, их страхи имели под собой основание, так как немцы действительно собирались атаковать конвой, используя свои

тяжелые корабли. И лишь изменившиеся в последнюю минуту планы спасли измученных до предела моряков от неприятной встречи. И все-таки проделать это путешествие было необходимо. Конвой должен был собраться в устье Двины и 13 сентября в 9.15 двинуться в путь.

Сильные ветры и павшие духом команды не позволили соблюсти график, к тому же несчастья продолжали преследовать суда конвоя PQ-17. Например, та часть конвоя, которая должна была идти к точке сбора из Молотовска, из-за сильного ветра не сумела покинуть стоянку. На транспорте «Айронклед» отказало рулевое управление, и он бросил якорь прямо посреди фарватера, блокировав дорогу остальным кораблям. Транспорт «Оушн Войс» сел на мель у берега острова Мудьюг.

Однако ветер немного ослаб, и с помощью русских буксиров конвой наконец собрался в указанном месте. Однако в море он вышел только в 16.00, то есть с опозданием на 7 часов. К счастью, переход через Белое море 14 сентября прошел спокойно, что позволило людям немного успокоиться перед тем, как начались испытания. И вот 15 сентября в 7.30 начали сбываться самые худшие опасения, так как Ju-88 принялись следить за конвоем, который стал целью непрерывных атак.

Хотя конвой пока находился совсем рядом с русскими аэродромами, прикрытие с воздуха было организовано из рук вон плохо. Это выводило моряков из себя. Два советских истребителя кружили над конвоем, но хотя они постоянно оказывались на пути немецких бомбардировщиков, русские не делали никаких попыток атаковать противника. Корабли эскорта отчаянно пытались привлечь внимание истребителей, но те упрямо не желали замечать и своих. Капитан 1 ранга Кромби был просто взбешен такой тупостью. Британский офицер связи, находившийся на советском эсминце «Урицкий», прислал радиogramму, в которой говорилось, что русские сами не могут связаться с истребителями. Но от этого Кромби легче не стало.

Наконец эскортный миноносец «Миддлтон» испробовал последнее средство вывести пилотов истребителей из транса, в котором они бессмысленно вальсировали вокруг конвоя. Он выстрелил из 102-мм орудия в их направлении. Реакция последовала незамедлительно. Оба истребителя круто спикировали вниз и умчались в сторону берега, пропав буквально через минуту. Больше их не видели! «Юнкерсы» продолжали преследовать конвой, хотя немецкие пилоты безусловно были озадачены таким примером взаимодействия союзников.

Капитан 1 ранга Кромби мог сделать лишь одно: дать полный ход и направиться в открытое море, чтобы как можно скорее оказаться под прикрытием «Си Харрикейнов» «Авенджер». Транспорты подгонять не требовалось, и уже во второй половине дня QP-14 значительно опережал график, как следовало из радиограммы начальнику британской морской миссии в Северной России, хотя от первоначального графика он по-прежнему отставал (задержка с выходом). Погода снова ухудшилась, и капитан 1 ранга Кромби решил, что он не откроет особых секретов, если передаст по радио свои координаты контр-адмиралу Барнетту. Это облегчило бы встречу конвоя и Боевой эскортной группы на следующий день. Так и было сделано.

Погода в течение ночи продолжала ухудшаться, и в результате и без того небезупречный строй QP-14 окончательно развалился. Еще до этого «Трубэдуэ» сильно отстал и теперь двигался самостоятельно. Коммодор Даудинг понимал, что ждать его было бы чистым безумием, однако ночью 16/17 сентября от конвоя оторвались транспорты «Уинстон Сейлем» и «Сильвер Суорд» (оба американские). Тральщик «Сигалл» (лейтенант Ч.Г. Поллок) был отправлен на поиски.

Но вернемся снова к конвою PQ-18. В первой половине дня 16 сентября контр-адмирал Барнетт решил оставить его и присоединиться к обратному конвою. Он постарался сделать это в максимально завуалированном

виде, чтобы преследующие его подводные лодки не сразу разобрались, что происходит. Поэтому Барнетт решил, что его корабли будут покидать PQ-18 поочередно, с большими интервалами, тремя отдельными группами.

В 15.15 первой ушла «Сцилла» вместе с одной флотилией эсминцев. Немного позднее за флагманом последовали еще 2 флотилии вместе с кораблем ПВО «Алинбанк», 2 подводными лодками и 2 эскадренными танкерами. Наконец ушел «Авенджер» со своими эскортными миноносцами и последней флотилией эсминцев. То и дело налетали снежные шквалы, сокращая видимость до предела. Летающие лодки «Каталина», вылетевшие из России, не могли помочь конвоям в этот критический период, хотя это не имело особого значения. Получив радиограмму капитана 1 ранга Кромби с сообщением, что QR-14 идет с опережением в 5 часов, Барнетт решил отложить встречу с ним до 17 сентября.

Перед тем как Боевая эскортная группа эсминцев покинула PQ-18, последовал обмен сигналами между адмиралом и коммодором конвоя. Как мы уже упоминали, Боддэм-Уитэм направил Барнетту письмо, в котором высказывал свои надежды и страхи:

«Я думаю, вы согласитесь: вполне возможно, что я не вернусь домой. И потому я пишу это, чтобы предложить вам кое-какие вещи, которые вы можете захотеть представить вниманию Их Лордств».

Он сделал это, но добавил также:

«Я отправлю вам радиограмму перед тем, как мы расстанемся. Хотя вы будете смеяться и обвините меня в болтливости, я должен это сказать. Я не знаю, что мы делали бы без вас и ваших парней».

Радиограмма была отправлена 16 сентября в 7.00 и завершилась цитатой из библии, «Книга притчей», глава

6, стих 10. Коммодор Боддэм-Уитэм надеялся, что она окажется справедливой в данном случае:

«Немного поспишь, немного подремлешь, немного, сложив руки, полежишь».

В 8.25 контр-адмирал Барнетт ответил, выразив восхищение действиями конвоя. Он добавил, что эсминцы Флота Метрополии поняли, что «такие, как вы», могут научить «таких, как мы». Боддэм-Уитэм сам был старым миноносником, и его очень обрадовала такая похвала. Барнетт тоже завершил цитатой из библии, «Книга пророка Исайи», глава 43, стих 2:

«Будешь ли переходить через воды, Я с тобой, — через реки ли, они не потопят тебя; пойдешь ли через огонь, не обожжешься, и пламя не опалит тебя».

IV

Боевая эскортная группа эсминцев и корабли сопровождения покинули PQ-18, который остался с весьма хлипким охранением: корабль ПВО «Алстер Куин», эсминцы «Малькольм» и «Акейтес», а также кучка траулеров и тральщиков. Они должны были охранять конвой до тех пор, пока не подойдут русские (если они вообще подойдут). Однако прошлый опыт подсказывал, что на это не следует слишком надеяться, даже когда появятся берега.

Капитан 2 ранга А.Б. Рассел снова принял общее командование силами эскорта, хотя уступал в звании командиру «Алстер Куин» капитану 1 ранга Адамсу. Началась скучная рутина, обычные тревоги по случаю обнаружения подводных лодок. «Акейтес» подошел к «Оушн Файф» и «Дан-и-Брин», чтобы забрать двух легко раненных моряков. «Глинер» сообщил, что дважды обнаружил радаром цели, которые, скорее всего, были подвод-

ными лодками, преследующими конвой в условиях плохой видимости. Недолгий поиск ничего не дал.

Торговые суда продолжали пребывать в несколько нервном состоянии, хотя бои прекратились. Вспоминает Джон Каррент с «Эксфорда»:

«В 2.00 «Патрик Генри» сообщил, что видит плавучие мины между кораблями конвоя. Вскоре мы сами увидели, что они были правы, так как наши наблюдатели на мостике тоже увидели 5 мин. Прозвучала воздушная тревога, но вражеские самолеты не показались. Все корабли немедленно открывали огонь, как только замечали на воде что-нибудь, хоть отдаленно напоминающее перископ. Струи свинца и стали летели в разные стороны. Таким образом мы перебили множество тюленей. Наши шлюпки правого борта были повреждены огнем соседних кораблей. Шлюпка № 1 имела более 10 пробоин, шлюпка № 3 — 3 или 4. Это сделала очередь эрликона, ударившая под шлюпку № 1».

Как позднее сообщал капитан 1 ранга Адамс, некоторые торговые суда представляли собой огромную опасность из-за такого неконтролируемого огня. Ветер переменился и теперь дул с юго-востока, постепенно усиливаясь. Опустился туман, и всю ночь лил дождь.

ГЛАВА 6

ПОСЛЕДНИЕ УСИЛИЯ

I

В четверг 17 сентября погода оставалась плохой. Низкая видимость укрыла конвой от слишком настойчивых преследователей, что помешало Люфтваффе нанести очередной удар. Кроме дежурного Ju-88, который прибыл в 9.15, других признаков активности немцы не проявили. Более радостным событием стало прибытие в 10.30 двух советских эсминцев — «Гремящего» и «Сокрушительного» — под командованием капитана I ранга П.И. Колчина. Это был первый признак того, что русские действительно собираются оказать конвою какую-то помощь. Кроме того, русские вывели на позиции несколько подводных лодок. 3 лодки дежурили у Парсангер-фиорда, 4 возле Нордкина и еще 6 — у Варангер-фиорда. Советские эсминцы, имевшие мощное зенитное вооружение, были расположены на траверзах конвоя в 5 кабельтовых от транспортов, чтобы действовать в качестве кораблей ПВО.

Во второй половине дня на помощь прилетела неуклюжая «Каталина» «G — Джордж», которую пилотировал старший лейтенант Н.У. Райт. Она взлетела с озера Лахта. В 16.37 Райт заметил немецкий самолет-развед-

чик, который принял за He-111. Когда этот самолет повернул на «Каталину», Райт нырнул в облако, чтобы укрыться. Позднее он возобновил патрулирование, но погода ухудшилась настолько, что он потерял конвой и вернулся на базу. «F — Фредди» не сумел найти конвой, так же не повезло и «K — Кингу» старшего лейтенант Г.Л. Макстона. Однако в этот день немецкие подводные лодки не появлялись, хотя «Эксфорд» снова увидел плавучие мины. Это заставило заподозрить, что лодки все-таки крутятся поблизости, и было сброшено несколько глубинных бомб.

Командир артиллерийской команды сообщил, что его артиллеристы не выдержали и решили немного отдохнуть, заснув прямо у орудий. Дэниэл Рукер с «Кэмпфайра» спокойно отметил: «Все тихо, врага нет». В таком же тоне выдержаны комментарии Блейка Хьюза. «Две трети неба покрыты рваными серыми тучами. Утром к нам присоединились 2 русских эсминца».

Эти большие эсминцы оказались очень хорошим усилением эскорта, так как были вооружены 4 — 130-мм орудиями с углом возвышения 45 градусов и 2 — 76-мм зенитными орудиями. По огневой мощи из английских кораблей с ними мог соперничать только «Алстер Куин». Однако, если американцы думали, что все закончилось, скоро эти заблуждения разлетелись в прах.

Но в одном плане самое худшее для PQ-18 действительно закончилось. В этот день командование Группы ВМФ «Север» выбросило на ринг полотенце и признало поражение своих подводных лодок. После ухудшения погоды лишь одна лодка донесла, что удерживает контакт с конвоем. Это был Кёлер на U-377, который вдобавок без всяких оснований сообщил, что попал торпедой в эсминец типа «Африди». Операция «Айспалас» не принесла ожидаемого успеха, и Группе ВМФ «Север» осталось лишь уныло подсчитывать убытки. Немцы потеряли 3 лодки: U-88 (Боман), U-457 (Бранденбург), U-589 (Хоррер). Кроме того, U-403 (Клауссен) получила тяже-

лые повреждения. За эти потери немцы приобрели довольно сомнительную компенсацию. Командиры заявили, что потопили 4 транспорта общим водоизмещением 24000 тонн, и еще один был поврежден. Немцы также претендовали на повреждение торпедой эсминца типа «Африди» и 2 попадания в эсминец типа «Джавелин». (В составе конвоя не было ни одного такого корабля, но эсминцы типов «М» и «О» имели похожий силуэт.) Вероятно были повреждены еще 2 малых эскортных корабля — корветы или тральщики. Но реальность заметно отличалась от этих заявлений. Были потоплены всего 3 транспорта и ни одного военного корабля. Менять одну подводную лодку на одно торговое судно было совсем невыгодно.

Англичане в свою очередь определили, что PQ-18 атаковали до 30 подводных лодок, тогда как на самом деле их было всего 12. Теперь подводные лодки переключились на преследование конвоя QR-14, надеясь отыгратья на нем. Командир U-251 Тимм в 13.50 сообщил, что заметил «Авенджер» и 3 эсминца в квадрате 4468. Судя по всему, авианосец собирался усилить эскорт обратного конвоя. И снова подводные лодки были собраны в «волчью стаю». Из Норвегии вышли новые лодки со свежими экипажами. Немцы намеревались восстановить потерянную уверенность в своих силах. Однако конвою PQ-18 еще предстояло отразить атаку Люфтваффе, которые попытались вырвать победу буквально в последнюю минуту.

Отступление немецких подводных лодок совпало с резким усилением активности русских по сопровождению конвоя на последнем коротком отрезке пути. Адмирал Головкин писал:

«Вражеские подводные лодки продолжают подстерегать конвой. Хотя они обнаруживались сегодня в разных районах, но главным образом сосредоточены все там же, у Новой Земли.

Для поиска их приказал Симонову (командир дивизиона эскадренных миноносцев) выйти туда с отрядом своих кораблей («Куйбышев», «Урицкий») и завтра присоединиться к охранению конвоя.

Кроме того, в район Новой Земли для действий против подводных лодок противника посланы сторожевые корабли и тральщики из состава Беломорской флотилии. Туда же отправлены самолеты типа «Каталина». Там же действуют сторожевые катера, тральщики и вооруженные мотоботы Новоземельской базы».

Действительно, «Каталины» возобновили патрулирование, однако они были из 210-й эскадрильи КВВС. Сначала в воздух поднялся гидросамолет сержанта Дж. Фиша. Он взлетел с озера Лахта в 8.20 и увидел конвой в 11.10. Это было слишком поздно, чтобы участвовать в отражении воздушных атак, но, может быть, опоздание оказалось счастливым для «Каталины».

В 4.15 к конвою присоединились еще 2 советских эсминца. Капитан 2 ранга Рассел разместил их в голове и хвосте конвоя. В 6.00 конвой вышел на прямую видимость мыса Канин Нос, и тут же в туманном небе появились немецкие самолеты. Примерно через 2,5 часа «Алстер Куин» перехватил сигналы наведения, из чего был сделан вывод, что конвою грозит воздушная атака. Однако немецкие самолеты обрушились на конвой только в 10.25.

Когда впервые была объявлена тревога, коммодор поднял флажный сигнал «Вражеские корабли». Началась паника, но немцы, разумеется, так и не появились. Однако, когда погода улучшилась, командующий авиацией северо-восточного района полковник Александр Колле решил сделать последнее усилие. В воздух с аэродрома Банак взлетели все исправные самолеты. Первой стартовала III/KG.30 под командованием капитана Хайо Хермана, которая перелетела в Банак из Бардуфосса. Херман уже показал себя выдающимся командиром и в кон-

це войны стал одним из лучших асов ночной истребительной авиации, защищавшей Германию от налетов стратегических бомбардировщиков союзников. Его «Юнкерсы» должны были помогать торпедоносцам, проводя атаки с малой высоты, чтобы отвлечь на себя огонь зениток. Требовалось исключительно точное соблюдение графика, чтобы налет совпал с ударом двух групп торпедоносцев.

Первую атаку провели торпедоносцы I/KG.26. Но группа сумела наскрести всего 12 He-111, которыми командовал мрачный и решительный Вернер Клюмпер. Это были остатки элитных эскадрилий Штумпфа, за 4 дня непрерывных атак его эскадрильи поредели. Немцы атаковали столь решительно, что русские позднее убедили себя, что это был «главный удар» вражеской авиации. Адмирал Головкин писал, что немцы планировали нанести комбинированный удар подводными лодками и самолетами.

«Однако авиация противника запоздала. Наши корабли бомбометанием отогнали подводные лодки противника и вынудили их отстать.

Второй фашистский самолет-разведчик появился над конвоем в 10 часов утра. Получасом позже наблюдатели эскадренного миноносца «Гремящий» Листенев и Лужков одновременно заметили первый эшелон вражеских самолетов — четырехмоторные торпедоносцы, шедшие на бреющем полете и вышедшие в атаку на конвой с кормы».

Это здорово. Наши союзники сумели даже разглядеть 4 мотора на He-111. Но в любом случае, они обнаружили самолеты раньше, чем это сделал радар типа 279 на «Алстер Куин», который в 10.00 засек большую группу самолетов, подходящую с запада. В 10.20 летящие на малой высоте He-111 были обнаружены визуально на правой раковине «Гремящего». Командир эсминца немедленно

отправил радиограмму в штаб флота и открыл огонь из всех орудий. По словам адмирала Головки, это сильно удивило англичан, которые еще никогда не видели, как орудия главного калибра стреляют по низколетящим самолетам!¹

Бомбардировщики Ju-88 Хермана находились над конвоем и сбрасывали бомбы сквозь тучи, но это не мешало замыкающим кораблям эскорта открыть огонь по торпедоносцам. Капитан 1 ранга Адамс еще ранее расположил «Алстер Куин» за кормой конвоя, поэтому, когда возникла угроза атаки торпедоносцев, он смог использовать всю свою артиллерию, открыв огонь с дистанции 10000 ярдов. Советские корабли открыли огонь с дистанции 4 мили.

12 «Хейнкелей» Клюмпера развернулись строем фронта напротив хвоста конвоя, но их встретил совместный огонь «Алстер Куин», «Гремящего», «Шарпшутера» и концевых транспортов. Большинство самолетов сбросили торпеды на расстоянии от 3 до 4 тысяч ярдов, прежде чем отвернуть. Многие торпеды выскочили на поверхность и затонули среди замыкающих транспортов, не причинив никому вреда. Но одна все-таки попала в судно № 2 в левой колонне. Это был американский транспорт «Кентукки».

Транспорт шел с общей скоростью конвоя 9 узлов и не применял зигзага. Шкипер едва успел приказать повернуть, как на расстоянии 100 ярдов была замечена торпеда, приближавшаяся с правого борта под углом 15 градусов к курсу корабля. Некоторые «Хейнкели», пролетевшие на малой высоте между колоннами транспортов, были видны очень хорошо. Самолеты были окрашены в темно-зеленый цвет, и целиться было удобно, однако артиллеристы не стреляли из опасения попасть в соседние корабли. Капитан только приказал всем ук-

¹ А. Г. Головка «Вместе с флотом», Москва, 1979 год, стр. 137. *Прим. пер.*

рыться, как торпеда попала в правый борт впереди мостика. К счастью, наверху никого не было. Взрыв выбил крышку люка № 2 и забросил ее на мачту, словно она была сделана из бумаги. Правое крыло мостика было снесено взрывом.

Вся внутрикорабельная связь отказала, в офицерских каютах немедленно вспыхнул пожар. Тем не менее, машины удалось остановить, и капитан приказал экипажу собраться на палубе. Через 2 минуты после взрыва он отдал приказ покинуть корабль.

Всего в спасательные шлюпки перебрались 45 человек экипажа и 14 человек артиллерийской команды. Однако «Кентукки» остался на плаву. Этот факт вызвал резкие комментарии со стороны союзников. Адмирал Головко писал: «Не потеряв возможности двигаться и оставшись на ровном киле, транспорт, тем не менее, покинул свое место в колонне». Отчасти с этим можно согласиться, но далее он полностью перевирает ход событий: «Немедленно, как только был совершен поворот, экипаж «Кентукки» бросил свое судно, после чего к транспорту устремился фашистский бомбардировщик. В течение 10 минут гитлеровцы добились транспорта бомбами. Редкостное согласие действий!»¹

Это описание абсолютно не соответствует действительности и игнорирует решительную попытку тральщика «Шарпшутер» спасти «Кентукки» и взять его на буксир. Транспорт действительно оставался на плаву еще 45 минут после того, как его покинул экипаж. Тральщик «Харриер», выдвигаясь в голову конвоя, приказал командиру «Шарпшутера» капитан-лейтенанту О'Харе организовать спасательные работы с помощью траулеров и 3 маленьких моторных тральщиков. Экипаж «Кентукки» подобрал

¹ Интересно отметить, что в советском издании мемуаров Головко последняя фраза отсутствует. Может быть, она имеется в английском, которое цитирует автор? *Прим. пер.*

именно они. Тем временем «Алстер Куин» отправил в Архангельск радиogramму с просьбой выслать 2 буксира. «Шарпшутер» остался рядом с «Кентукки» дожидаться их прихода. Вместе с ним был также оставлен траулер «Кейп Мариато». Когда тральщик подходил к борту транспорта, чтобы перевести на него спасательную партию, «Кентукки» и «Шарпшутер» были атакованы «Юнкерсом» из III/KG.26. Капитан 1 ранга Адамс говорит, что атака с пикирования была проведена отлично. Две бомбы попали в корму «Кентукки», и начался сильный пожар. «Шарпшутер» также пострадал от близких разрывов. Находиться у борта горящего американского судна было слишком рискованно, так как над головой кружили еще несколько бомбардировщиков, готовые атаковать. Поэтому «Шарпшутер» и «Кейп Мариато» вернулись к конвою, при этом маленькому траулеру пришлось отбить 3 атаки. Вызов буксиров в 11.30 был отменен, когда «Кентукки» взорвался.

Тем временем «Алстер Куин» пытался вызвать истребительное прикрытие, но советские самолеты показали только в 12.30, когда все атаки уже закончились. Немцы продолжали сбрасывать бомбы с большой высоты до 12.10, но, как писал лейтенант Джон Лэйид с «Вирджинии Дейр»: «Они ни в кого не попали, и мы тоже». Того же мнения придерживались и остальные моряки. Энсайн Дэниэл Рукер с «Кэмпфайра» полагал, что конвой отделался исключительно легко, потеряв во время атаки торпедоносцев всего один транспорт, потому что пилоты I/KG.26 атаковали очень решительно.

«Многие торпеды не взорвались. Три торпеды были сброшены совсем рядом с транспортом типа «Либерти» в седьмой колонне, и ни одна из них не взорвалась».

Атака, которую он упоминает, была направлена против «Вирджинии Дейр», поэтому обратимся к свидетельству Джона Ландерса.

«Корабль шел позади конвоя и чуть правее его, поэтому другие корабли не могли прикрыть нас огнем. Три вражеских самолета вышли к нам на правый борт, развернулись и бросились в атаку с правой раковины, летя примерно в 30 футах над водой. Они оказались вне сектора обстрела нашего 76-мм орудия, поэтому мы выпустили из 102-мм орудия 4 шрапнели, которые нам одолжили англичане. Это отпугнуло головной самолет, он повернул на параллельный курс и обогнал нас, выйдя на правый крамбол. Но 2 остальных продолжили атаку и сбросили торпеды с дистанции около 1000 ярдов. Мы положили руль право на борт, и обе торпеды прошли у нас вплотную за кормой. Когда мы поворачивали, сбросил торпеду самолет, оказавшийся впереди нас. Мы не сумели сбить ни один из этих самолетов, так как они не подходили на дальность стрельбы мелких орудий».

«Патрик Генри» тоже едва спасся во время этой атаки, причем ему угрожали не только немецкие самолеты.

«Один «Хейнкель» летел вдоль колонны судов на уровне нашего верхнего мостика на расстоянии 150 ярдов чуть впереди траверза. Когда он приблизился к нашему кораблю, 102-мм шрапнель оторвала ему руль высоты. Вскоре после этого он сбросил 2 торпеды чуть позади нашей кормы, но обе прошли мимо. Когда самолет был напротив нас, в него попали 2 или 3 наших 20-мм снаряда. Вскоре после этого он загорелся и разбился примерно в 1000 ярдов впереди нас. Один наш моряк был тяжело ранен, а несколько палубных контейнеров с самолетами были изрешечены 20-мм снарядами с соседних судов».

Несколько кораблей эскорта удачно обстреляли эти самолеты, когда они улетали от конвоя, держась по-прежнему на малой высоте. Особенно отличился «Акейтес», обстрелявший несколько «Хейнкелей» с дистанции око-

ло 1000 ярдов. Траулер «Кап Аргона» в ответ сам был обстрелян «Хейнкелями», и один человек из расчета 102-мм орудия получил пулевое ранение.

Послевоенные отчеты могут произвести впечатление, что эти атаки проводились довольно нерешительно. Однако свидетельства очевидцев, которые мы приводим, показывают прямо противоположное.

В 11.30 появилась новая волна «Хейнкелей», которая провела вторую атаку. К этому времени прибыло так называемое «воздушное прикрытие» в виде неуклюжей «Каталины», которая прилетела в 11.10. Сержант Фиш кружил над транспортами, которые подняли аэростаты заграждения, хотя это и не принесло особой пользы. Фиш видел, как был потоплен «Кентукки», однако о второй атаке он не говорит решительно ничего, кроме упоминания о возможном появлении одиночного пикировщика Ju-87. А ведь небо вокруг «Каталины» должно было буквально кишеть немецкими бомбардировщиками.

Вторая волна также состояла из 12 He-111, которые разделились на 2 группы, чтобы атаковать конвой с правого и левого флангов. Они сбросили свои торпеды с дистанции около 4000 ярдов с высоты от 50 до 150 футов. Следует отметить, что торпеды, сброшенные с такой высоты, имели тенденцию рикошетировать от воды, что снижало их меткость. В своих отчетах русские указывали, что немцы предпочитали сбрасывать торпеды с малой высоты, что было ошибкой. Они полагали, что потери конвоя были бы значительно больше, если бы немцы предпочли высотное торпедометание, которое использовали сами русские. Однако у нас нет документальных свидетельств успешного применения русскими этой тактики, хотя японцы ранее эффективно использовали ее 10 месяцев назад, когда потопили «Принс оф Уэлс» и «Рипалс».

Правая группа самолетов атаковала более решительно, сблизившись до 1000 ярдов перед тем, как сбросить

торпеды. Хотя большинство торпед затонуло где-то среди концевых судов конвоя, 8 были замечены на поверхности рядом с «Алстер Куин». Корабль ПВО был вынужден круто развернуться, чтобы уклониться от них.

Снова, по мнению англичан, потери атакующих были значительными. «Алстер Куин» поставил эффективную завесу водяных всплесков, стреляя из установки «У». Все видели, как один He-111 врезался в нее, перевернулся и упал в воду. Другой торпедоносец сделал крутой вираж, обходя завесу. Капитан 1 ранга Адамс сообщил, что после атаки улетели только 9 самолетов из 12. Один «Хейнкель» на малой высоте проскочил прямо внутрь конвоя и был обстрелян буквально всеми кораблями, когда летел между колоннами 3 и 4. Капитан 1 ранга Адамс вспоминал, что «стреляли буквально все корабли, не обращая внимания на соседей». Этот самолет разбился среди кораблей охранения в голове конвоя, после того как установка «В» «Алстер Куин» добилась прямого попадания. Разумеется, все корабли видели, как падал этот самолет, и, разумеется, все они претендовали на его уничтожение.

По утверждениям русских, их эсминцы сбили 5 самолетов: 2 — «Гремящий», 2 — «Сокрушительный», 1 — «Куйбышев». Однако капитан 1 ранга Адамс утверждает, что счет был несколько иным: 2 достоверно, 1 вероятно и 2 возможно уничтоженных самолета. Всего корабли конвоя в ходе этой атаки сбили 4 самолета достоверно. Командир «Акейтеса» капитан-лейтенант Э.Г. Джонс отметил в бортжурнале, что один «Хейнкель» по правому борту был обстрелян из всех орудий с дистанции 500 ярдов. Он загорелся, повернул на «Акейтес» и разбился в 90 ярдах от эсминца. Это подтверждает командир корвета «Блю-белл» лейтенант Уокер.

«He-111, который уходил от конвоя, был обстрелян эсминцем «Акейтес», который шел в охранении правее нас. Самолет загорелся и был сбит, упав в воду».

Командир «Харриера» считал, что его эрликаны тоже добились попаданий в этот самолет. И хотя тот прорвал огневую завесу конвоя и других кораблей эскорта, эти победы все-таки следует разделить между всеми кораблями, участвовавшими в бою.

На борту «Эксфорда» рулевой Джон Г. Каррент заметил:

«Большинство их них появилось на левом фланге конвоя. Один самолет атаковал «Голливуд», который шел прямо за кормой нашего судна. Он сбросил 2 торпеды, целясь в «Голливуд», но промахнулся. Затем он попытался обойти нас, но наши артиллеристы на корме врезали по нему из 20-мм. Вскоре он проскочил мимо мостика, и мы обстреляли его из пяти 7,69-мм пулеметов. Когда он уже проходил мимо нашего форштевня, он внезапно перевернулся через крыло и упал в море. По какой-то причине он не сбросил в нас торпеды. Мы думали, что он собирается выйти нам в голову, чтобы мы не успели отвернуть».

На «Патрике Генри» Блейк Хьюз решил, что несколько немецких самолетов уничтожены, хотя и не был в этом уверен. Он полагал, что решительная атака торпедоносцев в этот момент могла уничтожить конвой, потому что охранение было значительно ослаблено, а огонь транспортов после долгого боя стал совершенно беспорядочным.

Лейтенант Стэнсел Э. Де Фоу, командовавший артиллеристами транспорта «Эсек Гопкинс», заявил, что его орудия уничтожили один «Хейнкель». Он также описал судьбу немецкого экипажа, проявившего выдающуюся отвагу.

«Вторая группа примерно из 5 самолетов начала выходить в атаку с траверза на 2 замыкающих судна восьмой колонны. Эти самолеты, и те, что заходили справа, пе-

рестроились. Эта группа из 4 самолетов повернула, словно собиралась атаковать с кормы колонны 3 или 4. Все они, кроме одного, были отогнаны «Харрикейном» с САМ-судна. Последний «Хейнкель» летел между колоннами 3 и 4, как бы намереваясь атаковать судно 44 («Голливуд»), но затем отвернул прочь, как бы собираясь атаковать нас. Самолет сначала попал под огонь двух кораблей (44 и 43), а затем начал валиться на левое крыло, так и не сбросив торпед. Его встретили перекрестным огнем все корабли в колоннах 3 и 4, и он упал в море впереди конвоя».

Многие американцы и русские пишут о «Хейнкелях» как о четырехмоторных самолетах, но причина этого осталась неизвестной, так как опознание самолетов на транспортах было поставлено из рук вон плохо. Если читатель думает, что зенитчики не могли делать подобных ошибок, судьба «Харрикейна» с САМ-судна доказывает это. Этот самолет во время всего перехода стоял на катапульте транспорта «Эмпайр Морн», ожидая возможности сразиться с противником. Когда «Авенджер» ушел, а ни один русский истребитель так и не появился, было решено выпустить «Харрикейн». Старший лейтенант А.Г. Барр уже сидел в кабине в готовности к старту.

Он торчал там уже с 10.15, но командир корабля пока не считал, что пришло время поднимать «Харрикейн». В 11.00 началась вторая атака горизонтальных бомбардировщиков, и офицер наведения истребителей лейтенант Каррик передал Барру приказ капитана «Эмпайр Морн» взлетать, чтобы перехватить вражеские самолеты. Однако перед транспортом маячили другие суда, и приказ не удалось выполнить сразу. Офицер управления катапультной лейтенант Дэвис получил отбой.

Эта задержка оказалась очень удачной для Барра, который все еще торчал в кабине. Он получил возможность еще раз проверить самолет, и выяснилось, что электрическая система полностью отказала. Техники и электри-

ки занялись методичной проверкой предохранителей и проводов, пока вокруг корабля рвались бомбы. Разряженные батареи были заменены.

В 11.50 началась вторая атака торпедоносцев, и Барр немедленно взлетел. Как только он оказался в воздухе, на него обрушился шквал снарядов. Перевозбужденные артиллеристы палили по любому самолету, какой видели. Позднее капитан 1 ранга Адамс писал:

«Было просто позорно видеть, как два соседних транспорта принялись обстреливать едва стартовавший «Харрикейн», пока он не вышел за пределы дальности их орудий. К счастью, он остался цел. И не было никакой возможности остановить кретинов».

Коммодор конвоя высказался более определенно, обвинив американцев в том, что они начали обстреливать истребитель, как только он взлетел. Офицер наведения приказал Барру набрать высоту 700 футов и выйти на левую раковину конвоя. Там Барр увидел около 15 He-111, приближающихся шеренгой. Сейчас они находились в 3 милях за кормой конвоя и летели на высоте 50 футов.

«Я спикировал на них и атаковал на встречном курсе с левого фланга, открыв огонь по He-111 с 300 ярдов и сблизившись до 150. Я видел, как мои пули попадают в мотор и носовую часть «Хейнкеля». Когда я взял вверх и влево, то увидел, что из его правого мотора повалил белый дым. Я снова сблизился на 250 ярдов и выпустил остатки боезапаса, атаковав его с правого бока. Теперь я увидел дым, идущий из обоих моторов, но в этот момент меня обстреляли зенитки наших собственных кораблей. Поэтому я был вынужден повернуть вправо и уйти за корму конвоя».

После этого офицер наведения приказал Барру патрулировать с правого фланга конвоя. Хотя у него не оста-

лось патронов, он намеревался ложными атаками расколоть строй следующей группы. Однако новых атак не последовало, лишь Ju-88 продолжали сбрасывать бомбы сквозь тучи. Барр проверил запас бензина и выяснил, что у него осталось только 70 галлонов. Он запросил у лейтенанта Каррика направление на ближайший аэродром и расстояние до него, чтобы постараться спасти самолет, а не садиться на воду у борта корабля. Узнав, что до ближайшей базы 240 миль, Барр направился туда, но полет сложился трудно.

«Я попал в полосу тумана шириной около 40 миль уже через 15 минут после начала полета, но сумел выйти к земле и определить свое место. Я летел на высоте от 200 до 2000 футов. Прибыв к Архангельску, я выпустил сигнальную ракету и нашел аэродром Кег-озера, где в 14.15 приземлился. В моих баках осталось всего 5 галлонов бензина».

Это был отважный полет.

Так закончились действия торпедоносцев, хотя Ju-88 продолжали крутиться над конвоем среди облаков чуть ли не до вечера. Некоторым кораблям повезло, потому что они отделались сильной встряской. Например, капитан русского транспорта «Тбилиси» был ранен, и управление кораблем принял на себя помощник, показавший незаурядное искусство. «Эмпайр Тристрам» так сильно трянуло двумя близкими разрывами, что команда подумала, что судно торпедировано. Его шкипер У.Г. Миллер приказал матросам подготовиться к спуску шлюпок, но приказ был понят неправильно. Секретные документы полетели за борт, и была спущена одна из шлюпок. Однако потом ее подняли обратно. Шкипер «Уильяма Моултри» Хокен потребовал, чтобы его судно поместили в более безопасное место в центре конвоя. На это коммодор конвоя приказал ему поменяться местами с британским транспортом «Гулистан».

«Однако я передал капитану «Уильяма Моултри», что, на мой взгляд, единственная разница между 4000 тонн ТНТ и 2000 тонн заключается в занимаемом объеме».

Но было понятно, что жуткие сцены гибели «Эмпайр Стивенсона» и «Мэри Люкенбах» невольно стоят перед глазами людей. Близость транспортов с боеприпасами нервировала моряков, но «Уильям Моултри» остался единственным кораблем, сменившим место в строю. Однако остальные, хотя и не высказали этого открыто, инстинктивно старались отодвинуться подальше от плавучих бомб. Поэтому капитан 2 ранга Рассел позднее сообщил, что транспорты держали строй довольно плохо. Позднее он обсудил этот вопрос офицерами торгового флота, и они пришли к выводу, что на инструктажах перед походом следует более четко разъяснять необходимость сохранять строй.

После полудня атаки как-то незаметно прекратились, хотя «Алстер Куин» сообщил, что постоянно слышит переговоры немецких пилотов. Прекращение атак приписали ухудшению погоды. А во второй половине дня прибыли два русских истребителя Пе-3.

Последняя атака торпедоносцев провалилась, и они больше не пытались помешать переходу русских конвоев. Их битва против PQ-18 стала последней крупной операцией в арктических водах. В конце октября 1942 года KG.26 начала перебазирование на Средиземное море, где ожидалось более высокие результаты. Ее прибытие совпало по времени с вторжением союзников в Северную Африку, и торпедоносцы смогли принять участие в ее защите. Командование 5-го Воздушного Флота объявило, что в этот день торпедоносцы потопили 2 транспорта и повредили третий. Пилоты KG.30 полагали, что потопили 3 транспорта и эскортный корабль (вероятно «Шарпшутер») и повредили еще 2 транспорта.

Так закончились бои 18 сентября, которые русские раздули до размеров крупной битвы и грандиозной побе-

ды. «Битва у мыса Канин Нос» вошла в историю как свидетельство решительных действий Северного флота, отразившего мощную атаку против русского конвоя. В книге адмирала Арсения Головки, которую мы уже цитировали, значение этого маленького столкновения чудовищно преувеличено, а само оно превратилось в великую победу.

«Бой за сентябрьский конвой — это самый доказательный ответ на все возражения против доставки грузов через советские северные порты. Трагическая история июльского конвоя под названием PQ-17 произошла, как известно, по вине тех же союзников, бросивших транспортные суда на произвол судьбы и не предупредивших нас. Теперь же, когда мы своевременно могли принять меры для обеспечения безопасности конвоя в пределах нашей операционной зоны, все оказалось по-иному. Противник получил соответствующий отпор, и потери конвоя (один транспорт из 29, достигших нашей зоны) надо считать самыми минимальными, учитывая к тому же весьма основательный удар противника. Надолго запомнится и нам, и союзникам, и гитлеровцам бой у Канина Носа».

Читая это, следует помнить, что он описывает вклад 4 эсминцев в отражение 3 воздушных атак на виду собственных берегов и последующее прибытие, уже после окончания боя, двух истребителей прикрытия.

II

Даже теперь, после исчезновения немецких бомбардировщиков, усталые экипажи кораблей не получили долгожданного отдыха, так как против конвоя ополчилась погода. На конвой обрушился жестокий шторм, на какие способна только Арктика. Люди находились на боевых постах уже целую неделю, отбили сильнейшие

воздушные атаки, которые когда-либо были проведены против конвоев на этом маршруте, а теперь им пришлось бороться с огромными волнами и ледяным ветром, хотя моряки были утомлены до предела и сверх того. Не следует удивляться, что усталость начала сказываться, и в первую очередь на человеке, отвечавшем за судьбу всего конвоя — коммодоре Боддэм-Уитэме.

Когда появились первые признаки надвигающегося шторма, конвой еще отбивал последний воздушный налет. Погода быстро ухудшалась, и вскоре «Каталины» 210-й эскадрильи обнаружили, что больше не могут находиться в воздухе. Самолет «N» сержанта Фиша в 13.18 заметил 2 русских гидросамолета МБР, которые пролетели над конвоем и скрылись на северо-западе. Через 2 минуты появился самолет «S» капитана Хили, и они обменялись сообщениями. Сержант Фиш узнал, что «S» намеревается оставаться с конвоем до рассвета, и передал прожектором: «Возвращаюсь на базу».

Капитан Хили продолжал патрулировать в одиночестве до 16.03. К этому времени погода ухудшилась настолько, что он был вынужден оставить конвой и направиться к мысу Канин Нос. Когда конвой подошел к устью Двины, была начата подготовка к перестроению в 2 колонны. Тральщики вышли вперед, чтобы расчистить фарватер и открыть транспортам дорогу в Архангельск. Траление возглавил «Харриер» капитана 2 ранга А.Г.Д. Джая, потому что Джей был знаком со здешней обстановкой. Чуть позднее к конвою подошла местная тральная флотилия.

Эти 4 корабля — «Бритомарт», «Хэлсион», «Хазард», «Саламандер» — были замечены в 16.20. Джей передал капитан-лейтенанту К.Г. Корбетт-Синглтону на «Хэлсион»: «Вы считаете необходимым траление фарватера для проводки конвоя?»

На это последовал ответ, что такое траление не обязательно, потому что местная флотилия тралила этот фарватер последние 7 дней. Однако капитан-лейтенант Кор-

бетт-Синглтон предложил отправить флотилию вперед, чтобы протралить русло Двины от донных мин, которые недавно начали ставить германские самолеты. Это предложение было передано капитану 2 ранга Расселу, который, учитывая погодные условия, согласился. Поэтому в 17.40 тральщики ушли.

Возле мыса Городецкий конвой перестроился в 2 колонны, и теперь капитанам пришлось столкнуться с серьезными навигационными проблемами. Длинной колонне транспортов предстояло ночью двигаться по узкому речному фарватеру против сильного течения. К тому же русские выключили все маяки, отмечавшие фарватер. Плавание по извилистому речному руслу превращалось в захватывающее приключение.

Капитан 2 ранга Джей полагал, что такое большое количество судов просто не в состоянии удержаться в пределах протрального фарватера, когда береговые огни выключены, а погода настолько плохая. Радиомаяков было недостаточно для точной навигации. Поэтому Джей отправил радиограмму начальнику британской морской миссии в Архангельске капитану 1 ранга Маунду. Он излагал свои предложения по обеспечению безопасности перехода конвоя по Двине. Один тральщик следовало поставить в устье, чтобы указать точку входа. В случае плохой погоды конвой мог отстояться на якорях возле входного буя. Джей также предложил использовать 5 маленьких моторных тральщиков MMS для помощи лоцманским катерам, которые развозили лоцманов по торговым судам. Эсминец «Акейтес» планировалось отделить, чтобы контролировать все это. 4 больших тральщика должны были стоять на якорях с интервалом 3 мили, чтобы указывать протральный фарватер и держать визуальную связь. Увы, все его планы и благие намерения разлетелись в прах под ударами шторма, начавшегося во второй половине дня 19 сентября.

К этому времени конвой достиг входа в Северную Двину и попытался бросить якоря, хотя ветер с северо-

запада уже превратился в сильный шторм. Русские лоцманские катера благоразумно спрятались. У конвоя просто не было иного выбора, как попытаться переждать шторм в море, поэтому 36 часов длинные колонны транспортов и маленькие эскортные корабли качались и подпрыгивали на волнах. Многие довольно быстро оказались в опасном положении.

В 16.50 тральщик «Харриер» был вынужден поднять якорь и уйти в море. 20 сентября в 2.30 на нем отказало рулевое управление, и крошечный корабль был вынужден лечь в дрейф, управляясь вручную. В кормовую балластную цистерну уже приняли 32 тонны воды, чтобы уменьшить рысканье, а теперь пришлось заполнить форпик и отсеки двойного дна. Было принято еще 22 тонны воды, чтобы облегчить управление, пока не закончится срочный ремонт. В 12.50 рулевое управление было исправлено, и тральщик вернулся к конвою.

Маленький траулер «Кап Аргона» оказался в еще более тяжелом положении, так как был вынужден начать расходовать свой угольный балласт. Лейтенант Пейт тоже был вынужден направиться в море, чтобы попытаться сохранить топливо. К счастью, все закончилось благополучно, и 21 сентября в 17.00 он бросил якорь на стоянке № 19, когда на борту осталось всего 5 тонн угля. При этом, когда корабль покидал Исландию, у него в трюмах было 210 тонн угля при норме 170 тонн.

«Сент-Кенан» оказался в подобном положении. 19 сентября на нем осталось всего 6 тонн угля, и волна начала опасно класть его на борт. 20 сентября ему пришлось особенно тяжело. Волны снесли спасательную шлюпку, скорежив при этом шлюпбалки.

«Эксфорд» потерял оба якоря и спасательную шлюпку № 3 вместе со шлюпбалками. Он вызвал лоцмана, который, несмотря на опасность, прибыл на борт транспорта. При этом лоцманский катер снес «Эксфорду» стойки спасательных плотов правого борта. Сразу после этого транспорт двинулся вниз по протраленному фарватеру.

ру в сторону бушующего моря. Через час он встретил 3 американских транспорта, плотно сидящие на мели под берегом. В этот момент ветер оказался сильнее и развернул «Эксфорд» поперек фарватера прямо на эти корабли. Столкновение казалось неизбежным. Однако «Эксфорд» сумел обойти американцев, но при этом он сам вылетел на берег. После титанических усилий он снялся и двинулся дальше вниз по реке. Но в 22.00 «Эксфорд» снова сел на мель, где и проторчал до утра

«Кэмпфайр» вскоре после полуночи потерял один якорь, после чего поднял второй и дал ход. Он дрейфовал до 17.30, когда на него прибыл лоцман. В 19.00 «Сахале» радировал, что сел на мель, а вскоре после этого на берег вылетел и «Кэмпфайр». В 20.30 он снялся и пошел вниз по фарватеру, но тут ему наперерез вылетел другой транспорт. «Кэмпфайр» снова сел на мель, и у него отказали машины, так как конденсаторы забило грязью.

Траулер «Данеман», маленькое спасательное судно, которое до сих пор действовало исключительно отважно и удачно, стало еще одной жертвой шторма. Ночью 19/20 сентября траулер сообщил, что израсходовал все топливо, а якоря ползут. Капитан 2 ранга Рассел отправил ему на помощь корветы. «Бергамот» (лейтенант Р.Т. Хоран) в 0.25 обнаружил «Данеман», но тот сообщил, что пока контролирует ситуацию. Однако через час якоря снова поползли по грунту, и начало казаться, что столкновение с одним из транспортов неизбежно. Транспорту приказали поднять якорь и передвинуться. «Бергамот» приготовился взять «Данеман» на буксир, несмотря на ужасающие погодные условия.

С 1.04 до 6.54 продолжались попытки завести буксирные концы на траулер с помощью линеметов или буюв, пускаемых по течению, но все они закончились неудачей. На помощь прибыл корвет «Блюбелл». Он бросил якорь перед траулером и сумел передать на него буксирный трос. «Бергамот» оставался рядом до 19.52, пока не помял себе обтекатель асдика.

На рассвете 21 сентября «Данеман» все еще сидел на мели возле маяка Могульский. «Кэмпфайр», «Сахале» и «Лафайет» сидели на мели возле речного бара. Это произошло в основном потому, что на 2 транспорта не прибыли лоцманы. По словам капитана 1 ранга Маунда, «возникли определенные сложности с их экипажами». Энсайн Дэниэл Рукер называет вещи своими именами:

«Вскоре после этого был сыгран большой сбор. Я спросил капитана, что это означает. Он ответил, что раз корабль совершенно беззащитен перед атаками высотных бомбардировщиков, ради безопасности экипажа он решил покинуть судно. Я ответил, что, по моему мнению, артиллерийская команда не покинет судно. Я спросил, есть ли у него соответствующий приказ. Он ответил, что приказ был и он может взять моих людей в шлюпки».

Обе шлюпки «Кэмпфайра» благополучно добрались до острова Мудьюг и высадили туда весь экипаж. Капитан оставался на борту, несмотря на опасность, до самого последнего момента. Тем временем Рукер добрался до маяка и связался по телефону с американским морским атташе в Архангельске капитаном 2 ранга Френкелем. Он доложил о происшедшем и сказал, что полагает ошибочным держать артиллерийскую команду на берегу. Атташе с этим согласился и пообещал прислать катер, чтобы перевезти артиллеристов обратно на судно. Как раз в это время немецкий бомбардировщик сбросил бомбу рядом с «Кэмпфайром», и это убедило капитана отправиться следом за остальными на берег. К американцам присоединился экипаж «Данемана», и они провели ночь на маяке, хотя Рукер и шкипер «Кэмпфайра» перешли на траулер. Утром 22 сентября Рукер сообщил капитану, что возвращается на транспорт, капитан согласился вернуться вместе с ним. Прибыл американский морской атташе, после чего Рукер, капитан, артиллерийская команда и 7 матросов вернулись на корабль. Однако основная часть

экипажа отказалась сделать это, пока с судна не будет выгружена взрывчатка. Капитан 1 ранга Маунд ехидно пишет, что, пытаясь загнать американцев обратно на корабль, он сообщил, что на берегу их вполне могут загрызть волки. Но даже это не подействовало!

25 сентября эти суда все еще сидели на берегу, их разгружали с помощью барж. К бару Двины были отправлены плавучие краны «Эмпайр Бард» и «Эмпайр Эдгар», а также советское спасательное судно «Шквал». Спасательными операциями очень умело руководил полковник Петров, прикомандированный к штабу флота. Капитан 1 ранга Маунд очень высоко оценил его действия. 27 сентября все 3 судна были на плаву. Спасение «Данемана» оказалось более сложной проблемой, так как он прочно сидел на мели. Но капитан 1 ранга Маунд высказал уверенность, что полковник Петров безусловно сумеет снять и этот корабль, что тот и сделал. Позднее Их Лордства направили через адмирала Харламова в советском посольстве в Лондоне благодарственное письмо полковнику Петрову.

И словно потому, что шторма было мало, 20 сентября в 15.40 снова прозвучала воздушная тревога. Бомбардировщики провели долгую атаку против избиваемых штормом транспортов. К счастью, самолеты страдали от сильнейшего ветра ничуть не меньше, поэтому они все время мазали. Эта группа из 12 самолетов вышла в атаку на высоте 2000 футов, несмотря на почти сплошную облачность. Конвой был сильно разбросан, но «Алстер Куин» держался рядом с самой крупной группой из 10 транспортов и прикрыл их своим огнем. Атаки продолжались около получаса. Две тяжелые бомбы взорвались всего в 100 ярдах от кормы «Эксфорда». Корабль весь содрогался, как листок. Экипаж бросился в трюмы искать течи, но ничего не произошло.

Снова двухмоторные Ju-88 были приняты за четырехмоторные FW-200, как пишет в своем рапорте лейтенант Де Фоу с «Эсек Гопкинса».

«Самолеты летели выше слоя туч, лишь изредка спускаясь ниже, чтобы прицелиться и сбросить бомбы. Впервые за все время воздушных налетов мы видели, как «Курьеры» сбрасывают бомбы с горизонтального полета и с пологого пике. Последняя бомба была сброшена в 16.20. Мы не видели ни одного попадания в транспорты или корабли эскорта. Кажется, один из наших снарядов попал точно в «Фокке-Вульф». Он разорвался между фюзеляжем и правым мотором. Самолет начал терять высоту, за его правым крылом потянулся хвост дыма».

«Натаниэл Грин» видел по крайней мере 2 самолета, один из которых упал в море. Русские сообщили, что в атаке участвовали 24 бомбардировщика. Их встретили советские истребители, и немцы «в беспорядке побросали бомбы в воду». Русские заявили, что сбили 2 «Юнкерса». Есть несколько свидетельств, что в этот день русские истребители действительно добились кое-каких успехов. Об этом заявили командиры нескольких американских транспортов. Капитан 1 ранга Адамс также считал, что Пе-3 сумели сорвать несколько атак немецких бомбардировщиков.

Капитан 1 ранга Маунд заметил, что немцы не могли и мечтать о более удобной цели, но их атакам не хватало точности. Немецкие пилоты заявили, что потопили 2 транспорта и повредили еще один, но ничего подобного не произошло. Это было последнее усилие Люфтваффе, и теперь самое время подвести баланс потерь обеих сторон во время перехода PQ-18. Ведь, как мы уже видели, обе стороны грешили заметными преувеличениями, рассказывая о своих успехах.

По оценкам Люфтваффе, в общей сложности немецкие самолеты потопили 23 торговых судна, из них 19 — торпедами. Общий тоннаж достиг 162000 тонн. Кроме того, были потоплены 1 эсминец и 2 малых эскортных корабля. Еще 10 транспортов были объявлены поврежденными, в том числе 6 — торпедами. Это добавляло еще

77000 тонн. В действительности немецкие самолеты потопили только 10 транспортов общим водоизмещением 54669 тонн. Ни один военный корабль не получил даже царапины.

С другой стороны, английские, американские и русские оценки количества уничтоженных самолетов были такими же фантастическими. По английским оценкам, которые были самыми скромными и делались после тщательного анализа донесений, были наверняка уничтожены 42 самолета. Эта сумма распределялась следующим образом:

Зенитным огнем кораблей	36
Авианосными истребителями	5
«Харрикейном» САМ-судна	1
Всего достоверно сбито	42

Немецкие документы показывают, что за все время операции против PQ-18 суммарные потери составили 44 самолета, в том числе 38 торпедоносцев.

Интересно проследить, как быстро искажаются цифры и как часто это происходит. Вероятно, самым простым примером являются действия «Харрикейна IA» с САМ-судна, который пилотировал старший лейтенант Э.Г. Барр. Мы уже цитировали его собственный рапорт, в котором пилот писал, что добился попаданий в один He-111, но не утверждал, что наверняка сбил его, потому что был вынужден прекратить атаку. Однако в официальном отчете, подготовленном 2 недели спустя, «возможно поврежденный» самолет превратился в «достоверно сбитый»!

К несчастью, этот маховик не остановился, а, наоборот, со временем набрал обороты. В отчете коммодора уже говорилось о «по крайней мере, одном» самолете. Хотя это прямо не утверждалось, но довольно недвусмысленно намекалось, что уж один-то «Хейнкель» был сбит наверняка. К 1956 году намерение Барра проводить ложные

атаки после того, как кончились боеприпасы, уже превратилось в достоверный факт в официальной истории «Война на море», том 2, где сообщалось: «Затем пилот истребителя отогнал другие вражеские самолеты ложными атаками»¹. Но старший лейтенант Барр прямо заявил, что ни один немецкий самолет больше не появился. К 1973 году количество жертв Барра удвоилось. «Авианосные операции во Второй Мировой войне», том 1 говорит: «Истребитель с «Эмпайр Морн» уничтожил 2 торпедоносца «Хейнкель» и спас конвой от новых потерь».

Этот простой пример ясно показывает, что любой факт, даже если он строго подтвержден документально, может быть сильно искажен, если сведения не перепроверяются. Следует отметить, что обе книги были написаны авторами, имевшими полный доступ к любым архивам. Ни одна книга не может быть свободна от подобных ошибок. Однако если на книге стоит штампель «Официальное издание», сведения автоматически принимаются на веру.

Уже в то время командование Кригсмарине усомнилось в точности цифр, приведенных Штумпфом. Моряки изучили эти данные и пришли к выводу, что в таком случае в составе конвоя должны были находиться по крайней мере 45 судов, а не 38, как сообщалось ранее. И все-таки моряки согласились признать потопление 23 судов из 38.

Итак, вернемся к нашим транспортам, которые ползут через Белое море. Напряжение 19 дней непрерывных боев неизбежно должно было сказаться на людях. Следует помнить, что почти все американские экипажи были совершенно неопытными, для них это был первый боевой поход, хотя Соединенные Штаты уже 10 месяцев

¹ Еще один пример весьма вольного перевода работников Воениздата. С. Роскилл, «Флот и война», том 2, Москва, 1979 год, стр. 269. «Этот же истребитель отбил атаку еще нескольких самолетов противника». Наши переводчики еще более усилили вранье. *Прим. пер.*

находились в состоянии войны. Зеленые артиллеристы и неопытные матросы — чего же тут ждать? Поэтому не удивительно, что коммодор Боддэм-Уитэм написал в своем отчете:

«Американцев следует убедить:

1. Повиноваться приказам.
2. Следить за сигналами.
3. Выучить азбуку Морзе.
4. Запомнить, что дистанция измеряется в кабельтовых!
5. Понять, что приказы коммодора отдаются ради того, чтобы конвой благополучно прибыл в порт, а не ради демонстрации собственной власти.
6. Зазубрить элементарные правила управления кораблем.
7. Понять, что он на войне, и девиз: «Этого не может быть!» не применим в конвойных операциях».

Не он один придерживался такого мнения. Командир «Алстер Куин» капитан 1 ранга Адамс писал:

«Беспорядочная стрельба торговых судов временами становилась очень опасной, особенно с американских судов. На «Алстер Куин» из-за этого один человек из расчета установки «У» был легко ранен, а корабль получил легкие повреждения.

Наконец следует отметить, что в самом начале и самом конце пути были предприняты две решительные и почти успешные попытки протаранить «Алстер Куин». Причем, увы, сделали их наши союзники».

Но эти отдельные недостатки не должны заслонить общий успех операции, особенно учитывая, что для многих это был первый бой. Люфтваффе нанесли сильнейший удар, но американцы с честью его выдержали. Лейтенант Уэсли Н. Миллер, командир артиллерийской ко-

манды транспорта «Сент-Олаф», рассказал, как выглядел бой 15 сентября для его подчиненных:

«Последние трое суток я ни разу не спал более 2 часов за ночь. Еду мне приносили на мостик. Я не покидал его, даже чтобы лечь в постель. И в таких же условиях находилось большинство команды, в том числе моряки торгового флота. Мы стояли на постах по 21 часу из 24, потому что хотели выжить. Светлое время суток составляло 19 часов. Ношение резиновых костюмов превращалось в пытку, но мы не могли их снять, так как вода была слишком холодной, и приказ покинуть корабль мог поступить в любой момент. Мы просто не получили бы времени надеть их снова».

Блейк Хьюз на «Патрике Генри» выразил ощущения большинства своих соотечественников, которые заметно отличались от общих:

«После прибытия в Архангельск я услышал, как один матрос воскликнул: «Если я еще услышу, как кто-то ругает флот лайми, я дам ему в морду!» Это мнение разделяло большинство моряков нашего судна. Британские эскортные корабли проделали опасную работу, требовавшую большого мужества. Все моряки нашего конвоя почувствовали уважение к британскому военному флоту. В результате отношения между американскими и английскими офицерами и матросами стали самыми сердечными».

Он рассказывает об одной уловке, которая применялась, чтобы поднять моральный дух команды:

«Когда после жестокого боя с вражескими самолетами британские эсминцы проходили вдоль колонн транспортов, наши матросы и их обменивались приветственными криками и поднимали руки с торжеству-

ющим «V». Было в этом нечто такое, что круто поднимало настроение».

Среди спасенных тоже не наблюдалось упадка духа. Роберт Хьюз описывает случай, имевший место на борту «Сциллы», где для спасенных моряков организовали небольшой спектакль.

«Носовые кубрики были забиты людьми, разбившимися на маленькие группки. Они разговаривали, играли в карты, спали, ели. Там были моряки многих национальностей — англичане, американцы, норвежцы и даже несколько американских негров. Трое из них сидели кружком и пели какие-то свои песни довольно приятными голосами. Когда их попросили устроить нечто вроде концерта, они сразу согласились.

Один сказал: «Похоже, вы ищете таланты, сэр. Здесь есть один цветной, который очень хорошо поет. Да, сэр!» И он указал на невысокого толстого человека, который сидел в конце стола и широко улыбался.

«Он говорит, что плыл на «Мэри Люкенбах», — добавил мой собеседник.

Крайне удивленный, я подошел к этому человеку. Наверняка никто не мог спастись после того ужасного взрыва, но вот нашелся один счастливчик.

«Вы действительно с «Мэри Люкенбах»?» — спросил я.

«Да, сэр», — кивнул толстяк, радостно улыбаясь.

«Но ведь с нее не спасся ни один человек», — заметил я.

«А вот я спасся, — ответил коротышка. — Я шел по палубе с чашкой кофе для старика, когда «Бух!», и я оказался в воде в полумиле от судна».

III

Тем временем QP-14 с боем пробивался назад. Хотя у Люфтваффе просто не осталось сил, что атаковать этот

конвой, подводные лодки были полны желания взять реванш.

Следует напомнить, что Боевая эскортная группа вместе с «Авенджером» и его 2 эскортными миноносцами, а также кораблем ПВО «Алинбанк» во второй половине дня 16 сентября покинули PQ-18 тремя группами. Первой из них к конвою QR-14 17 сентября в 3.00 присоединилась группа контр-адмирала Барнетта: крейсер «Сцилла» и 2 флотилии эсминцев. Барнетт взял командование эскортом на себя. Каждая группа занимала свое место в строю охранения, измененном с учетом того, что QR-14 состоял всего из 6 колонн. К этому времени в конвое остались только 16 транспортов, так как «Айронклэд» остался в Архангельске, а «Трубэдуэ» оторвался в сумерках 15 сентября. «Уинстон Сейлем» сильно отстал от конвоя и тащился где-то позади.

Хотя «Авенджер» и поднял «Суордфиш», чтобы отыскать пропавшие суда, обнаружить их не удалось. Тем временем команда маленького авианосца была занята по горло, пытаясь подручными средствами исправить множество мелких дефектов в оставшихся самолетах. Капитану сообщили, что теперь на корабле имеются 13 боеспособных «Си Харрикейнов» и 3 «Суордфиша». Это было великолепное достижение, особенно с учетом того, что в начале операции «VE» на корабле имелись только 12 собранных «Си Харрикейнов», а 4 были потеряны в боях. Контр-адмирал Барнетт передал капитану 2 ранга Колтхерсту:

«Вы хороший отец своим детям».

На это последовал ответ:

«Дверь лазарета наконец-то закрылась».

17 сентября «Суордфиши» обнаружили «Интрепид» и танкер, а также группу «Алинбанка» и указали им направление на конвой. Их пилоты потом сообщили, что при полетах на уровне моря самолеты сразу покрывались коркой льда, как только попадали в туман. Этот день выдался очень холодным. Видимость резко менялась: то

налетали снежные заряды, то небо становилось совсем чистым. Однако немецкие самолеты-разведчики не были замечены ни радаром, ни наблюдателями.

Такая же погода сохранилась и 18 сентября, но утром QR-14 был замечен противником, и с 10.05 за кормой конвоя постоянно болтались 2 немецких самолета. По ним даже дали пару выстрелов, когда они осмелились подлететь слишком близко. Во второй половине дня видимость ухудшилась, и немцы потеряли конвой. В этот день они предприняли последний крупный налет на PQ-18, поэтому выделить какие-либо самолеты для атаки обратного конвоя немцы просто не смогли. Однако «волчьи стаи» продолжали нагонять его, имея в своем составе новые лодки и свежие экипажи.

Несколько раз конвой встречал айсберги и был вынужден срочно поворачивать, чтобы обойти их. В 16.30 показался остров Надежды, а через 30 минут над конвоем пролетела «Каталина». Она принесла неприятное известие — впереди на довольно большом расстоянии были замечены 2 подводные лодки. Эсминец «Онслоу» был отправлен проверить это сообщение, но ничего не обнаружил. Тем временем между адмиралом и несчастным самолетом состоялся неприятный разговор. Барнетт позднее сообщил:

«Самолет дал неправильные опознавательные, не сумел передать мне название моего флагмана и затребовал номер конвоя, курс и скорость, хотя совсем рядом по правому борту находился остров Надежды, а конвой был ясно виден. Все это выглядело очень подозрительно».

Этой «подозрительной личностью» был капитан Г.Г. Потье, пилотировавший «Каталину» «Н» из бухты Грязная. Позднее он доложил, что дважды запрашивал состав и скорость конвоя у командира, но не получил ответа. Потье сообщил, что видел 2 подводные лодки, и заметил, как в ту сторону направился эсминец. Когда его

попросили передать опознавательный, он ответил «Н». На это адмирал передал:

«Вы передаете неправильный опознавательный и приближаетесь к конвою. Как название этого крейсера?»

Пилот ответил прожектором:

«Мы используем сигналы, установленные для связи с кораблями восточнее 15 градусов Ост».

Он позднее писал, что, вернувшись на базу, еще раз проверил правильность своих действий и выяснил, что не допустил никаких ошибок. Еще одна интересная иллюстрация плохо организованного взаимодействия между КВВС и флотом. К счастью для англичан, у немцев дела с этим обстояли еще хуже!

Контр-адмирал Барнетт был склонен верить, несмотря на сообщение Потье, что конвой оторвался от подводных лодок. Он полагал, что лодки получили приказ на полном ходу обогнать конвой и сосредоточиться у мыса Южный (южная оконечность Шпицбергена). Барнетт ранее говорил, что, пройдя мыс Южный, он сразу повернет корабли на север, чтобы увеличить расстояние до немецких аэродромов. Это помешало бы торпедоносцам атаковать и позволило бы избежать повторения трагических событий 13 сентября. Поэтому Барнетт решил пройти как можно ближе к мысу Южный. Он писал:

«Если бы поворот на север можно было выполнить без обсервации, мы получили бы все шансы уклониться от противника и сумели бы отойти подальше».

Вскоре ему пришлось убедиться в обратном.

Сначала он намеревался отправить все эсминцы в бухту Белл для дозаправки, но это серьезно ослабило бы эс-корт в самый критический момент. Поэтому Барнетт ре-

шил оставить эсминцы при себе, а для заправки кораблей в море вытащить со стоянки один из танкеров.

В результате в сумерках эсминцы «Фьюри» и «Импалсив» были отправлены навстречу танкеру «Олигарх». 18 сентября «Суордфиши» вели рутинное противолодочное патрулирование и сначала заметили только большой айсберг. Однако в 17.15 один из них развеял все иллюзии Барнетта насчет того, что ему удалось обмануть вражеские лодки. В 20 милях за кормой конвоя он обнаружил лодку в позиционном положении. Над водой торчала только рубка. Лодка сразу погрузилась, а «Суордфиш» полторы минуты спустя сбросил в водоворот 2 глубинные бомбы, одна из которых не взорвалась. Впрочем, в эту ночь атак из-под воды не последовало, но отпущенное конвоем спокойное время истекло.

На рассвете 19 сентября произошло событие, напоминавшее, что германский линейный флот еще жив и может угрожать возвращающемуся домой конвою. В 4.30 «Онслоу» сообщил, что видит на северо-восточном горизонте 2 мачты. Эсминец «Оффа» был направлен для проверки, и началось напряженное ожидание. Британские эсминцы ожидали прибытия эскадры из Альтен-фиорда, но вскоре все прояснилось. Капитан-лейтенант Юинг выяснил, что причиной переполоха стала заблудшая овца «Уинстон Сейлем», которая возвращалась к своему стаду. Шкипер сообщил, что он сразу направился на север и двигался вдоль кромки льдов.

Все надежды незаметно повернуть на север и стряхнуть с хвоста немецкие самолеты окончательно рассеялись, когда в 9.50 появился первый вражеский самолет. Чуть позднее к нему присоединился второй. Они немедленно сообщали о всех изменениях курса, что сразу отмечалось на огромных картах в Осло.

Тем временем стало известно о втором пропащем. В 13.00 был принят сигнал бедствия с «Трубэдуэ». Он сообщил, что атакован подводной лодкой в 70 милях к северо-востоку от конвоя. «Онслот» на полной скорости помчался

туда. Капитан 2 ранга Селби получил приказ отвести транспорт в бухту Белл, заправить там свой эсминец, а потом возвращаться вместе с Соединением Р в Скапа Флоу.

«Онслот» летел на помощь, и когда эсминец находился уже в 30 милях от конвоя, капитан 2 ранга Селби радировал на «Трубэдуэ», что он уже недалеко. В ответ пришел «миллион благодарностей». «Авенджер» поднял один из «Суордфишей», чтобы патрулировать над транспортом до подхода «Онслота». Самолет крутился там целый час, после чего появился капитан 2 ранга Селби. Однако они не нашли никаких признаков подводной лодки.

В сумерках танкер «Олигарх» присоединился к конвою вместе с эсминцами «Фьюри», «Импалсив» и «Вустер», прибывшими из бухты Белл. Последний занял место «Онслота» в кольце охранения. Корабли охранения неоднократно устанавливали контакты с подводными лодками в течение ночи. Было ясно, что конвой преследует большая группа субмарин, поэтому соблюдать радиомолчание не было необходимости.

В 5.30 подводные лодки нанесли первый удар.

Тральщик «Леда» (капитан 2 ранга Э.Г. Винн-Эдвардс) находился за кормой конвоя. Это была самая опасная позиция, так как подводные лодки, не сумевшие атаковать конвой с носовых курсовых углов, стреляли, оказавшись позади его. Именно так поступила U-435, капитан-лейтенант Штрелов всадил 2 торпеды в тральщик. Несмотря на страшный удар, небольшой корабль продержался на воде еще 1,5 часа. Прибыли спасательные суда и эскортные корабли, которые сняли капитана 2 ранга Винн-Эдвардса, 86 военных моряков и 2 офицеров торгового флота, хотя 6 человек позднее скончались от ран и обморожения. Большинство спасенных было размещено на спасательных судах «Рэтлин» и «Замалек», а несколько человек остались на тральщике «Сигалл».

Позднее утром стало понятно, что конвой QR-14 преследуют 5 подводных лодок, к которым готовы присое-

диниться еще несколько. Так как британские лодки Р-614 и Р-615 в любом случае вскоре должны были уходить, адмирал Барнетт решил дать им возможность попытаться счастья, атакуя подводного противника. Поэтому эсминец «Оппортюн» отвел 2 лодки на расстояние 20 миль за корму конвоя, после чего их молодые капитаны были предоставлены самим себе.

В 13.50 британские лодки разошлись на расстояние 5 миль друг от друга и погрузились. 5 немецких лодок должны были проследовать именно через этот район. К несчастью, с самого начала видимость ухудшали многочисленные снежные шквалы. Тем не менее, в 15.09 командир Р-614 лейтенант Д.Дж. Бекли услышал характерный шум дизелей по правому борту. Через 8 минут между полосами летящего снега на расстоянии около 1000 ярдов показалась ничего не подозревающая жертва. Это была U-408 капитан-лейтенанта фон Химмена, который совершенно не подозревал о грозящей ему смертельной опасности.

Лейтенант Бекли немедленно повел Р-614 в атаку и в 15.20 выпустил 4 торпеды. Прошло 12 секунд, после чего прогремел взрыв, через 14 секунд — второй, а еще через 5 секунд — третий. Всмотревшись во мглу, англичане увидели, как корма застигнутой врасплох немецкой лодки исчезает в облаке пены на расстоянии около 600 ярдов. Фон Химмен, вероятно, никогда в жизни не испытывал подобного потрясения. Однако ангел-хранитель спас его и его команду от почти неминуемой гибели. Было ясно, что первый взрыв, который слышал Бекли, стал следствием преждевременного срабатывания магнитного взрывателя торпеды.

Бекли решил, что две другие торпеды взорвались прямо под немецкой лодкой, но благоразумно не стал всплывать для поиска обломков или спасшихся немецких моряков, потому что где-то рядом находились еще 4 подводные лодки. В этом случае он сам мог разделить участь своей жертвы. Р-615 лейтенанта Ньюстеда вообще ниче-

го не видела. В действительности фон Химмен заметил следы приближающихся торпед, и срочное погружение спасло U-408. Однако эта атака является прекрасным примером использования подводной лодки в борьбе против других лодок. В годы Первой Мировой войны специально для этой цели были построены лодки типа «R», но они появились слишком поздно, чтобы добиться каких-то результатов. В следующей войне было несколько успешных атак такого рода, а после войны именно противолодочные операции стали главной задачей британских ядерных субмарин. Обе британские лодки больше не имели никаких встреч и благополучно прибыли в Лервик 24 и 25 сентября соответственно.

Тем временем английские корабли и самолеты попытались рассеять собравшиеся немецкие лодки. В 11.20 один из «Суордфишей» заметил другую субмарину на поверхности в 15 милях к востоку от конвоя. Лодка не погрузилась, и «Суордфиш» сбросил на нее две 40-фн фугасные бомбы, чтобы загнать под воду. После этого он сбросил 3 глубинные бомбы на погружившуюся лодку.

Самолет сообщил по радио свои координаты конвою. Тем временем эсминец «Ашанти» заметил на расстоянии 8 миль другую подводную лодку и помчался на охоту. На помощь «Суордфишу» были отправлены 2 эсминца, но в последний момент самолет заметил третью лодку и перенацелил эсминцы на нее, а сам улетел на «Авенджер» заправляться. Охота оказалась неудачной. «Ашанти» неожиданно заметил перископ на расстоянии всего одной мили, и капитан 2 ранга Онслоу выполнил 5 атак глубинными бомбами. Сначала появились воздушные пузыри и струйка солярки. Через несколько секунд после последней атаки прогремел сильный подводный взрыв, и контакт был утерян. Хотя видимых доказательств успеха не было, все надеялись, что германская лодка уничтожена. Однако позднее это не подтвердилось.

Но самые активные действия эскортных кораблей не сумели удержать «волчью стаю», и в 17.25 «Сильвер Су-

орд», замыкавший центральную колонну, получил 2 торпеды с одной из лодок, проникшей внутрь завесы. Ближайшие корабли сопровождения бросились к нему, но транспорт был обречен. Экипаж был снят, а пылающий корпус был в 18.30 потоплен эсминцем «Вустер» (капитан-лейтенант У.А. Джунипер).

Так как подводная угроза продолжала нарастать, и в то же время не было никаких признаков готовящейся воздушной атаки, напоминающей удар, обрушенный на PQ-18, контр-адмирал Барнетт принял еще одно трудное решение. Капитан 2 ранга Колтхерст уже говорил, что экипажи его 3 «Суордфишей» дошли до предела выносливости. Летчики с самого начала похода постоянно проводили полеты. Они обнаружили и атаковали множество подводных лодок, но теперь эффективность действий «Суордфишей» начала снижаться, так как на летчиках сказывалась усталость. Уже сам факт, что они летали на допотопных самолетах в таких сложных условиях, вызывает уважение. «Суордфиши» на флоте любили. В умелых руках это живое ископаемое могло творить чудеса, как было в Таранто. Но самолет устарел, и забыть об этом было никак нельзя. Точно такими же устаревшими были и «Си Харрикейны». События последних дней показали, что ВСФ безнадежно отстали от своих противников и союзников.

Капитан 2 ранга Колтхерст упрямо утверждал, что «Суордфиши» совершенно не годятся для противолодочного патрулирования с эскортных авианосцев. «Авенджер» имел полетную палубу длиной всего 440 футов и максимальную скорость только 16 узлов. Поднять «Суордфиш» в воздух с полным грузом глубинных бомб или с торпедой в таких условиях было исключительно трудно. Требовался благоприятный ветер. И все-таки самолеты 16 раз обнаруживали подводные лодки, в том числе 3 раза — в позиционном положении, когда на поверхности видна только рубка. Устаревшие методы оптической связи слишком часто мешали «Суордфишам» связывать-

ся с кораблями охранения. Им приходилось возвращаться на «Авенджер», и контакт терялся. Все эти детские болезни требовалось преодолеть, и лишь потом эскортные авианосцы стали самым эффективным оружием в борьбе против «волчьих стай».

Теперь «Сцилла» и «Авенджер» превратились в заманчивые цели для немецких подводных лодок, хотя сами не могли принести почти никакой пользы при защите конвоя. Поэтому контр-адмирал Барнетт решил отправить их домой, чтобы не рисковать попусту ценными кораблями. Сначала они были направлены в Сейдис-фиорд. В 18.30 эсминец «Милн» (капитан 1 ранга И.М.Р. Кэмпбелл, командир 3-й флотилии) подошел к «Сцилле», чтобы забрать контр-адмирала Барнетта. Роберт Хьюз описывает, как это происходило:

«Эсминец «Милн» медленно приблизился к левому борту «Сциллы». Его изогнутый форштевень так и плясал на волнах, а его носовой бурун расходился в стороны маленькими волнами. Оба экипажа выстроились на палубах, одетые весьма разнообразно. Они были похожи на людей Виллема Баренца, плававших в этих водах 3 столетия назад. Но и тогда, и теперь холод и необходимость выжить диктовали свои условия, а форма одежды не значила почти ничего.

На нашей палубе к крану было подвешено стальное кресло из отсека отдыха команды. Адмирал, улыбаясь, уселся в него и для верности привязался фалом. Он отпустил несколько веселых шуточек и сделал жест рукой, приказывая поднять себя. Торпедист дернул рукоять, кресло вместе с адмиралом Барнеттом отделилось от палубы и медленно поплыло к ожидавшему эсминцу. Боцманматы на палубе «Сциллы» схватили дудки и засвистели, так как адмирал покидал корабль. Стрела крана поворачивалась, пока не оказалась над палубой эсминца. Тогда кресло с адмиралом медленно и аккуратно пошло вниз, пока не коснулось настила. Затем его отцепи-

ли, и боцманская дудка известила о прибытии адмирала на борт эсминца».

Вскоре после этого «Сцилла» и «Авенджер» оставили QR-14 и в сопровождении эсминца «Фьюри» и эскортных миноносцев «Уитленд» и «Уилтон» ушли вперед.

Уход «Авенджера» и его бдительных «Суордфишей» никак не могло компенсировать появление самолетов Берегового Командования. Ожидавшие своего часа подводные лодки быстро оценили преимущества ситуации и воспользовались предоставленной им свободой действий. Первым ощутил на себе их гнев один из кораблей эскорта — эсминец «Сомали» (капитан-лейтенант Ч. Мауд). Он находился на левом фланге конвоя, и в 19.00 торпеда U-408 попала ему в машинное отделение с левого борта. Котельное отделение № 3, машинное отделение и редукторное были немедленно затоплены. Эсминец сразу получил сильный крен на правый борт. «Оппортюн» и «Лорд Миддлтон» подошли к нему и начали снимать команду, пока «Эскимо» и «Интрепид» впустую гонялись за немецкой лодкой.

Эти корабли продолжали стоять на месте, пока командир «Ашанти» Ричард Онслоу не сделал попытку взять «Сомали» на буксир. Буксировка продолжалась 4 ночи и 3 дня. За это время корабли прошли 420 миль в очень сложных условиях. Это сама по себе была настоящая эпопея, но шторм, налетевший в самый последний момент, лишил Онслоу заслуженного триумфа. Несчастный «Сомали» разломился пополам и затонул.

После ухода еще одной довольно большой группы эсминцев сопровождение конвоя QR-14 заметно поредело. Но, несмотря на это, немецкие лодки не сумели больше потопить ни одного корабля, хотя они не прекращали своих атак. К 20.30 перехваченные радиопередачи показывали, что рядом с конвоем пасутся 3 подводные лодки.

Утром 21 сентября в 6.00 конвой повернул на новый курс, но 2 летающих лодки BV-138 продолжали держать-

ся за ним, как приклеенные. Надежды, что КВВС обеспечат хоть какое-то противолодочное прикрытие, окрепли, когда прибыла «Каталина». Но через час выяснилось, что прикрытие было чисто символическим.

Тем временем эсминец «Милн» взял курс на северо-восток, чтобы посмотреть, как идет буксировка «Сомали» и насколько эти корабли продвинулись за ночь. Однако «Милн» их не обнаружил. Из радиопереговоров выяснилось, что корабли разошлись на 40 миль, поэтому контр-адмирал Барнетт решил незамедлительно возвращаться к конвою. В 8.50 на обратном пути эсминец обнаружил подводную лодку на поверхности. Он бросился в атаку, но лодка сразу погрузилась, а обнаружить ее асдиком не удалось.

В 10.40 «Каталина» «Z — Зебра» из 330-й эскадрильи, совершавшая облет конвоя, заметила на поверхности подводную лодку, которую сразу атаковала. Однако командир U-378 капитан-лейтенант Цече вызвал людей к зенитным автоматам, и они открыли меткую стрельбу, пробив гидросамолету топливный бак. Несмотря на это, «Каталина» сумела сбросить рядом с лодкой 4 глубинные бомбы, заставив ее погрузиться, прежде чем сама «Каталина» пошла на вынужденную посадку. Эсминец «Марн» (капитан-лейтенант Г.Н.А. Ричардсон) немедленно подошел к ней и забрал летчиков. QP-14 снова остался без воздушного прикрытия. В 14.30 тральщик «Брэмбл» и эсминец «Вустер» установили четкий гидроакустический контакт и атаковали цель глубинными бомбами. Перед второй атакой слышались подводные взрывы, на поверхность поднялись воздушные пузыри, но лодка уцелела.

К 5.30 конвой вышел в точку «Q», и адмирал Барнетт покинул его, направившись на «Марне» прямо в Сейдис-фиорд. Он передал командование конвоем командиру сократившегося эскорта капитану 1 ранга А.К. Скотт-Монкриффу, находившемуся на «Фолкноре». Вскоре несколько лодок проникли внутрь кольца охранения, и 22

сентября началось блестящей атакой U-435 (капитан-лейтенант Штрелов).

Он дал залп в 6.25, целясь в правофланговую колонну транспортов. Сначала получил попадание «Беллингхэм», а сразу после него — судно коммодора Даудинга «Оушн Войс» и драгоценный эскадренный танкер «Грей Рейнджер». Его судьба показала, насколько уязвимы танкеры в составе конвоя. Тральщик «Сигалл» снял коммодора Даудинга. Командир предложил доставить его на любое судно конвоя по выбору, но Даудинг предпочел остаться на тральщике. Поэтому ответственность за конвой перешла к вице-коммодору Уокеру на «Оушн Фридоме».

Капитан 1 ранга Скотт-Монкриф постарался потуже стянуть кольцо охранения, чтобы не допустить повторения такой атаки. «Брэмбл» и «Сигалл» расположились на раковинах конвоя, а корветы «Ла Малуйн» и «Дианелла» — на крамболах на расстоянии 2 мили. Траулеры должны были прикрывать с траверза концевые суда фланговых колонн и весь конвой с кормы. Корветы «Лотус» и «Поппи» разместились на траверзах. Скотт-Монкрифф поставил «Фолкнор» в голове конвоя, а остальные эсминцы развернул в качестве передовой завесы на расстоянии 2 миль перед транспортами.

Ночью он распорядился сбрасывать глубинные бомбы через каждую милю. «Вустер» должен был патрулировать позади конвоя на скорости 16 узлов. «Импалсив» и «Миддлтон» патрулировали на флангах, используя радар. Эта новая тактика оказалась успешной.

Утром 23 сентября спасательные суда «Рэтлин» и «Замалек» были отправлены в Сейдис-фиорд за продовольствием. Вместе с ними в качестве эскорта ушли еще 3 эсминца — «Онслоу», «Оффа», «Вустер». В тот же день «Каталины» 210-й эскадрильи все-таки сумели доказать, что и они кое на что способны, добившись успеха в борьбе с «волчьей стаей». «Каталина» «U — Анкл» старшего сержанта Дж.У. Симменса вылетела из Суллому Ву незадолго до полуночи 22 сентября. В 5.53 она нашла конвой QR-14

и начала патрулировать у него по курсу. Подводная лодка была обнаружена на поверхности позади конвоя. Она явно дожидалась наступления темноты, чтобы начать атаку. Когда лодка была замечена, до нее было всего $\frac{3}{4}$ мили. U-253 шла со скоростью 6 узлов курсом 160° , когда была атакована.

Спасения уже не было. Симменс атаковал с высоты всего 50 футов, сбросив шесть 250-фн глубинных бомб, которые накрыли U-253 в момент срочного погружения. Бомбы взорвались вокруг лодки, когда она скрылась под водой. Лодку вышвырнуло обратно на поверхность в огромном облаке брызг, а затем она скрылась в воде навсегда. Потеряв управление, U-253 снова мелькнула, уже лежа на борту. Затем нос лодки ушел вниз, а корма задрапалась вертикально вверх. И вот так, под прямым углом, она ушла на последнее погружение. Не спасся ни один человек.

Но больше всего сократившемуся эскорту помогла погода, так как вскоре с NNO налетел шторм. В 17.18 был замечен мыс Ланганес, конвой добрался до Исландии.

«Марн» отделился, чтобы высадить экипаж «Каталлины» в Сейдис-фиорде, так как летчики базировались в Акурейри. Конвой на рассвете перестроился в 4 колонны, теперь его с воздуха постоянно прикрывали базовые самолеты. Во время шторма «Уинстон Сейлем» снова проявил свой норов, отстав от конвоя. За ним был послан эсминец «Мартин». Тем временем шторм превратился в сильный шторм, как говорит шкала Бофорта. Но 25 сентября он стих, хотя сильная волна осталась. Это очень мешало транспортам, идущим в балласте. В этот день «Оффа», «Онслоу», «Вустер» и 2 спасательных судна снова присоединились к конвою.

26 сентября «Брэмбл» и «Сигалл» были отправлены в Скапа Флоу, позднее туда же ушли «Олигарх» и «Блэк Рейнджер» в сопровождении «Блэнкни» и «Миддлтона». Наконец эсминцы Флота Метрополии тоже убыли, передав командование эскортом корвету «Ла Малуйн». Пос-

ледная глава затянувшихся мучений QR-14 подошла к завершению.

А далеко на севере в пустынных водах вокруг Нордкапа тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и эсминцы «Рихард Бейтцен», Z-29, Z-30 и Z-23 приступили к проведению операции «Царин». Они должны были поставить минное заграждение на известном немцам маршруте конвоев в Архангельск. После этого «Хиппер» должен был поставить еще одно заграждение к северо-западу от Новой Земли. Классический пример запирания двери коношни после того, как лошадь уже украдена.

ГЛАВА 7

ВЕРНУЛСЯ МОРЯК ДОМОЙ

I

Несмотря на благополучное прибытие в Архангельск, трудности и заботы уцелевших транспортов конвоя PQ-18 отнюдь не завершились. Они так и не избавились от угрозы воздушных атак.

Все работы по разгрузке транспортов и подготовке их в обратному путешествию проводились русскими властями. Лишь небольшие группы представителей Королевского Флота работали в нескольких портах в качестве офицеров связи. Хотя эти конвои в Северную Россию в некоторых книгах называют «Мурманскими конвоями» или «Кольским маршрутом», в действительности портом назначения большинства конвоев являлся Архангельск.

В это время на севере России работали 3 британские морские миссии, которые подчинялись адмиралу Майлсу, находившемуся в Москве. Сами они были размещены в основных портах. Главной миссией командовал контр-адмирал Дуглас Б. Фишер, она находилась в Полярном (бывший Александровск), главной базе советского Северного флота. Эта военно-морская база находится в 10 милях от моря на западном берегу Кольского залива и прикрыта маленьким островком. Перед входом в залив

лежит остров Кильдин, который летчики часто использовали в качестве ориентира, как, например, это делали «Хэмпдены». Выше по течению, там, где русло реки резко изгибается, находятся Ваенга и губа Грязная.

Затем река снова круто изгибается, и выше этого излома на восточном берегу раскинулся город Мурманск, гавань которого служила почти исключительно коммерческим целям. Это был единственный незамерзающий порт в Северной России, так как недалеко от него проходит одна из струй Гольфстрима, которая не добирается до находящегося восточнее Архангельска. Еще выше по реке и тоже на восточном берегу находится небольшой городок Кола, которому обязан своим именем весь залив. К 1942 году этот город почти полностью потерял значение. Начальником британской морской миссии в Мурманске был капитан 2 ранга Диксон, который имел в своем распоряжении всего горстку людей.

У входа в Белое море из Баренцева лежит полуостров Канин Нос, который в значительной степени перекрывает горло Белого моря. В южной части моря расположен Кандалакшский залив, в голове которого находится одноименный город. Чуть севернее него расположена авиабаза Африканда. Сам Архангельск и находящиеся поблизости Экономика, Бакарица и Соломбала представляют собой большой портовый комплекс, построенный на берегу реки Северная Двина. Однако он имеет существенный недостаток — в зимние месяцы замерзает. Рядом с устьем реки расположено озеро Лахта.

В Архангельске летом 1942 года действовала вспомогательная британская миссия под командованием капитана 1 ранга Маунда. Когда Архангельский порт действовал, русские конвои направлялись туда, потому что этот порт находился значительно дальше от ближайшего немецкого аэродрома Луостари (район Петсамо). Иногда большие конвои делились между Архангельском и Кольским заливом. К июлю 1942 года сильнейшие воздушные налеты на Мурманск превратили этот город в груду раз-

валин, поэтому вопрос о направлении PQ-18 в Кольский залив даже не возникал.

Один из работников миссии в Полярном вспоминает:

«Я никогда не мог понять, почему немцы тратят столько сил на бомбежки города и порта Мурманск. Я однажды провел в городе ночь во время налета, и это было крайне неприятно. Но гораздо проще было заминировать гавань».

Конечно, это было бы самым простым и эффективным способом лишить порт его значения. Уничтожение деревянных зданий и причалов к этому не привело и не могло привести. Впрочем, мы уже говорили, что на плечи капитана 1 ранга Маунда и его людей легли основные обязанности по приему большого количества транспортов.

Как мы уже упоминали, значительная часть конвоя на заключительном отрезке пути 21 сентября столкнулась с серьезными проблемами. «Малькольм», «Акейтес» и другие эскортные корабли получили лоцманов, которые помогли им дойти до отведенных стоянок у причала Воронцовский. Капитан 2 ранга Рассел ехидно писал:

«Командир корвета «Бриони», мимо которого я прошел вверх по фарватеру, в походе слегка совершенно потерял благопристойность, взяв на борт женщину-лоцмана».

Тральщик «Харриер» отвел на стоянку шкипер транспорта «Сталинград», один из спасенных русских моряков, находившихся у него на борту. Тральщик в 8.45 благополучно подошел к причалу Красный и выгрузил людей. Однако капитан «Алстер Куин» решил остаться в море возле 3 севших на мель судов возле бара реки, чтобы прикрыть их от воздушных атак, поскольку эти суда были слишком заманчивой целью. Позднее к нему при-

соединились русский эсминец и тральщик «Бритомарт». Выяснилось, что капитан 1 ранга Адамс поступил очень разумно, потому что в 15.45 2 бомбардировщика Ju-88 внезапно появились со стороны суши. Один из них сбросил серию бомб, которая легла среди стоящих на мели транспортов, а второй спикировал на «Алстер Куин», несмотря на плотный заградительный огонь. Его бомбы разорвались всего в 40 ярдах от кормы корабля ПВО, который повреждений не получил. К счастью, транспорты остались целы, впрочем, бомбардировщики — тоже.

Командир «Алстер Куин» решил, что его экипаж нуждается в отдыхе после затяжных боев, поэтому он поднял якорь и направился в Архангельск, остановившись в 8 милях выше по реке. Однако его экипаж лучше отдохнул бы, если бы корабль оставался в море.

В эту ночь немцы провели сильный налет на Архангельск. Как позднее отмечал капитан 1 ранга Маунд, они не могли мечтать о лучшей цели, чем 11 торговых судов, вытянувшихся в линию вдоль пристани Бакарица, и без того заваленной взрывчаткой. Вторая половина конвоя стояла в Экономии и была столь же уязвима.

Хотя ночью 21/22 сентября немцы сбросили множество бомб на все цели подряд вдоль русла реки, с их точки зрения результаты налета были скромными. Кое-кто считал, что они попытались поставить мины. Капитан 1 ранга Адамс сообщил, что видел сильный взрыв на реке в миле от своего корабля. В полночь какой-то тяжелый предмет упал справа по носу у «Алстер Куин». Адамс думал, что это или невзорвавшаяся бомба, или мина.

Для некоторых моряков этот налет едва не стал последней соломинкой, которая ломает спину верблюду. Пришвартовавшись к причалам, они почувствовали себя в безопасности, но лишь теперь осознали, что линия фронта проходит совсем рядом с Архангельском, а немецкие и финские самолеты летают здесь совершенно свободно. Разочарование оказалось горьким.

Джон Каррент с «Эксфорда» писал:

«Наши корабли не открывали огонь. Русские заполнили небо шрапнелью. Нам приказали не стрелять, пока нас не атакуют. Немцы сбросили множество зажигательных бомб и осветительных ракет».

Блейк Хьюз выражается более определенно:

«После того как конвой прибыл в Архангельск, несколько раз прилетали ночные бомбардировщики с грузом фугасных и зажигательных бомб. Во время этих налетов они уничтожили 6 или 8 городских кварталов, но, к всеобщему удивлению, портовые склады, забитые только что привезенными грузами, они не тронули, хотя склады были ярко освещены осветительными ракетами. Они даже не попытались бомбить корабли или причалы».

Хьюз добавил, что в принципе не может объяснить это, однако он слышал любопытную сплетню. Дескать, эти бомбардировщики были финскими, а не немецкими, и финны предпочитают бомбить русских, а не американцев. Но, какова бы ни была причина, Люфтваффе упустили свою последнюю возможность нанести потери конвою PQ-18, чтобы хоть как-то подкрепить свои претензии на господство на море.

Учитывая трудности и опасности, которым подвергались эти 40 транспортов и их экипажи, а также титанические усилия, предпринятые 50 военными кораблями, можно только удивляться поведению русских. Огромное количество грузов, стоящих миллионы фунтов стерлингов, было выгружено с транспортов, преодолевших сотни опасностей, и буквально свалено кучей в порту, находящемся всего в 50 милях от немецких аэродромов. Напомним, что союзники уже год отправляли конвои в Россию, а русские упорно требовали все новых и новых поставок. Можно не сомневаться, что моряки союзников с удивлением и горечью спрашивали себя, почему это происходит. Советский адмирал, метавший громы и

молнии в союзников за то, что они топят поврежденные транспорты вместе с грузами, об этом скромно умалчивает. Но капитан 1 ранга Маунд предлагает свое объяснение:

«Разгрузка судов происходила сначала очень медленно, потому что в Бакарице и Экономии царил хаос и обе пристани были забиты. После того как были поданы железнодорожные платформы и из порта вывезли танки и самолеты, разгрузка пошла более гладко».

Ящики с лекарствами и медицинским оборудованием, на которых была надпись: «Дар советским людям от жителей Ковентри», сразу после выгрузки были отправлены по железной дороге в адский котел Сталинграда. Ведь там, на далеких берегах Волги решалась судьба Советского Союза. Но перед этим были тщательно закрашены все надписи, указывающие на происхождение грузов.

Хотя налеты Люфтваффе были практически безрезультатными, они все-таки ускорили процесс разгрузки. Еще раз обратимся к воспоминаниям капитана 1 ранга Маунда.

«Русские совершенно правильно стремились как можно быстрее убрать взрывчатку с пристаней. При этом они заодно убрали и боеприпасы, адресованные мне для передачи на британские военные корабли. Позднее я обнаружил, что значительная часть моего груза была отправлена по железной дороге в Вологду».

Во время войны простые русские люди прекрасно понимали значение помощи, доставляемой моряками союзников, несмотря на огромные опасности. Это после войны советская пропаганда подняла вой о «проклятых лакеях империализма». Снова рассказывает Блейк Хьюз:

«Конечно, существовал языковой барьер и барьер уровня жизни, но мои люди и я сам обнаружили, что русские очень дружелюбны. Они хотели сделать наше пребывание в России по возможности приятным. Условия в Международном клубе в Архангельске и Морском клубе в Соломбале были сносными. Там устраивались танцы, концерты, крутились кинофильмы. А если у вас хватало смелости, вы могли посещать уроки русского языка. Я несколько раз посещал Морской клуб, и каждый раз кто-нибудь старался помочь мне провести время повеселее».

Этот рапорт показывает нам другую сторону медали. Нельзя все видеть в одном цвете — черном или белом.

Коммодор Боддэм-Уитэм отдал должное работе капитанов советских транспортов, входивших в его конвой, что резко отличается от его крайне невысокого мнения об американских шкиперах. Например, капитан транспорта «Тбилиси» был ранен, но его помощник великолепно управлял судном. Коммодор также высоко отозвался о выносливости британских шкиперов, часть из которых были ветеранами этих походов.

«Это был третий арктический поход капитана Ламонта (шкипер «Темпл Арх»). Он и его старший механик Карри были награждены Офицерскими крестами Ордена Британской Империи. Хладнокровие, которое демонстрировал капитан Ламонт на мостике, его помощь мне в наблюдении за приближающимися самолетами, его управление огнем корабельных орудий заслуживают самой высокой оценки. Я представляю его к новой награде».

Можно смело сказать, что на берегу в Архангельске в сентябре и октябре 1942 года союзники сумели наладить сотрудничество. Все чувствовали, что делают общее дело. Эта уверенность стала особенно прочной, когда дела на Восточном фронте пошли плохо. И отношения между

союзниками стали ухудшаться, как только русские начали добиваться успехов. Но в октябре 1942 года все русские начальники, даже самые высокие, просто излучали тепло и дружелюбие.

22 октября в городском театре была организована встреча американских, английских и советских моряков. Ее целью, как объяснил председатель Архангельского горсовета, было «сплочение моряков союзных держав». Известный исследователь Арктики Папанин произнес большую речь. Он высоко оценил мужество моряков, которые с боем провели конвой, и выразил глубокую благодарность за доставленные вооружение и технику. Папанин заявил, что это оружие уже доставлено на фронт и используется в боях против немцев. Он подчеркнул, что России требуется все больше и больше оружия и военных грузов. Вдоль сцены были развешаны портреты Рузвельта, Черчилля и Сталина, украшенные флагами трех держав. В конце речи были сыграны национальные гимны. Вечер получился запоминающимся.

Тем временем продолжалась разгрузка транспортов. Капитан 1 ранга Маунд сообщил, что она была завершена 20 октября, ровно через месяц после прибытия конвоя!

В целом мнение союзников о русских не сильно отличалось от того, которое высказал один из офицеров КВВС. Он позднее писал, что русская изобретательность и их способность к упорной работе были главными составляющими их эффективности. После того как отдается приказ «исполнить», русские не прекращают работать, пока дело не будет сделано. Сегодня слова этого офицера звучат исполнившимся пророчеством:

«Если они начинают немного медленно, вскоре упорство позволяет им наверстать упущенное».

Пока в Архангельске и дома шли празднования, смерть нашла последнюю жертву операции «VE». Ее почти никто

не заметил, и об этом почти никто не вспомнил, хотя конвой благополучно добрался до цели, благодаря неустанным усилиям именно этого человека. Коммодор Боддэм-Уитэм вынес на своих плечах всю тяжесть руководства самым большим из арктических конвоев. Он терпеливо и тщательно руководил действиями своих 40 подопечных, что было нелегко, так как часть капитанов-новичков была абсолютно уверена, что они знают о конвоях абсолютно все. Но после того как завершился начальный период обучения в деле, конвой превратился в довольно сплоченную команду. Коммодору пришлось приложить огромные усилия, чтобы переформировать конвой после мощной атаки торпедоносцев, но он продолжал идти к цели, и ни один корабль не повернул назад.

Все это — его заслуга. Он глубоко переживал гибель каждого судна и каждого моряка, как ясно показывает его письмо адмиралу Барнетту. Он сделал все возможное, чтобы его конвой благополучно добрался до цели. Но для человека его возраста такое напряжение оказалось непосильным.

Капитан 1 ранга Маунд писал, что моряки конвоя несколько поздно поняли, сколь многим они обязаны этому человеку.

«На банкете, который устроил мэр этого города в честь офицеров военных кораблей и торговых судов конвоя PQ-18, контр-адмиралу Боддэм-Уитэму устроили спонтанный, но крайне сердечный прием. Он больше, чем любые официальные фразы, показал признательность моряков за его великолепные действия в столь трудных условиях».

К несчастью, это оказалось последней каплей, как стало ясно позднее. В рапорте, подписанном капитан-лейтенантом медицинской службы У.М. Гамильтоном и капитанами армейского медицинского корпуса Ч.Дж. Робертсом и Г. Гудвином говорится, что контр-адмирал Бод-

дэм-Уитэм признан временно негодным к исполнению своих обязанностей. Морфий и бром несколько облегчили его состояние, но те же доктора были вынуждены признать, что выздоровление не наступило. Поэтому капитан 1 ранга Маунд отправил в Адмиралтейство радиogramму, сообщая об этом. Он также просил прислать вице-коммодора, чтобы помочь ему во время обратного путешествия.

За свое руководство конвоем PQ-18 контр-адмирал Боддэм-Уитэм вполне справедливо был награжден Командорским крестом Ордена Британской Империи. В приказе отмечались его отвага и решительность, проявленные при проводке арктических конвоев. Во время беседы в Москве на обратном пути в Англию Боддэм-Уитэм сказал: «Немцы утверждают, что мы не можем использовать северный маршрут, но ответ предельно прост — мы сделали это». Действительно, мы сделали это, но лишь потому, что у нас были такие люди, как Боддэм-Уитэм. После высадки в Северной Африке контр-адмирал Боддэм-Уитэм в марте 1943 года скончался в Гибралтаре, снова находясь на военной службе.

Перечисляя великие события и тяжелые бои, следовало бы помнить и о людях, от которых зависит так много. Ведь для успеха от них требуются предельные усилия.

II

В Англии испытали серьезное облегчение, когда стало ясно, что потери во время этой операции оказались далеко не так велики, как у предыдущего конвоя PQ-17. Действительно, будет очень интересно сравнить цифры, хотя, как всякая статистика в принципе, они способны лишь спрятать истину, как это и было сделано руководством для успокоения британской публики.

Конвой PQ-17 состоял из 34 судов, из которых были потеряны 23. Конвой PQ-18 состоял из 40 судов, но погибли только 13. Эти голые факты не нуждались в при-

украшивании. Но, к несчастью, в Германии имелись доктор Геббельс и министерство пропаганды. Они немедленно принялись за работу и сделали все возможное и невозможное, чтобы исказить факты, обрушив на головы англичан поток фальшивок. После войны этому вопросу было посвящено достаточно много публикаций, но, как мы уже видели, они лишь запутывают дело, а не проясняют его.

К счастью, военные с обеих сторон в то время были гораздо более честны в своих оценках. Из их рапортов и заметок можно более точно оценить операцию, чем из последующих «исследований».

Как мы уже отмечали, коммодор Боддэм-Уитэм полагал, что конвоем повезло. Он дошел до цели, причем его потери оказались очень небольшими по отношению к масштабам ударов с воздуха и из-под воды. Однако англичане сильно преувеличивали размеры подводной опасности, так как против конвоя действовали всего 12 лодок, а не 30, как они считали.

Контр-адмирал Барнетт не менее честно высказал свое мнение об этой операции.

«Я не могу сказать точно, следует ли эту операцию считать успешной или неудачной. Однако я убежден, что если бы не было совпадения 6 факторов, она могла бы иметь трагический исход».

Далее он перечисляет эти факторы:

1. Погода. Если бы она была плохой, а не хорошей на всем протяжении пути от острова Ян Майен и на обратном пути, не удалось бы организовать постоянную дозаправку эсминцев в море, которая проходила относительно спокойно. В результате пришлось бы отозвать Боевую эскортную группу.
2. Танкеры. Если бы один, а тем более оба танкеры были потоплены во время первых дней особенно сильных воздушных атак, соединению прикрытия опять-таки,

пришлось бы отойти. Это могло привести к возвращению всего конвоя. Результаты такого решения, причем сразу после истребления конвоя RQ-17, предвидеть было совсем нетрудно, особенно если учесть, что в это время Советский Союз находился в тяжелейшем положении.

3. Если бы произошла хотя бы малейшая задержка с прибытием части эскорта в залив Белл, или заправка там была бы сорвана действиями противника, «Сцилла» и 5 эсминцев (в том числе 4, имевшие самое мощное зенитное вооружение) отсутствовали бы во время первой, самой сильной атаки торпедоносцев. Потери среди торговых судов в этом случае оказались бы значительно выше.
4. Если бы Люфтваффе повторили атаку таким же количеством торпедоносцев, какое они использовали в первый день, это привело бы не только к увеличению потерь. Корабли эскорта израсходовали бы зенитный боезапас задолго до того, как конвой оказался в безопасности.
5. Самым важным было то, что немцы совершенно не сумели скоординировать атаки торпедоносцев, пикировщиков, подводных лодок и надводных кораблей. В противном случае потери конвоя могли оказаться исключительно тяжелыми.
6. И снова вернемся к танкерам. Если бы они оказались среди жертв, даже когда конвой RQ-18 уже прибыл в Россию, это значительно ослабило бы сопровождение конвоя QR-14, которому пришлось отбивать затяжные и мощные атаки подводных лодок. И последствия этого представить не слишком сложно.

Все эти пункты были детально рассмотрены сначала адмиралом Тови, а потом специалистами Адмиралтейства. Тови пришел к тем же выводам, что и адмирал Барнетт, за исключением некоторых деталей. Но его комментарии представляют значительный интерес.

В отношении пунктов 1 и 2. Потопление одного из танкеров или слишком плохие погодные условия, мешающие заправке в море, по мнению Тови, совсем не обязательно должны были привести к возвращению конвоя, так как на Шпицбергене была организована заправочная станция. Тови напоминал, что на случай непредвиденных обстоятельств в Исландии в полной готовности находился запасной танкер. Тови полагал, что в таких условиях наиболее вероятной выглядела отсрочка отправки конвоя QP-14. Боевая эскортная группа вернулась бы в Англию самостоятельно.

Хотя Тови не касается расхода боеприпасов, он считал, что остатков хватило бы на отражение еще нескольких атак. Здесь Тови, похоже, не совсем понял Барнетта, который говорил об отражении таких же сильных атак, как первая, а не слабых налетов. Здесь Барнетт был прав, при боях такой интенсивности боеприпасов эсминцам надолго не хватило бы.

Тови добавил, что немцы наверняка не знали об использовании залива Лав в качестве якорной стоянки для танкеров. Здесь он слишком оптимистично смотрел на вещи.

Для контр-адмирала Барнетта благополучное прибытие двух третей конвоя PQ-18 стало настоящим триумфом, несмотря на его скромные оценки. В декабре 1942 года он стал кавалером Ордена Бани «за отвагу и решительность, проявленные при проводке конвоя в Северную Россию, несмотря на продолжительные и неустанные атаки вражеских самолетов и подводных лодок». В том самом декабре Барнетт, командуя 2 легкими крейсерами, сумел отогнать от конвоя тяжелый крейсер «Хиппер» и карманный линкор «Лютцов». Но, вероятно, самой известной частью его трилогии стало командование 10-й эскадрой крейсеров во время уничтожения «Шарнхорста» в 1943 году.

Барнетт был произведен в вице-адмиралы, а русские в благодарность наградили его Орденом Суворова. В 1944—

46 годах он командовал силами Южной Атлантики, потом стал командующим базой в Портсмуте, а в 1950 году ушел в отставку в звании адмирала. Адмирал Барнетт скончался в Лондоне в июле 1959 года в возрасте 71 года.

Начальник Отдела противолодочной борьбы Адмиралтейства 28 ноября отметил, что наилучшим средством защиты конвоев является сочетание кораблей и самолетов. Начальник Артиллерийского отдела отметил неэффективность бомбардировщиков и то, что значительная часть потерь от воздушных атак была понесена в начале операции, когда артиллеристы еще были слишком неопытными. Улучшение соотношения потерь своих и противника он приписывал тому, что эсминцы Флота Метрополии имели более совершенные системы управления огнем и более мощное зенитное вооружение, чем корабли Западных Подходов. Он также подчеркнул, что три британских истребителя были сбиты собственным зенитным огнем. Однако, справедливости ради, он отметил, что повинна в этом была безрассудная отвага молодых пилотов, а не плохая организация огня кораблей сопровождения. Но в отношении торговых судов все обстояло наоборот.

Начальник Отдела торгового судоходства отметил, что мелкокалиберные зенитки торговых судов уничтожили неожиданно много вражеских самолетов. Однако моряки военных кораблей, которые видели их беспорядочную пальбу, с этим не согласились бы. На это было сказано, что бой есть бой.

Позднее Отдел торгового судоходства и представители американского флота в Лондоне обменялись серией писем. Но это произошло, когда история конвоя PQ-18 уже успела покрыться пылью и вообще ушла в тень на фоне таких событий, как высадка союзников в Северной Африке, Эль-Аламейн и Гуадалканал.

К письму Джона Д. Хигхэма из Военного отдела Адмиралтейства был приложен рапорт коммодора Боддэм-

Уитэма и его язвительные комментарии относительно действий американских судов. Оно было отправлено капитану 2 ранга Р.Г. Эррингтону, чтобы тот передал письмо адмиралу Блейку, командующему американскими морскими силами в Европе.

Хотя со времени операции уже прошли 5 месяцев, все было сделано в лучших традициях Уайтхолла. Штаб ВМФ выражал надежду, что письмо «будет передано американцам, чтобы они, если возможно, приняли некоторые меры для исправления указанных недостатков».

Хигхэм добавил, что приложенный рапорт во многом уже устарел, но в то же время «имеется обширное поле деятельности для улучшения способности американских транспортов держать строй». В отношении дисциплины огня не было сказано ни слова.

Предсказать реакцию американцев было несложно. 6 февраля капитан 2 ранга Эррингтон ответил, что «адмирал Блейк был рад получить эти заметки». Однако он полагал, что комментарии коммодора Боддэм-Уитэма слишком скупы. Общие слова здесь неуместны, нужно приводить факты и называть конкретные имена. Он напомнил, что в составе конвоя числились 22 американских судна, поэтому обвинения следует адресовать более точно. «Наверняка имелись суда, которые действовали хорошо, и они опровергают огульные обвинения».

Он с сожалением отметил, что коммодор Боддэм-Уитэм не получил возможности встретиться с адмиралами Блейком и Кирком, когда находился в Лондоне.

Ничуть не лучше отреагировало руководство Командования Западных Подходов на предложенную коммодором процедуру выполнения срочного поворота. Командующий через капитана 2 ранга Рассела передал письмо, датированное 9 февраля 1943 года. В нем указывалось, что Командование Западных Подходов не считает необходимым применять такие маневры в зоне своей ответственности.

«Для успешного выполнения маневра конвой должен иметь высокую степень подготовки. Интересно отметить, что и в упомянутом случае с первой попытки его выполнить не удалось».

Все это показывает, что уроки конвоя PQ-18 были приняты к сведению, хотя это происходило весьма неспешно. Позднее Королевский Флот использовал полученный опыт. Начальник Отдела морской авиации писал:

«Несколько месяцев назад мы приложили усилия, чтобы получить «Харрикейны ИС», вооруженные 20-мм пушками, чтобы вооружить ими вспомогательные авианосцы. Мы надеемся, что в будущем сможем использовать эти самолеты для защиты конвоев PQ. Если не удастся, вместо них следует использовать «Мартлеты», вооруженные 12,7-мм пулеметами».

Начальник Артиллерийского отдела отметил, что, по его оценкам, немецкие торпедоносцы сбросили 220 авиа-торпед, но добились попаданий только в 9 судов, из них 8 пострадали в первой атаке. В атаках участвовали около 100 бомбардировщиков, которые вообще не добились ни одного попадания. Хотя сегодня эти цифры кажутся сомнительными, факт остается фактом. PQ-18 и «Пьедестал» показали, что установка 20-мм эрликонов позволяет кораблям чувствовать себя довольно уверенно. А замена в будущем эрликонов 40-мм бофорсами станет крупным шагом вперед, значительно повысив безопасность. К несчастью, прошло еще 2 года, прежде чем удалось решить поставленные задачи.

В плане борьбы с подводными лодками начальник Отдела противолодочной борьбы сказал, что количество полетов, выполненных всего 3 «Суордфишами», является хорошим предзнаменованием. Ведь в будущем эскортные авианосцы появятся в достаточном количестве, чтобы сопровождать каждый конвой.

Он же отметил зависимость эсминцев от танкеров. Это не удивительно, потому что в отделе считали ограниченность запасов топлива главным фактором, который мешает эсминцам преследовать любую обнаруженную лодку. Однако, как уже говорилось, корабли охранения имели строгие инструкции, ограничивающие самостоятельность командиров.

Опыт этой операции послужил толчком для одного из важнейших нововведений в области противолодочной борьбы. Всего через год в Атлантике появились поисково-ударные группы, состоящие из эскортных авианосцев и миноносцев, которые переходили от конвоя к конвою, усиливая их охранение. Это и принесло Королевскому Флоту окончательную победу над немецкими субмаринами. PQ-18 стал испытательным полигоном нового типа операций. Этот метод был испытан в начале войны, но привел лишь к гибели эскадренного авианосца «Корейджес». Однако эскортные авианосцы были гораздо дешевле и имелись в большом количестве.

В меморандуме от 8 декабря 1942 года Адмиралтейство указывало, что к весне 1943 года Береговое Командование будет иметь больше дальних разведчиков. Если бы только Бомбардировочное Командование не занялось истреблением гражданского населения Германии посредством «рейдов 1000 бомбардировщиков», нацеленных на немецкие города, а приступило к уничтожению верфей и нефтяной промышленности, Битва за Атлантику была бы выиграна гораздо раньше, а британские потери оказались бы гораздо меньше. Однако не следует обвинять Береговое Командование в неправильном использовании имеющихся скромных ресурсов, и добрые старые «Каталины» показали, на что они способны.

Но в одном пункте все участники проводки PQ-18 после окончания операции были столь же единодушны, как и до ее начала. По-прежнему все моряки были уверены, что этот конвой слишком велик, и таким количеством транспортов почти невозможно управлять.

Адмирал Тови снова выразил свое мнение, сделав пометки на рапорте коммодора, который датирован 11 ноября 1942 года.

«Не сомневаюсь, что конвой из 40 транспортов слишком велик, чтобы управлять им во время воздушной атаки. Я уже не раз об этом говорил».

Адмирал мог бы добавить, что его мнение «не раз» игнорировалось. Капитан 1 ранга Маунд заявил то же самое:

«Количество транспортов (40) особенно велико потому, что, как говорилось выше, это американские корабли, непривычные к плаванию в составе конвоев. Они плохо держат место в строю».

Коммодор Боддэм-Уитэм:

«Еще до выхода в море я высказал Адмиралтейству свое мнение, что конвой слишком велик. 10 колоннами по 4 судна, в том числе 22 американских и 6 русских, крайне трудно управлять во время воздушной атаки».

То же самое повторил капитан 2 ранга Рассел, командовавший непосредственным сопровождением конвоя:

«Я категорически заявляю, что количество судов в конвое было слишком велико. Если бы все корабли конвоя были английскими, привычными к плаваниям в составе конвоев, такие размеры еще могли бы быть приемлемыми. Но когда конвой состоит из американских, панамских, русских и английских судов, сохранение строя и организация связи становятся затруднительными».

Наконец-то это удалось втолковать даже упрямому, как мул, премьер-министру, хотя американский прези-

дент еще долго продолжал отстаивать свои фантастические прожекты, а русские даже не пытались вникнуть в чужие проблемы. Адмирал Головкин понял только одно: налет 18 сентября был отбит, из чего следовал непреложный вывод:

«Таковы итоги сентябрьского конвоя PQ-18. Они еще раз подтверждают, что при решительных действиях сил прикрытия и своевременно принятых мерах боевого обеспечения можно нейтрализовать надводные корабли противника, а правильной организацией боевого порядка можно отразить удары авиации и подводных лодок, причем с большими для врага потерями. Своевременным же развертыванием сил по маршруту конвоя в местах, куда нацеливает свой удар противник, и своевременным изменением курса потери конвоя можно свести к минимуму, даже в самых невыгодных условиях для атакующей стороны.

Интересно, что скажут на все это противники союзных конвоев в северные советские порты».

Действительно интересно. Снова следует отметить, что все это словоблудие прикрывает полную бездеятельность русских. Их вклад в «правильную организацию боевого порядка» ограничился 4 эсминцами, прибывшими, когда битва уже фактически закончилась, они помогли отбить лишь одну воздушную атаку.

Рузвельт сделал типичное для себя заявление. Он утверждал, что продолжение конвоев PQ имеет такое же значение, как высадка в Северной Африке, хотя был готов пропустить один или два дня для гарантии успеха операции «Торч».

Премьер-министр наконец был вынужден признать, что существуют невозможные вещи. Нельзя было одновременно проводить операцию «Торч» и набрать эскортные корабли для проводки конвоя PQ-19. У Королевского Флота просто не хватало на это сил, так Черчилль и

телеграфировал Рузвельту. 27 сентября был получен ответ, Рузвельт согласился, хотя гнев Сталина утихомирить было нелегко.

«Хотя я полагаю, что это станет сильным ударом для русских, я, тем не менее, думаю, что задачи, для решения которых эскортные корабли требуются в одно время, но в разных местах, делают такое решение неизбежным. В любом случае RQ-19 не выйдет в течение ближайших 10 дней. Я сильно опасаюсь, что когда настанет срок, мы будем точно знать, что конвой не будет отправлен».

Черчилль хотел одним махом разрубить гордиев узел и сразу сообщить об этом своему партнеру-тирану. Однако Рузвельт предпочитал выжидать. 2 октября он писал:

«Что касается RQ-19, я полагаю, что мы не должны сообщать Сталину, что конвой не будет отправлен».

Президент хотел сохранить отношения с советским лидером любой ценой. Он даже склонялся к тому, чтобы отправить конвой, несмотря на операцию «Торч». Предлагалось послать несколько групп наиболее быстроходных судов.

Но Черчилль решил, что его морские советники все-таки были правы, и собирался все выложить Сталину как можно быстрее. 9 октября он отправил послание Сталину, составленное как можно мягче. На это Сталин ответил: «Я получил ваше послание от 9 октября. Благодарю». Черчилль был вынужден заметить: «Бесмысленное и бесполезное сообщение».

Немцы тоже извлекли уроки из операции против RQ-18, но совершенно иные, чем думали англичане. В труде «Война на море» Стефен Роскилл писал:

«Еще до отправки очередной пары арктических конвоев события в Африке заставили противника отправить

на юг все имеющиеся тяжелые бомбардировщики и торпедоносцы He-111 и Ju-88. Так стратегический успех, которого союзники добились за тысячи миль от Арктики, высадив свои войска в Северной Африке, благоприятно сказался на обстановке за Полярным кругом».

Однако есть основания считать, что это объяснение не совсем точное. Высадка в Северной Африке была произведена только 7 ноября, а эскадрильи торпедоносцев Люфтваффе начали перебазирование из Норвегии на Средиземное море еще 2 ноября. Приказ был отдан в этот день, а перелет занял еще 5 дней. Так как высадка десанта оказалась для немцев полной неожиданностью, британская версия просто не может быть правильной, ибо в этом случае оказалось бы, что немцы узнали об операции «Торч» за неделю до ее начала. Больше доверия вызывает немецкая версия. Командование решило, что торпедоносцы не смогли при атаках конвоя PQ-18 повторить потрясающий успех, которого они добились против PQ-17. Поэтому было решено перебросить их на юг, рассчитывая, что на Средиземном море они добьются более серьезных успехов, чем в Арктике. Не приходилось сомневаться, что пилоты будут атаковать более решительно, так как в крайнем случае их ожидала посадка в теплое море, а не в ледяную могилу. Первая эскадрилья совершила перелет из Бардуфосса в Гросетто на западном побережье Италии всего за двое суток. Эскадрильи из Банака, который находился севернее, отправились еще дальше на юг, на аэродромы Комизо и Катании в Сицилию.

Тем временем штаб Группы ВМФ «Север» решил использовать для атаки следующего конвоя «Хиппер» и «Кёльн». И это было сделано, хотя в операции участвовали «Лютцов» и «Хиппер». И снова отвратительно поставленное взаимодействие привело к оглушительному провалу.

Только против PQ-17 авиации, подводным лодкам и надводным кораблям удалось добиться чего-то похожего

на гармонию, и в результате конвой был почти полностью истреблен. Однако немцы не сумели сделать правильные выводы. У них в руках имелись все силы, чтобы повторить этот успех, однако они расплыли их. Против конвоя PQ-18 были использованы в основном самолеты, против PQ-14 — подводные лодки, против JW-51B — надводные корабли. В результате каждый удар завершался неудачей, никакая система оружия, использованная в одиночку, не достигала победы. Британские эскортные корабли отражали их атаки. Осенью 1942 года немцы вполне могли уничтожить любой конвой, направленный в Россию. Не сумев разгромить PQ-18, они упустили блестящую возможность вбить клин в противоестественный альянс, сражавшийся против них. И уже через 3 года они дорого заплатили за свои колебания и нерешительность.

С учетом всего этого следует сказать, что успешная проводка конвоя PQ-18 стала одной из самых важных побед в многовековой истории британского флота.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Состав конвоя PQ-17

11	Паулюс Поттер	Голландское	7168	Потоплено
12	Хузиер	Американское	5060	Потоплено
13	Айронклэд	Американское	5685	
14	Уильям Хупер	Американское	7177	Потоплено
21	Вашингтон	Американское	6978	Потоплено
22	Эль Капитан	Панамское	5255	Потоплено
23	Болтон Каств	Английское	5203	Потоплено
24	Трубэдуэ	Панамское	6428	
31	Хатлбьюри	Английское	5082	Потоплено
32	Панкрафт	Американское	5644	Потоплено
33	Олопана	Американское	6069	Потоплено
34	Донбасс	Советское	7925	
35	Рэтлин	Английское	1600	
41	Пан Атлантик	Американское	5411	Потоплено
42	Нэйварино	Английское	4841	Потоплено
43	Беллингхэм	Американское	5345	
44	Сильвер Суорд	Американское	4937	
51	Ривер Афтон	Английское	5479	Потоплено
52	Грэй Рейнджер	Английское	3313	
53	Алкоа Рейнджер	Американское	5116	Потоплено
54	Уинстон Сэйлем	Американское	6223	
55	Зафаран	Английское	1559	Потоплено
61	Питер Керр	Американское	6476	Потоплено
62	Эрлстон	Английское	7195	Потоплено
63	Эмпайр Тайд	Английское	6978	
64	Азербайджан	Советское	6114	
71	Эмпайр Байрон	Английское	6645	Потоплено
72	Бенджамин Харрисон	Американское	7191	
73	Оушн Фридом	Английское	7173	
74	Олдерсдэйл	Английское	8402	Потоплено
81	Кристофер Ньюпорт	Американское	7191	Потоплено
82	Фэрфилд Сити	Американское	5686	Потоплено
83	Хоному	Американское	6977	Потоплено

84	Джон Уайтерспун	Американское	7191	Потоплено
91	Сэмюэл Чейз	Американское	7191	
92	Карлтон	Английское	5127	Потоплено
93	Дэниэл Морган	Американское	7177	Потоплено
94	Замалек	Английское	1567	

*Приложение 2***Состав эскорта PQ-17**

Кеппел	капитан 2 ранга Дж. Э. Брум
Фьюри	капитан-лейтенант Ч.Г. Кэмпбелл
Оффа	капитан 2 ранга Р.А. Юинг
Уилтон	лейтенант Эдриан Нортли
Ледбюри	лейтенант Роджер П. Хилл
Лимингтон	лейтенант Б.М.Д.Дж. Энтон
Лотус	лейтенант Генри Холл
Ла Малуин	лейтенант Бидуэлл
Дианелла	лейтенант Г.С.Г. Рэнкин
Хэлсион	капитан-лейтенант Корбетт-Синглтон
Бритомарт	капитан-лейтенант С.С. Стаммвитц
Саламандер	капитан-лейтенант У.Р. Моттрэм
Лорд Миддлтон	лейтенант Р.Н. Джеймисон
Лорд Остин	лейтенант Г. Беггар
Айршир	лейтенант Лео Гредуэлл
Ноферн Гем	лейтенант У.Г. Маллендер
Р-614	лейтенант Д.Дж. Бекли
Р-615	лейтенант П.Э. Ньюстид

Приложение 3

Состав конвоя PQ-18

11	Эмпайр Баффин	Английское	6800	
12	Кентукки	Американское	5446	Потоплено
13	Чарльз Р. МакКормик	Американское	6027	
14	Андре Марти	Советское	2352	
15	Коупленд	Английское		
21	Комилес	Советское	3962	
22	Петровский	Советское	3771	
23	Уайт Кловер	Панамское	5497	
31	Эмпайр Сноу	Английское	6327	
32	Сент-Олаф	Американское	7191	
33	Эксфорд	Американское	4969	
34	Голливуд	Американское	5498	
41	Эмпайр Бомонт	Английское	7044	Потоплено
42	Патрик Генри	Американское	7190	
43	Эсек Гопкинс	Американское	7191	
44	Минтикут	Американское	6061	
45	Ательтемплар	Английское	8992	Потоплено
51	Эмпайр Тристрам	Английское	7167	
52	Сахале	Американское	5028	
53	Эмпайр Морн	Английское	7092	
54	Блэк Рейнджер	Английское		
61	Темпл Арх	Английское	5138	
62	Лафайетт	Американское	5887	
63	Кэмпфайр	Американское	5671	
64	Шохари	Американское	4971	
65	Грей Рейнджер	Английское	3313	
71	Оушн Файф	Английское	7173	
72	Натаниэл Грин	Американское	7176	
73	Джон Пенн	Американское	7177	Потоплено
74	Гулистан	Английское	5851	
75	Тбилиси	Советское	7169	
81	Дан-и-Брин	Английское	5117	
82	Вирджиния Дейр	Американское	7177	

83	Уильям Моултри	Американское	7177	
91	Эмпайр Стивенсон	Английское	6209	Потоплено
92	Вакоста	Американское	5432	Потоплено
93	Мэри Люкенбах	Американское	5049	Потоплено
94	Африкандер	Панамское	5441	Потоплено
101	Орегониан	Американское	4862	Потоплено
102	Макбет	Панамское	4885	Потоплено
103	Сталинград	Советское	3569	Потоплено
104	Сухона	Советское	3124	Потоплено
105	Оливер Эллсуорт	Американское	7191	Потоплено

*Приложение 4***Состав эскорта PQ-18****1. Первоначальный эскорт от Лох Ю до точки встречи с походным эскортом****Эсминцы:**

Эскдейл	лейтенант М.Дж.У. Пози
Кэмпбелл	капитан 2 ранга Э.К. Коутс
Фарндейл	лейтенант Д.П. Трентхэм
Маккей	лейтенант Дж.Б. Марджорибенкс
Монтроз	капитан 2 ранга У.Дж. Фиппс
Эхо	капитан-лейтенант Н. Лейтон
Уолпол	лейтенант Э.С. Померой

Траулеры:

Араб	лейтенант Ф.М. Проктер
Данктон	лейтенант Дж.П. Килби
Хью Уолпол	лейтенант Дж. Маккензи
Кинг Сол	Лейтенант Ф.А. Рид
Пэйнтер	лейтенант Р.Г. Носиттер

2. Походный эскорт:**Эсминцы:**

Малькольм	капитан 2 ранга А.Б. Рассел
Амазон	капитан-лейтенант лорд Тэйнхэм
Акейтес	капитан-лейтенант А.Г.Т. Джонс

Корабли ПВО:

Алстер Куин	капитан 1 ранга Ч.К. Адамс
Алинбанк	капитан 1 ранга Г.Ф. Нэш

Корветы:

Бриони	капитан-лейтенант Дж.. Стюард
Блюбелл	лейтенант Г.Г. Уокер

Бергамот	лейтенант Р.Т. Хоран
Камелия	лейтенант Р.Ф.Дж. Маберли

Тральщики:

Харриер	капитан 2 ранга А.Д.Г. Джей
Глинер	капитан-лейтенант Ф.Дж.Г. Хьюитт
Шарпшутер	капитан-лейтенант У.Л. О'Мара

Подводные лодки:

Р-614	лейтенант Д.Дж. Бекли
Р-615	лейтенант П.Э. Ньюстид

Траулеры:

Кейп Аргона	лейтенант Э.Р. Пейт
Сент-Кенан	лейтенант Р.Р. Симпсон
Данеман	лейтенант Т.Д. Гендерсон
Кейп Мариато	лейтенант Г.Т.С. Клустон

Моторные тральщики:

MMS-90	лейтенант Дж. Динвуди
MMS-203	лейтенант Дж.Г. Петербридж
MMS-212	лейтенант У.Дж. Уокер

Эскадренные танкеры:

Блэк Рейнджер	шкипер Л.Дж. Мак
Грей Рейнджер	шкипер Г.Д. Госден

3. Авианосная группа**Эскортный авианосец**

Авенджер	капитан 2 ранга А.П. Колтхерст
----------	--------------------------------

Эскортные миноносцы:

Уитленд	капитан-лейтенант Р. де Л. Брук
Уилтон	лейтенант А.П. Нортли

4. Боевая эскадрная группа эсминцев

Крейсер ПВО:

Сцилла капитан 1 ранга И.А.П. Макинтайр
Флаг контр-адмирала Р.Л. Барнетта

Эсминцы:

Милн капитан 1 ранга И.М.Р. Кэмпбелл
Фолкнор капитан 1 ранга А.К. Скотт-Монкрифф
Онслоу капитан 1 ранга Г.Т. Армстронг
Сомали капитан-лейтенант К.К.; Мод
Онслот капитан 2 ранга У.Г. Селби
Ашанти капитан 2 ранга Р.Г. Онслоу
Оппортюн капитан 2 ранга М.Л. Пауэр
Тартар капитан 2 ранга Сент-Дж. Р.Дж. Тэрвитт
Мартин капитан 2 ранга Ч.Р.П. Томсон
Интрепид капитан 2 ранга Ч.А. де В. Киткэт
Эскимо капитан 2 ранга Э.Г. Ле Гейт
Марн капитан-лейтенант Г.Н.А. Ричардсон
Фьюри капитан-лейтенант К.Г. Кэмпбелл
Метеор капитан-лейтенант Д.Дж.Б. Джуитт
Оффа капитан-лейтенант Р.А. Юинг
Импалсив капитан-лейтенант Э.Г. Рупер

5. Группа заправки на Шпицбергене

Эскадренные танкеры:

Олигарх шкипер А.В. Бартон
Блю Рейнджер шкипер Г.Ф. Колбурн

Эсминцы:

Оукли капитан-лейтенант Р.К.В. Томсон
Каудрей капитан-лейтенант Ч.У. Норт
Вустер капитан-лейтенант У.А. Джунипер
Виндзор капитан-лейтенант Д.Г.Ф. Хетерингтон

6. Крейсерское соединение прикрытия

Тяжелые крейсера:

Норфолк	капитан 1 ранга Э.Г. Белларс Флаг вице-адмирала С.С. Бонхэм-Картера
Саффолк	капитан 1 ранга Р. Шелли
Лондон	капитан 1 ранга Р.М. Сервейс

Эсминцы:

Бульдог	капитан 2 ранга М. Ричмонд
Веномес	капитан 2 ранга Г.У. Фолкон-Стюард

7. Группа переброски подкреплений на Шпицберген

Тяжелый крейсер:

Камберленд	капитан 1 ранга А.Г. Максвелл-Хислоп
------------	--------------------------------------

Легкий крейсер:

Шеффилд	капитан 1 ранга А.У. Кларк
---------	----------------------------

Эсминец:

Эклипс	капитан-лейтенант Э. Мак
--------	--------------------------

8. Соединение дальнего прикрытия

Линкоры:

Энсон	капитан 1 ранга Г.Р.Г. Кинахан Флаг вице-адмирала сэра Брюса Фрезера
Дьюк оф Йорк	капитан 1 ранга Г.Э. Кризи

Легкий крейсер:

Ямайка	капитан 1 ранга Дж.Л. Стори
--------	-----------------------------

Эсминцы:

Кеппел	капитан 2 ранга Дж.Э. Брум
Монтроз	капитан 2 ранга У.Дж. Фиппс
Кэмпбелл	капитан 2 ранга Э.К. Коутс

Маккей	лейтенант Дж.Б. Марджорибенкс
Брамхэм	лейтенант Э.Ф. Бейнс
Броук	капитан-лейтенант А.Ф.К. Лейард

9. Тральная флотилия в Архангельске

Тральщики:

Хэлсион	капитан-лейтенант Ч.Г. Корбетт-Синглтон
Хазард	капитан-лейтенант Дж.Р.А. Сеймур
Саламандер	лейтенант У.Р. Моттрэм
Бритомарт	капитан-лейтенант С.С. Стаммвитц

10. Подводные лодки

Группа прикрытия:

Шекспир	лейтенант М.Ф.Р. Эйнсли
Анривалд	лейтенант Г.Б. Тэрнер
Юник	лейтенант Э.Р. Боддингтон

Патрульная группа:

Трибьюн	лейтенант М.К.Р. Ламби
Тайгрис	капитан-лейтенант Г.Р. Колвин
Стёрджен	капитан-лейтенант М.Р.Г. Уингфилд
Аншейкн	лейтенант Ч.Э. Оксбороу
Уредд	лейтенант Р.О. Рёрен (Норвегия)

Подводный заградитель:

Рюби	капитан 3 ранга Г. Руссело (Свободная Франция)
------	---

Приложение 5

Авиация противников

Королевские ВВС

Полковник авиации Ф.Л. Хоппс (Полярное)		
144-я эскадрилья	«Хэмпден»	Африканда
455-я эскадрилья	«Хэмпден»	Африканда
210-я эскадрилья	«Каталина»	Грязная

Люфтваффе

5-й Воздушный Флот

KG.30	Ju-88	Банак
KG.26	Ju-88	Банак, Бардуфосс
	He-111	
I/StG.5	Ju-87	Киркенес
JG.5	Me-109	разные аэродромы
I/KG.40	FW-200	Тронхейм
I/406	He-115	Тромсе и
I/906	BV-138	Ставангер
I(F)/22	Ju-88	Банак, Бардуфосс,
I(F)/124		Киркенес

Приложение 6

Действия самолетов Воздушных Сил Флота

«Суордфиши»

Количество вылетов	32
Замечено лодок	
На поверхности	12
Рубка в позиционном положении	3
Перископ	1
Атаки глубинными бомбами	6
Вызваны эсминцы	6
Прочие задания (поиск отставших)	3
Бои с немецкими самолетами	2
Количество посадок	32
Всего «Суордфиши» провели в воздухе	90 часов 35 минут

«Харрикейны»

Количество вылетов	59		
Количество боев	31		
Победы:	Достоверно	Вероятно	Повреждены
	3 He-111	3 He-111	12 He-111
	2 Ju-88		2 He-115
			3 Ju-88
			1 BV-138
	5	3	18

Количество посадок	55
Всего «Харрикейны» провели в воздухе	70 часов 10 минут

Потери

- 4 «Харрикейна» сбиты, 3 пилота спасены
 2 «Суордфиша» сломали хвостовое колесо при посадке (ремонт 3 часа)

2 «Харрикейна» повредили хвостовое колесо при посадке (ремонт 3 часа)

От огня противника небольшие повреждения получили 5 «Харрикейнов»

1 «Суордфиш» сломал хвостовую часть фюзеляжа при посадке

Приложение 7

Силы немецкого флота

Боевая Группа, находящаяся в Альтен-фиорде

Вице-адмирал Кумметц

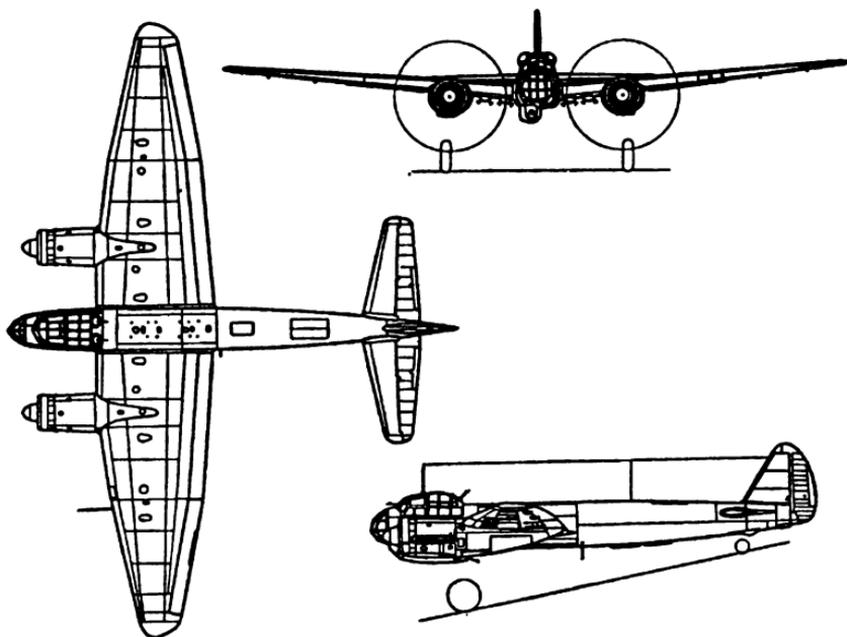
«Адмирал Шеер»	капитан 1 ранга Меендсен-Болькен
«Адмирал Хиппер»	капитан 1 ранга Майзель
«Кёльн»	капитан 1 ранга Бальцер
«Рихард Бейтцен»	капитан-лейтенант фон Давидсон
Z-23	капитан-лейтенант Виттиг
Z-29	капитан-лейтенант Рехель
Z-30	капитан-лейтенант Кайзер
Z-27	капитан 2 ранга Шульц

На Z-27 находился капитан 1 ранга Пёнитц,
командир 8-й флотилии эсминцев.

Группа подводных лодок «Айспалас»

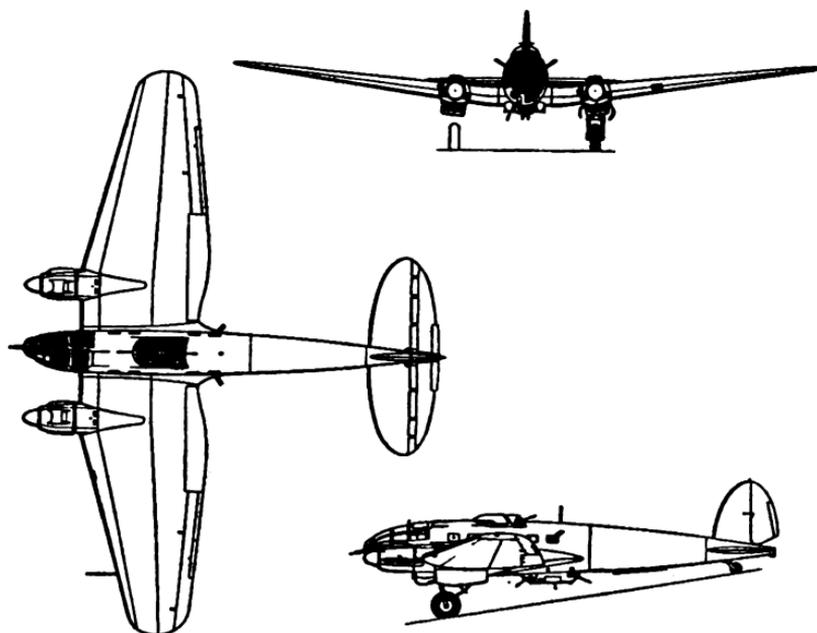
U-88	капитан-лейтенант Боманн
U-255	капитан-лейтенант Рехе
U-377	капитан-лейтенант Кёлер
U-378	капитан-лейтенант Цече
U-403	капитан-лейтенант Клаусен
U-405	капитан-лейтенант Гопман
U-438	капитан-лейтенант фон Химмен
U-435	капитан-лейтенант Штрелов
U-457	капитан-лейтенант Бранденбург
U-589	капитан-лейтенант Хоррер
U-592	капитан-лейтенант Бора
U-703	капитан-лейтенант Бильфельд

Приложение 8



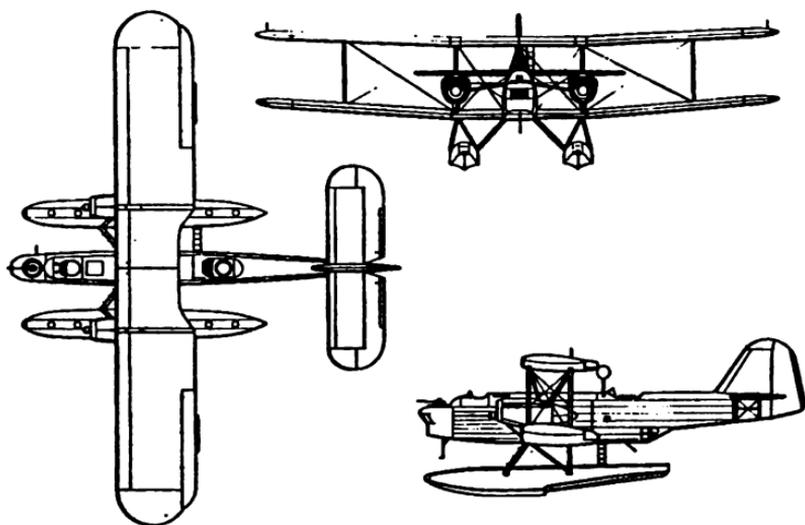
Юнкерс Ju-88A-4
Германия

Размах крыла, м	20,13
Длина, м	14,36
Высота, м	4,85
Двигатель	2 × Jumo-211J, 1340 ЛС
Взлетный вес, кг	14000
Максимальная скорость, км/час	433
Потолок, м	8235
Дальность, км	1790
Вооружение	до 8 — 7,92 мм, 3000 кг бомб



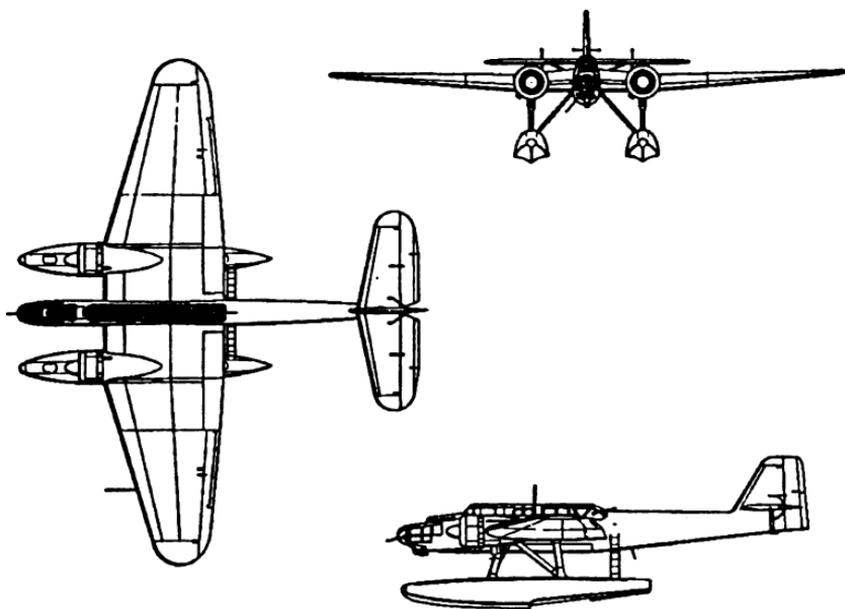
He-111H-16

Размах крыла	22,6 м
Длина	16,6 м
Высота	4 м
Двигатель	2 × Jumo-211F-2; 1350 ЛС
Взлетный вес	14000 кг
Максимальная скорость	430 км/час
Потолок	6700 м
Дальность	2000 км
Вооружение:	1 — 20 мм, 1 — 13 мм, 3 — 7,9 мм, 2 торпеды или до 3000 кг бомб



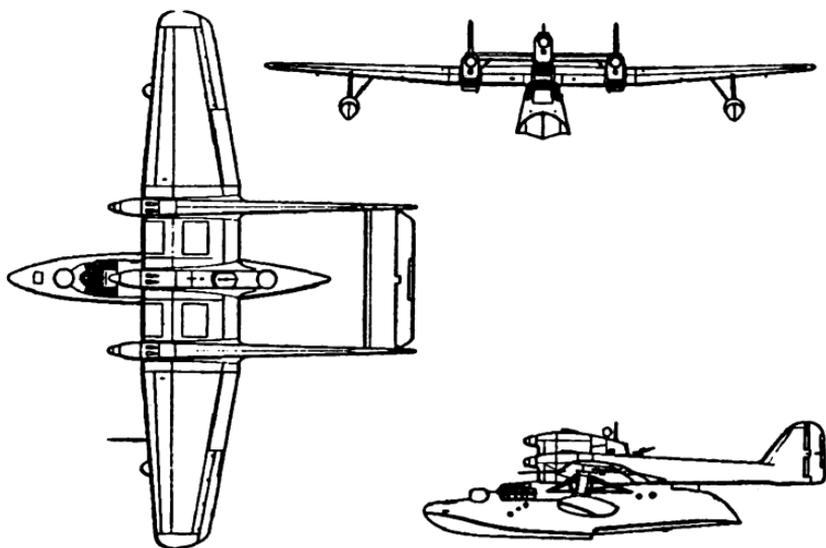
He-59B-2

Размах крыла	23,7 м
Длина	17,4 м
Высота	7,1 м
Двигатель	2 × BMW-VI-6,0ZU; 660 ЛС
Взлетный вес	9100 кг
Максимальная скорость	220 км/час
Потолок	4000 м
Дальность	до 1500 км
Вооружение:	3 — 7,9 мм, 1 торпеда или до 1000 кг бомб



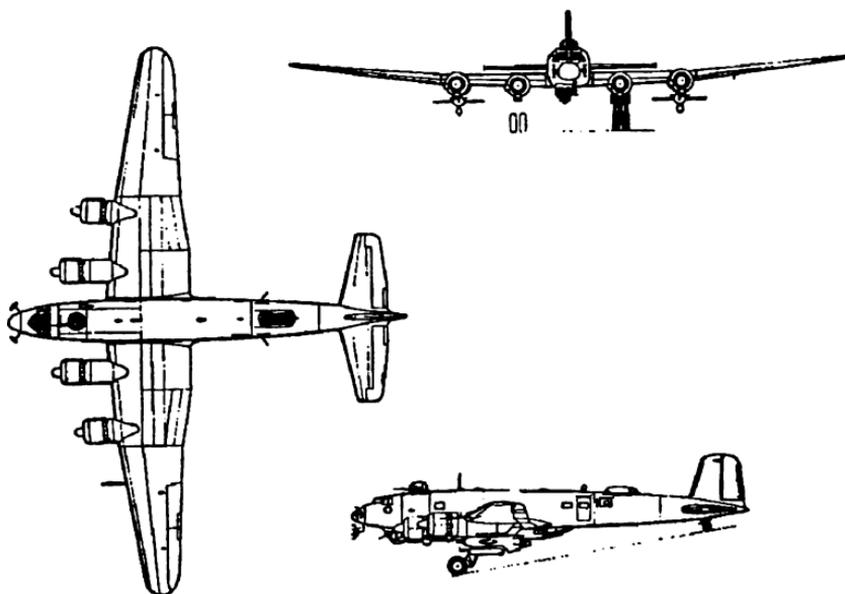
He-115C-1

Размах крыла	22,3 м
Длина	17,3 м
Высота	6,3 м
Двигатель	2 × BMW-132K; 960 ЛС
Взлетный вес	10690 кг
Максимальная скорость	300 км/час
Потолок	3200 м
Дальность	2800 км
Вооружение:	1 — 15 мм, 4 — 7,9 мм, 1 торпеда или 1250 кг бомб



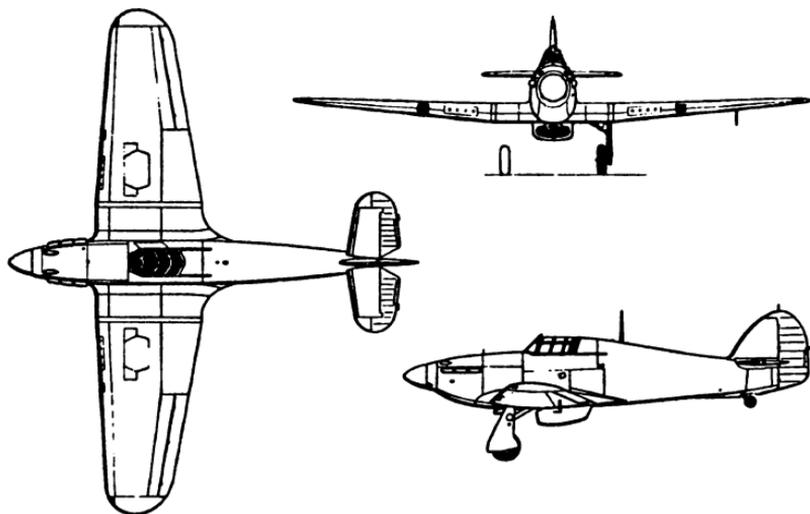
BV-138C-1

Размах крыла	26,95 м
Длина	19,85 м
Высота	5,9 м
Двигатель	3 × Юнкерс Jumo 205D; 880 ЛС
Взлетный вес	14513 кг
Максимальная скорость	285 км/час
Потолок	5000 м
Дальность	4270 км
Вооружение:	2 — 20 мм, 1 — 13 мм



FW-200С-3

Размах крыла	32,85 м
Длина	23,45 м
Высота	6,3 м
Двигатель	4 × Врато-323К-2 «Фэфнир»; 1200 ЛС
Взлетный вес	22720 кг
Максимальная скорость	360 км/час
Потолок	5800 м
Дальность	4400 км
Вооружение:	1 — 20 мм, 3 — 13 мм, 2 — 7,9 мм, до 2100 кг бомб



«Си Харрикейн»

Размах крыла, м	12,19
Длина, м	9,55
Высота, м	4,01
Двигатель	Роллс-Ройс «Мерлин II» 1030 ЛС
Взлетный вес, кг	2990
Максимальная скорость, км/час	510
Потолок, м	10120
Дальность, км	685
Вооружение	8 × 7,69 мм

«Си Харрикейн» отличался от «Харрикейна I» только установкой тормозного крюка.

СОДЕРЖАНИЕ

Граница ада проходит по реке Коцит (Предисловие переводчика)	3
П. Лунд. RQ-17 — КОНВОЙ В АД	49
Арктические конвои	50
<i>Глава 1.</i> Спасти Сталинград	55
<i>Глава 2.</i> Как там, на войне?	70
<i>Глава 3.</i> Рассеяться!	90
<i>Глава 4.</i> Черное воскресенье	119
<i>Глава 5.</i> Бегство в Бухту трусов	142
<i>Глава 6.</i> Вы были чертовски великолепно	164
<i>Глава 7.</i> Выуженные из моря	191
<i>Глава 8.</i> Полный вперед — и с богом	213
<i>Глава 9.</i> Голодное ожидание	230
<i>Глава 10.</i> Последняя плата	248
<i>Глава 11.</i> Кто виноват?	266
Дж. Брум. КОНВОЮ РАССЕЯТЬСЯ!	293
<i>Часть 1</i>	294
<i>Часть 2</i>	380
П. Смит. ПОБЕДА В АРКТИКЕ	523
<i>Глава 1.</i> Политическая целесообразность	524
<i>Глава 2.</i> Любой ценой	549
<i>Глава 3.</i> Золотой гребень	586
<i>Глава 4.</i> Флот призраков	627
<i>Глава 5.</i> Война на истощение	673
<i>Глава 6.</i> Последние усилия	710
<i>Глава 7.</i> Вернулся моряк домой	753
Приложения	775

Издательская группа АСТ

Издательская группа АСТ, включающая в себя около **50 издательств** и редакционно-издательских объединений, предлагает вашему вниманию **более 20 000 названий книг** самых разных видов и жанров.

Мы выпускаем классические произведения и книги современных авторов.

В наших каталогах — интеллектуальная проза, детективы, фантастика, любовные романы, книги для детей и подростков, учебники, справочники, энциклопедии, альбомы по искусству, научно-познавательные и прикладные издания, а также широкий выбор канцтоваров.

В числе наших авторов мировые знаменитости:

Сидни Шелдон, Стивен Кинг, Даниэла Стил, Джудит Макнот, Бертрис Смолл, Джоанна Линдсей, Сандра Браун, создатели российских бестселлеров Борис Акунин, братья Вайнеры, Андрей Воронин, Полина Дашкова, Сергей Лукьяненко, братья Стругацкие, Фридрих Незнанский, Виктор Суворов, Виктория Токарева, Эдуард Тополь, Владимир Шитов, Марина Юденич, Виктория Платова, Чингиз Абдуллаев; видные ученые деятели академик Мирзакарим Норбеков, психолог Александр Свияш, авторы книг из серии «Откровения ангелов-хранителей» Любовь Панова и Ренат Гарифзянов, а также любимые детские писатели Самуил Маршак, Сергей Михалков, Григорий Остер, Владимир Сутеев, Корней Чуковский.

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>

Книги издательской группы АСТ вы сможете заказать и получить по почте в любом уголке России. Пишите:

107140, Москва, а/я 140

ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ

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. «Воршавская», 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>

ISBN 5-17-021659-9



Научно-популярное издание

ДВА КОНВОЯ: RQ-17 И RQ-18

Лунд Пол

RQ-17 — конвой в ад

Брум Дж.

Конвою рассеяться!

Смит Питер

Победа в Арктике

Художественный редактор О.Н. Адаскина

Компьютерный дизайн: Ю.А. Хаджи

Компьютерная верстка: О.П. Васюхина

Корректор и редактор С.И. Казанцев

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2;
953004 — научная и производственная литература

Гигиеническое заключение

№ 77.99.02.953 Д.008286.12.02 от 09.12.2002 г.

ООО «Издательство АСТ»

667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Кочетова, д. 28

Наши электронные адреса:

WWW.AST.RU E-mail: astpub@aha.ru

При участии ООО «Харвест». Лицензия ЛВ № 32
от 27.08.02. РБ, 220013, Минск, ул. Кульман,
д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42.

Открытое акционерное общество
«Полиграфкомбинат им. Я. Коласа».
220600, Минск, ул. Красная, 23.

ДВА КОНВОЯ: PQ-17 и PQ-18

В этой книге рассказывается о трагических событиях, происшедших у северного побережья Европы при проводке двух полярных конвоев — PQ-17 и PQ-18. Летом 1942 г. напряженность борьбы в водах Арктики достигла апогея. Десятки транспортов союзников были уничтожены, множество самолетов и подводных лодок немцев — потоплены.

Свидетельства очевидцев, мнения историков, архивные документы позволяют приподнять завесу над подробностями кровопролитных боев, ранее неизвестными российскому читателю. Книга будет интересна как специалистам, так и всем любителям военной истории.