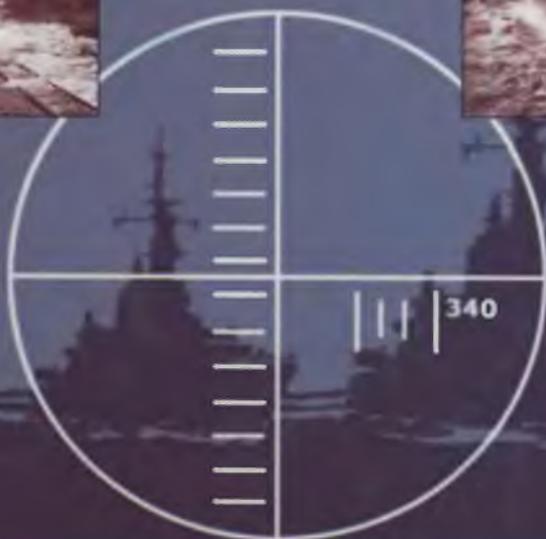


ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

# САМАЯ ЖЕСТОКАЯ БИТВА

САМАЯ ЖЕСТОКАЯ БИТВА

РОНАЛЬД СЕТ



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

РОНАЛЬД СЕТ

**ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА**

**РОНАЛЬД СЕТ**

# **САМАЯ ЖЕСТОКАЯ БИТВА**

**act**  
ИЗДАТЕЛЬСТВО  
**ХРАНИТЕЛЬ**  
МОСКВА  
2006

*Сканировал и создал книгу - vtaKhankov*

УДК 355/359  
ББК 63.3(0)62  
С28

Серия «Военно-историческая библиотека»  
основана в 1998 году

*Перевод с английского А.Г. Больных*  
*Серийное оформление А.А. Кудрявцева*  
*Компьютерный дизайн Ю.А. Хаджи*

Подписано в печать с готовых диапозитивов заказчика 16.06.06.  
Формат 84×108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Бумага газетная. Печать высокая с ФПФ.  
Усл. печ. л. 15,12. Тираж 3000 экз. Заказ 2048.

### **Сет, Р.**

**С28** Самая жестокая битва / Рональд Сет; пер. с англ. А.Г. Больных. —  
М.: АСТ: АСТ МОСКВА: ХРАНИТЕЛЬ, 2006. — 282, [6] с.: 16 л. ил. —  
(Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-17-038617-6 (ООО «Издательство АСТ»)  
ISBN 5-9713-3180-9 (ООО Издательство «АСТ МОСКВА»)  
ISBN 5-9762-0493-7 (ООО «ХРАНИТЕЛЬ»)

Книга посвящена рядовому атлантическому конвою ONS-5, сумевшему после многодневной битвы потопить 8 немецких подводных лодок и прорваться к пункту назначения. Это событие стало поворотным в Битве за Атлантику.

Предназначается для широкого круга читателей, как специалистов, так и любителей военной истории.

УДК 355/359  
ББК 63.3(0)62

ISBN 985-13-8465-8  
(ООО «Харвест»)

© Перевод. А.Г. Больных, 2005  
© Оформление.  
ООО «Издательство АСТ», 2006

# ПРЕДИСЛОВИЕ ПЕРЕВОДЧИКА

## Решающие конвойные битвы

Если верить нашей историографии, то предмета данной книги вообще не существует в природе. Попробуйте найти хотя бы в одном из советских/российских официальных изданий термин «конвойная битва» или «*convoy battle*». Не существует его, не существует в принципе. Для наших адмиралов, а вслед за ними и для историков, которые в силу объективных обстоятельств носили погоны со звездами не того калибра и были вынуждены преданно заглядывать адмиралам в рот, проводка морского конвоя, похоже, представлялась даже не военной операцией. Где уж тут говорить о битве. Это просто арифметическая задачка из учебника для четвертого класса. «Из пункта А в пункт Б вышел товарный поезд. Из пункта Б в пункт А навстречу ему вышел пассажирский...» И так далее. Самым наглядным примером такого вопиющего непонимания были истории с конвоями PQ-17 и PQ-18. Наше политическое (ну ему-то такой взгляд еще простителен) и военное руководство смотрели на происходящее, но просто не понимали его сути. Перечитайте телеграммы Сталина, перечитайте мемуары адмиралов Кузнецова и Головки. До них так и не дошло, что имели место две крупнейшие битвы стратегического масштаба. Первая завершилась тяжелейшим поражением союзников,

даже разгромом. Во второй невероятным напряжением сил англичанам удалось одержать тяжелую, кровавую победу. Нет, по мнению нашего командования не произошло решительно ничего замечательного. Просто на железнодорожной ветке из пункта А в пункт Б кто-то неправильно перевел стрелку, и один состав кувыркнулся с насыпи, хотя и не целиком. Да, неприятное происшествие, но не более того. И единственное, что их волнует — это задержка с прибытием очередного товарного состава. О чем тут вообще говорить, если даже термин «Битва за Атлантику» неизменно сопровождался эпитетами «так называемая» или «пресловутая». При этом за Эль-Аламейном, Дюнкерком, Арденнами право называться «битвой» все-таки сохранялось. А вот огромную кампанию решающего стратегического масштаба наше командование, наша историческая и военная наука не видели в упор. Между прочим, рекомендую хотя бы для сравнения посмотреть состав сил Королевского Флота, привлекаемых для обеспечения проводки любого из полярных конвоев, и силы, которые англичане бросили в погоню за «Бисмарком». При том, что «Бисмарк» вышел в океан один-единственный раз, а полярные конвои отправлялись чуть ли не ежемесячно.

Интересен еще один момент. Я достаточно хорошо знаком с западной историографией, так вот, даже те авторы, которые искренне (или неискренне) называют Эль-Аламейн и Монте-Кассино решающими битвами Второй Мировой войны, нигде и никогда не употребляют термин «*so called*» — «так называемый» — по отношению к событиям на Восточном фронте. А у нас — свободно и даже обязательно. Нет, большевистское хамство, по-видимому, неистребимо, как не истребим класс люмпенов, в адмиральских погонах и без них.

О чем, собственно, можно говорить, если даже злосчастный Таллинский переход у нас не заслужил определения «битва». Так, мелочь, либо «переход», либо «эвакуация». Иногда встречается термин «операция», но не чаще одного раза из пяти. Причем дело не в привычной тенденции

замалчивать чудовишные потери в людях и кораблях. Суть в том, что основной удар пришелся на транспорты, а это вовсе не на военные корабли. И, следовательно, о результатах Таллинского перехода должна голова болеть у Министерства морского транспорта, а не у главнокомандующего ВМФ. Вы будете смеяться, но первые сведения о наших потерях во время этой битвы я увидел в книге «История мореплавания», выпущенной в 1972 году в издательстве «Транспорт», как «учебное пособие для высших учебных заведений ММФ». Все Воениздатовские книги хранили гордое молчание на сей предмет. Процитируем адмирала Кузнецова: «Попытка врага уничтожить силами авиации основной костяк кораблей КБФ оказалась безуспешной». Остальные издания пишут то же самое. Причем я совершенно убежден: это ни в коем случае не лицемерие. Наши моряки действительно так думали. «Киров» уцелел, а потоплены там 20, 50 или 80 транспортов — уже не важно.

Поэтому даже представить себе, что какой-то конвой мог иметь стратегическое значение, наши адмиралы не могли органически. А такие конвои англичанам приходилось проводить не единожды. Самым хорошим примером являются многочисленные конвои WS — «Специальные Уинстона», которые доставляли войска и оружие на Африканский театр. Перевозки американской армии в Европу тоже заслуживают подобного определения.

Но, разумеется, совершенно отдельно для англичан стоят Мальтийские конвои. Это видно хотя бы из того, что каждый из них получал отдельное названия — «Гарпун», «Вигерес», «Пьедестал» и так далее. То есть, командование Королевского Флота рассматривало каждый из них как специальную операцию, а не дежурную проводку группы транспортов. Даже на том же Средиземноморском театре было множество литерных конвоев, всякие там MG, MA и тому подобные, хотя в 1941 году переход в Грецию был немногим менее опасен, чем прорыв на Мальту. И все-таки, Мальтийские конвои занимали совершенно особое положение.

Однако конвой «Пьедестал» выделяется даже среди них. Просто взгляните на силы, привлеченные к этой операции. Два линкора! Четыре авианосца! До создания Британского Тихоокеанского флота и Оперативного Соединения 57 ни разу еще англичане не сводили вместе 4 своих авианосца. А уж включить их в непосредственное сопровождение конвоя... Такого, между прочим, не было ни разу за всю войну ни на одном театре. И это было не случайно.

Ситуация на театре складывалась самая тяжелая. Войска Роммеля стояли под Эль-Аламейном. Наступать они больше не могли, однако сумели в очередной раз разгромить армию Окинлека, попытавшуюся перейти в атаку. Сокрушительными налетами германской авиации Мальта была превращена в сплошные развалины. Ее авиация была уничтожена, итальянские конвои снова начали прорываться в Северную Африку, поэтому никто не мог поручиться, что в ближайшем времени Роммель не нанесет новый удар, который станет для англичан роковым. Вдобавок перед Мальтой вплотную встал призрак голодной смерти. Командование Оси не подозревало, насколько остров был близок к капитуляции, причем **даже без высадки десанта!** Для меня это тоже стало откровением. Например, в книге «Пьедестал» вы найдете упоминание о специальном выпуске мальтийской газеты, посвященном сдаче острова! Хорошо еще, что этот тираж не пригодился. Но какова предусмотрительность...

Когда я спросил у автора книги, как это могло получиться, ведь не было вражеской высадки, Питер Смит ответил, что кормить население острова стало просто нечем. Гарнизон еще имел какие-то запасы продовольствия, но не гражданское население. Чтобы спасти его, приходилось капитулировать. И опять же, в который раз перед нами проявляется коренное различие образа мышления «загнивающей буржуазии» и истинных коммунистов-ленинцев. Они предпочли закопать на Пискаревском кладбище 800 тысяч ленинградцев (это по самым оптимисти-

ческим оценкам, сколько их погибло на самом деле, мы не узнаем никогда), но не сдавать «колыбель революции». Избави бог, я не утверждаю, что следовало сдать Ленинград. Я просто сухо констатирую, что советское командование даже не думало (какое там — пыталось) проводить никаких операций, подобных «Пьедесталу». Мрут себе — туда им и дорога. А вот коварные британские империалисты не могли допустить гибели мальтийцев. Хотя, казалось бы, что им до населения колонии. Не Бирмингем же, в конце-то концов. Но предпочли спасти, хотя это им стоило очень дорого.

В памяти были свежи провалы июньский операций «Гарпун» и «Вигерес», когда из 17 транспортов на Мальту удалось провести всего 2, поэтому командование Королевского Флота решило не рисковать и привлекло для обеспечения конвоя совершенно неслыханные силы. Но и противник хорошо подготовился к встрече конвоя. Развернулась жестокая битва, в которой обе стороны понесли большие потери, причем потери англичан оказались заметно выше. Но свою задачу они решили, 5 транспортов из 14 прорвались на Мальту. Остров был спасен. Англичане удержали свои позиции на Средиземноморском театре, и уже осенью 1942 года союзники перешли в контрнаступление по всем направлениям. Высадка в Марокко и Алжире, Эль-Аламейн... Битва действительно оказалась решающей. И конвоем «Пьедестал» завершилась легендарная сага Мальтийских конвоев британского флота, каждый из которых, безусловно, заслуживает отдельной книги.

С конвоем ONS-5 дело обстояло несколько иначе. Это был рядовой, ничем не примечательный атлантический конвой. Особенными были только обстоятельства. Совсем недавно в Атлантике разыгралась крупная битва, в которой союзники потерпели крупное поражение.

В первые 20 дней марта немецкие подводные лодки в Северной Атлантике добились необычных успехов против четырех конвоев (HX-228, HX-229, SC-121 и SC-122),

идуших на восток, потопив 38 из примерно 200 судов, что составило около 20 процентов. Вдобавок был потоплен эсминец «Харвестер». Эти потери вызвали настоящий шок в Адмиралтействе, причем дело даже не в процентах, а в том, что удар получила система конвоев. Заговорили о «кризисе», даже о «сомнениях». Скорее всего, это была просто нервная реакция, что-то вроде нокдауна после неожиданно пропущенного сильного удара. Но ведь нокдаун — это еще далеко не нокаут, и до поражения на атлантических коммуникациях в марте 1943 года было гораздо дальше, чем где-нибудь летом 1942.

Как-то само собой забылось, что 11 других конвоев прошли в марте невредимыми, и еще один конвой (НХ-230) потерял от подводных лодок всего одно судно, к тому же отставшее от общего строя. И сразу после этих трагических событий конвой SC-123, в состав охранения которого был включен эскортный авианосец «Боуг», не потерял ни одного судна.

Но Дениц не сдался и подготовил новое крупное наступление. К 1 мая в море находились около 60 подводных лодок, сведенных в 4 группы. Они патрулировали на границе «Черной Дыры», в которой конвои не имели прикрытия базовых самолетов, и ждали своего часа. Их жертвой должен был стать идущий на запад конвой ONS-5. В составе его охранения не было эскортного авианосца. Впрочем, конвой столкнулся с такой погодой, что вряд ли палубная авиация смогла бы что-нибудь сделать.

В ходе последовавшей многодневной битвы ONS-5 потерял 13 судов, однако корабли эскорта в ответ потопили 6 подводных лодок. Гибель еще 2 лодок косвенно связана с битвой вокруг ONS-5. Да, немецкие подводники в очередной раз нанесли серьезный урон конвою. Однако заплатили они за это слишком дорого. 8 подводных лодок за 13 транспортов? Такое соотношение потерь было неприемлемо для Деница. Но худшее ждало его впереди. Вскоре немцам уже пришлось разменивать две лодки на одно судно. Конвои все-таки выиграли свою битву, хотя и

не без труда. И перелом в этой борьбе совершенно четко обозначился именно с конвоя ONS-5. Хотя заявление, что этот конвой обеспечил победу в Битве за Атлантику, было бы, наверное, слишком смелым.

### Вечно позавчерашние

Давным-давно, в совершенно доисторические времена, советские газеты просто обожали заголовки типа «Вечно вчерашние». В статьях говорилось о западно-германских реваншистах, которые спят и видят, как вернуть границу по Одеру-Нейссе. Естественно, поминалось, что в годы войны канцлер Штраус служил в Вермахте. Как ни странно, доля истины в этих статьях имела. Трудно уважать людей, живущих вчерашним днем и требующих возвращения прошлого. Ведь грядущей трансформации Европы и мирного объединения Германии все эти «союзы судетских немцев» не предвидели. Но скажите на милость, как тогда назвать людей, которые тоскуют не о том, что было 5 лет назад, а о порядках и нравах 50-летней давности? Скажем, если бы те же немцы начали кричать о восстановлении не Третьего, и даже не Второго Рейха, а королевства Пруссия? Как бы вы их тогда назвали? Правильно подумали, именно так бы и назвали. А вот к людям, тоскующим по Советскому Союзу «образца 1937 года» у нас почему-то принято относиться совершенно серьезно. С ними дискутируют, к ним прислушиваются, им внимают. На свет вытаскиваются пропыленные лозунги, обветшалые постулаты, омерзительно воняющие могильным гнильем идеи. Снова раздаются призывы заняться «врагами народа и государства». Я что-то опять путаю? Ах, склероз... Это Рейнхард Гейдрих приказал начальнику подотдела IV-B4 РСХА Адольфу Эйхману заниматься «врагами народа», Иосиф Сталин — железному наркому Николаю Ежову или еще кто-то кому-то?

В свое время Советский Союз совершенно серьезно собирался воевать со всем остальным миром вместе взятым. Это прямо следовало из программы КПСС, в которой говорилось о ликвидации мировой капиталистической системы. Ведь эта самая система отнюдь не собиралась самоликвидироваться, значит, ее нужно было уничтожить насильственно, то есть путем вооруженной агрессии. И если меня будут убеждать, что СССР наштамповал 80 тысяч танков, больше чем весь остальной мир вместе взятый, исключительно по причине своего зубодробительного миролюбия, я, простите, не поверю. Именно поэтому и рухнул так называемый «социализм», что не могла одна отдельно взятая страна состязаться со всем остальным миром. Итак, говорит адмирал флота Чернавин: «Кто мог подумать, что нечеловеческие усилия по поддержанию паритета с западным миром будут сведены к нулю...». В свое время наши идеологи любили издеваться над лозунгом «Пушки вместо масла», который, мол, в ходу у проклятой буржуазии. Но вот беда, собственному народу они предложили куда более мрачный вариант: «Пушки вместо хлеба». Без масла еще прожить можно, хотя и будет очень плохо. Но вот без хлеба жить еще никому не удавалось. И ведь прекрасно понимали, что творят, иначе не говорили бы о «нечеловеческих усилиях». Впрочем, эти усилия требовались от нас с вами, а не от адмиралов.

И вот опять возникает отвратительное ощущение «дежавю». Снова мы слышим знакомые вопли. Мы опять живем в осажденной крепости, фронт опять проходит по каждой улице и в каждом доме. Черная лапа ЦРУ тянется... Или не ЦРУ? С ЦРУ у нас, кажется, наступила пламенная любовь и вечная дружба. Но все равно чья-то лапа определенно тянется. И мы должны бдить и защищать. Почему мы не можем сократить призыв? Да потому, что не хватает людей для защиты «священных рубежей». Это Садового кольца что ли? В общем, если в «Морском сборнике» печатается высказывание американского министра обороны о том, что в США в армию ежегодно поступают

служить 77 тысяч человек, но это как-то много, и пора бы подсократить приток добровольцев, то, разумеется, это все маскировка коварных замыслов американского империализма, оголтело рвущегося к мировому господству. Зато если российский министр обороны бодро утверждает, что наш призыв в 350 тысяч человек не гарантирует защиты границ и требуется увеличить его этак раза в два, это безусловное доказательство врожденного миролюбия российской военщины. Причем в унисон ему раздаются кликушеские вопли про угрозу, патриотизм и священный долг. Причем вся эта камарилья охотно предоставляет **нашим** детям защищать и умирать. Что-то ни во время действительной срочной службы, ни позднее, когда я много ездил по частям в качестве представителя завода, я не видел ни одного депутатского отпрыска, ни одного генеральского наследника «на должностях рядового и сержантского состава». Эти детишки подлинных патриотов предпочитают защищать Россию, не вылезая из публичных домов Амстердама и казино Лас-Вегаса, пока их папаши гонят **наших** сыновей на смерть за депутатские квартиры и генеральские оклады.

Знаете, я довольно плохо отношусь к коммунистам, но все-таки они соблюдали хоть какие-то приличия. Все наверняка знают о печальной судьбе Якова Джугашвили или о гибели на фронте Рубена Ибаррури. Но есть множество других примеров. Недавно я узнал, что сын Хрущева в году войны служил летчиком-истребителем и погиб на фронте. Его самолет был найден только через полвека после окончания войны. Ну, о смерти обоих сыновей Деница писали достаточно много. Менее известно, что внук Вильгельма II принц Оскар-Вильгельм фон Гогенцоллерн тоже погиб на фронте. Но ведь всякие там генеральные секретари, гросс-адмиралы и императоры не указка российскому депутату. У него своя, особенная гордость...

Нет, российская военщина не изменилась ни на иоту, она все также намерена воевать со всем миром. Где уж тут призыв сокращать? Доказательства? Да сколько угод-

но! Вот недавно попала мне в руки книга адмирала Капитанца «Флот в русско-японской войне и современность», выпущенная издательством «Вече» в 2004 году. Не книга, а просто песня! Интересующая нас цитата находится на странице 343. «В основе реформирования ВМФ должно быть его новое качественное состояние на базе современной науки и новейших технологий. Это создание сбалансированного флота для решения задач «флот против берега» и «флот против флота» на базе высокоточного оружия, единого информационного поля и автоматизированных систем управления; флота, способного противостоять любой группировке ВМС отдельно взятых прибрежных государств, не исключая ВМС НАТО и ВМС США, в случае необходимости их силового сдерживания». Ну, как, узнаваемо? Снова нас призывают готовиться к войне против всего мира! Господи, ну сколько можно?! Все течет и ничего не меняется!

В первых рядах героической борьбы за возвращение в прошлое, как всегда, идут бойцы идеологического фронта, наши доблестные историки. Иногда берешь в руки только что вышедшую книгу, и вдруг тебя охватывает сомнение: а, может быть, это просто переиздание чего-то старого и замшелого. Присматриваешься повнимательнее. Нет, это вам не сочинения приснопамятного Шпанова, никакой не «Первый удар». Вполне современные книги из серии «Война и мы». Вот только лексика почему-то старая. Мало того, что старая, так, вдобавок, какая-то полупечатная. Фашисты и прочие либерал-демократы там исключительно говнюки, сволочи, ублюдки, засранцы, выродки, трусы и подонки. Интересно, прямую матерщину редактор что ли вычеркнул? Впрочем, в каком-нибудь 1937 году, когда СССР находился на положении осажденной крепости, такой лексикон был очень даже уместен.

Однако, сейчас на дворе вроде бы уже XXI век, или мне это только кажется? Возьмем две разные книги двух разных авторов, но под одинаковыми названиями: «Асы и пропаганда».

Одна повествует нам о разоблачении дутых побед Люфтваффе и пестрит примерно следующими выражениями:

Страница 9. «Таким дегенератам места под солнцем не должно быть».

Станица 33. «И стадо «элиты нации» начнет тупо, убежденно и уверенно эту ложь повторять».

Страница 37. «Шнобелевский лауреат».

Страница 305. «Вторая версия — наглая брехня по многим причинам». Там же: «Когда он диктовал свои мемуары, то был уже в возрасте сивого мерина».

Небрезгливый человек найдет и много других, не менее красочных выражений. Вторая книга посвящена разоблачению достижений немецких подводников. Здесь мы встречаем чуточку иные примеры.

Страница 30. «Именно Лемп потопит ее <«Атению»> в первый день войны. Впоследствии он потопит еще линкор «Бархэм» (в конце 1939 г.), несколько других кораблей и судов Англии». Разве интересует автора то, что линкор «Барэм» был потоплен в 1941 году U-331 под командованием обер-лейтенанта Ганса-Дидриха фон Тизенгаузена?

Страница 70. «В глазах каждого человека, способного не принимать на веру весь этот пропагандистский блеф и включить свои мозги, ореол знаменитых немецких асов тускнеет, и на самом деле они оказываются не такими уж «самыми крутыми», как их раскрутили». На этой же странице мы видим и ««дующих в струю» отечественных «демо-либерально-реформаторских» историков».

Страница 90. «Для королевского флота Ее Величества». Потрясающее открытие — Георг VI, оказывается, женщина!!!

Страница 115. «Прибыв в базу, он <Кречмер> получил приказание прибыть к Деницу и отчитаться о потоплении крейсера «Нельсон». Дениц и Кречмер не подозревают, что «Нельсон» линкор? Или это автор не подозревает?

Страница 456. «Кроме того, торпедами и артогнем было повреждено 6 транспортов, тральщик, **сторожевой монитор**». Как сказал классик: «Это что еще за географические новости?» **Сторожевой монитор**...

Страница 487. «Советские дипломаты — посол в Англии Майский и военно-морской атташе адмирал Харламов на совместном заседании с высшими офицерами английского Адмиралтейства убедительно доказали подлую роль их Первого лорда адмирала Паунда». Там же: «В конечном итоге разгромили «Тирпиц», стоявший в базе, действительно английские самолеты».

Ладно, простим ни за что не отвечающим авторам безграмотность и невежество. Хотя замечу мимоходом, что таких писак не то, что в приличный дом, в дворницкую не везде пустят. А у нас нормально. Люди **правильно** понимают историю и еще **правильнее** ее излагают.

Но вернемся опять к адмиральской книге. Я как-то уже говорил, что смеялся над пассажирами Суворова-Резуна, разоблачавшего дремучее невежество нашего генералитета, но все это было как-то умозрительно. Меня не интересовали дела сухопутные, и что там пишут гареевы, анфиловы, мерцаловы меня не слишком волновало. Но вот мы держим в руках **адмиральское** творение. Если оно отличается от упомянутых трудов, то лишь еще более вопиющей безграмотностью. Чтобы обвинение не было голословным, опять займемся цитированием адмирала Капитанца.

Страница 34. «Япония была бедна стратегическим сырьем; так, в 1896 г. в стране добывали нефти всего 31 тыс. тонн, чугуна 26 тыс. тонн, а стали только 1 тыс. тонн». Подскажите, в каких шахтах добывают железо и сталь? Или их качают прямо из скважин?

Страница 35. «Особенно реакционную роль играли феодалы и так называемые самураи».

Страница 36. Состав японского флота: «Шесть броненосцев, четыре броненосных крейсера и шесть легких крейсеров». Это откуда взяли легкие крейсера, по-

явившиеся только 20 лет спустя? Тем более что на странице 39 говорится о 6 броненосцах и 8 броненосных крейсерах.

Страница 39. «Русский флот на Тихом океане в количественном и качественном отношении разительно уступал японскому, исключая броненосцев». Как говорят в Одессе: «Что вы можете сказать за этих бычков?»

Страница 39. «Еще хуже было с бронированием: из четырех русских крейсеров по существу броненосными могли считаться только «Россия» и «Рюрик», но и они не имели полной броневой защиты по ватерлинии». «Громобой» и «Баян» как-то растворились в пространстве. Причем они-то были забронированы лучше двух упомянутых крейсеров вместе взятых.

Страница 41. «Всего в Порт-Артуре имелось 116 орудий различного калибра, из которых 108 были развернуты на приморском фронте». Это что, весь сухопутный фронт защищали 8 орудий? Понятно, почему японцы Артур захватили.

Страница 48. «На пути нормального развития военной мысли в России стояли: экономическая и политическая отсталость страны, кабальная зависимость царизма от империалистов Запада, противонародная политика господствующих классов крепостников и крупной буржуазии».

Страница 49. «Достаточно сказать, что радиоаппаратура, изобретенная А.С. Поповым за 10 лет до русско-японской войны в недрах русского флота, закупалась за границей». Изобретенная в недрах?! Я молчу...

Ну, разумеется русские совершали подвиг за подвигом.

Страница 55. «Два оставшихся в живых матроса заперлись в трюме и отказались сдаться японцам. Они открыли кингстоны и затопили корабль, погибнув вместе с ним». Это про «Стерегуший». Но ведь еще во время той же войны басня была опровергнута! Или адмирал Капитанец об этом до сих пор не знает?

Страница 93. «Варяг» огнем с обоих бортов стал наносить меткие удары по ближайшим японским кораблям,

нанес серьезные повреждения двум крейсерам и потопил один миноносец противника». Опять потопленный миноносец...

Ну, а под занавес два перла, причину рождения которых я понять не могу.

Страницы 54, 55 и далее. «Русские военные суда». Это что такое? всю жизнь я был убежден, что военные только **корабли**, а торговые — это **суда**.

Справочник по кораблям Русско-японской войны, начиная от страницы 416 и далее. Скорость измеряется в **узлах в час!!!** Знаете, если у нас вот **такие** адмиралы, то стоит ли удивляться современному состоянию флота и Вооруженных Сил в целом?!

Впрочем, есть один вариант объяснения, но верен он или нет — не знаю. Адмирал Капитанец к этой стряпне непричастен, потому что по моему скромному разумению, даже российский адмирал знает, что не существует «узлов в час». Книгу, скорее всего, писал какой-нибудь полуграмотный — вру! — четвертьграмотный, однавошьмаяграмотный журналист, адмирал подмахнул ее, не глядя, и получил законно заработанный гонорар. Но тогда адмиралу можно вменить другой, ничуть не меньший грех. Ему глубоко наплевать на порученную работу. Он не считает необходимым проверить ее даже бегло. То есть, проявляет глубочайшую безответственность. Какой вариант хуже (глупость или наплевательское отношение) — не берусь судить.

### **Все могут короли?**

Точнее было бы задать вопрос: все может Королевский Флот? Я уже писал, что во время Второй Мировой войны британский флот, пусть даже он и был то ли вторым, то ли третьим по силе, уже представлял не более чем жалкую тень самого себя вековой давности. Но при этом он был вынужден вести такую войну, какая не предус-

матривалась даже для флота в золотую эпоху безраздельного господства на морях. Королевский Флот оказался вынужденным воевать сразу на трех океанах: в Атлантике, в Арктике, в Индийском. А если сюда добавить еще Средиземное море, где бои велись с ничуть не меньшим размахом и напряжением, то станет понятной нервная реакция англичан на упреки Сталина по поводу задержки конвоев. Тут бы со своими заботами справиться, где уж о чужих думать, тем более что происходило все это летом 1942 года, в период наибольших успехов Оси. Рассмотрим только события с марта по август.

Мальта в осаде. Остров может капитулировать в любой день. Мартовская попытка провести конвоем из Александрии закончилась провалом. Из 4 транспортов 2 были потоплены в море, 2 прорвались на Мальту, но были уничтожены прямо в гавани еще до окончания разгрузки. Из примерно 40000 тонн грузов остров получил только 7500 тонн. Британский флот для прикрытия конвоя использовал 4 легких крейсера, 1 крейсер ПВО, 18 эсминцев и эскортных миноносцев, но успеха не добился, зато — зато! — понес серьезные потери. 20 марта возле Тобрука подводная лодка U-652 торпедировала и потопила эскортный миноносец «Хейтроп», 24 марта возле Мальты подорвался на mine и затонул эскортный миноносец «Саутволд», 26 марта возле Сиди-Баррани подводная лодка U-652 торпедировала и потопила эсмиинец «Ягуар». В тот же день на Мальте во время воздушных налетов были потоплены эсмиинец «Лиджен» и подводная лодка Р-39.

Налеты немецкой авиации на Мальту продолжаютя. 1 апреля в гавани потоплены подводные лодки Р-36 и «Пандора». 4 апреля потоплена греческая подводная лодка «Главкос». 5 апреля тяжело поврежден эсмиинец «Галлант», отремонтирован не был, потоплен тральщик «Абингдон». 6 апреля при попытке прорваться в Гибралтар эсмиинец «Хэйвок» вылетел на берег возле мыса Бон, погиб. 9 апреля в сухом доке тяжело поврежден эсмиинец «Ланс», не восстановлен. 11 апреля в гавани потоплен эсмиинец

«Кингстон». 11 апреля возле Тобрука немецкая авиация топит эсминцы «Лайвли», «Джакел», «Киплинг». 8 мая при выходе из гавани на mine подрывается и гибнет подводная лодка «Олимпус».

Наступает июнь 1942 года, англичане отправляют два конвоя на Мальту: с запада — «Гарпун», с востока — «Вигерес». 6 транспортов первого сопровождают 1 линкор, 2 авианосца, 4 крейсера, 18 эсминцев и эскортных миноносцев, другие корабли. 11 транспортов второго прикрывают 8 крейсеров, 26 эсминцев и эскортных миноносцев.

Из состава конвоя «Гарпун» на Мальту прорываются только 2 транспорта. Цена — соответствующая. Эсминец «Бедуин» и миноносец «Куявек» потоплены, повреждены 2 крейсера и 3 эсминца. Из 11 транспортов второго конвоя были потоплены 2, на Мальту не прибыл ни один. При этом немецкой были потоплены эсминец «Нестор» и миноносец «Эйрдейл». Подводная лодка U-205 торпедировала и потопила легкий крейсер «Хермайона». Немецкий торпедный катер потопил эсминец «Хэсти». Повреждены еще 2 крейсера. Мимоходом 12 июля немецкая подводная лодка U-77 топил эскортный миноносец «Гроув».

Итого за 4 месяца вокруг Мальты были потоплены 1 легкий крейсер, 11 эсминцев, 5 эскортных миноносцев, 5 подводных лодок, не считая более мелких кораблей. Много кораблей были повреждены.

В это же время на севере в Россию отправляются конвои PQ-12 и PQ-13 (март), PQ-14 и PQ-15 (апрель), PQ-16 (май), PQ-17 (июнь). Начиная с PQ-12, все арктические конвои прикрывают главные силы Флота Метрополии. При этом англичане понесли следующие потери: 1 мая эсминец «Пенджаби» протаранен и потоплен линкором «Король Георг V»; 2 мая свои же корабли по ошибке потопили подводную лодку «Ястжеб»; 2 мая потоплен крейсер «Эдинбург»; 14 мая потоплен крейсер «Тринидад». И все это, опять же, не считая тральщиков и других мелких кораблей. За 4 месяца Флот Метрополии был вы-

нужден провести в Арктике 6 операций с участием главных сил, привлекая даже американские корабли.

Напомним также, что в марте союзников вышибли из Голландской Ост-Индии, с огромными для них потерями. Потом был рейд авианосцев адмирала Нагумо в Индийский океан, который заставил англичан спешно перебрасывать крупные силы. Не прекращалась битва на североатлантических конвойных маршрутах...

Ну и венчает все операция «Пьедестал» в Средиземном море, для проведения которой англичанам пришлось мобилизовать вообще весь свой флот — от Исландии до Индийского океана. Степень напряжения сил лучше всего демонстрируют переходы эсминца «Кеппел» под командованием одного из анти-героев PQ-17 капитана 2 ранга Брума. Июль 1942 года, Арктика, сопровождение конвоя PQ-17. Август 1942 года, Средиземное море, сопровождение конвоя «Пьедестал». Сентябрь 1942 года, Арктика, сопровождение конвоя PQ-18. При этом учтите, что мечется по всем океанам корабль, построенный четверть века назад. Интересно, от хорошей ли жизни англичанам приходилось так усиленно эксплуатировать корабли прошлой войны? Наверняка, с большей охотой они привлекли бы свои стандартные эсминцы постройки 1930-х годов. Но... «Иных уж нет, а те далече». Приходилось выкраивать их того, что имелось. И совершенно ясно, что постоянно вести операции подобного размаха британский флот уже просто физически не мог. А тут впереди маячила операция «Торч».

Еще одной иллюстрацией тяжелого положения Королевского Флота является откровенно слабое сопровождение атлантических конвоев, которые, как мы помним, были для Великобритании жизненно важными. Конвой из 50 (в среднем) транспортов сопровождают 5—7 эскортных кораблей. Конечно, изобретенная адмиралом Хортоном система групп поддержки облегчала положение, но не настолько, чтобы оно могло считаться полнос-

тью удовлетворительным. В то же время следует отметить, что эти 5 фрегатов и корветов были гораздо более надежным прикрытием, чем десяток немецких «раум-ботов» и спешно переоборудованных траулеров.

Рассмотрим историю со злосчастными конвоями SC-122 и НХ-229. Плановая таблица Командования Западных Подходов предусматривала, что SC-122 будет сопровождать эскортная группа В-5, а конвой НХ-229 — эскортная группа В-4. Кроме того, из Англии была специально прислана 40-я эскортная группа, которая должна была сопровождать конвой НХ-229А. На бумаге все выглядело гладко. Но вот какой была ситуация в действительности?

Группа В-5 капитана 2 ранга Ричарда Бойла была ветераном Битвы за Атлантику и была сформирована еще в 1940 году, хотя последние 9 месяцев 1942 года по просьбе американцев действовала в Карибском море. Флагманом группы был достаточно новый эсминец «Хэйвлок». В состав группы входили 2 старых эсминца: «Волонтер» и «Уорвик», а также 5 корветов: «Годетиа» и «Баттеркап» (оба с бельгийскими экипажами), «Пимпернел», «Лавендер», «Саксифрейдж». И здесь возникает первое «но». «Уорвик» отсутствовал, хотя его место занял новый фрегат «Суэйл». Замена вполне достойная, если не считать того, что новичок пока не сработался с командой. Другим мелким нюансом было то, что «Волонтер» стоял в сухом доке. После перехода через Атлантику вместе с конвоем ON-168 в корпусе старого эсминца открылись течи. Однако ремонт планировалось завершить быстро, и эсминец должен был догнать конвой по дороге.

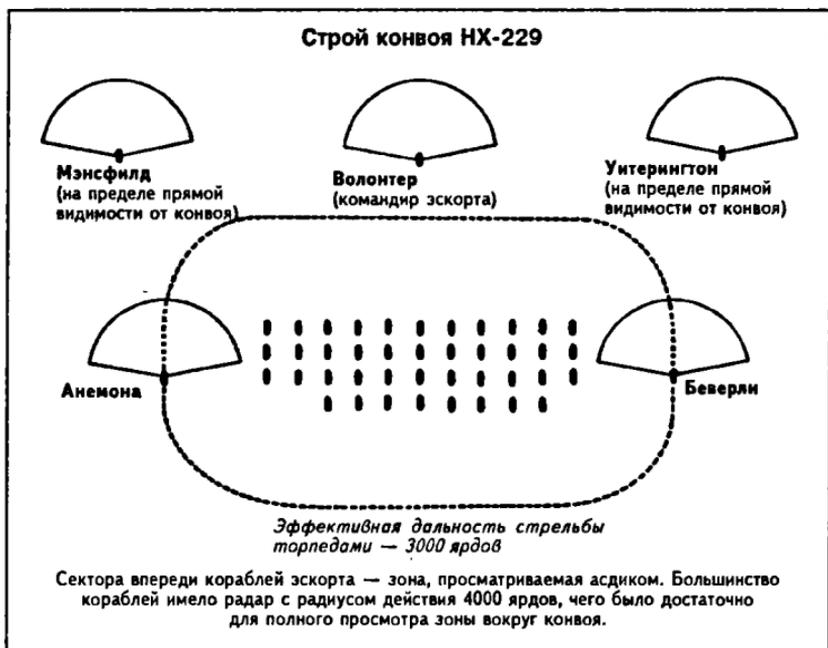
Группа В-4 капитана 2 ранга Э. Дэя, которой предстояло прикрывать конвой НХ-229, тоже была достаточно опытной. Флагманским кораблем Дэя тоже был новый эсминец типа «Н» — «Хайлендер». Однако группа растеряла чуть ли не все корабли своего основного состава. Эсминец «Уинчелси» стоял в ремонте в Англии и потому отсутствовал. Эсминец «Вими» ремонтировался в Ислан-

дии и в операции также не участвовал. Вместо него спешно прислали четырехтрубник «Беверли». Из 6 корветов, обычно входивших в В-4, в наличии имелись только «Абелиа», «Анемона», «Пенниурт» и канадский «Шербрук». Остальные вышли из строя после серьезных штормов, с которыми столкнулся конвой ONS-169 по пути в Америку. «Хайлендер» тоже пришлось поставить в док для заделки течей. Кроме того, на эсминце предстояло сменить обтекатель гидролокатора. «Пенниурту» также требовался ремонт, так как на нем возникли проблемы с машиной. «Абелиа» и «Шербрук» пока еще находились в море, сопровождая остатки ONS-169, который был разбросан штормами. В результате вместе с конвоем могли выйти только «Беверли» и «Анемона», причем несчастный корвет после перехода через Атлантику провел в порту всего один день.

Капитан 2 ранга Дэй предложил задержать конвой на 2 суток в бухте Пласенция, чтобы его группа успела собраться в относительно полном составе. Но такая задержка серьезно ломала график следования конвоев, и командование отвергло предложение Дэя. Кроме того, возникли сомнения относительно эскорта SC-122. Статистика говорила, что потери тихоходных конвоев в среднем на 30 процентов выше, чем быстроходных. Поэтому, хотя капитан 2 ранга Бойл ничего не просил, вместо «Волонтера» ему передали старый четырехтрубник «Апшур», а также новый канадский противолодочный траулер «Кампобелло», который направлялся в Англию.

А потом начались судорожные попытки хоть как-то усилить В-4. Канадцы имели еще 2 старых эсминца — «Уитерингтон» и четырехтрубник «Мэнсфилд». Они не имели достаточной дальности плавания и обычно действовали в пределах 600-мильной зоны вблизи Сент-Джонса. Однако теперь их передали группе В-4 с приказом следовать вместе с конвоем, пока позволяют запасы топлива, после чего возвращаться в Сент-Джонс. Вдобавок, «Волонтер» был временно переведен из группы В-5 в

группу В-4. Это было сделано так поспешно, что командиры кораблей В-4 даже не знали, кто, собственно, командует этим эсминцем. Это было бы не так страшно, если бы не еще одно «но». «Бевебли» имел слишком слабые средства связи, и капитан 2 ранга Дэй не хотел переходить на него. Он надеялся догнать конвой на «Хайлендере» и временно передал командование группой капитан-лейтенанту Г.Дж. Лютеру, командиру «Волонтера». То есть, эскортная группа, собранная с бору по сосенке, даже не знала, кто ею командует!



Корабли 40-й эскортной группы в Северной Атлантике ранее не действовали. Эта группа входила в состав Командования Западных Подходов и базировалась в Лондондерри, однако она сопровождала конвои, идущие в Сьерра-Леоне, то есть на южных маршрутах. Так как эти конвои были временно отменены, группу перебросили на северные маршруты.

Итак, диспозиция была следующей:

Конвой SC-122 — 50 транспортов,  
1 спасательное судно, 9 эскортных кораблей.

Конвой HX-229 — 38 транспортов,  
5 эскортных кораблей.

Конвой HX-229A — 37 транспортов,  
6 эскортных кораблей.

Считайте сами. Вдобавок, при этом «все смешалось в доме Облонских».

Не лучше было состояние и торгового флота. Еще раз перечитайте те страницы, где Питер Смит описывает, с каким напряжением пришлось собирать транспорты для конвоя «Пьедестал». Опять же, набирали, что называется, с миру по нитке. Вспомните, американец «Альмерия Лайкс», австралиец «Брисбен Стар», новозеландец «Ваймарама». Крупных быстроходных транспортов не просто не хватало, их отчаянно не хватало. Причем не на Средиземном море — по всей Британской империи. Танкеров так и вообще не оказалось. Интересно, как бы повернулся весь ход войны на Средиземном море, если бы не американские «Кентукки» и «Огайо»? Это ли не лучшее доказательство того, что Британия была буквально загнана в угол? Страна, которая несколько веков зависела от своего торгового флота; страна, которая делала все возможное для его совершенствования и развития; страна, имевшая самый крупный в мире торговый флот, вдруг не может найти две дюжины подходящих кораблей.

Словом, выяснилось, что короли, даже британские, могут далеко не все. И те наши историки, которые обвиняют Адмиралтейство в злонамеренном нежелании заниматься русскими конвоями, совершенно не правы. Положение Великобритании летом 1942 года было исключительно тяжелым.

## Игрушки дядюшки Винни

Как ни странно, но транспорты конвоя «Пьедестал» имели довольно мощное «зенитно-ракетное» вооружение. Правда, если говорить совсем честно, ракеты Конгрева, пожалуй, были ближе к баллистическим, чем все эти UP и FAM к зенитным. Дело в том, что у Черчилля был закадычный друг профессор Линдемманн, превратившийся потом в лорда Черуэлла. И этот профессор наизобретал много всяких штучек, от которых не сумели отбиться военные, учитывая закулисную поддержку сэра Уинстона.

Все началось с так называемых «тросовых заграждений», которые ставились с помощью тех самых многоствольных UP-установок (Unrotated Projectile). 20-ствольная пусковая установка выстреливала 178-мм ракеты, в которых были упакованы 900 футов троса (толщина 1 мм), парашютик диаметром около 1 м, и мина весом около 250 г. На высоте около 3000 футов ракеты разрывались, ставя на пути атакующих самолетов заграждение. Самолет налетал на трос, подтягивал к себе мину, и... И ничего не происходило. За все время войны таким образом **вроде бы** был сбит один Ju-87 над Дувром. Зато кранцы с ракетами на палубе корабля могли взорваться в любую минуту при попадании вражеского снаряда, что, собственно, и произошло на «Худе».

FAM (Fast Air Mines) был аналогичен UP-ракетами, только что установки были скромнее. Ракета несла примерно 1000-футовый трос с двумя парашютами: большим на верхнем конце и маленьким на нижнем. К тросу прикреплялась маленькая мина. Опять же, предполагалось, что самолет на трос налетит и запутается в нем.

И совершенно безумным устройством выглядели установки PAC (Parachute and Cable), которая, вдобавок, существовала в нескольких вариантах. Ракета разматывала трос длиной с барабана, **стоящего рядом с пусковой установкой!** Самое смешное, что к марту 1941 года англичане установили на торговых судах 605 таких химерических устройств.

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Меня очень взволновало предложение написать предисловие к этой великолепной книге. В последние годы публикуется все больше книг, посвященных войне на море, все больше воспоминаний и мемуаров, поэтому мы можем более точно оценить важность 3 критических месяцев — марта, апреля и мая 1943 года.

Моей эскортной группе В-7 повезло, так как она сыграла важную роль в трех крупнейших конвойных битвах этого периода. Мы славно поработали, и я рад, что мистер Сет решил написать книгу о самой крупной и самой упорной из них. Это является свидетельством уважения и благодарности офицерам и матросам группы В-7.

Интересно читать, как воспринимают другие люди события, происходившие 17 лет назад. Мне было интересно узнать, что пережили моряки на борту торговых судов конвоя ONS-5, особенно узнать о так и оставшемся загадкой исчезновении «Лориана». Мы тогда прикрывали этот конвой и благополучно провели его через океан, хотя и с некоторыми потерями. Нам было важно поскорее забыть обо всех ужасах, чтобы полностью сосредоточиться на новых задачах. Мистер Сет рисует мрачную, но точную картину того, что пережили экипажи потопленных судов.

Я думаю, у меня в памяти после прочтения книги остались три главных момента. Прежде всего, мне очень жаль признаваться, но во время операции были допущены несколько ошибок, из-за несовершенства средств обнару-

жения подводных лодок и недостаточной подготовки экипажа. И это происходило при том, что В-7 была опытной группой, и мы никогда не упускали случая провести лишнюю тренировку. Поэтому я верю, что большинство случаев отказа оружия имело место по причине ужасных погодных условий, с которыми мы столкнулись на протяжении всего перехода. Постоянное пребывание в морской воде может вывести из строя любую технику. Поэтому нашим инженерам следует учесть этот урок. По множеству причин учения мирного времени проводятся, в основном, в хорошую погоду. Это становится причиной опасных просчетов при проектировании кораблей и систем вооружения.

Второй момент: мне крайне повезло получить под свое командование группы таких опытных командиров и экипажей. Все они намного превосходили средний уровень. Многим группам не повезло в этом отношении, и отсюда тоже следует извлечь выводы. Очень жаль, что наш флот редко правильно определяет приоритеты. В 1917 и 1918, а особенно с 1939 по 1945 год самой важной задачей флота являлась доставка на наши острова продовольствия и сырья. В обоих случаях создалась критическая ситуация. Следует честно сказать, что флот смотрит на защиту торговых путей как на второстепенную задачу, для нее выделяются далеко не лучшие офицеры. Я ничем не отличался от остальных. Прекрасно помню, как в 1941 году после года «учебы» в качестве командира одного из эскортных миноносцев Западных Подходов, я отправился к своему командиру и потребовал, чтобы меня отправили на «настоящий флот» — в Скапа Флоу или на Средиземное море. Лишь потом я понял, как мне повезло, что мне отказали.

Проблема заключается в том, что крайне трудно предсказать, какая из задач флота окажется самой важной в будущей войне. Особенно сложно сегодня, но я уверен, что обеспечение безопасности торговых судов останется одной из главных задач Королевского флота; будет этот конфликт всемирным или останется локальным.

Третий и последний момент: я полностью осознал огромную роль самолета в морской войне. Из описания перехода конвоя SC-130, которое автор дает в последней главе, может создаться впечатление, что при налаженном взаимодействии кораблей и самолетов противник не имеет никаких шансов. Это совсем не так. В начале войны взаимодействие самолетов Берегового Командования и кораблей Королевского Флота было плохим. Ошибки совершали обе стороны, и это приводило к тяжелым последствиям. Самолеты не могли найти конвой, прикрывать который были посланы. Корабли не могли опознать самолеты и открывали огонь по своим же. Корабли и самолеты не могли установить связь, что бы совершенно необходимо для организации совместных действий.

Потребовалось несколько лет войны и множество болезненных уроков, чтобы добиться удовлетворительного уровня сотрудничества. Совместные учения были совершенно необходимы, однако они начались только в 1941 году. Каждая сторона должна была знать о проблемах другой. Вскоре эскортные группы начали вывозить офицеров Королевских ВВС в море на учения, иногда их даже брали с собой на время перехода через океан. Один подполковник авиации в течение 16 дней был моим гостем во время перехода к Ньюфаундленду. Командиры кораблей тоже иногда поднимались в воздух. С 1940 по 1944 год я провел в воздухе более 100 часов на самолетах Берегового Командования, испробовав все типы самолетов. В Тактической школе, созданной в Ливерпуле в 1942 году, проблемы охоты за подводными лодками и защиты конвоем изучались во взаимосвязи. Все это стало возможно, когда летчики поняли проблемы моряков, а моряки оценили проблемы летчиков.

Но я сказал уже достаточно. Остается лишь пожелать автору того успеха, которого заслуживает эта великолепная книга, ведь с моей точки зрения, она дает точное и честное описание этой великой битвы.



## Глава 1

### ПРОЛОГ — ДЕВЯТИЧАСОВЫЕ НОВОСТИ

Во вторник 11 мая 1943 года Стюарт Хибберд зачитывал девятичасовой выпуск новостей в студии Би-Би-Си. Прекрасно поставленным голосом, которому никто не мог подражать, он сообщал слушателям, что войска союзников продолжают наступать в Северной Африке и что города Германского Рейха подвергаются сильнейшим бомбардировкам. Настало время хороших новостей.

Судя по всему, течение событий в Европе повернулось. Всего несколько недель назад русские сообщили о грандиозной победе под Сталинградом. В конце апреля в Пустыне были окружены остатки итальянских дивизий. Более того, союзники начали подготовку к решающему наступлению. Этот удар не следовало ждать в ближайшем будущем, но все, кто имел глаза, видели, что он неизбежен.

Только на море нам приходилось сражаться с по-прежнему активным и удачливым врагом. Сэр Уинстон Черчилль заявил, что пока не будет разбит этот враг, «ни о какой десантной операции крупного масштаба, необходимой для освобождения Европы, не может быть и речи». Усилия союзных флотов, особенно Королевского Флота, были направлены на достижение этой победы. Однако адмирал Дениц пока еще успешно контролировал события.

В конце девятичасового выпуска новостей в тот вторник Стюарт Хибберд зачитал следующее сообщение: «Корреспондент агентства «Рейтер» сообщил сегодня вечером из Вашингтона, что во вторник в Атлантике при попытке атаки идущего на запад союзного конвоя потоплены 5 немецких субмарин. Еще несколько вероятно потоплены или серьезно повреждены. Из 5 достоверно уничтоженных подводных лодок одна потоплена новым секретным оружием; две протаранены эскортными кораблями, одна взорвалась после артиллерийского обстрела, а пятая потоплена глубинными бомбами».

Можно смело утверждать, что ни Стюарт Хибберд, ни подавляющее большинство его слушателей не осознали подлинное значение этой короткой информации. Конечно, это была хорошая новость, ведь постоянно растущий список потопленных торговых судов доказывал, что наши жизненно важные коммуникации все еще находятся под угрозой. Но уничтожение 5 подводных лодок из состава огромного подводного флота, насчитывающего несколько сотен единиц, никак не походило на крупную победу.

Однако вечером в среду 12 мая Джон Снагге, зачитывая девятичасовой выпуск, сказал несколько больше об уничтожении подводных лодок. Это была не просто короткая информация, а довольно пространный бюллетень.

Зачитывая официальное коммюнике Адмиралтейства, мистер Снагге сообщил:

«Эскортные корабли Королевского Флота во взаимодействии с самолетами Королевских Канадских ВВС успешно защитили следующий на запад конвой от серии решительных, затяжных атак крупных сил подводных лодок. Атаки и контратаки продолжались непрерывно в течение 8 дней и ночей. В конце апреля группа примерно из 8 подводных лодок была сосредоточена на пути конвоя. Она предприняла несколько атак, большинство из которых было успешно отражено.

1 мая начался шторм, и такая погода стояла еще 3 дня. Когда погода слегка улучшилась, противник снова начал сосредотачивать подводные лодки. По оценкам, во вторник, среду и четверг наши эскортные корабли отбивали атаку стаи из 25 подводных лодок.

Противник неоднократно повторял свои удары днем и ночью, проведя в общей сложности около 30 атак. Погода была слишком плохой и не позволяла обеспечить полноценное воздушное прикрытие, но наши корабли атаковали противника решительно и успешно.

Две подводные лодки были протаранены, одна эсминцем «Ориби» (капитан-лейтенант Дж.К.А. Ингрэм), вторая — корветом «Санфлауэр» (капитан-лейтенант Дж. Пломмер). Корвет «Сноуфлейк» атаковал и потопил третью. Четвертая была потоплена эсминцем «Видетт» глубинными бомбами.

В бой вступили самолеты Королевских Канадских ВВС и провели множество атак подводных лодок, вероятно уничтожив одну и, может быть, еще несколько. Тем временем, эскортные корабли продолжали почти непрерывно тревожить противника. Корвет «Лусстрайф» (капитан-лейтенант Г.Э. Стоунхаус) атаковал лодку глубинными бомбами и вынудил ее подняться на поверхность. Вскоре после этого послышался грохот сильного взрыва, и больше подводную лодку не видели. Позднее к конвою присоединились новые эскортные корабли, и наши атаки усилились. Фрегат «Спей» (капитан 2 ранга Д.Г. Бойз-Смит) добился 2 попаданий из орудия в рубку подводной лодки, которая спешно погрузилась, и атаковал ее глубинными бомбами.

В течение дня 6 мая шлюп «Пеликан» (капитан-лейтенант Ф.Г. Торнтон), фрегат «Тэй» (капитан-лейтенант Р.Э. Шервуд), корвет «Пинк» (лейтенант Р. Аткинсон) много раз атаковали вражеские лодки.

Ближе к ночи решительные контратаки сил сопровождения возымели эффект и противник отступил. Конвой преследовал дальше без новых инцидентов.

Первые рапорты показывают, что в ходе этих столкновений 4 лодки наверняка потоплены, 4 вероятно потоплены и еще 4 может быть потоплены. Конвой понес некоторые потери, но большинство транспортов благополучно прибыло в порт».

Вероятно, даже те, кто не научился читать между строк таких сухих сообщений, как коммюнике Адмиралтейства, мог предположить, что здесь кроется нечто большее, чем потопление 4 подводных лодок и вероятное потопление еще 8. Ведь в действительности это сухой отчет об одной из самых необычайных битв, которые разыгрались на просторах Северной Атлантики. Конвой оказался в крайне сложном положении. Однако горстка эсминцев, фрегатов, шлюпов и корветов одержала верх, несмотря на неблагоприятное соотношение сил. Последствия этой битвы были таковы, что официальный историк назвал ее «эпической».

Но даже в то время были люди, которые поняли истинное значение случившегося. Оно не ограничивалось уничтожением полудюжины подводных лодок. Среди них был командир всех этих эскортных кораблей, адмирал сэра Макс Хортон, командующий морскими силами Западных Подходов. Он написал в своем донесении: «Вполне вероятно, что тяжелые потери, понесенные противником, подорвут его моральный дух, и это станет поворотным пунктом в Битве за Атлантику». Хотя он написал это буквально по горячим следам, его заключение оказалось не так далеко от истины. Впрочем, Хортон очень редко ошибался, когда говорил о подводной войне.

Эта битва разыгралась в штормовых водах Северной Атлантики в период с 28 апреля по 6 мая между эскортом конвоя ONS-5 и одной из самых крупных «волчьих стай», которые гросс-адмирал Дениц когда-либо бросал против одного конвоя. Поэтому она вполне может считаться крупной морской победой союзников. В своей официальной истории «Война на море» капитан 1 ранга

С.У. Роскилл посвятил ей всего пару страниц. Он сказал немногим больше, чем Джон Снагге в девятичасовых новостях 12 мая 1943 года. Контр-адмирал С.Э. Морисон в 10-м томе своей четырнадцатитомной истории отвел ей 8 страниц. Контр-адмирал У.С. Чалмерс в биографии адмирала сэра Макса Хортон — «Макс Хортон и Западные Подходы» — посвятил ей 36 слов. Сэр Уинстон Черчилль в многотомнике «Вторая Мировая война» не говорит о ней вообще.

Поэтому мы в данной книге намерены нарастить на скелет немного мяса, насколько это будет в наших силах. Морскому и воздушному прикрытиям, самим транспортам конвоя ONS-5 союзники обязаны очень многим. И если размер этого долга будет выяснен, может быть, он будет оплачен.

### РАНДЕВУ — ОВЕРСЭЙ

К югу от западной оконечности острова Ислей (он лежит западнее Мулл-оф-Кинтайра) из моря поднимается скала. На ней построен маяк. Смотрители маяка и чайки являются единственными жителями этой скалы. Она носит шикарное название «остров Оверсэй» и в военное время являлась точкой рандеву конвоев, уходящих из Англии через Северную Атлантику в Канаду, Ньюфаундленд и Соединенные Штаты Америки.

21 апреля 1943 года там собрались 42 торговых судна. Они должны были войти в состав тихоходного конвоя ONS-5 — пятого конвоя серии ON, после того, как это обозначение снова начало применяться. Корабли были буквально всех типов и размеров. В большинстве своем они были английскими, хотя имелось достаточно иностранцев. «Вест Максимус», «Вест Мадакет», «МакКизпорт», «Аргон» представляли Америку, «Блонде», «Рена», «Фана» — Норвегию. «Беркел» и «Бенгкалис» несли голландский флаг, а «Иван Топик» — югославский. «Агиос Георгиос» и «Николас» были греческими судами, «Исабель» — панамским, «Борнхольм» — датским.

Корабли прибывали к Оверсэю из 5 различных портов: из Милфорд-Хэйвена, Ливерпуля, портов Клайда, Обена, Лондондерри. Американские «Сапело», «Гудвор» и

«Босуорт» вышли из Исландии в сопровождении эсминца «Видетт», чтобы встретиться с конвоем уже в Атлантике 26 апреля. «Сапело» был танкером ВМФ, который доставил в Исландию груз нефти и теперь возвращался домой с балластом.

Все они вышли из разных портов, чтобы встретиться в назначенное время 22 апреля возле Оверсэя. Суда, вышедшие из Милфорд-Хэйвена и Мерсея, сопровождал траулер. Несмотря на то что вражеские подводные лодки не осмеливались заходить в уости пролива Св. Георга и Ирландского моря, все-таки существовала опасность нарваться на непрошенного гостя, зашедшего сюда в расчете на легкую поживу. К полудню 22 апреля все суда медленно двигались на запад возле Оверсэя, начали подходить корабли сопровождения. Как только были отданы последние распоряжения, конвой построился и направился в открытое море. Этот процесс обычно занимал несколько часов, и сразу же конвой столкнулся со всеми опасностями Северной Атлантики.

В это время года переходы через Северную Атлантику никогда не бывают приятным путешествием, даже в самую хорошую весну мирного времени. Погодой в этой части океана управляет не иначе как сам дьявол. Но если вы моряк, то ваш опыт, ваше мастерство морехода позволяют вам бороться с ветром и волнами, с ледовыми полями и айсбергами, которые внезапно возникают на пути. Пусть даже придется проклинать коварную стихию.

Однако в этот год погода в Северной Атлантике была особенно плохой. Штормовые ветры дули целыми неделями без перерыва, лед опустился на юг гораздо дальше чем обычно. В мирное время можно было бы просто обойти эти районы и выбрать тот маршрут, который вам нравится. Однако во время войны все это делает за вас безликий сотрудник Секции организации конвоев Отдела торгового судоходства британского Адмиралтейства. Вы не можете идти в одиночку, а всегда только в компании,

да еще в сопровождении эсминцев и корветов, фрегатов и шлюпов, суесящихся вокруг и заботящихся о вас.

Переход в составе конвоя требует терпения, снисходительности и взаимопонимания. Когда вы следуете самостоятельно, вы сами хозяин своего судна и экипажа, король с неограниченной властью, самодержец. Впрочем, если вы человек умный, то не будете пользоваться этой властью иначе как в крайних случаях.

В конвое вам придется делать то, что вам прикажут. Вы больше не волк-одиночка, а член команды, поэтому вы просто обязаны играть ту роль, которую вам предпишут, если вы хотите, чтобы действия команды были успешными. Это называется дисциплиной. Нет, конечно, вы сами — сторонник жесткой дисциплины, и требуете ее от своего корабля и экипажа. Но командная дисциплина — совсем иное дело, и во многом она определяет, как вы будете действовать во время плавания.

В составе конвоя ONS-5 все корабли ранее плавали в том или ином конвое. Это, разумеется, было преимуществом, но не настолько большим, как может показаться. Если вернуться к аналогии с командой, конвой не похож на клуб, игроки которого тренируются и играют вместе в течение нескольких недель, так что они досконально знают сильные и слабые стороны друг друга. Скорее, это национальная сборная, игроки которой собраны из многих клубов и никогда раньше не играли вместе. Однако конвой отличается от национальной сборной тем, что не все его участники — мастера. Хотя они могут считать себя таковыми, вы в любом конвое обнаружите шкипера, который принципиально не способен обуздать свой индивидуализм.

Будучи членом конвоя, вы оказываетесь в нелегкой ситуации, причем во многих отношениях. Но, если вы не собираетесь плыть в конвое, в военное время вам придется столкнуться с множеством опасностей, самыми главными из которых являются вражеские подводные лодки и надводные рейдеры.

Идея совместного плавания торговых судов в военное время для обеспечения их защиты не нова. Англичане впервые использовали конвои еще в XI веке. Система оказалась настолько удачной, что в течение всех последующих веков английской истории в военное время торговые суда всегда плавали конвоями.

Хотя эта система сразу доказала свою выгодность, она всегда встречала сопротивление судовладельцев, которые обнаружили, что плавание в составе конвоев гораздо медленнее, чем одиночное, а это сокращает прибыль. В 1336 году многие судовладельцы сопротивлялись введению системы конвоев, готовые скорее рискнуть потоплением своих судов либо их захватом противником. Но результаты были настолько катастрофическими, что вмешался король Эдуард III и просто запретил одиночное плавание любых судов.

Были определены 2 пункта формирования конвоев: Гарвич и Портсмут. В каждом из этих портов находился смотритель, который проводил инспекцию конвоя перед выходом в море.

Некоторые из этих первых конвоев были просто огромными, часто они насчитывали от 150 до 200 судов, а пару раз доходили и до 300 судов. За каждый конвой отвечали 2 королевских офицера. Один из них командовал торговыми судами в море, а второй — королевскими кораблями, охранявшими их.

В последних войнах, особенно против голландцев и французов в XVII и XVIII веках, страховая контора Ллойда начала убеждать судовладельцев отправлять свои суда в конвоях, взимая особенно высокие страховки за суда, следующие самостоятельно. В 1794 году Адмиралтейство выпустило директиву кораблям эскорта, в которой указывалась тактика действий в море.

В качестве эскортных кораблей использовались фрегаты и шлюпы, которые были самыми быстроходными из военных кораблей. Они шли впереди и позади конвоя, а также прикрывали его с флангов. Сам конвой, в зависи-

мости от количества торговых судов, шел 5 или 6 колоннами. Другие фрегаты отправлялись вперед по курсу, чтобы «командир мог иметь информацию о том, что происходит вдали, и заранее получал предупреждение о приближении врага». Если фрегаты, которые были высланы вперед дозором, обнаруживали превосходящие силы противника, они должны были срочно проинформировать командира. Тот мог приказать им следовать иным курсом, чем конвой, чтобы таким образом постараться ввести противника в заблуждение и увести его подальше от конвоя.

Основные принципы конвоирования были изложены в этой директиве.

«Скорость продвижения всего флота определяется скоростью самых плохих судов, которые однако следует бросить, если они окажутся причиной слишком большой потери времени. Иногда лучше рисковать небольшими потерями, чем подвергать риску из-за задержек все целое.

Между колоннами следует расположить шлюпы и другие быстроходные парусные суда для поддержания порядка, а также чтобы торговые суда держались на своих местах. Их главной задачей является заставлять медлительные суда прибавлять парусов, а также вынуждать тех, кто оторвался, снова занять место в строю».

Это было написано в 1794 году. Но, как мы увидим, ничто не переменялось к 1943 году.

Можно лишь горько пожалеть, что в период с 1815 до 1914 года ни разу не возникла необходимость использовать систему конвоев. Не следует полагать, что это заявление — пропаганда войны. Мы постараемся объяснить, что мы подразумеваем.

В течение столетия, охватившего эпохи Виктории и Эдуарда, Англия не участвовала ни в одной крупной европейской войне, поэтому 700-летний опыт конвоев был позабыт. Когда кайзер развязал войну, подводные лодки,

заменившие каперов и приватиоров прошлых времен, начали свои атаки наших морских коммуникаций. Эти атаки имели настолько сокрушительный эффект, что любой разумный человек потребовал бы немедленного введения системы конвоев.

Однако все получилось наоборот. Немедленно возникло сильнейшее сопротивление введению конвоев, причем повсюду, включая само Адмиралтейство. Одним из главных аргументов было то, что защита конвоев является **оборонительной** мерой, в то время как Адмиралтейство желало всегда и всюду действовать **наступательно**. Однако величайший английский моряк всех времен адмирал Нельсон заявил еще в 1804 году: «Я считаю защиту нашей торговли самой важной задачей».

Другим аргументом против конвоев было утверждение, что паровые суда никогда не смогут держать строй и маневрировать совместно. Зато очень скоро выяснилось, что паровые суда гораздо маневреннее парусных, которые были сведены в огромный конвой и отданы на волю капризного ветра. Однако имелись опасения, что прибытие крупного конвоя создаст большую нагрузку на порт и вызовет такое замешательство, что оборот тоннажа значительно упадет. Это приведет к снижению доставки грузов гораздо более заметному, чем от прямых потерь. Наконец, противники конвоев утверждали, что никогда не удастся обеспечить достаточное количество эскортных кораблей.

Все эти аргументы были сущей глупостью. В первые 2 года Первой Мировой войны, когда наши торговые суда следовали самостоятельно, потери росли с угрожающей скоростью, несмотря на все попытки защитить их, вроде патрулирования самолетами отечественных вод и использования судов-ловушек. В январе 1917 года кайзер приказал начать неограниченную войну против нашего судоходства. Он объявил, что все торговые суда, безразлично, союзные или нейтральные, следующие в порты Великобритании либо из них, будут топиться без предупреждения.

В течение месяца было потоплено не менее 1504 судов. Запасы продовольствия в Англии сократились настолько, что их осталось менее чем на 3 недели. Одно это могло привести нас к поражению.

И только в этот момент правительство решило ввести систему конвоев. Адмиралтейство опять запротестовало, однако правительство настояло на своем. Результаты граничили с подлинным чудом. Через несколько месяцев подводная угроза была устранена.

Однако, несмотря на этот наглядный пример, никаких выводов сделано не было. В 1936 году парламентский секретарь Адмиралтейства объявил в палате общин, что правительство не собирается в случае войны вводить систему конвоев. Это было прямым следствием подписания Лондонского соглашения по подводным лодкам. Подписавшие его страны (в том числе и гитлеровская Германия) обязывались вести войну на море в строгом соответствии с пунктами Гаагской конвенции. Однако капитан-лейтенант Фриц-Юлиус Лемп, командир U-30, уже в день начала войны «ошибочно принял» лайнер «Атения» за вспомогательный крейсер и потопил его. Мир был потрясен действиями Лемпа. Хотя погибли 128 человек, эта трагедия сослужила хорошую службу, так как британское правительство распорядилось немедленно ввести систему конвоев.

И сейчас, 3,5 года спустя, капитаны и экипажи торговых судов, следовали в составе конвоев. Опыт этих лет оказался очень полезным. Однако конвой ONS-5 представлял собой настоящую сборную солянку. Личные заскоки капитанов, разные скорости кораблей, различная маневренность делали просто невозможным поддержание идеального порядка, которым отличаются военные эскадры, но который требуется и конвою. Ведь транспортам предстояло следовать противолодочным зигзагом, но при этом сохранять строй. Почти каждый переход через Атлантику приносил какой-то новый опыт. К тому же командиры эскортных кораблей, которые вели свою не-

скончаемую войну против подводных лодок, были почти такими же ярыми индивидуалистами, как и шкиперы торговых судов.

Когда вы выходите в море и движетесь к пункту сбора, вы всегда нервничаете и слегка трясетесь. У вас в голове крутятся мучительные вопросы, на которые нет ответа. И не важно, сколько раз вы ходили в составе конвоя, вы можете быть уверены, что этот переход обязательно будет отличаться от всех предыдущих.

И самый главный вопрос, который терзает вас сильнее, чем все остальные: «А дойдем ли мы до цели на этот раз?» Но вы должны контролировать свои мысли и свои страхи, потому что, если вы позволите им овладеть собой, они будут глотать вас изнутри и станут невольными пособниками врага. Самое лучшее, что вы можете сделать — смело идти вперед навстречу новым приключениям. Точно так же исследователь проникает на неизвестную территорию, готовый встретить любую опасность, с которой может столкнуться совершенно неожиданно. Вот и вам предстоит выйти на просторы океана, чтобы сразиться со всем, что может вам встретиться, надеясь на благополучный исход.

22 апреля 1943 года возле острова Оверсэй собрались торговые суда. Это была пестрая компания, но все были полны решимости противостоять любым испытаниям, которые могут встретиться в Северной Атлантике, проявив максимум отваги и решительности. Именно отвага и решительность помогали побеждать тем, кто плавал под Красным флагом торгового флота в годы войны против Гитлера.

### КАК ЭТО НАЧИНАЛОСЬ

Согласно Версальскому договору, который стал итогом Первой Мировой войны, на Германию было наложено множество ограничений. Кроме всего прочего, ей разрешалось иметь в составе флота только 6 маленьких броненосцев и 30 других кораблей при строгом запрете на подводные лодки. Постройка новых кораблей также жестко ограничивалась. Количество личного состава флота не должно было превышать 15000 человек.

После захвата власти в 1933 году Гитлер поставил своей целью снятие всех ограничений (и позора) Версальского договора. Для этого он предложил открыто и бесстыдно отбросить все его положения. Шаг за шагом он проверял пределы терпения союзников. Сначала он ввел воинскую повинность, потом возродил ВВС, а затем ввел войска в демилитаризованную Рейнскую область. Он не встретил ни возражений ни протестов. Несколько удивленный, но торжествующий, Гитлер разорвал в клочья остатки договора.

16 марта 1935 года он выпустил декларацию, в которой объявил, что Германия полностью восстанавливает свои права, как суверенная держава. И снова никаких протестов. Но Гитлер прекрасно понимал что британские политики враждебно относятся к его режиму. Поэтому он по-

старался смягчить, если не вообще преодолеть эту враждебность. Он предложил, чтобы Германия и Великобритания подписали морской договор взамен Версальских ограничений.

Британское правительство согласилось. В результате переговоров 18 июня 1935 года было подписано Лондонское морское соглашение, по которому Германии разрешалось иметь флот силой в 35 процентов английского.

Эта цифра — 35 процентов — не относилась к общему тоннажу, а к каждому классу кораблей в отдельности. Но имелось одно исключение. Германия могла построить подводные лодки тоннажем в 45 процентов английских. По взаимному соглашению позднее эта цифра могла подняться до паритета. То есть Германии разрешалось построить подводные лодки водоизмещением 24000 тонн.

Адмирал Дениц в своих мемуарах пишет, что Англия и Германия не слишком высоко оценивали роль, которую могли сыграть подводные лодки в будущей войне. Во-первых, Лондонское соглашение требовало, чтобы подводные лодки действовали против торговых судов, которые намеревалась топить, точно так же, как надводные рейдеры. При этом вопрос о том, вооружено судно или нет, вообще не поднимался. Так как большинство торговых судов могло иметь — и имело! — оборонительное вооружение, которое превосходило артиллерийское вооружение подводной лодки, та вполне могла оказаться в тяжелой ситуации. Чтобы потопить торговое судно, лодка должна была остановить его и дать экипажу время спуститься в шлюпки. Только после этого она могла пустить в ход торпеды. В результате встреча с вооруженным транспортом превращалась в форменное самоубийство. Поэтому подводная лодка становилась практически бесполезна для борьбы с торговым судоходством, а поскольку это являлось ее главной задачей, она сама тоже становилась бесполезной.

Во-вторых, поскольку считалось, что спасательные шлюпки не обеспечивают безопасности экипажа унич-

тоженного судна, лодка должна была забрать людей к себе на борт. Это было просто невозможно, так как места на лодке не хватало даже для собственного экипажа.

В-третьих, после окончания Первой Мировой войны было опубликовано много статей о новом приборе, именуемом «асдик». По заявлениям властей, этот прибор мог обнаружить лодку в подводном положении с расстояния несколько тысяч ярдов. Вооруженные этим прибором британские корабли делали подводную лодку устаревшей и бесполезной.

Следует отметить, что сами подводники отнюдь не разделяли подобные взгляды. В Германии сложилась подобная ситуация. Специалисты по подводным лодкам, несмотря на созданный англичанами асдик и ограничения, которые накладывала Гаагская конвенция, все равно утверждали, что лодки имеют большой потенциал. Гросс-адмирал Дениц в своих мемуарах пишет: «Я верил в боевые возможности подводной лодки. Я считаю ее, и всегда считал, первоклассным наступательным оружием в морской войне и идеальным торпедоносителем».

Несмотря на ограничения Версальского договора, еще в 1932 году, то есть до прихода нацистов к власти, командование германского флота тайно разработало планы строительства подводных лодок. В результате, как только было подписано англо-германское морское соглашение, немедленно были заложены первые лодки. Насколько хорошо подготовились немцы, можно судить по тому факту, что соглашение было подписано в середине июня, а уже в конце сентября, всего через 3,5 месяца, первые 6 подводных лодок (U-1 — U-6) были переданы школе противолодочной борьбы. 28 сентября подводные лодки U-7, U-9 и U-9 вошли в состав флотилии «Веддингген». В следующие несколько месяцев к ним присоединились еще 9 лодок (U-10 — U-18).

В результате через год после подписания соглашения, начав с нуля, Германия уже имела 18 подводных лодок. Они были совсем небольшими — 250 тонн водоизмеще-

ния, имели малый радиус действия, однако и этого хватало, чтобы действовать в водах, омывающих Британские острова. Кроме того, общее водоизмещение этих 18 лодок составляло всего 4500 тонн, то есть менее одной пятой разрешенных соглашением 24000 тонн.

Специалисты считали эти лодки откровенно неполноценными, особенно из-за дальности плавания всего 3100 миль. Хотя они были превосходными учебными кораблями, для ведения боевых действий, по мнению экспертов, требовались более крупные лодки. И вскоре после подписания договора были заложены еще 2 лодки водоизмещением по 712 тонн с дальностью плавания 7900 миль. Однако после достройки выяснилось, что они получились неудачными из-за опасной склонности зарываться носом во время срочного погружения.

Поэтому был спроектирован промежуточный тип. Это были превосходные лодки, имевшие водоизмещение около 500 тонн, дальность плавания 6300 миль и надводную скорость 16 узлов.

К концу 1936 года германский флот имел 35 подводных лодок малого и среднего типов. Опыт их использования определил дальнейшую политику строительства. Специалисты предложили три четверти лимита в 24000 тонн отдать средним лодкам, а оставшуюся четверть — крупным лодкам водоизмещением 740 тонн и дальностью плавания до 12000 миль.

Но, к несчастью для специалистов, командование не согласилось с их предложением. Оно жаждало получить очень крупные лодки водоизмещением до 2000 тонн, которые имели бы сильное артиллерийское вооружение. Такие лодки могли вести артиллерийскую дуэль даже с вооруженными торговыми судами. Причины такого решения совершенно очевидны.

Расхождение во взглядах между подводниками и командованием флота привело к снижению темпов строительства. Главнокомандующий гросс-адмирал Редер из-за этих расхождений никак не мог принять окончатель-

ного решения. Споры продолжались в 1938 и 1939 годах. В результате после бурного начала (35 лодок за 18 месяцев) в последующие 3 года были построены всего 28 лодок.

Тем временем политические амбиции Гитлера все возрастали. Он отбрасывал одно положение Версальского договора за другим, аннексировав Австрию, Чехословакию, Данциг. Стало понятно, что новая мировая война становится неизбежной, если только не случится какое-то чудо. Гитлер понимал это лучше других. Еще в мае 1938 года он сказал адмиралу Редеру, что непосредственной угрозы конфликта с Великобританией нет, однако она должна считаться потенциальным противником.

Скрывать свои кораблестроительные планы больше не было необходимости. Был принят долгосрочный план, по которому к 1948 году Германия должна была иметь 6 новых линкоров по 50000 тонн, 12 крейсеров по 20000 тонн, 4 авианосца по 20000 тонн, большое количество легких крейсеров и 233 подводные лодки. Гитлер утвердил этот план, но потребовал выполнить его за 6, а не за 10 лет.

Однако до сих пор было непонятно, какого типа лодки предстоит строить. Поэтому, когда в сентябре 1939 года война все-таки началась, немцы имели всего 57 подводных лодок. Начало войны заставило составителей планов шевелиться быстрее, и программа строительства была утверждена. По этой программе предусматривалось строительство 29 лодок различных типов ежемесячно. Но выполнению программы помешали многие факторы, и в первую очередь нехватка стали. За первые 6 месяцев 1940 года каждый месяц строилось по 2 подводные лодки, во второй половине года эта цифра увеличилась до 6. Но только во второй половине 1941 года немцы стали строить по 12 подводных лодок в месяц. До конца войны этот показатель превзойти не удалось.

К счастью для союзников, немецким специалистам-подводникам так и не дали реализовать их мечты. Мы

ожидали, что «немцы будут строить подводные лодки сотнями и не сомневались, что на стапелях в различной степени готовности стоит множество корпусов. Мы ожидали, что через 12, максимум через 18 месяцев начнется тотальная подводная война», как писал Уинстон Черчилль.

Однако она началась гораздо позже, чем мы предполагали. Но когда это все-таки произошло, результаты оказались катастрофическими, хотя немцы задействовали меньше лодок, чем хотели. Если бы Дениц имел в своем распоряжении столько лодок, сколько просил, их атака могла привести к быстрому разгрому союзников.

Командиром флотилии «Веддингген» был назначен капитан 2 ранга Карл Дениц. Во время Первой Мировой войны в 1916—18 годах он служил на подводных лодках, сначала вахтенным офицером, а потом капитаном. Как и все подводники, однажды вкусив прелести подводного плавания, он был околдован навсегда. Хотя после окончания войны Дениц служил на надводных кораблях, он жил только ради того, чтобы Германия снова получила подводный флот.

Его назначение командиром первой флотилии подводных лодок и последующее превращение в командующего подводными силами были предreshены заранее, так как он закончил войну, имея колоссальный опыт. Дениц имел совершенно определенные взгляды на использование подводных лодок и тактику их будущих действий. Именно поэтому немецкие подводные лодки одержали столько успехов, хотя из-за ошибок командования их было построено не слишком много.

В годы Первой Мировой войны подводные лодки всегда действовали поодиночке. Это нельзя целиком отнести на счет ошибочной тактики, так как совместным действиям мешало отсутствие надежной радиосвязи между лодками. В то время подводные лодки имели только длинноволновой радиотелеграф. Чтобы установить связь с его помощью, лодка должна была всплыть на поверхность, поднять радиомачты и растянуть между ними антенну.

Только после этого можно было начинать передачу, но сигнал можно было принимать лишь не небольших расстояниях.

Это была главная, хотя далеко не единственная трудность при налаживании взаимодействия между лодками. Поэтому от идеи групповой тактики пришлось отказаться, даже не обсуждая ее. Однако Дениц еще в 1918 году был твердо убежден, что в использовании тактики волчьих стай лежит ключ к успеху. Лишь таким образом подводные лодки могут сражаться против конвоев.

В своих мемуарах он так описывал положение одиночной подводной лодки:

«В период Первой Мировой войны германский подводный флот добился больших успехов. Однако после введения в 1917 году системы конвоев он потерял возможность решить исход войны. Океаны моментально опустели. Подводные лодки, действуя поодиночке, не находили ничего. Затем лодка внезапно наткнулась на большую группу из 30—50 транспортов, окруженную большим количеством военных кораблей всех типов. Одиночная подводная лодка, которая натолкнулась на конвой скорее всего чисто случайно, должна была атаковать. Если командир имел крепкие нервы, она атаковала конвой снова и снова, несколько дней и ночей подряд, пока он сам и его экипаж не выдохались окончательно. Одиночная лодка могла потопить один или два транспорта, редко — несколько, но это все равно был лишь незначительный процент от общего состава конвоя. Конвой продолжал следовать дальше. В большинстве случаев ни одна лодка этот конвой не встречала, и он приходил в британский порт, доставив туда огромные запасы продовольствия и сырья.

Следовательно, против сосредоточенных в составе конвоя судов требовалось бросить одновременно все имеющиеся подводные лодки. Это был единственный правильный путь».

Дениц принял тактику групповых действий в качестве основы подводной войны. Но имелся еще один фактор, которому он придавал такое же большое значение. Сам Дениц узнал о нем во время своего последнего похода на подводной лодке во время Первой Мировой войны.

3 октября 1918 года UB-48, которой командовал Дениц, находилась юго-восточнее Сицилии. Лодка в надводном положении ожидала прибытия товарищей. 4 октября в 01.00 внезапно был замечен эсминец сопровождения конвоя, а затем появились остальные корабли охранения и сам конвой. Быстро оценив ситуацию; Дениц незаметно проскользнул внутрь кольца охранения и приготовился атаковать головное судно крайней колонны. Внезапно он увидел, как весь конвой повернул прямо на него, так как шел противолодочным зигзагом.

Этот маневр поставил UB-68 в очень сложное положение, но, положив руль на борт, командир сумел проскользнуть под кормой судна, которое намеревался атаковать. Он оказался между первой и второй колоннами транспортов. Выбрав целью судно во второй колонне, Дениц успешно атаковал его.

Как только раздался взрыв торпеды, один из эсминцев сопровождения заметил подводную лодку и бросился на нее, вынудив немцев срочно погружаться. Так как лодка находилась совсем рядом с транспортами, эсминец не рискнул применить глубинные бомбы, опасаясь повредить свои корабли.

Погрузившись, UB-68 ушла в сторону от конвоя. Затем лодка еще раз всплыла и увидела, что конвой по-прежнему движется на запад. Дениц погнался за ним, надеясь повторить атаку из надводного положения, пока еще темно. Это оказалось невозможно, и тогда Дениц решил атаковать с перископной глубины.

Однако из-за какой-то поломки лодка потеряла продольную остойчивость и едва не перевернулась во время погружения. Немцы спаслись только продув все цистер-

ны и дав полный назад. Однако из-за этого лодка выскочила на поверхность, и Дениц обнаружил, что находится в самой середине конвоя, причем среди бела дня. Его немедленно заметили и все транспорты, и все эскортные корабли.

Лодка не могла погружаться, так как полностью израсходовала запас сжатого воздуха. Несколько точно нацеленных выстрелов продырявили корпус UB-68, и Дениц приказал команде покинуть лодку. Один из эсминцев подобрал спасшихся, и война для Деница закончилась.

Опыт этой ночи подсказал ему, что, атакуя ночью из надводного положения, лодка получает большие шансы на успех. Она имеет очень низкий силуэт, и потому заметить ее в темноте исключительно сложно. Если же атаку проведут несколько лодок одновременно, их шансы значительно возрастут. Внезапные взрывы, гремящие во мраке, тонущие суда наверняка вызовут панику и хаос. Необходимость атаковать несколько лодок приведет к распылению сил эскорта.

В межвоенные годы Дениц не забыл полученных уроков. Когда он стал командующим подводными силами, групповая атака из надводного положения ночью стала основой, на которой он строил тактику своих лодок. Однако, как бы он ни желал перейти к такой тактике, это позволило сделать значительное улучшение радиостанций.

Чтобы использовать тактику волчьих стай, необходимо держать лодки под контролем одного управляющего центра. Для этого требовалось иметь оперативную и надежную двустороннюю связь между лодками и командиром. Развитие средств связи сделало это возможным, но здесь появлялись уже другие проблемы.

Следовало ответить на несколько исключительно важных вопросов. Возможно ли управление лодками во время атаки или координация действий возможна только до ее начала? Должен ли командир при этом находиться в море или надежное управление обеспечивает только береговой штаб? Как связаться с подводной лодкой, когда

она: а) находится на поверхности; б) на перископной глубине; в) полностью погрузилась? Какие диапазоны использовать: короткие волны, длинные или сверхдлинные? Существуют ли надежные, но простые в обращении шифры для передачи приказов и донесений? Направляясь в район патрулирования, должны ли лодки следовать поодиночке или малыми группами? Какой строй лучше для атаки: сомкнутый или свободный? Сколько лодок можно свести в одну группу?

Каждый из этих вопросов в свою очередь рождал еще несколько. Пытаясь найти ответы, Дениц в период с 1935 по 1939 год проводит серию учений. Результаты оказались настолько хорошими, что началось быстрое развитие тактики групповых действий. К началу войны она была отработана почти до совершенства. С помощью коротковолнового передатчика лодка поддерживала связь с береговым центром в любом положении в любое время.

В результате Дениц создал центр управления на берегу, сначала возле Вильгельмсхафена, где находился штаб подводного флота, а потом, после падения Франции, в Лориане. После освобождения Франции он вернулся обратно в Германию. Из этих командных пунктов он держал руку на пульсе всех событий в Атлантике. Ежедневно каждая лодка отправляла короткий рапорт. Именно на основании этих донесений Дениц лично отдавал приказы всем лодкам. После начала боя каждый командир действовал самостоятельно. Когда бой завершился, он снова отправлял донесение в штаб.

Дениц тщательно разработал эту тактику, и экипажи были подготовлены к ее использованию. Однако, когда началась война, у него оказалось слишком мало лодок, чтобы действовать эффективно. Как мы уже говорили, 3 сентября 1939 года Германия имела всего 57 подводных лодок, причем в Атлантике могли действовать только 22 лодки VII и IX серий.

Это были не слишком внушительные силы, но они начали очень резво. В сентябре 1939 года были потопле-

ны 26 торговых судов вместимостью 135552 GRT, а к концу декабря — еще 27 судов вместимостью 125372 GRT. К концу апреля 1940 года были потоплены 66 судов вместимостью 365499 GRT. Эти цифры были очень тревожными, тем более что, выступая 26 сентября 1940 года в палате общин, Черчилль, тогда Первый Лорд Адмиралтейства, сообщил, что немцы задействовали не более трех четвертей имеющихся подводных лодок. Действительные цифры потерь судоходства союзников за этот период выглядят так:

1939 год	
сентябрь	23 судна
октябрь	10
ноябрь	16
декабрь	8

1940 год	
январь	11
февраль	15
март	13
апрель	24

Если жалкая горстка субмарин сумела отправить на дно за 6 месяцев более трети миллиона тонн, то что начнется, когда будет выполнена программа расширенного строительства лодок? Но все эти успехи объяснялись очень просто. С самого начала войны британские власти опять начали сопротивляться введению системы конвоев, сделав, правда, несколько исключений.

Для защиты судоходства было решено применить старую политику «патрулирования районов», выдуманную еще в 1874 году! Ее основным постулатом была «защита имперских морских коммуникаций», то есть защита не кораблей, а маршрутов.

Именно эта глупая политика привела Великобританию на грань поражения в Первой Мировой войне. Уже

тогда выяснилось, что патрулирование коммуникаций не обеспечивает защиты судов. Их защищают только и только конвои.

Вдобавок, в 1939 году почему-то вдруг решили, что подводные лодки будут действовать только в районе Западных Подходов, хотя еще в 1918 году они подходили в островам Зеленого Мыса, Азорским островам, к берегам Америки. Такая уверенность кажется еще более странной с учетом резкого улучшения характеристик подводных лодок.

С другой стороны, ожидалось многочисленными минными постановки в наших прибрежных водах. Существовало опасение, что каботажное судоходство будет подвергаться атакам самолетов. На этом основании сразу решили, что вдоль восточного побережья Англии суда будут следовать только в составе конвоев. В 1939 году для прикрытия прибрежных конвоев была выделена часть самолетов Истребительного Командования Королевских ВВС.

Самой большой угрозой нашим океанским коммуникациям считались надводные рейдеры, так как немцы строили корабли для действий в открытом океане. Флот Метрополии должен был запереть эти корабли в Северном море. Угрозу со стороны подводных лодок планировалось устранить патрулированием районов и маршрутов надводными кораблями и самолетами, изменением маршрутов судоходства и блокадой баз подводных лодок с помощью мин и барража в Дуврском проливе. Словом, было решено применить те самые меры, которые с треском провалились в Первую Мировую войну.

Логическим последствием этой близорукой политики было то, что противолодочных кораблей, которым предстояло прикрывать конвои, отчаянно не хватало. Вдобавок их характеристики совершенно не соответствовали требованиям, которые предъявляются к эскорту океанских конвоев.

3 сентября 1939 года в 250 милях от северо-восточного побережья Ирландии был потоплен пассажирский лай-

нер «Атения». Это событие не только потрясло весь мир, оно вдребезги разнесло два заблуждения. Первое: немцы не будут отправлять свои подводные лодки в открытый океан. Второе: Гитлер будет уважать Гаагскую конвенцию. Англичане поспешно объявили, что в будущем все суда будут следовать только в составе конвоев, но пока для реализации этого благого намерения у них просто не было сил. До тех пор пока не будет реализована программа экстренного строительства эскортных кораблей, приходилось прибегать к полумерам. Все корабли со скоростью от 9 до 15 узлов предполагалось объединять в конвой. Суда со скоростью большей или меньшей должны были совершать переходы самостоятельно, однако они получали вооружение.

Но даже для сопровождения торговых судов с указанной скоростью требовалось гораздо больше кораблей ПЛО, чем имелось. Кроме того, следовало провести комплекс организационных работ, чтобы система начала действовать. Хотя в начале войны эскортных кораблей не хватало, подготовку все равно следовало провести, чтобы потом после соответствующего приказа система конвоев начала функционировать немедленно.

Уинстон Черчилль в своих воспоминаниях пишет, что за несколько дней до начала войны Адмиралтейство взяло на себя контроль над всем торговым судоходством, «полностью подготовило введение системы конвоев» и «выпустило инструкции капитанам судов, описывающие новые задачи, которые им придется выполнять после начала военных действий, специальный сигнальный свод, а также оборудование, которое позволит им держать свое место в порядке конвоя».

Адмирал Дениц придумал тактику волчьих стай в качестве противодействия системе конвоев, хотя в начале войны не смог использовать ее просто потому, что у него не было достаточного количества лодок. Пока его силы не возросли настолько, чтобы перейти к тактике групповых атак, он использовал единственную доступную ему

тактику — отправлял лодки в море поодиночке, чтобы они делали все, что могли. Как в Первую, так и во Вторую Мировую войну лодка самостоятельно искала и самостоятельно топила торговые суда. Но следует отметить, что быстрый рост потерь в первые 8 месяцев войны объясняется большим количеством судов, совершавших переходы самостоятельно. К 1 июня 1940 года было потоплено не менее 200 торговых судов союзников, следовавших в одиночку. Но за это же время, несмотря на нехватку эскортных кораблей, было потоплено всего 14 судов из 2000, следовавших в составе конвоев.

В августе 1940 года Дениц приказал своим лодкам атаковать конвои ночью из надводного положения. Теперь количество лодок начало увеличиваться, и он перешел на использование тактики волчьих стай. Асдик, который был предназначен для обнаружения лодок под водой, оказался почти бесполезен против лодок в надводном положении. К тому же эскортные корабли были слишком тихоходными, чтобы преследовать противника. Срочно требовались новые эскортные корабли с высокой скоростью и повышенной маневренностью. Вдобавок в темноте были бесполезны самолеты прикрытия.

Потери конвоев начали расти, хотя потери судов, следующих самостоятельно, росли гораздо более резко. Однако, несмотря на это, несмотря на советы всех экспертов, в ноябре 1940 года верхний предел скорости судов в конвоях был снижен, чтобы позволить большинству судов следовать самостоятельно на том основании, что доставка грузов снижается слишком сильно, если большинство судов следует в составе конвоев.

Как и предсказывали эксперты, потери продолжали расти. Из 65 судов, потопленных в марте, 4/5 следовали самостоятельно. Тем не менее верхний предел скорости конвоев был восстановлен только в ноябре 1941 года.

Опыт этого мрачного периода доказал две очевидные истины. Первая: воздушное прикрытие конвоя обеспечивает ему максимальную безопасность. До марта 1941 года

не было потоплено ни одно судно из состава конвоев, имевших воздушное охранение. Вторая: надводные корабли являются самыми надежными охотниками за подводными лодками — 60 процентов уничтоженных лодок были потоплены эскортными кораблями.

В апреле 1941 года система конвоев была распространена до середины Атлантики. До сих пор конвои сопровождалась до меридиана 20° W, на большее эскортных кораблей не хватало. Остаток пути торговые суда проделывали самостоятельно, а эскортные корабли встречали конвой, идущий в Англию, или возвращались в порт, чтобы сопровождать новый конвой. Подводные лодки после поражения Франции оказались в выгодном положении, так как получили новые базы. Это значительно увеличило их радиус действия. Теперь англичанам приходилось обеспечивать сопровождением конвои, пока те не выйдут за пределы радиуса действия германских самолетов-разведчиков. За пределами этой зоны подводные лодки испытывали проблемы с обнаружением конвоев.

К этому времени мы окончательно убедились в эффективности воздушного прикрытия конвоев. Главной задачей Берегового Командования КВВС являлось: «Найти противника, атаковать противника, защитить свои корабли». Но до сих пор эта политика ограничивалась поиском вражеских надводных рейдеров и какими-то действиями против вражеского судоходства. Самолеты следили за вражеской активностью в портах и доках, наблюдали за подводными лодками, которые оказывались в пределах досягаемости.

Сопровождение конвоев считалось возможным, но сложным, так как не хватало самолетов сверхдальнего действия. В мае 1940 года союзники оккупировали Исландию, и это во многом помогло им. Эскортные корабли получили базы для дозаправки и смогли значительно расширить зону защиты конвоев. Самолеты с исландских аэродромов могли патрулировать новые районы.

В апреле 1941 года была проведена реорганизация той части Берегового Командования, которая отвечала за Се-

верную Атлантику, в основном 15-й авиагруппы. В Исландии было создано отдельное 30-е авиакрыло, что обеспечило более надежную защиту судоходства. Взаимодействие кораблей и самолетов было значительно улучшено тем, что Адмиралтейство получило оперативный контроль над всеми самолетами Берегового Командования. И все-таки большие районы Северной Атлантики все еще не были перекрыты самолетами. Им предстояло оставаться таковыми до тех пор, пока не появятся самолеты сверхдальнего радиуса действия.

Примерно в это время в Адмиралтействе родилось несколько новых идей. В начале войны главнокомандующий военно-морской базой в Плимуте отвечал за защиту судоходства на Северо-Западных и Юго-Западных Подходах. Черчилль во втором томе своих мемуаров утверждает, что его по-настоящему пугала только подводная угроза. Но без особенно глубоких размышлений было ясно, что для нейтрализации этой угрозы следует увеличить количество эскортных кораблей и самолетов. Однако имеющиеся ресурсы расплылись в попытке прикрыть два главных направления, ведущих к портам Великобритании. Кроме того, после падения Франции Плимут оказался под постоянным наблюдением вражеских самолетов-разведчиков, что уменьшало его ценность как базы.

Учитывая это, сэр Уинстон приказал отныне использовать только один маршрут — к северу от Ирландии. Штаб Командования Западных Подходов, как его называли, должен разместиться в Ливерпуле. Какое-то таинственное чутье подсказало премьер-министру решение, которое оказалось наилучшим, но которое не видел никто из моряков. Еще когда Черчилль занимал пост Первого Лорда Адмиралтейства, интуиция подсказала ему, что Ливерпуль станет одним из самых важных нервных узлов Адмиралтейства. Он отдал приказ превратить здание Дерби-хаус в бронированную, герметичную цитадель, оснастить ее всеми средствами связи, чтобы она могла служить современным штабом высокого уровня. Благодаря этому ре-

шению, адмирал сэр Перси Нобл, назначенный командующим морскими силами Западных Подходов, получил заранее оборудованный штаб и смог немедленно приступить к работе.

Адмирал Нобл, имевший некоторый опыт сопровождения конвоев, придерживался совершенно определенных взглядов на противолодочную войну. Его опыт прекрасно описан в книге капитана 1 ранга Дональда Макинтайра «Охотник за подводными лодками»:

«В феврале сэр Перси Нобл решил выйти в Атлантику, «чтобы лично посмотреть, как можно улучшить существующую организацию сил». К счастью, он выбрал эсминец, которым командовал капитан 2 ранга Уолтер Каучмен. Во время этого перехода он командовал эскортом. Во время перехода береговые штабы постоянно вмешивались в деятельность эскорта, что вызывало настоящее бешенство у командиров кораблей. Командир эскорта не мог опираться на свою оценку ситуации. Его корабли приказами с берега отправлялись в бессмысленные поиски, пока в конце концов корабль Каучмена, на котором находился сэр Перси, не остался защищать конвой в одиночку. Противник конвой не атаковал, но сэр Перси твердо решил положить конец этой ерунде».

Решив «положить конец этой ерунде», адмирал Нобл решил, что командиру эскорта следует предоставить полную свободу действий. Их эффективность значительно увеличится, если корабли будут использовать агрессивную тактику, разработанную на основе имеющегося опыта. Эта эффективность еще больше увеличится, если все корабли эскорта будут знакомы с мнениями и пристрастиями командира эскорта, и наоборот, командир эскорта будет досконально знать сильные и слабые места своих кораблей и экипажей.

Чтобы добиться этого, следовало формировать эскортные группы, все корабли которых должны действовать как

единая команда в неизменном составе. Однако лишь в 1943 году была выработана схема групповой подготовки. До тех пор только практика могла дать кое-какой опыт. Ну, еще в перерывах между сопровождением конвоев командиры могли отработать совместные действия. Но в январе 1942 года для реализации идей сэра Перси в Дерби-хаус было создано Тактическое подразделение Западных Подходов. Им руководил замечательный человек — капитан 1 ранга Гилберт Робертс. С помощью тщательного анализа боевых донесений он разработал новые методы атак и ввел новые способы обнаружения подводных лодок.

Кроме того, адмирал Нобл, используя директиву премьер-министра и собственный дар убеждения, сумел заставить правительство начать производства всего, что требовалось для ведения войны против подводных лодок. Он добился приоритетного строительства необходимых ему кораблей и самолетов, обеспечения их необходимым оружием. С помощью инженер-контр-адмирала сэра Генри Уайлдиша и его команды инженеров Нобл создал ремонтные базы и мастерские в Ливерпуле, Гриноке, Белфасте, Лондондерри и Сент-Джонсе на Ньюфаундленде. Мы перечислили здесь только самые крупные, но более мелкие базы были созданы и в других портах. Результат появился немедленно. Когда сэр Перси возглавил силы Западных Подходов, из имевшихся 146 эскортных кораблей в ремонте постоянно находились 50 процентов. К ноябрю 1942 года эта цифра сократилась до 16 процентов.

Нобл также реорганизовал работу береговых штабов. Они стали более поворотливыми и эффективными. Вмешательство в действия командиров в море было строго запрещено, что принесло Ноблу вечную благодарность капитанов, изнемогавших под грузом директив.

Разумеется, все это требовало времени, а война ждать не собиралась. Когда в декабре 1941 года в войну вступили Соединенные Штаты, Дениц перевел свои подводные лодки к побережью Америки. Они собрали там богатую добычу, пока в мае 1942 года американцы не перешли на

систему конвоев. Но с января по май немецкие лодки успели потопить 505 судов.

Американская система конвоев, стыкующаяся с нашей, вынудила подводные лодки отступить вглубь Атлантики. Только там они могли найти район, где транспорты не имели воздушного прикрытия. Июль 1942 года важен тем, что с этого месяца самолеты получили новое оружие — авиационные глубинные бомбы, которые превратили их в настоящих охотников за подводными лодками. Кроме того, ночные самолеты получили новые прожектора Ли, что позволило им проводить ночные атаки.

Однако нехватка самолетов все еще оставалась самым серьезным фактором, мешавшим нам в ходе Битвы за Атлантику. Хотя выяснилось, что на «Либерейторы» можно устанавливать дополнительные топливные баки, снимая часть вооружения, их было слишком мало. Поэтому далеко не все конвои получали воздушное прикрытие в центре Атлантики.

В середине океана, юго-восточнее Гренландии, существовала дыра длиной около 600 миль, в которой самолеты не могли действовать вообще. Это была печально известная Гренландская воздушная дыра, или просто Дыра. Там подводные лодки спокойно ожидали конвои, и там эти конвои несли особенно тяжелые потери.

Моряки постоянно утверждали, что лишь заткнув Дыру, мы лишим подводные лодки заповедных угодий. Однако политика стратегических бомбардировок Германии взяла верх над противолодочной войной, поэтому английские и американские авиастроительные заводы крайне неохотно занимались производством сверхдальних самолетов. А пока самолетов не хватало, приходилось изворачиваться, используя самолеты Берегового Командования и привлекая для борьбы с лодками самолеты Бомбардировочного Командования КВВС и американской 8-й Воздушной Армии.

В 1942 году Битва за Атлантику развивалась для союзников просто катастрофически. Немцы вводили в строй

все больше подводных лодок и не только компенсировали потери, но и наращивали их количество. К концу 1941 года Дениц имел почти 250 лодок, из которых 100 могли участвовать в боевых действиях. К октябрю 1942 года количество боеготовых лодок увеличилось вдвое, хотя это было все равно меньше, чем ему хотелось.

Успехи, достигнутые немецкими лодками, приводили в ужас. С января по июль 1942 года они потопили не менее 3100000 GRT. В течение 6 последующих месяцев потери союзников оставались на этом же уровне и значительно превысили вновь построенный тоннаж.

Битва за Атлантику с самого начала войны стала одним из решающих сражений, но теперь возникла угроза самому существованию Англии. Поэтому те, кто определял общую стратегию, были вынуждены в первую очередь заняться вопросами противолодочной борьбы. На конференции в Касабланке, проведенной в январе 1943 года, было решено, что разгром подводного флота Германии становится первоочередной задачей, для решения которой следует использовать все ресурсы союзников. После этого было проведено совещание по вопросам атлантических конвоев, чтобы согласовать использование имеющихся ресурсов Соединенных Штатов, Великобритании и Канады. Было решено сосредоточить имеющиеся корабли и самолеты в наиболее угрожаемых зонах, стандартизовать оперативные и тактические приемы, чтобы при совместных операциях флотов 3 государств не возникала проблема недостаточного взаимопонимания.

К концу 1942 года на поле боя начали выходить эскортные группы. Однако количество быстроходных эсминцев, фрегатов, шлюпов и корветов, из которых состояли эти группы, все еще оставалось слишком малым, чтобы они действовали так эффективно, как это требовалось. Корабли и экипажи просто изнемогали под непосильной нагрузкой, и как они это выдержали, до сих пор остается одной из величайших загадок войны.

Ближе к концу года в структуре командования Западных Подходов произошли важные изменения. Адмирал сэр Перси Нобл, который сравнительно недолго командовал нашими противолодочными силами и просто не успел добиться заметных результатов, был направлен в Вашингтон в качестве главы нашей военно-морской миссии вместо адмирала Э.Б. Каннингхэма. Вместо Нобла был назначен адмирал сэр Макс Хортон.

Адмирал Хортон был старым подводником, имевшим колоссальный опыт. Он великолепно понимал психологию подводников и оказался достойным противником адмирала Деница. Вскоре после прибытия в Дерби-хаус он взялся за организацию групп поддержки, хотя эта система была задумана еще адмиралом Ноблом. Нобл не смог ее реализовать по весьма прозаической причине — не хватало кораблей.

Буквально в первый же день адмирал Хортон направил письмо в Адмиралтейство: «Нам срочно нужны «Группы поддержки», чтобы усиливать эскорт конвоев, как подчеркивал мой предшественник. Если не появится достаточное количество эсминцев с большой дальностью плавания и самолетов дальнего действия, вскоре в Атлантике может сложиться самая серьезная ситуация». Группы поддержки должны были стать основным инструментом уничтожения подводных лодок. Они должны были базироваться в стратегически важных пунктах по обеим сторонам Атлантики. Если конвой и его эскорт подвергнутся сильной атаке подводных лодок, группа поддержки должна спешно прийти на помощь. Как и эскортные группы, группы поддержки должны были тренироваться и действовать в постоянном составе.

Но чтобы действовать подобным образом, группы поддержки должны были состоять из действительно быстроходных кораблей. До сих пор эскортные группы состояли в основном из корветов, однако они были слишком тихоходны для групп поддержки. Идеальным составом группы поддержки были 6 эскортных миноносцев и 6 фрега-

тов, имеющих достаточно топлива, чтобы действовать посреди Атлантики. Но пока что миноносцев и фрегатов не хватало, и такое положение сохранилось до тех пор, пока не начали поступать корабли американской постройки.

Однако адмирал Хортон был не тем человеком, который отступит перед трудностями. Он был убежден, что уже сейчас можно найти эффективные меры для отражения подводной угрозы. Снова и снова он давил на правительство, а в ответ на очередной отказ, он находил новые аргументы.

В конце концов он выдвинул предложение сократить эскортные группы, прикрывающие конвой на начальном и конечном отрезке перехода. Самой большой угрозой он считал Дыру посреди Атлантики. Из освободившихся кораблей следовало сформировать группы поддержки, которые будут действовать в этом районе. В результате, количество эскортных кораблей, сопровождающих конвой на самом опасном отрезке пути, будет увеличено.

Сами подводные лодки помогли ему выиграть этот спор. В первые месяцы 1943 года цифра потопленного тоннажа круто пошла вверх, в марте были потоплены 49 судов вместимостью 295970 GRT. Пока это были самые крупные потери за месяц. Столкнувшись с угрозой катастрофы, власти отступили, и адмиралу Хортону разрешили сократить эскортные группы на один корабль. Это дало ему 16 эскортных кораблей, из которых он сформировал 4 группы поддержки.

Сэр Макс был горячим сторонником взаимодействия с авиацией, как и сэр Перси Нобл. 25 ноября 1942 года на совещании в Адмиралтействе ему сказали, что в ближайшие дни 2 эскадрильи «Галифаксов» будут выделены для противолодочного патрулирования. Вскоре были выделены еще 2 такие же эскадрильи, а в марте 1943 года — 3 эскадрильи «Либереиторов». Хотя Хортон желал получить гораздо больше, это все-таки было хорошей новостью. Появлялась возможность хоть как-то заткнуть Дыру, хотя пока затычка получалось не очень надежная.

В феврале 1943 года Хортон получил еще одно хорошее известие. Командующим Берегового Командования КВВС был назначен маршал авиации сэр Джон Слессор. Сэр Джон знал, что адмирал Хортон постоянно требует обеспечить конвоям воздушное прикрытие, и стал его твердым сторонником в этом вопросе. Взаимодействие Королевского Флота и Королевских ВВС в районе Западных Подходов вступило в новую фазу. Все вопросы были согласованы еще раньше, и сейчас принятые меры начали приносить результаты.

Почти ежедневно в битву с подводными лодками вступали новые силы. Причем это были не только новые корабли и самолеты. Яйцеголовые изобретали новые устройства для обнаружения и уничтожения врага. Немцы создали приемник радиолокационного излучения. В ответ на это ученые разработали новый тип радара, который сделал этот приемник бесполезным. Был усовершенствован асдик. Поднявшиеся на поверхность лодки быстро обнаруживались новыми радарными и ВЧ-пеленгаторами. Было улучшено и вооружение кораблей.

Но в то же время выросли силы противника, которые он мог использовать против конвоев. Гросс-адмирал имел в своем распоряжении не менее 212 боеготовых подводных лодок, и теперь он почти полностью перешел на использование тактики волчьих стай. Его подводники имели отличную подготовку, командиры лодок были агрессивными и уверенными офицерами. Все это делало их грозными противниками.

Однако время их успехов подходило к концу, и конвой ONS-5 внес заметный вклад в их окончательное поражение.

## Глава 4

### ДВА ПРОТИВНИКА

Подводники — особенный народ. Они действуют в совершенно одинаковых условиях, поэтому каждый знает совершенно точно, каким требованиям должен отвечать человек, чтобы вообще быть пригодным к службе на подводных лодках.

Жилое пространство на борту лодки крайне ограничено, пища однообразная и скудная. Люди все время проводят при искусственном освещении и дышат консервированным воздухом. Если во время погружения происходит авария, спастись исключительно трудно, даже если спасательные аппараты работают нормально. Лодки очень уязвимы для атак противника, если только опытный командир не выполнит своевременно маневр уклонения. Если лодка в подводном положении получит пробоину, у нее почти нет надежды на спасение. Подводники всегда сидят в ловушке, их жизнь тяжела, а смерть мучительна.

Во время войны Черчилль заявил в палате общин: «Я всегда искал возможность воздать должное нашим подводникам. Нет другого такого рода войск в наших вооруженных силах, который во время войны понес бы такие тяжелые потери, как подводный флот. Это самый опасный из всех родов войск. Вероятно, по этой причине Пер-

3 Самая жестокая битва

вый Лорд Адмиралтейства утверждал, что офицеры и матросы буквально рвутся служить там».

Так как эта служба крайне рискованная, а жизнь на подводных лодках очень тяжела, почти во всех флотах мира экипажи подводных лодок комплектуются исключительно добровольцами. Поэтому вполне естественно, что доброволец легко переносит все трудности и сохраняет свой энтузиазм. Тем не менее, можно считать аксиомой, что подводник сохраняет свои пристрастия на все время военной службы и никогда их не меняет».

Адмирал Макс Хортон был назначен командующим морскими силами Западных Подходов в ноябре 1942 года, и теперь подводнику предстояло сражаться с подводником. Его противником был адмирал Карл Дениц, бывший командующий подводными силами Германии, то есть занимал тот же пост, что и Хортон в Королевском Флоте до 9 января 1940 года. Но в 1943 году Дениц сменил гросс-адмирала Редера на посту главнокомандующего германским флотом. Хотя Дениц и стал главнокомандующим, он сохранил за собой руководство действиями подводных лодок.

Черчилль, тогда Первый Лорд Адмиралтейства, в своем письме адмиралу Хортону по случаю назначения его командующим подводными силами, писал: «Я предлагаю вам этот пост в соответствии с решением Совета Адмиралтейства: в военное время подводными силами должен командовать бывший офицер-подводник, который отличился, командуя подводной лодкой в последнюю войну». Все это можно было сказать и про адмирала Деница, которому было поручено возродить германский подводный флот, восстановленный по условиям англо-германского морского договора.

Макс Хортон поступил на службу во флот в 1898 году в Дартмуте в возрасте 15 лет. Он очень быстро отличился и вскоре стал капитаном кадетов. Еще в 9 лет он твердо заявлял, что будет служить на флоте, и вся его последующая жизнь стала доказательством того, что это были не пустые мальчишеские мечты.

Биограф Хортона контр-адмирал У.С. Чалмерс описывает его юношеский пыл:

«Он был похож на молодого жеребенка, дикого и неуправляемого, склонного брыкаться. Однако при этом он ухитрялся быть трезвым и флегматичным. Еврейская кровь, которую он получил от матери, даровала ему живое воображение, но сделала осторожным при общении с начальством. Он стремился к независимости, но очень быстро понял, что наилучший способ получить ее — это самому стать лидером, пусть даже в маленькой группе. Он любил машины и механизмы, и техническая сторона службы манила его. Поэтому, став старшим гардемаринном, он решил продолжить службу в только что созданных подводных силах, где уже суб-лейтенант мог стать командиром корабля. Кроме великого множества сложнейшей машинерии, там можно было найти широкое поле приложения своей инициативы, массу приключений и новых идей».

И снова Хортон добился исполнения своей мечты. В октябре 1904 года в звании суб-лейтенанта он попадает на «Темзу», учебное судно подводных сил. В следующем году он получает звание лейтенанта, а через пару месяцев Хортон назначают командиром подводной лодки А-1. С этого момента, исключая 2 года на крейсера «Дьюк оф Эдинбург» и пару случайных должностей на берегу, Хортон непрерывно командует кораблями, пока не получает звание адмирала.

В 1912 году Хортон заканчивает службу на «Дьюк оф Эдинбурге» и возвращается на подводные лодки. Когда началась Первая Мировая война, он уже прослужил там в общей сложности 8 лет. К этому времени Хортон становится типичным подводником, и буквально всеми фибрами души он предан своим обожаемым подводным кораблям.

За 4 года войны он превращается в настоящего подводного аса. Мастерское управление лодкой и незауряд-

ная отвага приносят ему заслуженный авторитет. Мало кто из британских подводников мог с ним сравниться.

13 сентября 1914 года Хортон топит германский легкий крейсер «Хела», а 3 недели спустя — эсминец S-116. За эти достижения его награждают Орденом за выдающиеся заслуги и досрочно представляют к очередному званию. Проходит еще несколько недель, и Хортон отправляют на Балтику, где он за короткое время топит несколько торговых судов.

В 1915 году он доставил немцам столько неприятностей, что они сами начали называть Балтику «морем Хортон» и назначили цену за его голову. Хортон воевал под общим командованием русских, и когда в конце года Адмиралтейство отозвало его, начальник русского Моргенштаба попросил оставить его командующим подводными лодками на Балтике. Отказав в этой просьбе, Второй Морской Лорд написал: «Я считаю, что капитан 2 ранга Хортон в некотором смысле пират, и это делает его непригодным для поста командующего британскими морскими силами на Балтике». Когда Хортон уезжал, русские наградили его Орденом Св. Владимира с мечами, Орденом Св. Анны с мечами и бриллиантами, Орденом Св. Георгия. Французы сделали его рыцарем Почетного Легиона за смелость, проявленную при атаке вражеских кораблей. В 1917 году он был награжден Пряжкой к своему Ордену за выдающиеся заслуги.

В 1917 году начальство признало его достоинства как великого подводника и назначило командиром экспериментальной подводной лодки М-1. В то время она считалась настолько большой, что заработала кличку «ныряющего линкора». Хортон также должен был контролировать ее постройку. Если требовалось опробовать новые идеи или испытать в деле новую технику — Хортон всегда бы тут как тут. Он не раз напрашивался на испытания новейших лодок.

Затем, когда в начале 1919 года легкие силы были отправлены на Балтику для помощи Финляндии и прибал-

тийским государствам, борющимся за свою независимость против агрессии большевиков, Хортон был назначен командиром флотилии подводных лодок. Он вернулся домой в 1920 году и был награжден второй Пряжкой к Ордену за выдающиеся заслуги. В июне того же года он получил звание капитана 1 ранга в возрасте всего 37 лет. Через несколько месяцев он стал начальником штаба командующего подводными силами.

Адмирал Чалмерс пишет: «Именно в это время люди заметили перемену в Максе Хортоне. Для своих офицеров он перестал быть компанейским парнем. Казалось, он внезапно потерял все свое мальчишество. Хотя никто не мог обвинить его в том, что он стал чванным, он поставил невидимый барьер между собой и остальными моряками». И эта характеристика оставалась верной до самого конца. Кроме того, Хортон всегда был приверженцем строгой дисциплины и профессионализма. Внутри флота он вскоре завоевал репутацию «безжалостного профессионала, командира и лидера, жесткого, как гвоздь, и замкнутого, как моллюск». Однако в то же самое время он мог вдохновить своих подчиненных на проявления самого горячего энтузиазма в любой работе. Кроме всего прочего, Хортон был глубоко религиозным человеком.

В странные 20-е и 30-е годы, когда флот страдал от всех недугов, поразивших страну, от человека требовались исключительные способности и энергия, чтобы не утонуть в этом зловонном болоте. Было совершенно ясно, что Хортон обладает именно такими способностями. Он всегда стремился к совершенству, и хотя его определение совершенства делало цель недостижимой, все-таки он старался вместе с другими добраться до вершины. В результате частенько случались разочарования, но многие служившие с ним считали Хортоня отличным командиром.

Командир крейсера, заместитель начальника Мобилизационного отдела, командир линкора «Резолюшн», а в 1932 году — контр-адмирал. В 1937 году в звании вице-

адмирала Хортон командует резервным флотом, с сентября по декабрь 1939 года он командует Северным патрулем. Проведя 10 долгих лет вдали от любимых подводных лодок, 7 декабря 1939 года Хортон получает письмо от Первого Лорда Адмиралтейства. Он снова воссоединился со своей первой, единственной и настоящей любовью, которой оставался верен всю жизнь. Адмирал Чалмерс пишет:

«Пост командующего подводными силами обычно занимал контр-адмирал. Хортон был одним из старших вице-адмиралов, поэтому Первый Морской Лорд адмирал Паунд, обсуждая это назначение, по телефону сказал Хортону: «Я знаю, что этот пост не соответствует вашему званию, но вы нужны нам. Ваши знания и опыт будут неоценимы». Хортон ответил: «Меня совершенно не волнуют вопросы старшинства, если у меня будут развязаны руки!» Паунд заверил: «Я гарантирую, что вы это получите».

За 2 дня до официального назначения Хортон подводная лодка «Ундине» была потоплена глубинными бомбами возле Гельгоlanda. В день, когда он прибыл в свой штаб, в том же районе была потоплена «Санфиш», а «Сихорс» не вернулась с патрулирования. Это было не слишком благоприятное начало, но влияние личности Хортон начало сказываться немедленно. И вместо упадка духа, все подводники воспылали жадной мести.

В европейских водах находились 57 подводных лодок, разделенные на 5 флотилий. 4 флотилии действовали в Северном море, пятая — в Средиземном. Кроме них имелась маленькая учебная флотилия в Портсмуте.

В качестве командующего подводными силами Хортон отвечал перед Адмиралтейством за общее руководство, а перед командующим Флотом Метрополии — за оперативный контроль над всеми лодками, кроме находящихся на Средиземном море. Для выполнения второй задачи был создан оперативный штаб в Абердуре в

Шотландии. По мнению Хортонa, этот штаб находился слишком далеко от Адмиралтейства, которое было источником информации. Поэтому он сумел убедить Их Лордства позволить ему занять блок квартир, названный «Нортуэйз» в Свисс-коттедже. Это давало ему то преимущество, что он мог связаться с морским штабом в любой момент. Но в то же время он находился достаточно далеко от Адмиралтейства, чтобы сохранить свободу действий, на которой он настаивал.

Хортон уже давно понял, какие богатые возможности обеспечивает взаимодействие подводных лодок с авиацией. Поэтому он немедленно установил связь с Береговым Командованием Королевских ВВС. Тесное взаимодействие принесло свои плоды, но также сослужило Хортону хорошую службу в будущем, когда его задачей стало уничтожение вражеских подводных лодок, ведь самолеты играли в этом важнейшую роль. Ему во многом помогли хорошие отношения с главнокомандующим Берегового Командования главным маршалом авиации сэром Фредериком Боухиллом, бывшим морским офицером. Между двумя родами войск установилась тесная дружба, они добились полного единства целей и действий. Самолеты Берегового Командования стали серьезной угрозой для вражеских лодок и надежным щитом для наших собственных.

Прослужив долгое время на подводных лодках, Хортон прекрасно представлял себе трудности, с которыми сталкивались его корабли и моряки. Хотя он всегда требовал от подводников высочайшей дисциплины и эффективных действий, даже если человек не отвечал этим высоким стандартам, но обладал характером и мужеством признать это, он мог быть уверен в поддержке адмирала Хортонa. Восхищение быстро сменяло первые подозрения в несправедливости, и отношения между Хортоном и его командирами можно назвать дружбой, переходящей в глубокое уважение. Он считал корабли и моряков своими детьми и был для них строгим, но любящим отцом. Поэтому не было ни одного человека во всех подводных

силах, который не стремился бы сделать для Хортона все, что только можно.

Хортон видел это и очень ценил. В свою очередь он старался делать для подводников все, что от него зависело. Он не щадил сил, чтобы повысить эффективность своих кораблей и облегчить жизнь экипажей.

Тем не менее он сумел избежать профессиональной ограниченности, сохранив широкий взгляд на вещи. Как пишет адмирал Чалмерс: «Взгляды Хортона на стратегию и ведение войны заслуживают особого внимания. Он верил в правильность старой британской стратегии, которая требовала сохранять открытыми морские коммуникации, чтобы быстро наращивать военную мощь и использовать ее для наступления в нужное время в нужном месте». Хортон понимал, что командующий не должен замыкаться исключительно на интересах своего рода войск. Он обладал поразительной интуицией, которая не раз позволяла ему принимать меры, сначала казавшиеся необязательными, но в последствии становившиеся совершенно необходимыми.

Эта интуиция, примененная к ведению войны в целом, позволяла ему использовать британские подводные лодки с наиболее сокрушительным эффектом. Позднее, в качестве командующего морскими силами Западных Подходов, он сумел взять верх над своим выдающимся противником. Во время Битвы за Атлантику Хортон всегда контратаковал немецкие лодки в тех местах, где, по его мнению, их должен был развернуть подводник Дениц. Если же Дениц начинал маневр силами, Хортон словно читал его мысли и снова наносил удар там, где это требовалось.

После того как он прослужил несколько месяцев на посту командующего подводными силами, его вызвал Первый Лорд Адмиралтейства и предложил стать командующим Флотом Метрополии. Хортон попросил 24 часа на раздумье, а потом отказался. Он всегда считал, что командующий Флотом Метрополии находится под жестким контролем Адмиралтейства, которое ограничивает его

свободу действий и в то же время возлагает на плечи командующего слишком тяжелую ответственность. В своем письме Первому Лорду он изложил причины своего отказа и в отношении этого пункта высказался так: «Наконец, у меня создалось впечатление, что командующий Флотом Метрополии не обладает в полной мере свободой решений и действий, что мне кажется совершенно необходимым для принятия на себя ответственности за действия флота». Но главной причиной было то, что он уже не раз говорил Их Лордствам. В современной войне флот не может успешно проводить операции без тесного взаимодействия с авиацией. Для этого, по мнению Хортонна, командующий Флотом Метрополии должен иметь подчиненные непосредственно ему эскадрильи разведчиков, бомбардировщиков и истребителей.

Поэтому Хортон остался со своими любимыми лодками, хотя знал, что после этого отказа он никогда не получит звание адмирала флота. Конечно, он был честолюбивым человеком, но успехи подчиненных ему сил ставил все-таки выше личных амбиций. Это решение тесно связано с его решением уйти в отставку в тот день, когда было расформировано Командование Западных Подходов, чтобы «облегчить производство в следующие звания более молодых офицеров».

9 января 1941 года Хортон получил звание адмирала. Хотя подводными силами обычно командовал контр-адмирал, теперь они находились в подчинении полного адмирала. И за 2 года Хортон добился того, что британские подводные лодки начали внушать страх немцам. И вот в ноябре 1942 года он согласился применить свои огромные знания для уничтожения немецких подводных лодок, которые к этому времени превратились в подлинный кошмар, угрожающий самому существованию нашей страны.

Но прежде всего Хортон должен был признать заслуги адмирала Нобла, своего предшественника на посту командующего Западными Подходами. За свое недолгое пребывание на этом посту Нобл сумел создать отлажен-

ный механизм, который хорошо работал на берегу и в море. Он заложил основы тесного взаимодействия и дружеских отношений с Береговым Командованием КВВС и другими службами, что, к счастью, соответствовало собственным идеям Хортона. Но на плечи Хортона легла обязанность развивать и налаживать эти отношения, так как ситуация в зоне ответственности командования Западных Подходов сложилась просто катастрофическая. И он принялся за дело со своей обычной безжалостностью, отмечая в сторону все, что могло помешать.

Кратко говоря, ситуация была следующей. В конце 1942 года в Атлантике находилось больше немецких подводных лодок, чем когда-либо. Началось формирование эскортных групп, однако эскортных кораблей не хватало, поэтому малочисленные группы были пока не слишком эффективны. Продолжала совершенствоваться тактика, и корабли отрабатывали ее. На эту тактику в определенной степени повлиял великий подводник и охотник за подводными лодками капитан 2 ранга Ф.Дж. Уокер. Он обнаружил, что может перехватить инициативу у подводной лодки, если пойдет в атаку сразу, как только лодка будет обнаружена. Он немедленно отправлял свои корабли на охоту, что помогало уничтожить лодку, даже не подпустив ее к конвою. Но этот метод требовал довольно крупных сил сопровождения, и эскортные корабли должны были иметь достаточно высокую скорость, чтобы быстро вернуться к конвою, который временно оставался под охраной всего 1 или 2 кораблей. В этот же период был в принципе решен вопрос о создании групп поддержки, но опять-таки нехватка кораблей не позволила начать их формирование. Идеи были хорошие, но недоставало средств для их реализации.

Хортон принял все эти предложения. Он был убежден, что единственный способ нанести поражение подводным лодкам — это атака крупными силами, в которой будут участвовать не только корабли, но и самолеты. Требовалось добиться согласованности действий и агрессивности.

Раз за разом он писал в Адмиралтейство, требуя новых кораблей и самолетов. Когда Адмиралтейство ответило, что не видит возможности найти корабли, пока в 1943 году не начнут поступать построенные в США эскортные миноносцы, Хортон нашел компромисс. Он предложил использовать старые эсминцы типа «V», сняв с них один котел и использовав освободившееся место в качестве дополнительной топливной цистерны.

Он вникал буквально во все аспекты деятельности сил Западных Подходов. Выбор командиров эскорта он производил лично. Хортон старался поддерживать постоянный состав групп, чтобы они могли готовить свои экипажи, добиваясь полного взаимопонимания. К весне 1943 года дело начало двигаться. Когда конвой ONS-5 вышел в море, его сопровождала хорошо подготовленная эскортная группа, а в случае необходимости на помощь могли прийти 2 группы поддержки. Удалось даже прикрыть Дыру, пусть пока тонкой линией самолетов.

Но ни одна из этих мер не была бы столь эффективной, если бы Хортон не понимал образ мыслей командующего вражескими подводными лодками. Адмирал Дениц был опасным врагом, опытным стратегом и великим подводником. К несчастью для него, Хортон обладал всеми этими качествами, причем в большей степени, чем его противник.

Карл Дениц родился в Грюнхауме возле Берлина в 1891 году, поэтому он был младше Хортона на 8 лет. Деницы были старинной прусской фамилией, и их предки были известными землевладельцами. Из этой семьи выходили протестантские пасторы, офицеры и чиновники. Карл Дениц рос послушным и спокойным мальчиком, в противоположность буйному пирату Хортому. Наверное, сказывались прививавшиеся веками прусские порядок и дисциплина.

В 1910 году он поступил на службу в Германский Императорский флот, и в начале Первой Мировой войны служил за границей. В своих мемуарах он воспомина-

ет: «Это был период, который произвел глубокое впечатление на меня и усилил мое чувство патриотизма. Я видел Германию издалека, поэтому я мог сравнивать ее с другими странами и народами. Издалека ее слабости не были столь заметны».

После начала войны и до 1916 года Дениц служил на крейсере «Бреслау». В течение этих 2 лет «Бреслау» действовал против русского флота на Черном море. Превосходство русских в силах превращало все операции в игру «кошки-мышки», и этот опыт оказался исключительно полезным для Деница позднее.

В 1916 году его переводят на подводные лодки, и он сразу становится энтузиастом подводного флота. Хотя он не обладал порывистым характером, отличавшим Хортона, Дениц добился заметных успехов в качестве командира подводной лодки. Он предложил много оригинальных идей в области подводной войны. Еще до окончания военных действий он предложил тактику «волчьих стай».

В октябре 1918 года его лодка была потоплена на Средиземном море, Дениц попал в плен вместе со своим экипажем и оказался в лагере военнопленных в Англии, откуда был репатриирован в июле 1919 года. Когда он вернулся в Германию, начальник службы личного состава нового германского флота спросил у него, намерен ли он оставаться на военной службе. Версальский договор запрещал Германии иметь подводные лодки, однако германское командование не верило, что этот запрет будет слишком долгим. Поэтому Дениц решил продолжить свою военную карьеру при условии, что его вернут служить на подводные лодки, как только они снова появятся.

Однако этот запрет действовал до 1935 года. Поэтому с 1920 года и до подписания англо-германского морского договора Дениц служил на надводных кораблях. Сначала он командовал эсминцем, потом флотилией эсминцев, позднее стал флагманским штурманом вице-адмирала фон Лёвенфельда, командующего германскими морскими силами на Балтике, наконец Дениц был назначен команди-

ром крейсера «Эмден». Этот период его службы, хотя и не походил в точности на карьеру Хортонa, дал Деницу серьезные познания в тактике действий надводных кораблей. И это опять-таки принесло ему большую пользу в будущем.

В 1935 году, когда Германии снова было разрешено строить подводные лодки, главнокомандующий адмирал Редер поставил перед ним задачу возрождения подводного флота, так как Дениц считался выдающимся офицером с огромным опытом службы на подводных лодках. Однако, как говорит сам Дениц, новое назначение его не слишком устраивало. В новом германском флоте, который строился согласно договору, подводные лодки должны были играть вспомогательную роль, и Дениц опасался, что их могут просто отодвинуть на задний план и забыть.

Однако быстро выяснилось, что он ошибается. Немцы имели секретные планы широкого строительства подводных лодок, подготовленные еще в 1932 году. И буквально через 2 месяца Дениц уже командовал флотилией подводных лодок.

Как только Дениц вернулся на подводные лодки, весь его былой энтузиазм вспыхнул с новой силой. Он с головой окунулся в подготовку первых подводных лодок, которые Германия получила за последние четверть века. Дениц не получал приказов, инструкций и указаний, поэтому он смог начать подготовку на основе своих собственных идей.

Тренировки начались 1 октября 1935 года. По словам Деница, они были направлены на то, чтобы экипажи «смогли полностью привыкнуть к условиям жизни на борту корабля, поближе познакомиться с морем в любую погоду. Требовалось добиться абсолютной точности штурманской работы, особенно навигации по звездам». Экипажи должны были полностью освоить довольно специфический класс военного корабля. Период подготовки длился 6 месяцев, этот период был разбит на несколько частей.

Дениц пишет: «Например, каждая подводная лодка должна была провести 66 атак в надводном положении и такое же количество атак в подводном положении, прежде чем в декабре 1935 года начать первые учебные торпедные стрельбы».

Главной целью учений было подготовить подводные лодки к войне. С тевтонской педантичностью Дениц пытался предусмотреть все мыслимые варианты военных операций. «Приближенность обучения к боевым условиям находила свое отражение во всех элементах подготовки и в правилах, определявших поведение лодки в районах, которые контролировал противник: в требовании скрытности (если подводная лодка находилась в надводном положении, ее командир должен был уметь определять или даже чувствовать шестым чувством, обнаружен он противником или нет); в решении, когда подводной лодке при обнаружении самолета или надводного корабля нужно погружаться, а когда можно остаться в надводном положении; в скрытности атаки с максимально экономным и грамотным использованием перископа и требовании умело использовать во время ночных действий фон, освещение, ветер, волнение и «минимальный видимый силуэт». В процессе боевой подготовки отрабатывались такие тактические приемы, которые вероятнее всего могли быть использованы при ведении настоящих боевых действий. Это находило отражение в следующих требованиях: соблюдать скрытность при поддержании контакта с противником и при выходе в голову конвоя, своевременно менять дневную тактику на ночную и наоборот; при встрече с противолодочными силами противника в зависимости от обстановки отходить в надводном или подводном положении, оставаться на перископной глубине и вести наблюдение или уходить на глубину и действовать вслепую, уходить самым полным ходом, применяя зигзаг, или бесшумно двигаться малым ходом; безукоризненно знать материальную часть и устройство подводной лодки, владеть техникой под-

водного плавания на всех глубинах; сочетать огневую подготовку артиллерийских и зенитных расчетов с отработкой срочного погружения».

Всёго 2 офицера во всем подводном флоте имели военный опыт — сам Дениц и флагманский механик флотилии капитан 1 ранга Тедсен, который служил старшим механиком на одной из лодок в годы Первой Мировой войны, а позднее под командованием Деница на эсминце G-8. Дениц и Тедсен выходили в море по очереди на каждой лодке и сумели привить свой энтузиазм экипажам. Кроме того, зародились близкие взаимоотношения между Деницем и его командирами. Экипажи начали полностью доверять своему командующему. К концу первого года тренировок Дениц не только сам перестал считать лодки сугубо оборонительным оружием, он сумел избавить командиров и экипажи от чувства неполноценности, который они испытывали, слыша высказывания, будто подводная лодка потеряла свое значение и не сыграет никакой роли в будущей войне.

Осенью 1936 года Дениц был назначен командующим подводными силами. С этого дня и до конца войны он руководил подводными лодками. Даже после того, как 30 января 1943 года он сменил гросс-адмирала Редера на посту главнокомандующего флотом, Дениц сохранил за собой руководство подводным флотом.

Когда Дениц был назначен командиром флотилии «Веддингген», он не забыл свою идею групповых действий подводных лодок, которую высказал в 1918 году. И теперь еще сильнее, чем раньше, он верил, что только групповые действия лодок принесут успех в борьбе против конвоев в будущей войне. Хотя Дениц мало что мог сделать, чтобы на практике проверить эту идею, он постарался, чтобы новые экипажи получили хотя бы основы надлежащей подготовки. К осени 1937 года он в достаточной мере разработал теорию и сумел решить некоторые проблемы, после чего решил проверить все это во время больших маневров на Балтике.

Перед подводными лодками ставилась задача обнаружить конвой, сосредоточиться и совместно атаковать его. Дениц оставался на борту плавучей базы в Киле, откуда он по радио руководил событиями, происходившими на расстоянии 400 миль. Он утверждал, что были получены впечатляющие результаты. Это вдохновило его, и он начал проводить более масштабные маневры, сначала в Северном море, а в мае 1939 года — в Атлантике, к западу от берегов Испании и Португалии, и в Бискайском заливе. В июле были проведены новые учения в присутствии главнокомандующего гросс-адмирала Редера.

В январе 1939 года Дениц выпустил книгу *«Die U-boot-waffe»*. Он не только детально описал тактику волчьих стай, он также подчеркивал преимущества, которые получит лодка, атакуя ночью из надводного положения. Союзники не обратили внимания на книгу Деница. Впрочем, точно так же они просмотрели книгу генерала де Голля *«За профессиональную армию»*, выпущенную в 1934 году. Лишь немцы оценили изложенную в ней теорию мобильной войны.

Капитан 1 ранга С.У. Роскилл в своей официальной истории *«Война на море»* пишет:

«Количество подводных лодок в распоряжении Деница увеличивалось, и он смог начать атаки несколькими лодками, действующими вместе. Он долго ждал, пока ему представится такая возможность, в период с октября 1940 по март 1941 года окончательно перешел на использование «волчьих стай», как их называли. Изменение тактики застигло нас врасплох. Это нововведение имело самые серьезные последствия, так как противник начал использовать такую форму атак, о которой мы даже не подозревали. Поэтому мы не подготовили ни тактических, ни технических мер противодействия».

Англичане также проверяли возможность ночных атак из надводного положения, но основной упор в подготов-

ке подводников делался на атаки из подводного положения. Поэтому противолодочные силы также намеревались отражать подводные атаки. Кроме того, они возлагали неоправданно большие надежды на гидролокатор, названный асдиком. В 1937 году Адмиралтейство заявило: «Подводные лодки больше никогда не смогут поставить перед нами проблемы, с которыми мы столкнулись в 1937 году».

Хотя во время учений Деницу не удалось доказать эффективность тактики групповых действий, кое-кто в командовании германского флота признавал значение подводных лодок. Но теперь перед Деницем встала проблема строительства лодок, так как тактику волчьих стай можно было использовать, только имея в своем распоряжении большое количество лодок. Поэтому в начале войны он был вынужден вернуться к старой тактике индивидуальных действий, что совершенно неожиданно помогло ему обмануть союзников относительно своих будущих намерений. Те, кто отвечал за развитие германского флота, отдавали предпочтение строительству надводных кораблей, тогда как Дениц с самого начала утверждал, что для достижения решительных результатов в случае использования англичанами системы конвоев, ему потребуется не менее 300 подводных лодок. Хотя он категорически настаивал на этой цифре, планом Z было предусмотрено строительство всего лишь 233 лодок, и то к 1948 году.

Как мы помним, Дениц начал войну, имея 57 подводных лодок. Благодаря его упорству и настойчивости в период с 1 сентября 1939 года по 8 мая 1945 года вошли в строй еще 1113 лодок. Из этих 1170 лодок 963 участвовали в боевых действиях. И тем не менее ни разу за всю войну Дениц не имел столько лодок, сколько ему требовалось.

Сегодня мы знаем, что должны быть благодарны за это близорукости германского Верховного командования и трудностям постройки, с которыми столкнулся Дениц. При этом адмирал Редер всегда его полностью поддерживал. Как только началась война, он немедленно отдал

приказ прекратить достройку всех крупных кораблей, одновременно распорядившись давать всем заказам Деница наивысший приоритет.

Достаточно быстро стало ясно, что программу строительства подводных лодок можно выполнить, только используя все уже известные и новые методы кораблестроения. Дениц готовил свои экипажи с 1935 года и добился надежного взаимопонимания со своими экипажами, однако он полагал, что добиться выполнения кораблестроительной программы можно будет лишь когда он лично возьмет ее под свой контроль. И тогда, против собственного желания, он решил передать руководство подводным флотом новому Управлению подводных сил, которое предстояло создать.

Однако начальник штаба Руководства войной на море резко возражал против этого на том основании, что командующему подводными силами надлежит находиться на флоте, рядом со своими моряками. Одновременно РВМ намеревалось фактически подчинить это Управление командующему подводным флотом. Ему оставалось лишь излагать свои требования и ожидать их незамедлительного исполнения.

Это не устраивало Деница, однако РВМ отказалось изменить свое мнение. Деницу в конце концов пришлось признать, что он был неправ, и дальнейшие события ясно это показали. Поэтому существующий порядок был сохранен, и РВМ взяло на себя полную ответственность за реализацию программы строительства подводных лодок.

Если говорить об оперативной деятельности, то здесь Дениц напрямую подчинялся РВМ, которое передавало ему инструкции, касающиеся общего характера ведения войны. При этом командующий морской группой «Вест» также мог давать ему инструкции, касающиеся действий лодок, развернутых в Северном море.

Предполагалось, что после начала войны англичане еще достаточно долго будут отправлять свои торговые суда поодиночке, так как организация системы конвоев и ее

налаживание требовали времени. Этот период позволил бы немецким верфям развернуть массовое строительство подводных лодок, что в свою очередь дало бы возможность начать использование тактики волчьих стай. Поэтому приказы, отданные лодкам в этот первый период, требовали от них действовать поодиночке и атаковать торговые суда, следующие самостоятельно. Большинство лодок было развернуто в районе к западу от Ирландии и Великобритании, а часть была оставлена в Северном море. В этот период Дениц делал все возможное, чтобы подготовиться к переходу на тактику волчьих стай, формируя маленькие группы лодок. Но это оказало малоэффективно просто из-за нехватки лодок.

Дениц никак не мог согласиться с малой результативностью действий своих лодок, хотя за первые 6 месяцев войны они потопили такой тоннаж, что это вызвало серьезные опасения союзников. Тем не менее, он не мог успокоиться, пока не получил возможность отправлять лодки в море стаями, так как верил, что больших успехов можно добиться только используя эту тактику.

Во время Норвежской кампании в апреле 1940 года практически все немецкие подводные лодки были сосредоточены у берегов Скандинавии. Но как только закончилась эта операция, Дениц приказал им начать действовать мелкими группами. Он отправлял 4—5 лодок с приказом патрулировать в обширном, но все-таки жестко очерченном районе, расположенном поперек вероятных маршрутов следования конвоев. Подводная лодка, первой заметившая конвой, немедленно сообщала его координаты Деницу, а он, зная координаты остальных лодок, решал, можно ли сформировать группу для атаки конвоя, после чего отдавал соответствующий приказ. Сначала эта тактика не давала ощутимых результатов, но в сентябре 1940 года все переменялось.

10 сентября Дениц направил группу из 4 лодок для атаки следующего в Англию конвоя, который находился на меридиане 1° 15' W. Лодки обнаружили конвой и, не-

смотря на штормовой ветер и высокие волны, сумели потопить 5 транспортов, не понеся при этом потерь. Ночью 21/22 сентября другая группа из 5 лодок добилась еще более впечатляющего результата. Они атаковали конвой, состоявший из 15 тяжело груженных транспортов, потопили 11 судов и повредили еще одно.

22 сентября Дениц записал в своем дневнике: «Бои последних дней показывают, что принципы, выработанные в мирное время, как в отношении использования радио вблизи от противника, так и в отношении наступательных действий подводных лодок против конвоев, совершенно правильны». Две конвойные битвы в октябре, когда один конвой потерял 17 судов, а другой — 7, еще больше укрепили его в этом мнении.

Из 57 подводных лодок, с которыми Дениц начал войну, 39 были боеспособны. До июля 1940 года в среднем в море находилось только по 12 лодок одновременно. 1 сентября 1940 года у Деница осталось лишь 27 исправных лодок. Несмотря на это, они потопили больше тоннажа, чем 39.

Главной причиной этого было то, что после падения Франции немцы получили базы в Бискайском заливе. Это сократило время выхода в океан и позволило держать на позициях больше подводных лодок.

Дениц должен был подготовить свой подводный флот к действиям сразу после поражения Франции. Перемирие было подписано 20 июня, а уже 7 июля первая подводная лодка прибыла в Лориан для дозаправки и пополнения припасов. 29 августа Дениц перевел свой штаб из Вильгельмсхафена в Париж. Там ему пришлось ждать, пока в Лориане будет оборудован новый штаб, и спустя несколько недель Дениц перебрался туда. С этого момента Битва за Атлантику вступила в новую фазу, которая была очень успешной для противника.

Однако Дениц совсем не чувствовал себя уверенно. Он требовал дать ему 100 боеготовых подводных лодок, предполагая, что треть из них будет находиться в море. Одна-

ко он имел всего 27 штук. Но кроме недостаточной численности, перед ним стояли и другие проблемы.

Мы привыкли считать Германию эталоном организованности и порядка, однако, как ни странно, в Германии не существовало единого центра, который руководил бы Битвой за Атлантику, хотя Черчилль создал такую организацию под своим собственным председательством. Дениц пишет:

«Наш взор был прикован к сухопутным битвам на континенте. Мы считали, что выигрывая эти битвы, одновременно сокрушаем британскую морскую мощь. Поэтому в Атлантике горстке подводных лодок приходилось вести сражение, которое могло решить исход войны. Это происходило потому, что сухопутное мышление германского правительства и Верховного командования германских вооруженных сил, к несчастью, оказалось неспособным охватить всю проблему в целом».

Прямым результатом этого стало невыполнение программы строительства подводных лодок, утвержденной в сентябре 1939 года. Намеченная цифра ежемесячного строительства ни разу не была выполнена, хотя ее постоянно сокращали. Снова и снова Дениц просил дать ему больше лодок, но каждый раз он получал только обещания, которые никто не выполнял. Несмотря на постоянные разочарования, он постоянно старался сделать свои небольшие силы как можно более эффективными.

Под его личным командованием из штаба, расположенного рядом с Лорианом, подводные лодки начали Битву за Атлантику. С ноября 1940 года по различным причинам цифра ежемесячно потопленного тоннажа начала сокращаться. Английские силы ПЛО становились все эффективнее. Увеличивалось количество кораблей сопровождения, увеличивался радиус действия береговой авиации, которая оттесняла подводные лодки все дальше

в Атлантику. Но, кроме того, англичане начали менять маршруты следования конвоев.

Главной проблемой, с которой столкнулся Дениц в октябре 1940 года, стало обнаружение конвоев. Ее можно было бы решить, если бы у него была собственная надежная авиаразведка. Однако с первого дня существования Люфтваффе Геринг упрямо твердил: «Все, что летает, — мое». Даже в мирное время такая позиция серьезно мешала действиям лодок. Лишь на время проведения крупномасштабных учений Дениц мог просить о помощи авиации. В результате лодки не могли отработать взаимодействие с самолетами, и позднее выяснилось, что пилоты Люфтваффе не обладают должным уровнем штурманской подготовки. В этом нельзя винить самих пилотов, так как это было результатом недостаточной практики. При взаимодействии кораблей и самолетов важнейшее значение приобретает абсолютная точность штурманских расчетов. Ошибка в пару градусов при определении пеленга может направить лодку на сотню миль в сторону от цели. И требуемой точности можно добиться лишь путем длительных и упорных тренировок.

Раз за разом Дениц просил дать ему свою собственную авиацию. Наконец Гитлер лично приказал передать под командование Деница 40-ю авиагруппу. До определенного момента взаимодействие лодок и самолетов-разведчиков можно было считать удовлетворительным, хотя эти самолеты не имели требуемой дальности полета. Но это взаимодействие продолжалось всего один год и завершилось в ноябре 1941 года.

Несмотря на все эти трудности, если конвой был обнаружен, подводные лодки оказывались в более выгодном положении. От полного паралича коммуникаций союзников спасло лишь то, что Дениц несколько раз менял направление главного удара. Сначала в феврале 1940 года он решил, что потенциал Северной Атлантики исчерпан, поэтому попытался исправить ситуацию, переведя лодки в Южную Атлантику. Затем в декабре 1941 года в войну

вступили Соединенные Штаты. Дениц послал свои лодки для атаки беззащитных американских судов у побережья США и в Карибском море. В первой половине 1942 года немецкие подводники добились в этом районе просто потрясающих успехов, превзошедших все самые смелые ожидания.

Но к середине 1942 года контрмеры союзников начали приносить успех. Обнаружение подводных лодок эсминцами и другими эскортными кораблями, самолетами лишало лодки их главного тактического преимущества — скрытности и внезапности. Поэтому Дениц был вынужден искать свои противоядия, главным из которых, по его мнению, стала бы повышенная подводная скорость. Но этого нельзя было добиться для существующих подводных лодок, поэтому здесь пришлось ограничиться улучшением оружия и оборудования.

Очень быстро был найден ответ на британские радары. Приемник излучения сообщал лодке, что она обнаружена, и очень часто давал вполне достаточно времени, чтобы погрузиться, что позволяло избежать внезапной атаки с воздуха.

К октябрю 1942 года использование приемника стало настолько успешным, что воздушное наступление англичан в Бискайском заливе временно захлебнулось.

Однако приемник излучения захватывал только узкую полосу частот, поэтому, как только англичане сменили длину волны радара, приемники стали неэффективны, пока не стала известна новая длина волны. Это обнаружилось в конце августа, когда подводные лодки при атаке конвоев сами были внезапно обстреляны эсминцами еще до того, как поняли, что они обнаружены. Поэтому командование немецких подводных сил решило оснастить свои лодки, кроме пассивных приемников излучения, радарами, способными обнаруживать корабли противника. Имея 2 таких прибора, командир подводной лодки мог надеяться обнаружить противника и в то же время знать, обнаружен ли он сам.

В этой отчаянной борьбе получала преимущество то одна сторона, то другая. Усилилось зенитное вооружение подводных лодок. Была предпринята попытка вооружить подводную лодку так, чтобы она могла в надводном положении вести дуэль с эсминцем, имея определенные шансы на успех. В то же время Дениц постоянно требовал наладить эффективную воздушную разведку.

Результаты, которых добились немцы, применив все эти новинки, привели Деница к заключению, что положение в настоящем вполне удовлетворительно, а будущее обещает блестящие перспективы. Общий уничтоженный тоннаж в 1942 году оставался достаточно высоким, а потери подводных лодок почти не росли. Кроме того, во второй половине 1942 года постройка новых лодок значительно увеличилась.

С октября 1942 года количество боеготовых лодок увеличилось настолько, что Дениц смог постоянно держать в Северной Атлантике 2 группы. Они располагались на двух линиях: одна в восточной, вторая в западной части океана. Первая должна была перехватывать конвои, идущие на запад, а вторая — идущие на восток, прежде чем те войдут в зону действия самолетов береговой авиации.

Перемещения обнаруженных конвоев тщательно отмечались на карте в штабе подводных сил. Когда все данные о передвижении конвоя были тщательно проверены, Дениц мог переместить одну из групп на линию предполагаемого курса конвоя. Обычно это делалось так, чтобы конвой пересек линию дозора в дневное время. Если контакт не был установлен до наступления темноты, дозорная линия должна была развернуться и следовать вперед по курсу конвоя, чтобы в любом случае перекрыть ему дорогу. С наступлением рассвета лодки разворачивались и начинали ждать подхода конвоя. Как только одна из лодок обнаруживала конвой, она радиовала Деницу, а Дениц в свою очередь передавал инструкции всем лодкам группы. Зная позицию, координаты и скорость конвоя, Дениц мог отследить его продвижение по карте и

так перемещать свои лодки, чтобы те атаковали в самый выгодный момент. Поэтому он играл большую роль в руководстве битвой и мог использовать свой огромный опыт. В остальном, отдав приказ начать атаку, ему приходилось полагаться на умение и отвагу своих командиров и экипажей. Однако уверенность, которую он смог вселить в своих моряков, делала их грозными противниками. Хотя некоторые эксперты считают, что моральный дух немецких подводников к весне 1943 года несколько пошатнулся, большинство историков сходятся на том, что они сражались с неизменным упорством до самого конца.

Осень 1942 года была примечательна особенно плохой погодой в Северной Атлантике, и эти шторма продолжались до весны 1943 года. Это не могло не сказаться на эффективности действий подводных лодок, и хотя Дениц считал успешными только октябрь и ноябрь, цифры потерь были достаточными, чтобы вызвать беспокойство британского командования. В начале декабря потери тоннажа несколько сократились, но год завершился новым громким успехом волчьих стай. Одна из групп, атаковав конвой, потопила 13 судов водоизмещением 67437 тонн и повредила еще одно водоизмещением 7000 тонн.

Комментируя итоги 1942 года, Стефен Роскилл писал:

«Если оценивать потери, понесенные в течение года, то не возникает даже вопроса — противник нанес нам огромный урон. Британский импорт упал ниже 34 миллионов тонн — на одну треть меньше, чем в 1939 году.

Британскому Адмиралтейству было ясно, что исход битвы на конвойных маршрутах еще не решен. Противник имел больше сил, чем ранее, и кризис затяжной борьбы приближался».

В конце 1942 года гросс-адмирал Редер, главнокомандующий германским флотом, поссорился с Гитлером и ушел в отставку. Он рекомендовал на выбор двух человек на свой пост: адмиралов Карлса и Деница. Выбор Гитле-

ра пал на Деница, который был назначен главнокомандующим 30 января 1943 года. Хотя Дениц теперь должен был командовать всем флотом, он был совершенно убежден, что его подводные лодки сумеют в конце концов сокрушить британскую морскую мощь. Поэтому он продолжал лично руководить действиями лодок, хотя повседневное руководство перешло к новому командующему подводными силами контр-адмиралу Годту.

В начале 1943 года немцы имели в Атлантике 164 боеспособные подводные лодки. Это означало, что 54 из них ежедневно находятся в море. Ситуация резко изменилась, так как еще совсем недавно Дениц мог рассчитывать всего на 8 — 9 лодок.

Несмотря на исключительно плохую погоду, которая сильно затрудняла их действия, подводные лодки продолжали топить транспорты союзников с пугающей скоростью. В битве, которая длилась с 7 по 11 января, они потопили 7 из 9 судов одного из конвоев. В конце января U-456 атаковала конвой и потопила 3 судна общим водоизмещением 24823 тонны. Через несколько дней были уничтожены 13 судов другого конвоя. В период с 21 по 25 февраля волчья стая потопила 14 судов, а U-664 потопила еще 2 судна из состава другого конвоя.

В значительной мере этими успехами немцы были обязаны службе радиоперехвата и дешифровки — «*B-Dienst*». Она сумела расколоть британский шифр, после чего германское командование начало читать все радиограммы, включая приказы и инструкции конвоям. Не следует считать это какой-то фантастикой. Наши эксперты также сумели прочесть немецкие шифры. Так как Дениц требовал от каждой лодки хотя бы раз в день отправлять рапорт, все намерения противника становились нам известны, и корабли сопровождения могли подготовиться к встрече.

В марте немцы добились нового успеха, который полностью обескуражил союзников. Посреди Атлантики случайно встретились 2 конвоя — быстрходный НХ-229 и

тихоходный SC-122, в результате образовалось огромное скопище судов в относительно малом районе. Атаковав их, подводные лодки сумели потопить 21 судно общим водоизмещением 141000 тонн.

Капитан 1 ранга Роскилл пишет:

«Нельзя оглядываться на события этого месяца, не испытав нечто близкое к ужасу, такие потери мы понесли. За первые 10 дней на всех театрах мы потеряли 41 судно, за вторые 10 дней были потоплены еще 56 судов. Всего за 20 дней было потоплено более полумиллиона тонн. Но что делало положение еще более серьезным, так это то, что две трети потопленных судов следовали в составе конвоев... Что будет делать Адмиралтейство, если система конвоев окажется неэффективной? Они не знали. Однако они должны были чувствовать, хотя никто не осмеливался признаться в этом, что мы стояли на грани поражения».

Дениц имел все основания торжествовать. Никогда еще его подводные лодки не добивались подобных успехов. И все-таки у него должна была появиться тень сомнения, так как имелись кое-какие неблагоприятные признаки.

Однако он не знал — и не мог знать — что вскоре сам потерпит поражение.

Точно так же конвой ONS-5 и эскортная группа В-7, когда они 22 апреля встретились возле Оверсэя и взяли курс на запад, не знали, что их ждут 2 группы подводных лодок:

# КОНВОЙ И ЭСКОРТ

Прежде чем 4 части конвоя ONS-5 вышли в море из различных портов, пришлось проделать большую подготовительную работу. Большая ее часть легла на Отдел торгового судоходства Адмиралтейства.

Организация конвоя даже в лучшем случае будет делом сложным. Требуется обеспечить, чтобы конвои как минимум выходили с регулярными интервалами, между отплытием конвоев на конкретном маршруте должно проходить строго определенное количество дней. Конвои ONS (Outwards North Atlantic Slow — Северо-Атлантические, тихоходные, из Англии), например, выходили с интервалами 8 дней. Как ни странно, штаб Деница так и не осознал это. В результате составления подобных графиков работа планировщиков начиналась задолго до выхода конвоя.

Первая стадия начиналась, когда министерство транспорта сообщало в Отдел торгового судоходства Адмиралтейства даты, когда отдельные транспорты будут готовы к выходу и из каких портов. Одновременно они информировали Адмиралтейство о грузах каждого судна либо о том, что оно проследует в балласте, и в какой пункт направляется.

Адмиралтейство должно было знать скорости всех транспортов, чтобы распределять их по тихоходным или быстроходным конвоям. Скорость конвоев ONS составляла 7,5 узлов.

Когда Адмиралтейство подбирало корабли для очередного конвоя, оно сообщало их названия офицерам контрольной службы ВМФ в каждом порту. Они должны были наблюдать за этими судами. Одновременно им сообщался маршрут конвоя и точка рандеву, в которой он формировался.

Получив эту информацию, контролер приступал к работе, и вскоре он мог сообщить в Адмиралтейство, когда именно будет готова к выходу его часть конвоя. Ему приходилось учитывать время перехода от данного порта до точки рандеву и наличие эскортных кораблей, которые обеспечивали безопасность этого перехода. Адмиралтейство передавало эту информацию командующему Западными Подходами. Он выбирал эскортную группу, которая встречалась с транспортами в точке рандеву и сопровождала их через Атлантику.

Но и это еще не все. Обо всех этих деталях следовало проинформировать 15-ю группу Берегового Командования КВВС, чтобы она могла подготовиться и обеспечить воздушное прикрытие конвоя на пути через Атлантику, пока он находится в пределах радиуса действия ее самолетов.

Перед выходом в море все шкиперы торговых судов вызывались на совещание с участием офицера контрольной службы ВМФ в данном порту и представителя 15-й авиагруппы. На совещании в Ливерпуле также должен был присутствовать коммодор конвоя и командир эскорта, если он присутствовал. Иногда такое совещание посещал лично командующий Западными Подходами, хотя чаще его заменял начальник штаба или офицер контрольной службы ВМФ.

Перед началом совещания каждый шкипер получал письменные приказы, касающиеся ордера и порядка пе-

рехода конвоя, а также свод сигналов. После завершения обсуждения этих вопросов коммодор объяснял свой план действий в случае каких-либо осложнений.

Должность коммодора конвоя была новой. Во время Первой Мировой войны командир эскорта отдавал приказы и каждому судну конвоя. Эта схема оказалась неудовлетворительной, поэтому была введена должность коммодора конвоя в качестве связующего звена между командиром эскорта и капитанами торговых судов. Коммодорами обычно служили отставные офицеры флота в звании адмирала.

Коммодор находился на одном из транспортов и отвечал за управление конвоем. Именно он располагал суда в ордере и следил, чтобы они сохраняли строй. Он также отдавал приказы на выполнение всяческих маневров, таких, как противолодочный зигзаг, изменение курса, маневр уклонения, вообще все, что мог потребовать командир эскорта. Теперь командир эскорта отдавал приказы конвою через коммодора, а капитаны торговых судов сообщали коммодору о своих проблемах, и уже он передавал это командиру эскорта.

Вспоминает один из коммодоров:

«Положение коммодора напоминало положение старого барана во главе стада овец. Если командующий оперативной зоной узнавал о потенциальной угрозе конвоем, его агнцам, он сразу свистел своей верной овчарке — командиру эскорта. Командир эскорта передавал известие коммодору, который собирал стадо и поворачивал прочь от угрозы. Верная овчарка подгоняла отставших и всегда была готова отогнать голодную волчью стаю подводных лодок».

После того как офицеры заканчивали излагать информацию, капитаны должны были задавать вопросы. В дружеской, неформальной атмосфере капитаны охотно обсуждали проблемы, с которыми они могли столкнуться.

Офицеры ВМФ старались убедить их, что Королевский Флот сделает все возможное для защиты транспортов, что он понимает их трудности. Таким путем командование ВМФ старалось вселить уверенность в капитанов торговых судов, и это ему удавалось.

Большинство торговых судов было окрашено в серый цвет, а названия были закрашены. Первое было совершенно понятно — камуфляж, вторая мера должна была затруднить командирам подводных лодок правильно определить тоннаж атакованного судна. При стоянке в порту на борту вывешивалась доска с названием, что позволяло найти судно всем, кому это было нужно. При выходе в море эта доска убиралась.

Конвой пересекал Атлантику в нескольких кильватерных колоннах. Обычно в колонне шло по 4 судна. Дистанция между судами в колонне в конвое ONS-5 составляла 800 ярдов, интервал между колоннами равнялся 1000 ярдов. Согласно принятой тактике, командир эскорта мог уменьшить интервал между колоннами до 600 ярдов при атаке вражеских самолетов. Когда ONS-5 попал в туман, коммодор приказал сократить интервал до 400 ярдов.

Чтобы транспорты было легче опознавать и коммодору, и эскортным кораблям, каждое судно получало двузначный номер. Первая цифра указывала номер колонны, в которой оно шло, а вторая — номер судна в колонне. Таким образом, если на судне были подняты вымпелы 5-3, это означало третье судно пятой колонны. В таблице ордера конвоя указывались и названия судов, и номера, что облегчало идентификацию.

Сохранение строя было самым важным условием успешного перехода. Хотя стороннему наблюдателю интервалы могут показаться достаточными, на самом деле конвой занимал очень небольшой участок. Кораблям требовалось пространство для безопасного маневрирования, так как морское судно, в отличие от автомобиля, не имеет тормозов для экстренной остановки. Даже в хорошую погоду сохранять строй очень непросто, а что же гово-

речь о шторме... То же самое можно сказать и о ночном времени, если только не светят луна и звезды. Корабли идут без огней, поэтому от вахты и капитанов требуется особая бдительность, чтобы не столкнуться с соседями и не отстать от конвоя.

Маневрирование в строю также требует высокого мастерства. Если коммодор неожиданно отдает приказ (флагами, прожектором или сиреной в условиях плохой видимости), конвой должен дружно повернуть на 40 градусов. Если кто-то замешкается, начнется настоящий хаос. То же самое относится к изменениям скорости. Требуется постоянная, неослабная бдительность. Если сюда добавить постоянное нервное напряжение, вызванное угрозой атак подводных лодок, то представить себе состояние людей нетрудно. В шторм они доходят до пределов человеческой выносливости.

Вероятно, самой большой опасностью для судна является отставание от конвоя. Если транспорт отстал, корабли сопровождения уже не смогут защитить его. Учитывая нехватку эскортных кораблей, каждая эскортная группа имела минимально необходимый для защиты конвоя состав. Очень редко командир эскорта мог позволить себе выделить один из кораблей для защиты отставшего транспорта, хотя в случае с конвоем ONS-5 капитан 2 ранга Греттон это сделал. Следуя в одиночестве, отставший транспорт станет легкой добычей любой подводной лодки, которая заметит его.

Коммодором конвоя ONS-5 был капитан 1 ранга (резерва) Дж.К. Брук. Он и его связисты расположились на норвежском судне «Рена». Это было не слишком удачное решение, так как там не хватало места. Вдобавок капитан и команда транспорта знали английский очень плохо, что осложняло переговоры. Выбор оказался плохим еще и потому, что на «Рена» в момент выхода из Мерсея обнаружилось неполадки в машине. Поэтому, когда остальные суда ушли на randevu, «Рена» задержалась в порту для ремонта.

Однако 21 апреля в 21.00 «Рена» догнала остальные 3 судна, вышедшие из Мерсея, и 11 судов из Милфорд-Хэйвена. Капитан 1 ранга Брук построил их в 3 колонны. На следующее утро в 09.30 подошли 7 судов из Клайда. Еще через полчаса они встретились возле Оверсэя с большой группой из 20 транспортов, которые вышли из Обена, и с океанским эскортом, пришедшим из Лондондерри.

Сопровождать конвой ONS-5 через Атлантику предстояло эскортной группе В-7. Она состояла из эсминцев «Дункан» (командир эскорта капитан 2 ранга П.У. Греттон) и «Видетт», который привёл группу транспортов из Исландии, фрегата «Тэй», корветов «Санфлауэр», «Лусс-райф», «Сноуфлейк», «Пинк» и спасательных траулеров «Ноферн Гем» и «Ноферн Спрей». Конвой сопровождали 2 танкера торгового флота «Бритиш леди» и «Аргон».

Капитан 2 ранга Греттон впервые вышел в море в 1930-х годах гардемаринком на линейном крейсере «Ринаун» в составе Флота Метрополии. С 1934 по 1936 год он служил на крейсере «Дурбан» в Средиземном море. Во время мятежа в Палестине в 1936 году он служил на берегу в составе армейского контингента, командуя грузовиком с установленным пом-помом. За свои действия он был награжден Крестом за выдающиеся заслуги. В начале войны он занимал должность первого помощника на эсминце «Вега», охранявшем конвой у восточного побережья Англии. В апреле 1940 года его переводят первым помощником на эсминец «Коссак», и он получает благодарность в приказе за действия во Второй битве у Нарвика. С января 1941 по октябрь 1942 года он командует старыми эсминцами «Сейбр», а потом «Вулверин». В этот период он получает Орден Британской империи. Позднее его награждают Орденом за выдающиеся заслуги за таран итальянской подводной лодки. В течение 2 месяцев, с октября по декабрь 1942 года, он командует эскортной группой, участвующей в высадке десанта в Северной Африке. 31 декабря ему присваивают звание капитана 2 ранга и назначают командиром эскортной группы В-7.

Если бы Греттон служил в Королевских ВВС, он непременно заработал бы кличку «умник». Он действительно был очень умным офицером, немного индивидуалистом, но строгим служакой и большим энтузиастом противолодочных сил. Греттон прошел обучение в знаменитом Тактическом подразделении Западных Подходов капитана 1 ранга Гилберта Робертса, где многое узнал. Эти знания он применял, командуя своей группой, но при этом использовал и свои собственные идеи.

Когда Греттон принял командование группой В-7, она находилась в очень плохом состоянии. Во время последнего похода группа получила серьезный удар, так как потеряла своего командира и его корабль. Ранее Греттон работал с 3 кораблями этой группы. Более того, во время высадки десанта в Северной Африке он находился на «Тэе». Флагманским кораблем группы В-7 являлся эсминец «Дункан», но так как он стоял в ремонте, Греттон поднял свой брейд-вымпел на «Тэе».

Этот фрегат имел установку высокочастотного пеленгования. С помощью этого устройства можно было засечь работу передатчика подводной лодки и определить пеленг на нее. Для точного определения места требовался второй корабль с ВЧ-пеленгатором, что позволяло брать «перекрестные» пеленги. Тем не менее даже один корабль мог грубо определить — близко или далеко находится лодка.

В качестве командира эскорта Греттон имел свой собственный небольшой штаб, состоящий из специалиста-гидроакустика, штурмана, специалиста по пеленгованию, нескольких рядовых связистов и личного ординарца. Втиснуть еще несколько человек в уже переполненные каюты фрегата было очень даже непросто, но добрая воля и терпение обеих сторон позволили это сделать.

Командиры остальных кораблей группы тоже были в большинстве своем офицерами резерва. Двое командиров корветов были австралийцами, один канадцем, среди офицеров были также новозеландцы. Можно сказать, что группа В-7 представляла всё Британское Содружество.

Единственным кадровым офицером среди командиров кораблей группы В-7 был лейтенант, командовавший вторым эсминцем — «Видетт». «Видетт» был довольно пожилым кораблем, но все равно он оставался самым быстроходным среди кораблей группы, кроме «Дункана». Он еще мог дать 25 узлов, так как на нем осталось 2 котла. Третий котел был снят, а котельное отделение было превращено в дополнительную топливную цистерну, что значительно увеличило дальность плавания.

Группа В-7 базировалась в Лондондерри, и в этом порту имелись великолепные возможности для тренировок. Кроме учебных бомбометов, на которых могли тренироваться команды кораблей, имелись учебные классы операторов гидролокатора, связистов и других специалистов. Греттон полностью использовал все эти возможности, когда группа находилась в порту в промежутке между конвоями. Его командиры проявляли не меньше рвения, поэтому личный состав быстро восстановил форму и превратился в сплоченную, отлично подготовленную команду, которая прекрасно знала, что и как следует делать.

С помощью тренировок требовалось довести до совершенства мастерство всех специалистов: артиллеристов, минеров, гидроакустиков, связистов. Кроме того, эти тренировки должны были подготовить командиров кораблей к самостоятельным действиям в любых ситуациях, не дожидаясь формального приказа командира группы.

Сам Греттон так характеризует деятельность группы за те 3 месяца, которые он находился на «Тэе»:

«Группа выбивалась из сил, но результатом были только новые пятна ржавчины. Нашим единственным противником была погода, необычно плохая даже для зимы в Северной Атлантике. Хотя это был один из тяжелых периодов для нас, когда конвои подвергались атакам и впереди, и позади нас, мы как-то удачно проскальзывали

между волчьими стаями, которые в то время добились максимальных успехов».

Но в конце марта, когда группа сопровождала конвой НХ-231 — быстроходный конвой из Северной Америки в Англию, все резко переменялось.

Конвой состоял из 60 судов. Когда Греттон принял его у местного эскорта, он обнаружил, что коммодор конвоя, адмирал сэра Чарльз Рамсей, совершенно недоволен своими подчиненными. Они не могли держать строй. Поэтому конвой, вместо того чтобы идти компактной группой, превратился в беспорядочное стадо. Некоторым оправданием могла служить очень холодная штормовая погода. Сигнальные фалы судна коммодора обмерзли, а сигнальный флагшток на нем просто сломался под тяжестью льда. Однако после нескольких часов ругани и понуканий НХ-231 был приведен в состояние относительного порядка.

Для конвоя таких размеров группа В-7 была слишком слаба. Кроме того, в ее составе имелся лишь один корабль с ВЧ-пеленгатором, поэтому перекрестные пеленги брать было нельзя в принципе. Позиции подводных лодок можно было определять лишь весьма приблизительно. Но положительным было то, что скорость конвоя была очень высокой.

В течение 3 дней все шло гладко. Однако после этого они вошли в «Дыру», где конвой не имели воздушного прикрытия. Именно там конвой был обнаружен подводными лодками. Дениц быстро собрал свою стаю и бросил ее в атаку. Началась битва, которая шла непрерывно в течение 4 дней. В результате погибли 6 торговых судов, но были потоплены 2 подводные лодки. Третья была так серьезно повреждена, что вернулась в базу.

Этот бой обнаружил несколько слабых мест группы, но его результаты оказались вполне приемлемыми. И его опыт был просто бесценным, что выяснилось позднее, во время перехода ONS-5.

Когда Греттон вернулся в Лондондерри, то обнаружил, что его собственный корабль «Дункан» уже ждет его. Офицеры и матросы были незнакомы Греттону, что создавало проблему для обеих сторон, так как при сопровождении конвоя исключительно важным является полное взаимопонимание. Командир любого корабля должен досконально знать все возможности своих офицеров и матросов, а те должны быть способны читать мысли своего командира, особенно в острых ситуациях. Положение еще более ухудшалось тем, что лишь немногие из команды «Дункана» ранее участвовали в проводке конвоев.

«Дункан» вошел в строй после длительного ремонта и переоснащения. Он «доводился» в Тобермори, где адмирал сэра Гилберта Стефенсона постарался дать экипажу тренировку, курс которой он отрабатывал годами. Но хотя экипаж и знал, как управлять кораблем, он не имел представления, как действуют корабли охранения конвоя.

«Дункан» был построен на верфях Портсмута в начале 1930-х годов и был лидером флотилии эсминцев типа «D». Теперь он получил новое оружие и средства обнаружения: новейший асдик, радио, радар. ВЧ-пеленгатор. Эсминец имел 2 орудия для действий против подводных лодок и сохранил торпедные аппараты на случай встречи с надводным рейдером. Один из торпедных аппаратов мог использоваться для стрельбы гигантскими глубинными бомбами Mark X. Кроме того, он получил новый хеджехог.

Хеджехог был реактивным бомбометом, который выбрасывал 24 маленькие глубинные бомбы вперед по курсу корабля. Эти бомбы взрывались, только попав в корпус подводной лодки. Напомним, что асдик устанавливался примерно на расстоянии трети длины корпуса корабля от форштевня в точке, где собственные шумы корабля были минимальными. Луч асдика уходил в воду под углом 60 градусов к поверхности. Контакт с лодкой на глубине 75 футов можно было поддерживать, пока корабль не подойдет примерно на 100 футов к цели.

Однако подводные лодки в те дни могли погружаться на гораздо большую глубину, и часто эсминец терял контакт, находясь в нескольких сотнях ярдов от цели. Глубинные бомбы были единственным оружием, с помощью которого можно было атаковать лодку в подводном положении, однако их сбрасывали только с кормы. В этом случае корабль уходил из опасной зоны и взрывы бомб не причиняли вреда ему самому. Но при этом корабль должен был пройти значительное расстояние вслепую, прежде чем сбросить бомбы. Кроме того, обычные бомбы рвались на заранее заданной глубине, поэтому опытный командир подводной лодки мог с помощью маневра уклонения уйти от них, как только слышал, что шум винтов эсминца приближается.

Хеджехог был сконструирован как раз для того, чтобы преодолеть эти трудности. Он устанавливался на носу и стрелял вперед по ходу корабля. Никакой опасности при этом не возникало, так как бомбы были маленькими и рвались только при попадании в цель. Стрельбой вперед «слепая зона» практически ликвидировалась, и лодка не получала времени на маневр уклонения. Это оружие не было совершенным, но путь был нащупан правильный. Вскоре появился его преемник «Сквид», который не имел большинства недостатков хеджехога.

Кроме неопытного экипажа, корвет «Лусстрайф» имел еще и новичка-командира. Главной задачей Греттона было познакомиться со всеми этими новичками, обучить их основным принципам работы эскортной группы и провести хотя бы несколько практических тренировок.

Последнее было не так просто, как может показаться, так как погода во время последнего перехода была такой плохой, что большинству кораблей группы требовался ремонт. Поэтому собрать их все вместе оказалось сложно. Однако трудности существуют, чтобы их преодолевать, и группа получила необходимую подготовку в районе Лондондерри. Греттон пишет:

«Все шло лучше, чем обычно. Погода была хорошей, старые лодки Первой войны, с которыми мы работали, появлялись в нужное время и в нужном месте, изображая цели. Самолеты тоже были пунктуальны и имели совершенно исправные ракеты.

Во время перехода НХ-231 меня привели в ужас проблемы, с которыми мы столкнулись, пытаясь обстрелять лодку с малой дистанции. На малых дистанциях полезным оказался только эрликон, хотя лодка едва не ободрала краску с борта «Тэя». Поэтому я придумал упражнение, которое назвал «В упор», чтобы симитировать подобную ситуацию.

Во время упражнения «В упор» один корабль полным ходом буксировал щит, изображающий рубку подводной лодки. Стреляющий корабль полным ходом шел на него контркурсом. В последний момент он круто поворачивал, чтобы пройти менее чем в 100 ярдах от мишени. Оказавшись на траверзе, он открывал огонь по мишени из всех орудий. Мы также пробовали сбрасывать на нее снаряженные глубинные бомбы, но результаты оказались такими опасными, что вместо них пришлось использовать специальные учебные заряды.

Для корабля-буксировщика такие учения были достаточно опасными днем и просто самоубийственными ночью. Обычно находился энтузиаст, который открывал огонь слишком рано, и хотя бы один перевозбужденный наводчик всегда не слышал приказа прекратить огонь и продолжал поливать струей свинца несчастный корабль-буксировщик. Но, к счастью, повреждений никто не получил, и мы нашли эти тренировки крайне полезными. Артиллеристы научились стрелять быстро и точно».

Кроме этих учений проводилась отработка тактического маневрирования. Эти учения предусматривались курсом Тактического подразделения, с их помощью отработывалось обнаружение лодки, слежение за ней и атака. Все маневры имели свое название: «Разберри», «Хаф-

Разберри», «Обзервант», «Артишок». Поэтому командир группы передавал только одно кодовое слово, и все корабли группы выполняли то, что от них требовалось.

Перед выходом на рандеву с конвоем ONS-5 Греттон провел совещание со всеми командирами кораблей группы, на котором тщательно проанализировал только что проведенные учения и в последний раз обсудил тактику действий. 21 апреля эскортная группа В-7 покинула Лондондерри и направилась к острову Оверсэй.

### ПЕРВАЯ ТРЕВОГА

Танкеры «Бритиш леди» и «Аргон» сопровождали эскортную группу из Лондондерри. Их задачей была заправка эскортных кораблей в море. Так как «Дункан» не имел опыта подобных операций, капитан 2 ранга Греттон устроил учения по пути к точке рандеву.

«Аргон» и «Бритиш леди» имели в цистернах по 600 тонн нефти для кораблей эскорта. На «Бритиш леди» имелась рельсовая платформа и шланг на поплавках, который выпускался за корму, эскортный корабль должен был подобрать его. На «Аргоне» имелся брезентовый шланг, который он получил в Лондондерри, так как в Ливерпуле подобных не нашлось. Но первый вариант с плавучим шлангом был лучше, так как брезентовый приходилось передавать с танкера на эскортный корабль, который был вынужден идти рядом с ним.

«Аргон» никогда раньше не заправлял эскортные корабли, поэтому для него в Лондондерри были устроены несколько учений. Зато «Бритиш леди», наоборот, был закаленным ветераном и старым знакомым капитана 2 ранга Греттона. Этот корабль принадлежал Адмиралтейству и был зафрахтован у «Бритиш Петролеум танкер компани».

В начале войны он курсировал между Темзой, Фортом и Скапа. Впервые он приобрел известность под командованием капитана Уильяма Орра Барнса во время Второй битвы у Нарвика. Он заправлял британские эсминцы. Контр-адмирала Листер объявил благодарность капитану, а в июне 1942 года Барнс был награжден Орденом Британской империи.

В октябре 1942 года «Бритиш леди» был придан секретному конвою, идущему в Гибралтар. В исключительно плохую погоду он передал эскортным кораблям 1980 тонн нефти. Заправив корабли в Гибралтаре, он снова принял топливо и был срочно отправлен в Алжир, куда прибыл 16 ноября.

В ночь 20/21 ноября немцы провели сильный воздушный налет на Алжир. «Бритиш леди» стоял у нефтяной пристани на внутреннем конце Южного мола. Корабль ничуть не пострадал. Вокруг нефтяных причалов была поставлена густая завеса. Один из матросов танкера, Эдгар Ларсен, пытаясь вернуться на корабль вместе со своим товарищем, заблудился у дыму. Слыша пулеметную стрельбу, они старались укрыться. В результате Ларсен пропал без вести, и его тело было поднято из воды на следующий день.

21 ноября капитан получил приказ покинуть Алжир как можно быстрее. Спешно выгрузив остатки нефти, в 16.30 он вышел в море и 24 ноября в 10.00 прибыл в Гибралтар. Через 3 дня он присоединился к конвою, идущему в Клайд, куда и добрался без всяких происшествий.

С декабря 1942 по июнь 1943 года «Бритиш леди» заправлял корабли сопровождения атлантических конвоев. В феврале 1943 года капитан Барнс покинул судно, а вместо него был назначен А. Хенни. Этот танкер был чуть ли не самым опытным среди заправщиков эскорта, его экипаж досконально знал все тонкости своего дела. Об этом следует помнить, когда мы начнем рассказывать о том, что произошло позднее.

Группа В-7 подошла к конвою 22 апреля примерно в 14.00. Капитан 2 ранга Греттон сразу подвел «Дункан» к борту «Рены» и обменялся бумагами с коммодором. Он также обсудил с ним некоторые планы, используя мегафон. Затем коммодор отдал приказ судам конвоя ONS-5 начать построение.

Эти 42 судна представляли собой более чем пеструю компанию. Некоторые, вроде маленького норвежского «Бонде», имели водоизмещение всего 1000 тонн или около того, другие были сундуками в 10000 тонн, но большинство находилось где-то между этими крайностями. 9 судов были иностранными, для которых английский язык был чужим. 4 американских судна ничего не знали о британских методах конвоирования. 2 британских судна имели экипажи с востока (ласкаров), причем на одном из них англичанами были только офицеры.

Коммодор Брук поставил свою «Рену» во главе шестой колонны. Непосредственно за ним шел танкер «Аргон», причем «Рена» и «Аргон» были единственными судами этой колонны. Справа шел британский транспорт «Эмпайр Адвокат» — иностранное судно, приобретенное министерством транспорта и получившее английский экипаж, а слева — «Лосада», судно «Пасифик стим навигейшн компания оф Ливерпуль». За кормой «Лосады» занял место танкер «Бритиш леди».

Постепенно строй конвоя начал приобретать определенные формы, но это был затяжной процесс. Только к 18.00 все суда заняли свои места в порядке. Так как машины «Дункана» отличались завидным аппетитом, капитан 2 ранга Греттон расположился в середине конвоя, позади «Аргона». На этой позиции он должен был следовать со скоростью конвоя. Если бы эсминец находился на периметре конвоя в кольце охранения, он тратил бы больше топлива. Но на первом этапе путешествия вероятность встречи с противником была невелика, поэтому Греттон предпочел присматривать за транспортами. Остальные эскортные корабли группы В-7 образовали кольцо охранения.

Диспозиция кораблей конвоя ONS-5 приведена ниже.

1-я колонна	«Бристоль Сити» (англ), «Вест Мадакет» (ам), «Харперли» (англ), «Темпл Арх» (англ)
2-я колонна	«Болиус» (англ), «Вест Максимус» (ам), «Бенгкалис» (голл), «Лорнистон» (англ)
3-я колонна	«Оттиндж» (англ), «Барон Грехэм» (англ), «Уэнтворт» (англ), «Лориан» (англ)
4-я колонна	«Фана» (норв), «Мак иизпорт» (ам), «Директор» (англ), «Иван Топик» (югосл)
5-я колонна	«Лосада» (англ), «Бритиш леди» (англ), «Барон Эльджин» (англ), «Эмпайр Газель» (англ)
6-я колонна	«Рена» (норв), «Аргон» (ам)
7-я колонна	«Эмпайр Адвокат» (англ), «Мертон» (англ), «Кампус» (англ), «Сидония» (англ)
8-я колонна	«Пенхейл» (англ), «Бонде» (норв), «Харбери» (англ), «Модлин» (пол)
9-я колонна	«Норт Бритн» (англ), «Омега» (англ), «Борнхольм» (дат), «Барон Семпл» (англ)
10-я колонна	«Йирби» (англ), «Сельвистон» (англ), «Мано» (англ), «Беркел» (голл)
11-я колонна	«Гаринда» (англ), «Коммандант Дорис» (англ), «Агиос Георгиос» (греч), «Дансли» (англ)
12-я колонна	«Эмпайр Планет» (англ), «Исабель» (пан), «Николас» (греч)

При расстоянии 800 ярдов между кораблями в колоннах и интервалах 1000 ярдов между колоннами ONS-5 занимал площадь 8,75 кв. мили. Фронт конвоя протянулся на 5,5 миль, а глубина составила 1,2 мили<sup>1</sup>. Многие суда следовали в балласте — они возвращались в Новый Свет, где должны были принять грузы, столь необходимые Старому Миру. Они имели малую осадку, и потому ветер и волны швыряли их, как щепки. Это делало сохра-

<sup>1</sup> Странная арифметика, но так написано. *Прим. пер.*

нение строя особенно трудным. Буквально с того самого момента, как завершилось построение, фрегат и корветы группы В-7 только и делали, что приводили отставшие корабли на положенные им места.

Через несколько часов не выдержало борьбы с погодой польское судно «Модлин». На нем возникли проблемы с машинами еще по пути из Клайда. Однако старший механик, который буквально дневал и ночевал в машинном отделении, сумел как-то вернуть их к жизни и надеялся, что они выдержат переход через Атлантику. Однако под напором ветра и волн машины «Модлина» начали чихать и кашлять. Стармех был вынужден признать, что облегчение было лишь временным, поэтому в 22.00 капитан передал коммодору, что вынужден покинуть конвой и вернуться в Клайд. Это было явно лучше, чем потерять ход посреди Атлантики и стать жертвой подводных лодок.

К рассвету 23 апреля погода стала еще хуже. Скорость 7,5 узлов, которую должен был выдерживать конвой ONS-5, оставалась чисто бумажной. Все больше и больше судов сталкивались с проблемами, пытаясь сохранить место в порядке. Коммодору, стоявшему на мостике «Рены», пришлось изрядно понервничать, остро чувствуя свою беспомощность.

Командир эскорта с мостика «Дункана» бдительно следил за судами, вверенными его попечению. Зеленый экипаж эсминца действовал отлично и обещал в скором времени превратиться в первоклассную команду. Изредка капитан 2 ранга Греттон спускался в свою походную каюту, чтобы отдохнуть несколько минут. Но такая возможность выпадала крайне редко. Чаще всего он уходил, чтобы перекусить, когда личный стюард приносил ему еду.

Экипаж испытывал к старшему стюарду Харви уважение, смешанное с долей страха, и матросы всегда называли его «мистер Харви». Причиной этому были его полное достоинства поведение и абсолютная невозмутимость. Эти качества он приобрел в мирное время во время службы в таких респектабельных отелях, как «Савой» и «Пикадил-

ли». Капитан 2 ранга Греттон очень ценил усилия мистера Харви, благодаря которым нервная и полная лишений жизнь командира эскортной группы становилась хотя бы относительно приятной. К счастью, мистер Харви оказался хорошим моряком. Поэтому, когда остальные стюарды на «Дункане» мучились от морской болезни, он мог приготовить обед своему командиру в любую погоду, стараясь не забыть и остальных офицеров.

Хотя капитан 2 ранга Греттон был доволен тем, как мистер Харви исполняет свои обязанности, сам Харви думал иначе. Он не страдал от морской болезни, но все равно терпеть не мог плохую погоду. Из камбуза кают-компании на мостик вел крутой трап, там были узкие коридоры и переходные мостики, которые ему совершенно не нравились. К тому же мистеру Харви все время казалось, что как только он отправляется к командиру на мостик, эсминец нарочно круто поворачивает. Иногда такие повороты оказывались слишком крутыми, и поднос с едой до мостика не доходил.

Так произошло и сейчас. Когда он поднялся на мостик, «Дункан» неожиданно подпрыгнул, и мистер Харви полетел с ног. Разумеется, все, что стояло на подносе, разлетелось по палубе. Хотя внутри у него все кипело, внешне невозмутимый Харви подобрал осколки. Но Греттон сразу понял, что он чувствует.

«Не беспокойтесь, Харви. Принесите мне что-нибудь из унтер-офицерской кают-компании, что найдете», — сказал он.

Когда мистер Харви кончил подбирать остатки командирского обеда, на первом корабле первой колонны — «Бристоль Сити» — второй помощник Эдвин Пенгелли потягивал горячий чай. Потомственный моряк (много поколений его предков были рыбаками), он был таким же невозмутимым, как и стюард капитана 2 ранга Греттона, хотя по совершенно другим причинам.

Рядом с ним находился один из артиллеристов военной команды, который дежурил у зенитного орудия. Ми-

стер Пенгелли наслаждался возможностью спокойно поболтать с молодым и любознательным человеком, спокойным, как философ. Но теперь второй помощник внутренне волновался, потому что Фокс был тише, чем всегда.

«Что-нибудь не так?» — спросил его наконец Пенгелли.

«Ничего», — ответил Фокс.

«Вы уверены?» — настаивал второй помощник.

«Хорошо. Вам это может показаться глупым, но я не могу отделаться от впечатления, что нам не суждено завершить это путешествие», — сказал Фокс.

«Не бери в голову! — попытался успокоить его Пенгелли. — «Бристоль Сити» построен совсем недавно, на нем собраны лучшие моряки. Ты же видишь, что он такой же крепкий и мореходный, как линкор».

«Но ведь и линкоры тонут», — возразил Фокс.

«Люди остаются! Не стоит думать об этом и не следует говорить с другими».

«А разве вы не чувствуете то же самое?» — спросил Фокс.

Хотя Пенгелли отрицал это, на самом деле его давно мучило беспокойство, с того самого момента, как судно покинуло Милфорд-Хэйвен.

Потом Фокс достал из кармана шиллинг Георга VI.

«Мне подарил его брат. Он сказал, что пока шиллинг со мной, ничего не случится».

«Так о чем тогда беспокоиться?» — поинтересовался Пенгелли и попытался хоть как-то развеселить артиллерию. Но разговоры о кинофильмах и футболе не зажгли огонька в глазах Фокса. Когда они расстались, Пенгелли сказал самому себе, что нет нужды беспокоиться о том, что может случиться. Следует думать о том, что случится, если ты перестанешь выполнять свои обязанности. Поэтому он постарался избавиться от подавленного настроения, которое ему передалось, и поднялся на мостик.

Там выяснилось, что ветер дует все сильнее и сильнее. Пенгелли мельком глянул на капитана Уэбба, который кутался в шинель и внимательно смотрел вперед в бинокль.

Уэбб проворчал: «Становится все свежее, Второй. Меня утешает лишь то, что в плохую погоду фрицы не высунутся наружу».

«Я надеюсь, — ответил Пенгелли. — Я только что говорил с одним из артиллеристов. Он совсем пал духом. Его мучают предчувствия».

«Это плохо, помощник. Я надеюсь, вы сказали ему, чтобы он держал свои предчувствия при себе. Я не хочу, чтобы весь экипаж ударился в панику. Они неплохие парни, но мало ли чего накаркает наш доморощенный пророк».

«Да, сэр».

«Я только надеюсь, что погода не привяжет к земле Королевские ВВС».

«Просто странно, как они летают в такую погоду».

«Да уж. В любом случае, помощник, проверьте, чтобы люди держали свои тревожные чемоданчики под рукой. Но проверьте осторожно. Пусть они не заподозрят, что именно вас интересуют».

Второй помощник, онемев, пару секунд смотрел на капитана. Неужели Старика тоже мучают предчувствия? Капитан Уэбб прочитал его мысли и, не опуская бинокля от глаз, проворчал: «Не думайте, что меня мучают те же мысли, что и нашего артиллериста».

«Нет, сэр. Я проверю тревожные чемоданчики прямо сейчас, сэр».

Тревожный чемоданчик представлял из себя небольшую парусиновую сумку, размерами немного больше, чем дамская хозяйственная. Предполагалось, что моряки будут складывать туда самые ценные вещи, чтобы в случае гибели судна быстро захватить их с собой в шлюпки.

Остается только удивляться тому, что можно было найти в этих чемоданчиках. Кроме небольшой суммы денег, там лежали документы, а также самое необходимое: бутылка виски и фунт табака. Обычно туда клали еще пару резиновых сапог, две пары носков, смену белья, теплые рукавицы и шарф, бритву и расческу. Офицеры прятали в

чемоданчик парадную форму, остальные — гражданский костюм и пару туфель.

Причина такого разнообразия была очевидной. Если судно торпедируют, тщательно подобранный набор помог моряку удержаться на плаву не только в море. В первые дни войны морякам торгового флота не выплачивали компенсацию за погибшее имущество, и они были вынуждены проявлять чудеса изобретательности. По инерции это продолжалось и после начала выплаты компенсаций. Если ваши деньги утонут, то тщательно укомплектованный чемоданчик хотя и не возместит потери, но эти вещи все-таки можно будет продать.

Иногда фантазия моряков оказывалась просто неудержимой. В тревожных чемоданчиках попадались бинокли, секстанты и даже пишущие машинки. Пенгелли вспомнил, что как-то он налетел на моряка, идущего с пухлой сумкой, к которой была привязана рация. Он спросил матроса, что тот намерен делать с ней. Моряк послушался и отвязал рацию. Но через несколько минут Пенгелли увидел, как он пытается продать рацию задешево одному из своих товарищей. Это моряк настолько хорошо подготовился к непредвиденным случайностям, что в его тревожном чемоданчике находился «минимум» из 53 предметов, включая колоду карт и зюйдвестку.

На мостике «Дункана» никто о тревожных чемоданчиках не думал, однако командира эскорта мучили те же сомнения, что и капитана Уэбба. Он размышлял, прибудет ли воздушное прикрытие. До сих пор Греттон не получил ни одной радиограммы от самолетов. Впрочем, несмотря на это, они вполне могли находиться где-то поблизости. Погода 23 апреля ничуть не улучшилась, лишь ближе к рассвету 24 апреля ветер начал слабеть. Примерно в 14.00 капитан 2 ранга Греттон передал на «Бритиш леди», что, если ветер и волны ослабнут еще немного, он начнет заправку «Дункана». А еще через полтора часа старшина сигнальщиков передал ему бланк, на котором было написано: «От Адмиралтейства группе В-7. ВЧ-пеленг на

частоте 11068 кГц в 11.11 указывает, что подводная лодка обнаружила конвой».

Греттон сразу объявил тревогу своим эскортным кораблям и сообщил неприятную новость коммодору. Капитан 1 ранга Брук, узнав о происходящем, решил дать своим 42 судам некоторую практику в выполнении срочных поворотов. Конвой занялся этим, а «Дункан» подошел к «Бритиш леди», так как в случае начала боя не желал остаться без нефти.

Однако все умение экипажа «Бритиш леди» и старания экипажа «Дункана» пошли прахом, так как вмешались сильный ветер и высокие волны. Прошли целых 2 часа, прежде чем удалось завести шланг. Но даже тогда трудности не кончились. Шланг был старым и порвался, едва танкер успел перекачать в цистерны эсминца всего 2 тонны нефти. Греттон решил больше не пробовать, в надежде, что завтра погода будет лучше.

В сумерках он провел поиск противника, заставив операторов ВЧ-пеленгаторов на «Дункане» и «Тэе» дежурить непрерывно. Примерно в 17.45 была получена новая радиограмма из Адмиралтейства, которая его немного обрадовала. «Новые пеленги показывают, что передачи велись вдали от ONS-5». Радиограмма была отправлена в 17.25.

Но именно в этот самый момент, то есть в 17.25, «Летающая Крепость» «D» из 206-й эскадрильи KBBC, базирующейся на Бенебкуле, маленьком острове из группы Внешних Гебрид, уничтожила подводную лодку в нескольких милях впереди ONS-5, но прямо у него по курсу.

Старший лейтенант авиации Р.Л. Кауи и его экипаж подняли свою «Крепость» «D» в воздух в 14.10. К 17.25 они почти достигли края выделенного им 600-мильного сектора поиска. Старший лейтенант Кауи уже собирался повернуть на восток и лететь домой, когда один из членов экипажа заметил в нескольких милях впереди подводную лодку на очень малой глубине. Кауи выкрикнул несколько приказов и развернулся для атаки. За это вре-

мя подводная лодка всплыла, рубочный люк открылся, и летчики увидели, как немцы выскакивают наружу к зенитному автомату, установленному позади рубки.

Подводная лодка вела себя довольно странно. Очевидно, немцы понимали, что они обнаружены, но почему тогда они не погрузились на максимальную глубину? Либо с лодкой что-то случилось, либо ее командир слишком буквально понял приказ Деница оставаться на поверхности и отражать атаки самолетов огнем зениток. Впрочем, Кауи об этом приказе не подозревал.

Этой подводной лодкой была U-710 (серия VIIC, водоизмещение 769 тонн). Она была введена в строй в Киле всего несколько недель назад и вышла в свой первый поход 15 апреля. Ее командиром был молодой германский аристократ корветтен-капитан Ф. фон Карловиц. Для него U-710 была первой собственной лодкой. Хотя командир раньше служил на подводных лодках, большинство экипажа не имело боевого опыта.

Старший лейтенант Кауи сбросил на U-710 6 глубинных бомб, положив серию прямо поперек курса. Пока бомбы еще падали, немцы успели дать по «Крепости» 2 очереди. Однако целились они отвратительно, и в цель не попал ни один снаряд.

Когда Кауи выводил самолет из пике, он увидел, что третья бомба попала в лодку в районе миделя с правого борта. Через мгновение нос U-710 был выброшен из воды силой взрыва. Кауи развернулся, выполнил еще один заход и сбросил оставшиеся бомбы. Через несколько минут после этих взрывов лодка затонула кормой вперед.

Кауи получил приказ лететь в Рейкьявик, но прежде чем направиться туда, он сделал 2 или 3 круга над местом боя. В море летчики смогли различить около двух дюжин уцелевших немцев. Спасти их не было никакой возможности, однако они сами развязали беспощадную неограниченную подводную войну.

Примерно за полчаса до этого самолет «С» из той же самой эскадрильи тоже заметил подводную лодку.

Его пилот майор авиации Р.К. Патрик немедленно атаковал цель.

Когда «С» впервые заметил лодку, она находилась на поверхности. Но как только немцы заметили самолет, они начали погружение. Майор Патрик сбросил 6 глубинных бомб в образовавшийся водоворот. Хотя Патрик не знал, удалось ли ему повредить лодку, в той точке, где она исчезла, море окрасилось в коричневый цвет. Но тут Патрик получил приказ лететь в Рейкьявик, и он не стал ждать результатов своей атаки.

Так как 2 лодки были обнаружены совсем рядом, было ясно, что ONS-5 ждут серьезные испытания.

Относительное улучшение погоды подошло к концу, и к ночи ветер и волны обрушились на конвой с новой силой. На рассвете 25 апреля ничто не изменилось. Примерно в 08.30 капитан 2 ранга Греттон получил радиограмму, которая заставила его облегченно вздохнуть. Она была отправлена Береговым Командованием KBBC и гласила: «Вы можете увидеть патрулирующую «Крепость» с 14.05 до 16.55».

Примерно за час до этого он получил сообщение от офицера контрольной службы ВМФ из Исландии, что оттуда вышли 3 судна, чтобы присоединиться к нему: британский сухогруз «Босуорт», норвежский «Гудвир» и американский танкер ВМФ «Сапело», который возвращался домой в балласте. Они покинули Рейкьявик в 19.30 накануне вечером в сопровождении эсминца «Видетт», который входил в его группу. Они должны были встретиться с конвоем 26 апреля в 18.00 в точке 61° 01' N, 24° 19' W. Греттон был рад снова получить под свое командование «Видетт». Его командир был опытным офицером, экипаж был прекрасно подготовлен, а сам корабль имел высокую скорость и маневренность.

Этот маленький конвой также задержала погода, поэтому в середине дня Греттон получил сообщение от командующего Западными Подходами, что «Видетт» и его подопечные появятся не ранее 22.00. Впрочем, к этому

времени уже стало понятно, что ONS-5 предстоит долгое и трудное путешествие, поэтому 4-часовая задержка не играла никакой роли.

Погоду в 20.00 можно было назвать средней силы штормом с WNW, поэтому коммодор начал беспокоиться все сильнее. Скорость конвоя упала до 2 или 3 узлов, и корабли с огромным трудом удерживались на курсе. Поэтому можно было ждать любых неприятностей, если только не вмешается провидение. Стоя на мостике «Рены», капитан 1 ранга Брук мог видеть 7 сигналов «2 красных огня вертикально», которые корабль поднимал, если терял управление. Капитан 2 ранга Греттон с мостика «Дункана» тоже мог их видеть и тоже насчитал ровно 7.

Однако ни коммодор, ни командир эскорта не подозревали, что примерно 45 минут назад произошло именно то, чего они опасались.

На мостике датского судна «Борнхольм», третьего корабля девятой колонны, находились капитан и третий помощник А.К. Палвиг. На руле стоял О. Якобсен, а дополнительным наблюдателем дежурил К. Кристенсен. Внезапно Кристенсен громко вскрикнул, капитан и Палвиг бросились к нему.

Чтобы лучше представить, какой начался беспорядок, мы нарисуем ту часть конвоя, в которой шел «Борнхольм».

91 «Норт Бритн»	101 «Йирби»
92 «Омега»	102 «Селвистан»
93 «Борнхольм»	103 «Мано»
94 «Барон Семпл»	104 «Беркел»

Девятая колонна практически вывалилась из строя, так что «Борнхольму» пришлось сдать назад. Колонна № 10 тоже полностью развалилась. Кроме того, колонны сильно сблизилась одна с другой, и ни о какой 1000 ярдов расстояния просто не было речи. Вообще сказать, что корабли ONS-5 в это время сохраняли какой-то строй, было бы преувеличением.

Капитан «Борнхольма» понял, что положение становится опасным.

«Этот глупый ублюдок протаранит нас! — крикнул он, бросился к машинному телеграфу и приказал дать полный вперед. После этого он рывкнул рулевому: — Лево на борт! — А третьему помощнику приказал: — Включить ходовые огни!»

Сам капитан схватил шнур сирены и дал два коротких гудка.

Но все было напрасно. Из-за высоких волн и сильного ветра «Борнхольм» слушался руля очень плохо, и «Беркел» врезался ему в правый борт в районе трюма № 4, смяв надстройку и лебедки и сделав пробоину в борту в 10 футах выше ватерлинии напротив машинного отделения.

Шкипер «Беркела» утверждал прямо противоположное. По его словам, именно «Борнхольм» вынудил «Беркел» повернуть влево, и хотя «Борнхольм» дал 2 коротких гудка, он повернул вправо и перерезал курс «Беркелу». Шкипер «Беркела» положил руль на борт и дал полный назад, но не смог предотвратить столкновение. Однако он утверждал, что в это время скорость конвоя равнялась 7 узлам, хотя на самом деле ONS-5 фактически просто дрейфовал. Поэтому версия капитана «Борнхольма» выглядит более достоверной.

Когда капитан «Борнхольма» пошел уточнять размер повреждений, но выяснил, что корабль получил сильную течь, вода прибывает со скоростью 8 или даже 10 дюймов в час. Хотя помпы работали с полным напряжением, они не могли справиться с поступлением воды. Было откачано топливо из цистерн № 5 и № 6, выброшен за борт песчаный балласт с кормы. Это помогло, но ненадолго. К утру вода снова начала прибывать, и капитан решил, что при таком состоянии корабль просто не дойдет до Канады, поэтому ему следует покинуть конвой и направиться в Рейкьявик. После долгих переговоров с Греттоном и коммодором в 14.00 он так и поступил, направившись в Исландию без эскорта.

Его переход оказался долгим и очень трудным. Штормовая погода угрожала свести на нет все попытки удержать «Борнхольм» на плаву. И в более хороших условиях это было бы непросто, а сейчас стало вообще невозможно. 27 апреля в 18.00 капитан решил, что положение стало угрожающим и пора просить помощи.

Радиостанция на мысе Галлон Хед (остров Любис, Внешние Гебриды) несла круглосуточную вахту. Она поймала сигнал бедствия с «Борнхольма» и сразу передала его командующему морскими силами на Оркенейских островах. Радиостанция в Вике его тоже приняла, и о происшествии узнало местное командование КВВС. Но оба пункта находились слишком далеко, так как «Борнхольм» находился всего в 2 часах хода от Рейкьявика. Однако там тоже приняли радиограмму, и на помощь «Борнхольму» был отправлен спасательный буксир. В результате около полуночи поврежденное судно добралось до гавани.

Повреждения «Беркела» оказались небольшими, и судно смогло продолжить переход.

На рассвете 26 апреля выяснилась степень бардака, в который превратился строй ONS-5. Всю первую половину дня эскортные корабли провели, собирая торговые суда вместе и пытаясь построить их, хотя бы для вида. К полудню это было сделано, хотя «Пенхейл», головное судно восьмой колонны, куда-то пропало. За ним был отправлен траулер «Ноферн Спрей», однако транспорт отстал так сильно, что вряд ли сумел бы догнать конвой. Поэтому коммодор отправил его в Исландию. Он не мог выделить эскорт «Пенхейлу», но если бы судно потащилось следом за конвоем, риск был бы во много раз выше, чем во время перехода в Рейкьявик.

Вскоре после полудня появились самолеты воздушного прикрытия, это были «Каталины», «Хадсоны» и «Крепости». С помощью ВЧ-пеленгаторов и одного из самолетов «Видетт» и 3 его подопечных сумели без особых хлопот найти конвой. Они присоединились ближе к вечеру.

Погода помешала «Дункану» провести дозаправку, поэтому капитана 2 ранга Греттона начала беспокоить ситуация с топливом. 26 апреля в 20.00 у него осталось 63 процента нормального запаса, и при малой скорости эсминец расходовал до 8 процентов в день. Поэтому он радировал в Адмиралтейство: «Если я не смогу дозаправить «Дункан» до рассвета после прохождения точки ХМ, я намерен проследовать в Гренландию за топливом. Я прошу предупредить командующего базой и сообщить, где я могу получить топливо».

К счастью, 27 апреля погода улучшилась. Используя благоприятный случай, Греттон немедленно заправился с «Бритиш леди», то же самое сделали «Видетт» и «Лусстрайф». Это произошло очень вовремя, так как 28 апреля в 05.30 была перехвачена вражеская радиопередача по пеленгу 159 градусов. По оценке операторов, это была подводная лодка, находящаяся в 50 милях от ONS-5.

## Глава 7

### СЛЕЖКА

Капитан 2 ранга Греттон не был уверен, что это сообщение относилось к конвою ONS-5, так как по пеленгу 159 градусов находился еще один конвой — SC-127. Однако он решил ничего не оставлять на волю случая и приказал эсминцу «Видетт» произвести поиск по указанному пеленгу на расстояние 30 миль.

Вскоре стало понятно, что немцы следят именно за SC-127, что было подтверждено радиограммой Адмиралтейства. Но если поблизости находилась одна подводная лодка, то вскоре здесь могли появиться и другие. Поэтому когда появилась «Каталина» воздушного прикрытия, Греттон также отправил ее на поиски в указанном направлении.

На рассвете 28 апреля диспозиция подводных лодок адмирала Деница была следующей. После серии крупных конвойных битв в марте участвовавшие в них подводные лодки были вынуждены вернуться в базы, чтобы пополнить запасы и принять топливо. Поэтому почти весь апрель в Атлантике царил «вакуум», как это назвал сам Дениц. Однако к концу месяца в океан были отправлены 3 стаи лодок. Это была группа «Штар» — 15 лодок, группа «Шпехт» — 19 лодок, группа «Амсель» — 13 лодок». К 28 апреля группа «Шпехт» развернулась по линии, идущей с WNW на OSO, на полпути между мысом Фаревелл и Фле-

миш Кэп, маленькой отмели в Большой Ньюфаундлендской банке. В тот же день Дениц приказал группе «Амсель» передвинуться в район к юго-востоку от группы «Шпехт». Группа «Штар» находилась значительно дальше к востоку, развернувшись по линии с севера на юг между широтами  $56^{\circ} 30'$  и  $61^{\circ} 30' N$  примерно в 420 милях к востоку от мыса Фаревелл. Дениц поместил «Штар» так, чтобы перехватывать конвои, которые могли взять дальше к северу, чтобы обойти обычные опасные районы. ONS-5 был указан именно такой маршрут, и конвой направлялся в интервал между двумя самыми северными лодками группы «Штар».

В 11.10 Греттон получил еще один радиоперехват, указывающий на то, что впереди находится подводная лодка. Это было подтверждено данными пленгования кораблей 3-й эскортной группы, которая сопровождала конвой SC-127. Но теперь стало понятно, что обнаружен и ONS-5. В действительности U-635 сообщила о конвое еще раньше и теперь 14 лодок стаи шли наперехват.

Подводные лодки также сталкивались с большими трудностями, что видно из записей в бортжурнале, которые сделал 28 апреля командир U-650, обер-лейтенант Эрнст фон Витцендорф.

«09.00. Замечены мачты. Приблизился и опознал конвой.

09.42. Отправил радиogramму с сообщением о конвое.

10.14. Погрузился, когда был замечен самолетом «Сандерленд».

10.40. Всплыл, увидел другую подводную лодку, которая вскоре исчезла.

11.50. Погрузился, заметив самолет «Каталина».

12.05. Всплыл.

14.05. Отправил радиogramму, сообщив координаты конвоя —  $61^{\circ} 30' N$ ,  $30^{\circ} W$  (приблизительно), и курс — 260 градусов.

Слежение становится трудным из-за ухудшения видимости и зигзага кораблей сопровождения.

Маневрирую, чтобы выйти в голову конвою.

15.18. Погрузился, чтобы уклониться от самолета.

15.42. Всплыл и заметил конвой, идущий прямо на меня. Ушел за пределы видимости. К огромному разочарованию, не сумел атаковать до того, как установила контакт другая подводная лодка.

16.14. Отправил радиограмму с указанием позиции.

18.30. Нахожусь впереди конвоя. Иду на сближение, нахожусь в 2000 метров от эсминца. Погрузился и дал малый вперед. Никаких глубинных бомб. Эсминец явно спит. Конвой прошел над головой.

20.30. Видимость 3000 метров. Противник движется строем фронта с большими интервалами. Каждый раз, когда я пытаюсь выйти в голову, я обнаруживаю, что транспорты и корабли эскорта идут совершенно другим курсом.

21.12. Посылаю сигналы наведения. Несколько раз эсминцы вынуждают меня отворачивать».

Как только Греттон окончательно уверился, что ONS-5 замечен, он приказал коммодору повернуть на 35 градусов вправо и лечь на курс 296 градусов. Корвет «Сноуфлейк», который уже был отправлен вперед конвоя, получил приказ произвести поиск в этом направлении.

Прошло немногим более часа, и «Дункан» вместе с «Тэем» запеленговали еще одну лодку в 50 милях от конвоя по пеленгу 275 градусов. Оставив «Тэй» присматривать за конвоем и эскортом, Греттон на полной скорости совершил бросок на 10 миль. Но, как «Видетт» и «Сноуфлейк» ранее, «Дункан» противника не заметил.

Сразу после полудня новых контактов не было. Однако Греттон был слишком опытен, чтобы успокоиться. Подводные лодки могли сменить тактику, но в этом он сильно сомневался. Скорее всего, лодки старались занять позицию впереди конвоя, а с наступлением темноты они намеревались всплыть и атаковать из надводного положения. Но у запаса у Греттона имелось несколько соб-

ственных уловок. Прежде всего, он мог вернуть конвой на прежний курс. Это было сделано в 16.00, и вскоре перехваченная радиограмма показала, что маневр был удачным. Подводная лодка обнаружилась уже за кормой ONS-5. Греттон отправил «Тэй» по пеленгу засеченной передачи (85 градусов), а «Видетт» — по другому (13 градусов). И снова ни один из кораблей не сумел установить контакт.

Но вскоре ситуация переменилась, и первому повезло «Дункану». После 18.30, когда было еще достаточно светло, были получены еще несколько пеленгов. Подводные лодки достаточно близко находились по левому борту конвоя, чуть спереди. Греттон сразу ринулся туда полным ходом. «Тэй» он послал параллельным курсом дальше на юго-восток.

Море было беспокойным, дул свежий бриз, шла средняя волна. Офицеры на мостике «Дункана» внимательно осматривали горизонт впереди по курсу, и один из них внезапно увидел маленький белый фонтанчик, и в середине его мелькнула рубка подводной лодки. Она находилась на расстоянии около 2 миль от эсминца.

«Дункан» немедленно повернул на нее. Когда дистанция сократилась, Греттон начал гадать, не померещилось ли все это. Но когда расстояние составило 3000 ярдов, лодка погрузилась.

Греттон прошел еще 1000 ярдов, а потом снизил скорость до 15 узлов. Так как волнение было довольно сильным, асдик не сумел установить контакт, и, тем не менее, Греттон приказал сбросить 10 глубинных бомб, надеясь на удачу.

Вместе с «Тэем» он в течение часа пытался обнаружить подводную лодку, действуя по заранее намеченному плану. Однако контакта не было, поэтому он оставил «Тэй» в районе, где предположительно находилась подводная лодка, а сам присоединился к конвою. В 21.30 эскорт перестроился в ночной ордер.

Ни один из кораблей конвоя не знал точно, что обнаружена подводная лодка. Но ветераны прекрасно пони-

мали, почему засуетились эскортные корабли. На «Бристоль Сити» второй офицер Эдвин Пенгелли подошел к артиллеристу Фоксу, который отошел от орудия, чтобы выпить чего-нибудь горяченького.

«Ну, что я говорил?» — спросил Фокс.

Пенгелли засмеялся.

«Пока еще ничего не случилось, парень, — крикнул он сквозь свист ветра. — И не случится, вот увидишь. Положись на свою удачу!»

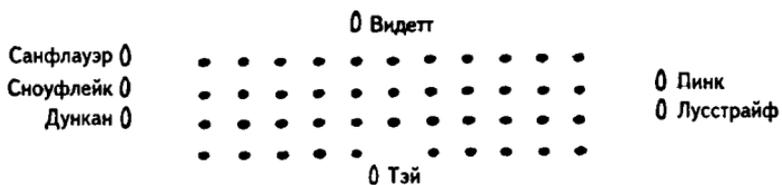
Примерно в это же время в Дерби-хаусе в Ливерпуле командующий Западных Подходов изучал огромную карту Атлантики, закрывающую всю стену. На ней были нанесены предполагаемые позиции подводных лодок. Хортон решил, что группе В-7 не помешает помощь. Поэтому он радировал командиру 3-й эскортной группы, которая сопровождала конвой SC-127, чтобы он выделил эсминец «Ориби» для поддержки группы В-7.

Капитан 2 ранга Греттон перед тем, как перестроить эскорт в ночной ордер, радировал в Адмиралтейство, что по данным пеленгаторов неподалеку от конвоя находятся несколько подводных лодок. Он знал более точно, что лодки находятся на левом крамболе, левом траверзе, левой раковине и за кормой конвоя.

Но более важными факторами для командира эскорта были направление ветра, направление и сила волны. Именно исходя из этого он должен был «расставить фигуры». Подводные лодки предпочитали выходить в атаку по направлению волн, чтобы не поднимать лишних брызг. Кильватерная струя в этом случае тоже была не столь заметной.

Поэтому Греттон расположил свои корабли так: эсминец «Видетт» он поставил в голове конвоя, а фрегат «Тэй» — за кормой. Собственный эсминец «Дункан» Греттон поставил на левой раковине, корветы «Сеноуфлейк» и «Санфлауэр» — на левом траверзе и левом крамболе соответственно. Корвет «Лусстрайф» находился на правой раковине, а однотипный «Пинк» — на правом тра-

верзе конвоя. Правый крамбол не прикрывал никто. Итак, эскортная группа В-7 ждала неизбежной атаки. Ночной ордер конвоя ONS-5 выглядел следующим образом:



### ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ АТАКУЮТ

Основной принцип тактики волчьих стай заключался в том, что все лодки группы должны одновременно атаковать ночью в надводном положении. Однако мы еще увидим, что если обстоятельства складывались удачно, они атаквали и днем. Атакуя из надводного положения, лодки оставались невидимыми для асдика, и до тех пор, пока все британские эскортные корабли не получили радар, немцы имели заметное преимущество. В апреле 1943 года Дениц понял, что теперь эскортные корабли имеют радар, однако он оснастил свои лодки приемниками радиолокационного излучения, которые подсказывали подводникам, есть ли рядом противник. Но Дениц не подозревал, что в апреле 1943 года наши корабли получили радар нового типа, который работал на волнах длиной 10 см. Немецкие приемники излучения его работу обнаружить не могли. Поэтому теперь некоторое преимущество оказалось на стороне группы В-7.

Тактика группы В-7 была простой — немедленно загонять под воду любую лодку, обнаруженную поблизости, и удерживать ее там как можно дольше. После того как лодка погрузится, в ход шли глубинные бомбы. Так как большинство лодок, угрожавших конвою ONS-5, находились слева по носу у него, на траверзе, и за кормой, Грет-

тон расположил свои корабли так, чтобы использовать эту тактику наиболее эффективно.

«Дункан» занял место в ночном порядке за полчаса до того, как противник предпринял первую попытку атаковать ONS-5.

Первым обнаружил немецкую лодку корвет «Санфлауэр». Его командиром был канадец капитан-лейтенант Дж. Пломер (сегодня коммодор и командир авианосца «Бонавенчер»). До назначения командиром корвета он командовал тральщиком, и это был его первый поход в составе сил Западных Подходов.

«Санфлауэр» вместе с корветом «Сноуфлейк» всегда находился по левому борту конвоя. Эта пара настолько сработалась, что им почти не требовались сигналы, чтобы согласовать свои действия. Эта парочка настолько спелась, что иногда их называли «Сноуфлауэр» и «Санфлейк». Это могло привести к нешуточной путанице. Однажды в Ливерпуле, куда группа В-7 пришла вместе с конвоем SC-130, корветы отправились в Мерсей на ремонт. И вот как-то утром группа рабочих прибыла на «Санфлауэр» и начала перебирать испаритель.

Это было совершенно неожиданно, так как все, что с ним требовалось сделать, могла и должна была делать машинная команда корвета. Однако старший механик, хитрющий йоркширец, ничего не сказал и позволил рабочим завершить ремонт. Когда они закончили и попросили стармеха подписать ведомости, он увидел, что там стояло название «Санфлейк». А тем временем «Сноуфлейк» действительно пытался своими силами исправить серьезную поломку испарителя. Потом его командира вызвали в штаб и спросили, скоро ли он будет готов к выходу в море...

Незадолго до 20.00 радар «Санфлауэра» обнаружил какую-то цель на расстоянии 3800 ярдов. Корвет сразу повернул в эту сторону. Сначала дистанция сокращалась, потом начала опять увеличиваться, и лишь через 10 минут «Санфлауэр» снова стал догонять своего противника.



*Адмирал Макс Хортон.*



*Офицеры конвоя ONS-5:  
капитан 2 ранга Питер У. Греттон (в центре),  
лейтенант Рэймонд С. Харт (слева),  
капитан-лейтенант Дж. Пломер (справа).*



*Капитаны торговых судов на совещании  
перед выходом конвоя.*



*Корвет типа «Флауэр» в море.*



*Эсминец «Видетт».*



*Шлюп «Пеликан».*



*Фрегат типа «Ривер».*



*Противолодочный траулер Королевского Флота.*



*Четырехтрубник «Беве́рли».*



*Сторожевик Береговой Охраны США «Чемпле́йн»,  
после передачи английскому флоту «Сеннен».*



*Траулер «Нофери Гем».*



*Подготовка бомбометов на британском эсминце.*



*Глубинные бомбы Mk. VII с присоединенными штоками.*



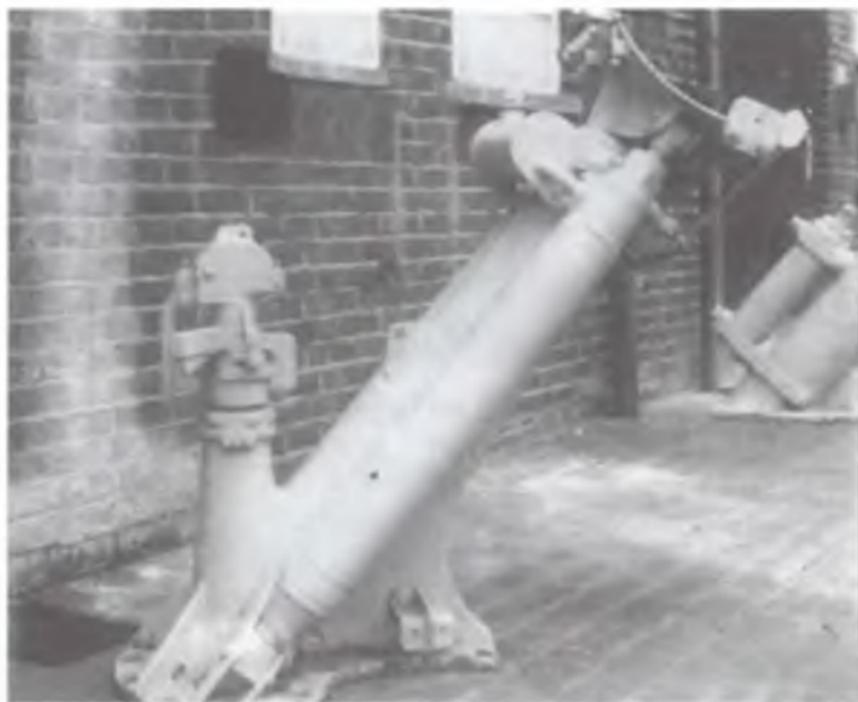
*Подготовленный к залпу хеджхог.*



*Залп хеджхога.*



*Взрыв глубинной бомбы Mk.VII.*



*Бомбомет Mk. V.*



*Выстрел  
бомбомета.*



*Таран всегда был обоюдоострым оружием.*



*Патрульный «Либейтор» сверхдальнего радиуса действия.*



*Механики подвешивают глубинные бомбы под крыло «Сандерленда».*



*Лодка серии VIIС.*



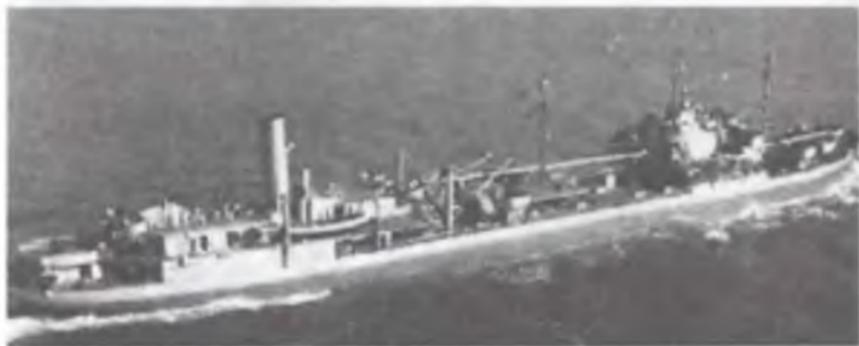
*Торпедист готовит к выстрелу «угря» марки G7e.*



*Рубка лодки серии VIIВ.*



*Транспорт «Вест Максимус»  
после спуска на воду.*



*Танкер «Сапело».*



*Подводная лодка U-124, однотипная с U-125.  
На врезке: капитан-лейтенант Фолькерс.*

Когда корвет вышел в точку, где засекал радаром лодку, она пропала. Но уже через пару минут асдик обнаружил ее под водой. Хотя оператор сомневался, лодка это или косяк рыбы, Пломер решил сбросить 2 глубинные бомбы, надеясь отпугнуть лодку, если это действительно она.

Когда глубинные бомбы полетели за борт, все море вокруг конвоя внезапно осветилось.

Пломер замысловато выругался.

Вахтенный офицер виновато объяснил: «Боюсь, сэр, вместе с бомбами мы сбросили плавучий пиропатрон».

Пломер рявкнул: «Какой хренов дурак это сделал?! Подводные лодки увидят нас за несколько миль. Мы должны вернуться и уничтожить его».

Первая попытка оказалась неудачной. Но во время второго захода корвет прошел правым бортом вплотную к пиропатрону, и кильватерная струя погасила огонь.

Пломер решил больше не задерживаться для поисков, так как мог слишком сильно отстать от конвоя. Учитывая количество подводных лодок, рыскающих вокруг, гораздо разумнее было немедленно вернуться на свое место. Кроме того, пока «Санфлауэр» возился с пиропатроном, лодка могла проскользнуть между ним и конвоем. Поэтому корвет полным ходом пошел на соединение с ONS-5.

В 22.45 «Дункан» установил радиолокационный контакт на расстоянии 3500 ярдов и сразу ринулся в атаку. Эсминцу удалось получить не очень надежный гидролокационный контакт на дистанции 1500 ярдов, который показывал, что лодка погрузилась. Это хотя бы подтвердило достоверность радиолокационного контакта. Но на дистанции 1100 ярдов лодка была потеряна. Греттон приказал сбросить одну глубинную бомбу, после чего повернул назад на свое место.

Но как только он сделал это, был получен новый радиолокационный контакт. Эсминец повернул и тут же увидел кильватерную струю подводной лодки. Когда до нее осталось 1100 ярдов, лодка погрузилась. Из-за вихрей в кильватерной струе асдик сумел засесть лодку лишь когда

до нее осталось 500 ярдов. Эсминец сбросил серию из 10 глубинных бомб и повернул назад.

Хотя восстановить гидролокационный контакт с атакованной лодкой не удалось, был получен новый радиолокационный контакт. Поняв, что это может оказаться еще одна подводная лодка, Греттон приказал увеличить скорость и пошел на нее. Этот курс вел против ветра и волн, поэтому брызги летели выше мачты, но с «Дункана» все-таки ясно увидели лодку. Она погрузилась, когда до нее оставалось 3000 ярдов. Греттон снова сбросил в месте погружения лодки одну глубинную бомбу.

Он уже собирался вернуться к конвою, как был получен новый радиолокационный контакт, теперь на расстоянии 4000 ярдов. Греттон повернул «Дункан» на новый курс и полным ходом бросился на лодку. Она догоняла конвой, имея скорость около 12 узлов. Однако, когда дистанция сократилась до 1500 ярдов, немцы погрузились, поэтому «Дункан» уменьшил скорость до 15 узлов. Через пару минут эсминец прошел через масляное пятно диаметром около 50 ярдов. Оно указывало, что лодка ранее была повреждена, но «Дунканом» или «Санфлауэром» — непонятно. Был получен четкий гидролокационный контакт, и Греттон приказал сбросить серию из 10 глубинных бомб. Как только бомбометы выплюнули смертоносный груз в воздух, наблюдатели ясно увидели кильватерную струю лодки по левому крэмболу.

Когда «Дункан» повернул, эхо переместилось за корму, поэтому Греттон развернул эсминец, намереваясь использовать хеджехог. Но каждый раз, когда он пытался атаковать, на дистанции 800 ярдов контакт пропадал, поэтому от намерения дать залп из хеджехога пришлось отказаться. Однако Греттон все-таки сбросил 2 глубинные бомбы и полным ходом пошел на свое место в строю.

Эта серия атак отняла у него 2 часа, примерно с 22.45 до 00.45. На время своего отсутствия Греттон приказал «Тэю» покинуть место за кормой ONS-5 и занять его место

на левой раковине конвоя. Эсминец вернулся к конвою в 01.10, и «Тэй» перешёл на свое место сзади.

Затем последовала небольшая передышка — после пятой попытки атаковать конвой. Шестую немцы предприняли в 01.32, однако ее сорвал корвет «Сноуфлейк».

«Сноуфлейком» командовал молодой австралиец лейтенант Г.Г. Честерман. С самого начала битвы он напряженно ждал, когда настанет его час.

Дул слабый западный ветер (3 балла), волна тоже была умеренной. Видимость стала хорошей. Находясь на левом траверзе конвоя, Честерман следовал вместе с ним со скоростью 6 узлов.

Впервые он узнал о появлении неподалеку подводной лодки, когда гидроакустики сообщили, что слышат что-то такое впереди. Получив приказ проверить контакт, Честерман увеличил скорость до 14 узлов и пошел в этом направлении. Через несколько минут радар обнаружил подводную лодку и почти в тот же самый момент она была замечена визуально на расстоянии 1300 ярдов. Лодка погружалась. Гидролокационный контакт был установлен практически сразу, и «Сноуфлейк» начал атаку.

Когда корвет находился в 200 ярдах от цели, он неожиданно круто рыскнул вправо.

«Какого хрена! — заорал Честерман. — Лево на борт! Лечь на прежний курс!»

Когда корабль повернул, лодка была обнаружена в 200 ярдах по левому траверзу. В суматохе, вызванной неожиданными изменениями курса, приказ сбросить глубинные бомбы просто забыли отдать. Почти сразу Честерман понял свою ошибку. Так как «Сноуфлейк» потерял контакт, он постарался занять позицию между лодкой и конвоем, сбросил 3 глубинные бомбы и повернул назад.

Через минуту был установлен гидроакустический контакт на расстоянии 2000 ярдов. Честерман пошел в атаку, но тут гидроакустики сообщили, что слышат шум винтов торпеды, а вскоре и сама торпеда показалась слева по

борту, всего в 20 ярдах от корабля. Честерман немедленно дал предупреждение сиреной и по радиотелефону.

Через 5 минут он сбросил серию из 10 глубинных бомб на подводную лодку, но не был удовлетворен точностью атаки. Почти сразу гидролокационный контакт был восстановлен на дистанции 1400 ярдов. Честерман повернул влево и провел вторую атаку. Эту он счел достаточно точной, и его настроение немного поднялось.

Вскоре асдик обнаружил еще одну лодку за кормой, но оператор классифицировал контакт как сомнительный, и Честерман решил воздержаться от атаки. Всего он сбросил 23 глубинные бомбы, и обнаружение подводных лодок в самом начале перехода показывало, что ONS-5 предстоят затяжные тяжелые бои. Поэтому Честерман решил побережь оставшиеся бомбы. Так как подводных лодок, которые могли угрожать конвою, корвет не засек, он пошел на соединение с ONS-5.

При первой же удобной возможности командир решил выяснить, почему корабль повернул вправо в критический момент первой атаки. Рулевой заявил, что получил приказ от вахтенного начальника, его поддержал радист. Вахтенный офицер все категорически отрицал. Он приказа не отдавал и вообще не виноват. Наконец было решено, что вахтенный начальник отдал приказ бомбометам правого борта, но рулевой принял его за команду поворачивать. К несчастью, переговорные трубы были расположены совсем рядом, и это вполне могло произойти.

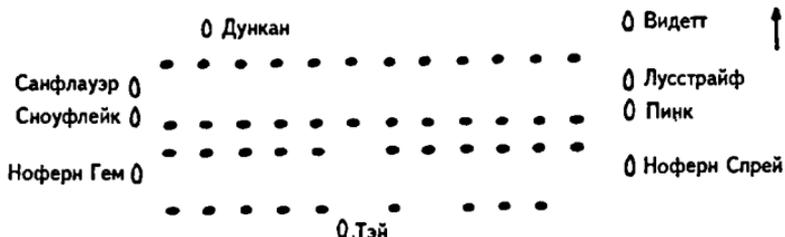
За время атаки «Сноуфлейк» заметно отстал, поэтому капитан 2 ранга Греттон поставил «Дункан» на его место на левом траверзе конвоя. Когда корвет подошел, Греттон приказал ему занять прежнее место «Дункана», что «Сноуфлейк» сделал 29 апреля в 02.08.

Однако «Сноуфлейку» не пришлось задержаться там. Вскоре «Тэй», шедший сзади, сообщил, что готовится седьмая атака. «Тэй» получил надежный гидролокационный контакт и сбросил несколько глубинных бомб.

Тем временем в штабе Западных Подходов адмирал Хортон понял, что ONS-5 натолкнулся на большую группу подводных лодок. Он тоже предполагал, что за этими ночными атаками последуют новые, и примерно в 23.30 радировал командующему морскими силами на Ньюфаундленде: «Приказываю немедленно отправить 3-ю эскортную группу навстречу конвою ONS-5 со скоростью 15 узлов». Хортон намеревался использовать 3-ю эскортную группу в качестве группы поддержки для В-7. Эсминец «Ориби», сопровождавший конвой SC-127, входил в нее. Но эсминцы «Оффа» (капитан 1 ранга Дж.А. МакКой), «Пенн» и «Пантер» в это время стояли в Сент-Джонсе на Ньюфаундленде. Они вышли в море, как только был исправлен паропровод на «Оффе», то есть 29 апреля в 11.00.

Греттон получил копию радиограммы Хортон и обрадовался отправке подкреплений. Тем временем начало светать. С типичной для офицеров Королевского Флота скромностью Греттон писал: «Ночь выдалась довольно хлопотная, однако конвой остался цел: Я чувствовал, что мы можем обескуражить подводные лодки агрессивной ночной тактикой, поэтому они попытаются атаковать днем». Греттон считал, что если немцы будут атаковать, то сделают это после того, как окончательно рассветет. Поэтому 29 апреля в 02.16 он приказал перестроиться в дневной ордер.

Теперь ONS-5 выглядел так:



Вскоре после рассвета, в 03.20, капитан 2 ранга Греттон отправил фрегат «Тэй» провести поиск на расстояние 20 миль за кормой, чтобы обнаружить поврежденные

лодки или те, что попытаются преследовать конвой. Кроме того, такое положение корабля позволяло делать еще одну засечку при пеленгации передач. Буквально через 15 минут ВЧ-пеленгатор сообщил, что примерно в 60 милях от конвоя подводная лодка ведет передачу. Греттон немедленно приказал эсминцу «Видетт» произвести поиск по пеленгу 260 градусов на расстояние 15 миль. «Видетт» вернулся через 2 часа, так ничего и не обнаружив.

В данный момент вторым судном в колонне № 4 шло американское судно «МакКизпорт». Оно несло 2000 тонн песка в качестве балласта в трюмах № 1, 2, 3 и 5. Конвой держал скорость 7 узлов.

На мостике в 05.30 находились старший помощник и третий помощник, а также 2 матроса в качестве наблюдателей. Еще один матрос стоял передсмотрящим на полубаке. Военная команда находилась при орудии.

Небо было слегка облачным, но солнце светило ярко, и люди, находившиеся на мостике, видели все суда конвоя. Мягкий бриз дул с WSW, и хотя поверхность моря покрывала слабая рябь, оно было относительно спокойным после недавних штормов.

Когда наблюдатель на полубаке повернулся вправо, внимательно рассматривая поверхность, он мельком заметил длинный, тонкий черный предмет, выскочивший из воды примерно в 100 ярдах от судна и тут же скрывшийся под водой. Так как он не оставил никакого следа, сначала моряк подумал, что это была крупная рыба и потому не поднял тревоги.

Он все еще смотрел в ту же самую точку, как вдруг «МакКизпорт» весь содрогнулся, и прогремел сильный взрыв. Рулевой почувствовал, что в момент взрыва судно потеряло управление. Старший помощник немедленно скомандовал: «Полный вперед». Наблюдатель на полубаке, поняв, что «большая рыба» на самом деле была торпедой, повернулся вправо и увидел след второй торпеды, которая мчалась прямо на «МакКизпорт». На этот раз он успел дать предупреждение; впрочем, торпеда проскочила за кормой.

Шкипер, который отсыпался после ночной вахты, побежал вниз, чтобы выяснить размер повреждений. Торпеда попала в правый борт транспорта в районе таранной переборки у трюма № 1 под углом 45 градусов. Взрыв вырвал все бимсы, выбил крышки люков, разворотил обшивку. Доски в трюме загорелись было, но хлынувшая в пробоину вода тут же погасила огонь.

Слева от «МакКизпорта» шел транспорт «Барон Грэхем», на мостике которого дежурил старший помощник М. МакЛеллан. Когда после попадания торпеды «МакКизпорт» резко вильнул в сторону, Маклеллан, не зная, что он поврежден, выругался:

«Эти сраные американцы! Почему они не научатся управлять судном?» — спросил он у тех, кто слышал, а потом приготовился отдать приказ рулевому изменить курс, если «эти сраные американцы» подойдут слишком близко.

Позднее, когда он узнал правду, то извинился.

Через 5 минут после попадания носовая часть судна заполнилась водой до верхней палубы. Транспорт сел носом и начал крениться на левый борт. Через 45 минут крен уже составлял 20 градусов.

Как только прогремел взрыв, Греттон повел «Дункан» между колоннами. По пути он попытался выяснить, с какой стороны пришла торпеда. Однако все произошло настолько внезапно, что никто ничего не мог сказать. Однако когда он увидел вторую торпеду, которая прошла мимо «МакКизпорта» и взорвалась, исчерпав дальность хода, на левой раковине эсминца, он правильно решил, что атака была проведена с правого борта.

Прежде чем войти внутрь конвоя, Греттон приказал начать операцию «Артишок», но теперь отменил ее и приказал кораблям сопровождения снова занять свои места. Однако корвет «Сноуфлейк» он отправил за американским транспортом «Вест Максимус», который тащился в 5 милях за кормой конвоя. К этому времени траулер «Норфен Гем» обнаружил лодку за кормой торпедированно-

го судна и атаковал ее; «Дункан» устремился ему на помощь. После безрезультатных поисков Греттон приказал начать операцию «Обзервант» в предполагаемой точке пуска торпед.

Однако U-238 уже успела отойти в сторону от конвоя и сейчас двигалась на юго-запад, стараясь проскочить под кормой «Тэя». Взбешенные и расстроенные неудачными попытками ночных атак, U-258 и U-650, которая первой обнаружила конвой, сумели удержать контакт с ONS-5. Перед рассветом лодка вышла в голову, погрузилась и позволила конвою пройти над ней, оставшись незамеченной. Поднявшись на перископную глубину примерно в 05.30 лодка атаковала «МакКизпорт», который проходил совсем рядом. Были выпущены 2 торпеды.

После атаки глубинными бомбами «Ноферн Гем» потерял контакт. Операция «Обзервант» не дала результатов, а в 06.20 ВЧ-пеленгаторы засекли очередную радиопередачу. Греттон решил, что готовится новая атака, поэтому он приказал «Сноуфлейку», атаковавшему лодку рядом с отставшим транспортом, полным ходом возвращаться к конвою. «Тэй», державшийся чуть позади, получил такой же приказ.

«Сноуфлейк» с помощью асдика установил контакт в 06.05. Контакт был сомнительным, однако лодка могла угрожать «Вест Максимуму», поэтому он сбросил одну глубинную бомбу, когда проходил сквозь массу плавающих обломков с «МакКизпорта». Через 10 минут асдик корвета обнаружил новую цель на расстоянии 1200 ярдов. Это эхо наверняка принадлежало подводной лодке, поэтому корвет бросился туда и сбросил 2 глубинные бомбы. Через несколько минут оон восстановил контакт, но теперь цель оказалась далеко за кормой «Вест Максимумса». Честерман по-прежнему боялся преждевременно израсходовать глубинные бомбы, поэтому он решил не атаковать.

В 06.15 шкипер «МакКизпорта» был вынужден признать, что его судно обречено, и отдал приказ команде

покинуть его. 43 офицера и матроса и 23 человека военной команды во главе с энсайном Ирвингом Г. Смитом имели 4 шлюпки и 1 спасательный плотик, на которых им полагалось ждать прибытия траулера.

Однако покинуть судно оказалось непросто. Спасательные сети были выброшены за борт до спуска шлюпок, и те запутались в сетях. Наконец капитан приказал срезать одну сеть. Эти сети из спасательных превратились в настоящие силки. Корабль накренился так сильно, что люди путались в них. Одного из моряков пришлось буквально вырезать из сети, чтобы он не утонул вместе с судном. Несколько человек сорвались в воду. Один из них не оправился от шока и на следующий день скончался на борту «Ноферн Гем». Это был единственный погибший из всего экипажа «МакКизпорта».

Позднее капитан хвалил поведение экипажа с момента попадания торпеды и того, как их подобрал траулер. Однако самое большое впечатление произвели матросы военной команды. Эти люди, многие из которых были еще просто мальчишками, оставались на своих постах, пока капитан не приказал покинуть судно. Но даже после этого они не двинулись, пока их собственный командир не подтвердил приказ. Старший помощник сказал про них: «Это была прекрасная молодежь».

Пока происходило все это, подошел «Дункан», и капитан 2 ранга Греттон через мегафон напомнил шкиперу, чтобы тот уничтожил секретные документы. Но шкипер уже выкинул их за борт в специальной сумке.

Примерно через час подошел «Ноферн Гем» и подобрал спасшихся. «МакКизпорт» вроде бы не собирался тонуть немедленно, поэтому «Ноферн Гем» попытался ускорить процесс артогнем. Шкипер сообщил командиру траулера, что он утопил шифровальные книги, но забыл походные карты и бортжурнал. Однако «Ноферн Гем» быстро выяснил, что с транспортом ему не справиться, и сообщил об этом на «Дункан». К несчастью, его сигнал не удалось расшифровать, поэтому лишь когда траулер вер-

нулся к конвою, Греттон узнал, что «МакКизпорт» все еще держится на воде. Он не рискнул оставить судно там, где его могли обнаружить подводные лодки. Ведь забрав карты, немцы могли выяснить, где им лучше ждать ONS-5. Поэтому Греттон приказал «Тэю» вернуться и добить транспорт. «Тэй» выполнил приказ и вернулся еще до наступления темноты.

В течение утра ВЧ-пеленгаторы обнаружили 3 или 4 немецкие лодки, которые преследовали конвой. «Тэй» и «Видетт» произвели поиск в указанных направлениях, но ни одной не заметили.

Утром видимость ухудшилась, во второй половине дня примерно на час улучшилась, и все радиопередачи прекратились. Погода стала стремительно ухудшаться, причем портилась она очень быстро. ONS-5 пока еще находился в пределах радиуса действия «Каталин» и «Либерейторов» из Исландии, которые продолжали вести поиск подводных лодок. Однако вскоре состояние погоды вынудило отозвать все самолеты.

Ближе к вечеру налетел встречный шторм, и сразу огромные волны расшвыряли корабли ONS-5 в разные стороны. Опять конвой столкнулся с огромными трудностями при попытках сохранить строй. То и дело транспорты передавали, что не могут управляться. Однако они продолжали упрямо двигаться навстречу ветру и волнам. Каким-то чудом им удалось избежать столкновений.

В 16.30 возобновились передачи с подводных лодок. Вскоре выяснилось, что 2 лодки пытаются выйти в голову конвою. Одна шла на левом траверзе навстречу волне, а другая пока находилась на левой раковине. Греттон сразу отправил «Санфлауэр» за первой из них.

Корвет дал полный ход, и капитан-лейтенант Пломер отправил молодого гардемарина Полларда в воронье гнездо, чтобы вести наблюдение. Корвет прыгал под ударами огромных волн, пока не налетел на особенно высокую. Темно-зеленый вал прокатился по палубе, и корабль просто остановился, но потом снова рванулся

вперед. На мостике вахтенный офицер и наблюдатели оказались по пояс в воде.

«Эта была особенно большой!» — крикнул вахтенный офицер Пломеру, но прежде чем капитан успел ответить, раздался крик из вороньего гнезда.

«Поллард что-то заметил!» — воскликнул Пломер. Когда он посмотрел наверх, то обнаружил, что гардемарин никуда не указывает. Вместо этого он перегнулся через обвес и выкрикивает что-то невнятное. Пломер ничего не мог разобрать сквозь вой ветра и плеск волн.

«Что там, Поллард?! — наконец крикнул он.

Спустя некоторое время донесся ответ гардемарина: «Воронье гнездо полно воды, сэр».

Пломер уставился на вахтенного офицера.

«Он действительно сказал, что воронье гнездо полно воды?»

«Да, сэр».

«Но этого не может быть! Ведь раньше такого никогда не случалось, не так ли?»

«Нет, сэр. Но это действительно была чудовищная волна».

Пломер сложил ладони рупором и крикнул: «Вам лучше спуститься вниз, Поллард».

«Все в порядке, сэр. Немного мокро, но в остальном нормально».

Когда потом гардемарин спустился, оказалось, что он ничуть не преувеличивал. От пяток и до пояса он промок насквозь.

После этого Пломер решил снизить скорость.

«Санфлауэр» ничего не обнаружил, но поскольку где-то рядом затаилась подлодка, Пломер решил сбросить серию из 5 глубинных бомб, чтобы запугать немцев хотя бы на время. Пройдя 12 миль, он повернул обратно к конвою.

В течение следующих 7 часов англичане не слышали ни одной передачи противника.

Тем временем эсминец «Ориби», который шел на помощь группе В-7, также был вынужден снизить скорость,

и к 13.30 он не мог дать более 11 узлов. Вдобавок на нем сломался гирокомпас, поэтому Греттон решил дать ему радиопеленг на «Дункан». Эсминец присоединился к конвою в 23.00.

Как раз когда подходил «Ориби», «Тэй», оставшийся в 50 миль позади конвоя, сообщил, что атакован подводной лодкой. Чтобы получше подготовиться к новой беспокойной ночи, Греттон тщательно обдумал ситуацию и решил, что атака последует с носовых курсовых углов. Поэтому он пометил «Санфлауэр» на левом крамболе, «Дункан» впереди конвоя, а «Видетт» — на правом крамболе.

В 23.07 «Дункан» перехватил передачу, указывающую, что подводная лодка находится совсем недалеко от конвоя, и пеленг составлял всего 5 градусов от линии курса. Он сразу предупредил эскортные корабли и, подождав полчаса, сбросил глубинные бомбы, так как лодка должна была теперь находиться вплотную к нему. Через 5 минут после взрывов бомб, асдик «Дункана» обнаружил лодку на расстоянии 1100 ярдов. Греттон пошел на нее, но контакт пропал. Эсминец все-таки сбросил еще одну серию бомб. Судя по всему, эта тактика оказалась успешной, так как подводная лодка в атаку не вышла.

Почти сразу после этого была поймана передача лодки, находившейся на левом траверзе. Передав информацию на «Санфлауэр», Греттон приказал корвету сбросить глубинные бомбы. И опять после этого никто не попытался атаковать конвой.

Больше до конца ночи новых контактов с лодками не было, не было и других происшествий. Греттон не предполагал, что Дениц может отозвать свои лодки, поэтому приказал кораблям сопровождения перестроиться в дневной ордер раньше, чем обычно, чтобы подготовиться к атакам на рассвете. Но ONS-5 никто не потревожил.

Утром 30 апреля погода несколько улучшилась, и в 04.45 радиомаяк вывел к конвою патрульный «Либереитор». Однако самолет не смог оставаться с ними. Хотя море и ветер успокоились, видимость заметно сократилась.

Улучшение погоды оказалось очень кстати, причем по двум причинам. Прежде всего, эсминец «Ориби» был, как говорят моряки, «коротконогим». Это означало, что ему не хватит топлива, чтобы пересечь Атлантику, гоняясь при этом за подводными лодками. Он прибыл на встречу с ONS-5, имея всего половину запаса нефти, так как сопровождал другой конвой перед тем, как пришел приказ присоединиться к группе В-7. Поэтому ему срочно требовалась дозаправка.

После заправки «Дункана» 27 апреля погода и стычки с подводными лодками сделали невозможными новые заправки. Самому «Дункану» и паре корветов также требовалась дозаправка, и теперь погода сделала эту операцию возможной. Греттон надеялся, что все корабли успеют принять топливо. Так как «Ориби» находился в самом сложном положении, он приказал ему идти к «Бритиш леди». Однако дела пошли не так гладко, как хотелось бы. Когда «Ориби» закончил заправку, погода снова ухудшилось, и остальным кораблям пришлось терпеть дальше.

Второй причиной было то, что у одного из моряков «Дункана» начались острые боли в животе. Врач определил воспаление аппендикса, требовалась срочная операция, иначе был возможен летальный исход. Эсминцы не имели операционных палат, а самый подходящий стол стоял в каюте командира.

Канадец лейтенант Кэмпбелл, который служил врачом на «Дункане», объяснил, что ему требуется капитан-лейтенанту Э.У. Моргану, офицеру-акустику. Морган был старшим помощником Греттона.

«Мне требуется помощь, — сказал врач. — Вы согласны?»

Морган ответил: «Конечно. Не в первый ведь раз».

«Хорошо. Но нам потребуется еще анестезиолог. Что вы скажете?»

Морган немного задумался.

«Корабельный мясник, — предложил он. Увидев усмешку Кэмпбелла и поняв, о чем тот думает, акустик добавил: — Я серьезно. Он очень умный парень».

«Ну, если вы так говорите», — ухмыльнулся Кэмпбелл.

Итак, был вызван мясник, а потом два офицера, мясник и личный вестовой командира мистер Харви начали драить командирский стол раствором карболки. После этого стол застелили самой чистой простыней. Конечно, такая стерилизация совсем не отвечала госпитальным стандартам, однако они сделали все, что могли.

С камбуза принесли бак кипятка, врач и акустик тщательно вымылись, а когда все было готово, пациента привели в командирскую каюту и уложили на стол.

Хирург проинструктировал мясника, как следует давать наркоз. Он сказал: «Вы должны очень внимательно следить за дозой. Если вы дадите слишком много, он умрет, а если слишком мало — придет в себя и будет орать. Следите как можно внимательней».

Мясник сказал, что все понял и встал у головы пациента.

«Готовы?» — спросил Кэмпбелл у Моргана, взяв скальпель.

«Готовы», — кивнул Морган.

Доктор протер спиртом кожу на животе моряка, а потом решительным движением взрезал живот.

В этот момент Морган и мясник невольно вскрикнули от удивления и испуга. Когда скальпель погрузился вглубь тела, колени пациента подпрыгнули вверх, словно ему стало невыносимо больно.

«Черт! — ругнулся Кэмпбелл и придавил колени обратно. — Мы должны были привязать ему ноги. Парни, я виноват. Я должен был предупредить вас. Больше это не повторится. Просто это нормальный рефлекс на первый разрез».

«Вау! — воскликнул мясник. — А я подумал, что он не отключился».

«Нет, с ним все о'кей, — ответил хирург. — Продолжайте следить. Вы все делаете прекрасно».

Еще один быстрый разрез поперек первого, и Кэмпбелл наложил зажимы на сосуды. Потом потребовал от

Моргана поставить тампоны и, наконец, вытащил аппендикс.

«Еще час — и он бы умер от перитонита, так как аппендикс должен был вот-вот прорваться», — сказал врач.

Морган внимательно посмотрел на удаленный отрезок кишки, который имел багрово-зеленую окраску. Он уже собирался что-то сказать по этому поводу, как вдруг хирург резко крикнул:

«Дайте ему больше наркоза! Он приходит в себя!»

Посмотрев на мясника, Морган понял, что тот временно забыл о своих обязанностях анестезиолога и разглядывает потроха пациента заинтересованным взглядом профессионала.

«Виноват, сэр, — опомнился мясник. — Не правда ли, смешно. Они совсем как свиные кишки!»

После этого никаких осечек уже не было. Зажимы и тампоны были убраны, а рана зашита. Они положили матроса на командирскую постель, которая в походе не использовалась, так как Греттон спал в своей походной каюте на мостике, и вернулись в кают-компанию.

Пока они спасали жинь матроса, «Ноферн Гем» исполнял более печальную обязанность. Как мы помним, один из моряков «МакКизпорта» сорвался в море с сети и ночью скончался. Поэтому в 11.30 были назначены похороны. По приказу коммодора все суда приспустили флаги до половины, хотя многие не знали, почему это делается. Это был единственный знак уважения покойному со стороны товарищей, так как на спасательных траулерах нет памятных венков.

Во второй половине дня ветер продолжал усиливаться, и к 19.00 он снова превратился в шторм. Греттон приказал опять перестроиться в ночной ордер, а «Ориби» должен был держаться позади конвоя.

В 19.05 ВЧ-пеленгатор «Ориби» засек передачу с подводной лодки в 15 милях от конвоя. Эсминец дал 20 узлов и помчался проверять, кто там. Однако он никого не нашел и вернулся, заняв место на правом крамболе ONS-5.

Через 2 часа он снова отправился на поиски, но и на этот раз ему повезло не больше.

Было совершенно ясно, что несколько подводных лодок по-прежнему держатся рядом, но рискнут ли они атаковать из надводного положения во время шторма, борясь с высокими волнами, — оставалось непонятным. Греттон этого не знал. Ответ дал «Сноуфлейк». В 23.05 он установил радиолокационный контакт на расстоянии 3300 ярдов, совсем рядом с «Санфлауэром». Капитан-лейтенант Честерман немедленно повернул туда и увеличил скорость, но, к его изумлению, дистанция начала увеличиваться.

Нагнувшись к переговорной трубе, он крикнул в машинное отделение: «Мы гонимся за подводной лодкой, и она уходит». Не успел он кончить, как «Сноуфлейк» буквально прыгнул вперед, и дистанция стала сокращаться.

Через 10 минут она уже не превышала полмили, и Честерман приказал выпустить осветительный снаряд. Море залил пронзительный белый свет, и подводная лодка стала видна совершенно отчетливо; 102-мм орудие и эрликоны корвета открыли огонь по ней. Стрельба была довольно точной, и немцы предпочли спешно погрузиться. Асдик «Сноуфлейка» ничего не обнаружил, поэтому была сброшена только одна глубинная бомба. После этого корвет повернул назад к конвою.

Пока «Сноуфлейк» загонял лодку под воду, ВЧ-пеленгатор «Дункана» засек «очень близкую» передачу. Греттон немедленно приказал «Видетту» сбросить глубинные бомбы, а через полчаса и сам сбросил 2 штуки. Это было рискованным занятием, так как максимальная скорость при такой волне не превышала 9 узлов, и корабль едва успевал выйти из «зоны эффективного поражения». Греттон также приказал «Пинку», который находился на левой раковине конвоя, сбросить серию бомб в 00.15, так как, по его расчетам, именно в это время там должна была оказаться лодка, атакованная «Сноуфлейком».

Эта беспокоящая тактика, судя по всему, оказалась очень действенной. Греттон позднее писал: «В течение

всей ночи конвой не подвергся ни одной атаке. Больше мы не слышали ни одной передачи рядом с ним». Впрочем, и в последующие 3 дня никто не вел передачи поблизости от конвоя.

Упорство, с которым подводные лодки гнались за ONS-5, должно было опровергнуть высказывания «экспертов», которые твердили, что моральный дух немецких подводников пошатнулся. На самом деле он мог вызвать только восхищение. Тем не менее погода и неослабная бдительность кораблей сопровождения оказались слишком трудным препятствием для группы «Штар». На следующий день, 1 мая, она потеряла контакт с ONS-5. Вечером адмирал Дениц приказал прекратить погоню, но лишь на время, как мы еще увидим.

### **ONS-5 РАССЫПАЛСЯ**

Когда рассвело, ONS-5 представлял собой весьма жалкое зрелище. Сильнейший шторм, который бушевал всю ночь, оказался слишком тяжелым испытанием для большинства судов, которые потеряли управление и рассеялись по району площадью около 30 кв. миль. Еще больше осложнили положение маленькие айсберги и льдины, появившиеся на пути конвоя.

Несмотря на ужасную погоду, каким-то чудом 2 американских армейских бомбардировщика «Митчелл» сумели вылететь из Гренландии. Эти эскадрильи уже успели свыкнуться с арктической погодой и научились бороться с ней. Требовался туман или что-то другое совершенно чрезвычайное, чтобы удержать их на земле. Эти летчики патрулировали над конвоем около 2 часов в первой половине дня, но, к несчастью, Греттон не сумел связаться с ними ни по радио, ни прожектором, поэтому они не слишком помогли эскорту. Позднее Греттон узнал, что один из бомбардировщиков даже атаковал лодку в 60 милях к югу от ONS-5, но не сумел потопить ее.

Во второй половине дня 2 «Либерейтора» из Исландии сумели найти конвой. Они принесли кое-какую пользу.

В течение дня погода не только не улучшилась, но, наоборот, к 16.00 она стала еще хуже. С юго-запада дул шторм-

мовой ветер скоростью около 50 миль/час. Капитан американского танкера «Сапело» М.Р. Тауз говорил, что с мостика корабля мог видеть только 16 из 42 судов конвоя. При этом на рассвете 2 мая он мог насчитать целых 30.

Из 30 судов только 12 шли вместе с коммодором. Греттон и его корабли все утро провели, собирая отставшие суда с помощью «Либерейтора» из Исландии. Как мы уже видели, именно ночью 1/2 мая адмирал Дениц отозвал группу «Штар». Вероятно, на это решения повлияли и погода, и воздушное прикрытие. Немцы были несколько озадачены поведением самолета, и Дениц переписал в своем военном дневнике сообщение U-381:

«Прошлой ночью лодка сообщила о непрерывном воздушном патрулировании самолетов, вероятно, из Гренландии. Та же лодка наблюдала вероятное использование новой поисковой аппаратуры. Командир отметил, что самолет несколько раз набирал большую высоту и включал огни, напоминая планету, которая всходит и заходит».

Это не был один из прожекторов Ли, который позднее стал очень эффективным оружием. Сконструированный подполковником авиации Г. Де В. Ли, этот прожектор устанавливался в обтекателе под крылом самолета. Он бросал конусообразный луч мощностью 5 миллионов свечей, с помощью которого можно было ночью обнаружить лодку, поднышающую на поверхность для перезарядки аккумуляторов или готовящую атаку. Но в данном случае командир лодки, скорее всего, ошибся, так как никто никаких прожекторов не включал. Вероятно, это был один из полетных огней самолета, который случайно начал мигать.

Разумеется, Греттон не подозревал, что подводные лодки отозваны, поэтому он очень старался как можно быстрее придать конвою ONS-5 хотя бы какое-то подобие строя. При этом эскортные корабли уже испытывали проблемы с топливом, а на «Дункане», «Видетте» и «Тэе» нехватка стала довольно острой. Погода стала относительно тер-

пимой, и можно было бы приступить к заправке, но у танкеров возникли свои проблемы. «Бритиш леди» и «Аргон» были вынуждены постоянно менять курс, встречая мелкие айсберги-гроулеры и паковый лед. На «Дункане» осталось так мало нефти, что Греттон забеспокоился уже всерьез.

Несколько успокаивало то, что ночью 1/2 мая 3-я эскортная группа (теперь мы будем называть ее 3-й группой поддержки) связалась с ним по радио. Группа покинула Сент-Джонс, Ньюфаундленд, 29 апреля в 11.00. Ее командир капитан 1 ранга Дж.М. МакКой, находившийся на эсминце «Оффа», надеялся встретить ONS-5 1 мая еще до наступления темноты. Но группа столкнулась с множеством айсбергов, с северо-запада пошла крупная волна, поэтому скорость пришлось уменьшить до 15 узлов. Это означало, что МакКой сможет встретиться с ONS-5 не ранее утра 2 мая.

Однако ухудшившаяся погода дважды вынудила его менять курс, и 2 мая стало ясно, что встреча произойдет в лучшем случае вечером. Но и это не случилось бы, если бы «Дункан» не смог «навести» 3-ю группу поддержки на конвой. Встреча произошла около 18.00, и «Оффа» подошел к «Дункану», чтобы передать бумаги. Пока это происходило, эсминец «Ориби» повел остальные корабли группы прочесывать море в 5 милях впереди по курсу конвоя.

После прибытия 3-й группы поддержки Греттон оказался в неловком положении. Он сам командовал непосредственным сопровождением конвоя (группа В-7) и отвечал за безопасность конвоя. Поэтому он должен был приказывать командиру группы поддержки, что и как делать. Однако Греттон имел звание капитана 2 ранга, а МакКой был капитаном 1 ранга. К счастью, оба офицера проявили достаточно разума и такта. Греттон вежливо поинтересовался у МакКоя, не намерен ли тот «делать то-то и то-то». МакКой согласился получать инструкции от младшего по званию.

3-я группа поддержки состояла из эсминцев «Оффа», «Ориби», «Импалсив», «Пенн» и «Пантер». По просьбе Греттона группа разделилась на 2 пары и провела поиск на расстояние 10 миль по обоим крамболам конвоя. Однако в полночь вся группа построилась строем фронта с интервалами 2 мили в 7 милях впереди конвоя. В это время корабли группы В-7 занимали свои обычные места в ночном порядке, исключая «Тэй» и «Пинк», которые шли в нескольких милях позади с группой отставших судов. Шторм в очередной раз усилился, и скорость продвижения конвоя упала чуть ли не до нуля.

Незадолго до рассвета, чтобы помешать атакам из подводного положения, если немцы вдруг такое задумают, передовая завеса была отодвинута еще на 3 мили вперед. Однако никаких атак не последовало, и 3-я группа поддержки сократила дистанцию от конвоя до 5 миль. В 06.00 корабли заняли места в дневном порядке, пока «Оффа» прочесывал океан к востоку и юго-востоку от конвоя, разыскивая отставших.

К рассвету 3 мая топливо на «Дункане» почти закончилось, поэтому Греттон в 06.00 радировал в Адмиралтейство:

«Скорость снизилась из-за юго-западного шторма. Собраны 32 судна из 42. ЭГ 3 присоединилась в 20.00Z/2 мая. У меня осталось 40 процентов топлива. Если погода не улучшится, «Дункану» придется вечером в понедельник с наступлением сумерек отправиться в Сент-Джонс. «Видетт» уйдет в среду. На «Бритиш леди» осталось только 100 тонн нефти, если танкер не зайдет в Сент-Джонс. Но погода делает заправку в море маловероятной».

Эта радиограмма Греттона не означала, что он хочет немедленно отделить «Бритиш леди». Он намекал, не стоит ли направить конвой в Сент-Джонс вместо Галифакса. Это позволило бы кораблям эскорта сэкономить до 150 тонн топлива.

Немногим командирам эскорта приходилось принимать такие мучительные решения. Оставить своих подопечных до того, как опасность миновала, причем только из-за нехватки нефти, не разрешало чувство долга. А для человека с характером Греттона это было почти невыносимо. Однако у него просто не оставалось выбора.

Самое грустное, что на «Аргоне» сохранилась большая часть запаса нефти. Его брезентовые шланги делали заправку возможной лишь при самой небольшой волне, поэтому танкер никого и не заправлял. Это заставляло Греттона злиться еще сильнее. Никакой возможности дозаправить «Дункан» в море не было, поэтому в 14.00 он связался по радиотелефону с «Тэем» и сообщил, что покидает конвой, передав командование группой В-7 капитан-лейтенанту Р.Э. Шервуду, командиру фрегата. Хотя «Тэй» все еще находился за кормой конвоя, подгоняя отставшие суда, «Дункан» сразу покинул конвой и взял курс на Ньюфаундленд, чтобы зайти в Сент-Джонс. Когда на следующий день он прибыл туда, в цистернах осталось не более 4 процентов запаса нефти. Да и этих процентов могло бы не остаться, если бы не внезапное улучшение погоды в первой половине дня 4 мая. Только это позволило эсминцу следовать экономической скоростью с помощью Лабрадорского течения.

Если бы Шервуд знал, что Дениц перегруппировал свои подводные лодки и вывел их на позицию прямо по курсу ONS-5, наверняка что-нибудь да сделал бы, хотя неясно, что именно. А если бы Шервуд знал, что ожидает его и конвой, он вряд ли бы обрадовался превращению в командира эскорта ONS-5.

## **ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ПОЯВЛЯЮТСЯ СНОВА**

Мистер Р.Э. Шербрук поступил на службу в торговый флот в 1922 году учеником, а через 7 лет он был зачислен в Королевский военно-морской резерв в звании суб-лейтенанта. Он начал военную подготовку на тральщиках, но потом был переведен на линкор «Уорспайт», где и прослужил 9 месяцев. Перед войной он вернулся в торговый флот и служил на пароходах линии Холихед — Дублин.

За несколько месяцев до рокового сентября 1939 года он попал на курсы переподготовки командиров отрядов, где ознакомился с асдиком. Со дня мобилизации и до Дюнкерка он служил в Дувском патруле и принял участие в эвакуации британской армии на буксире «Танга». Затем его перевели на корветы, и в 1940 году он стал строевым офицером на «Блюбелле». Его основной обязанностью было сопровождение конвоев в Гибралтар. В 1942 году он был назначен командиром фрегата «Тэй», который вошел в состав эскадренной группы Греттона, сформированной для обеспечения высадки в Северной Африке. После расформирования этой группы «Тэй» был включен в эскадренную группу В-7, где снова оказался под командованием того же Греттона. С этого момента он сопровождал конвои в Северной Атлантике, пока в 1943

году фрегат не был послан в Аден. На время перехода он был придан охранению большого конвоя, направляющегося вокруг мыса Доброй Надежды. В Адене действовал в составе эскортных сил, пока в марте 1945 года Шервуд не привел его домой. Последние 6 месяцев войны он провел на должности заместителя командира авиабазы ВМФ в Гранже. После демобилизации Шервуд вернулся на корабль «Бритиш Рэйлуэйз» в Холихед.

Он был среднего роста, но крепкого сложения. Блестящие глаза, типичная шкиперская бородка, незаурядное чувство юмора — прямо морской волк с картинки. Быстрый в решениях, жесткий командир, он пользовался доверием всей команды «Тэя» и сам полностью доверял ей.

Вот таким был человек, принявший у Греттона командование эскортной группой В-7. Он отличался от Греттона внешностью, характером и поведением, однако уважал своего командира как человека и моряка и восхищался им. Это было типичным для группы В-7.

Миссис Говард Рейд, жена контр-адмирала Говарда Эмерсона Рейда, командующего морскими силами на Ньюфаундленде, сказала о них: «Офицеры группы В-7 были самой разномастной компанией, какую мы видели за время войны. Они отличались и внешностью, и характером. Однако они прекрасно понимали друг друга. Мой муж и я считали их великолепной командой, так они защищали друг друга». Действительно, между ними возникла самая тесная связь. Не только взаимная уверенность, уважение и командный дух, но и более близкие личные отношения, особенно между командирами. И эти отношения сохранились и 17 лет спустя.

Как только Шервуд получил радиограмму Греттона, извещающую об уходе «Дункана» и передаче командования группой В-7, он немедленно помчался вдогонку за конвоем и занял место в голове его. Погода уже изменилась от плохой к ужасной, но ВЧ-пеленгаторы не засекали ни одной передачи с подводных лодок, поэтому было неясно, рядом противник или далеко. Асдик фрегата отка-

зал, и, несмотря на все усилия специалистов, отремонтировать его не удалось. Об этом обязательно следует помнить, когда пойдет речь о последующих событиях. Командир эскорта лишился возможности обнаруживать лодки в подводном положении. Ему приходилось полагаться исключительно на донесения других кораблей.

По пути на встречу с конвоем ONS-5 3-й группе поддержки пришлось выдержать тяжелую битву со штормом, которая изрядно сократила запасы нефти. Все корабли, исключая «Оффу» и «Ориби», начали испытывать проблемы. Погода 3 мая не позволила провести дозаправку в море, поэтому приказом командующего Западными Подходами «Импалсив» в 19.00 был отправлен в Исландию. То же самое на следующий день предстояло «Пенну» и «Пантер», если только погода не улучшится. В результате эти эсминцы 4 мая в 06.00 были отправлены в Сент-Джонс. Что еще хуже, «Оффа» и «Ориби» тоже должны были уйти 5 мая, если только не удастся их дозаправить.

Как только адмирал Хортон узнал обо всем этом, он сразу отправил приказ 1-й группе поддержки немедленно следовать на помощь В-7. К счастью, она в это время находилась в Сент-Джонсе. 1-я группа поддержки, которой командовал капитан 2 ранга Г.Н. Брюэр, состояла из шлюпа «Пеликан», фрегатов «Виэр», «Джед» и «Спей» и бывшего сторожевика американской Береговой Охраны «Сеннен». Последний не имел такой же высокой скорости, как остальные корабли группы, и по этой причине ее максимальная скорость не могла превышать 14 узлов. Группа покинула Ньюфаундленд в полдень 4 мая.

Подводные лодки находились совсем недалеко от конвоя, командующий Западными Подходами не сомневался в этом, так как 3 мая в 11.00 и в 12.30 Адмиралтейство перехватило передачи на частоте 10525 кГц от одной или двух лодок. Однако взять точные пеленги не удалось, поэтому возникло предположение, что они находятся между ONS-5 и идущим южнее конвоем SC-128, который до сих пор не был замечен противником.

Немцы действительно находились там. Группа «Амсель» патрулировала южнее группы «Штар», которая 28 и 29 апреля атаковала конвой ONS-5, и теперь начала поиск в юго-западном направлении, чтобы атаковать конвой НХ-235, если группа «Шпехт» его обнаружит к северу от Ньюфаундленда. Однако ночью 27 апреля этот поиск был временно прерван, когда U-377 сообщила, что засекала гидрофоном конвой, который мог быть именно НХ-235.

В это время группа «Шпехт» развернулась в линию с северо-востока на юго-запад примерно в 300 милях южнее мыса Фаревелл, Гренландия. 29 апреля Дениц передвинул группу «Амсель» к южному крылу группы «Шпехт», а потом сместил обе группы на юг. В тот же день «*B-Dienst*» перехватила и частично расшифровала радиограмму, касающуюся конвоя SC-128. В ней была указана позиция конвоя в 200 милях от мыса Рейс, Ньюфаундленд. Эта информация подтолкнула Деница сместить группы «Шпехт» и «Амсель» еще дальше на юг.

Вечером 1 мая U-628 сообщила, что видит дымы, и группе «Шпехт» было приказано следовать в эту точку. Дым, судя по всему, перемещался на северо-восток, предположительно это был конвой SC-128. 13 лодок группы «Штар», которым 2 часа назад было приказано прервать контакт с ONS-5, были отправлены в погоню за новым конвоем.

В течение ночи погода значительно ухудшилась, юго-восточный шторм прервал все контакты с конвоем. 2 мая погода помешала восстановить контакт, поэтому 3 мая Дениц сформировал новую группу «Финк», состоящую из 29 лодок, входивших в группы «Шпехт» и «Штар». Одновременно группа «Амсель», которая оставалась восточнее Ньюфаундленда, была разделена на 4 отряда, выстроенные по дуге вокруг мыса Рейс.

Хотя лодки группы «Финк» держали интервалы всего 8 миль, они не сумели обнаружить SC-128. Эскортная группа, прикрывавшая конвой, выдвинулась к востоку и применила старую, проверенную уловку, открыв огонь осветительными снарядами. Немцев это совершенно запутала.

ло. Дениц только что передал приказ с новой диспозицией, как идущий на юго-восток конвой врезался прямо в центр группы «Финк». Сначала Дениц решил, что это еще один конвой — ON-180, однако достаточно быстро понял, что замечен задержанный штормом ONS-5.

Дениц записал в своем журнале боевых действий:

«Исходные условия для конвойной битвы еще никогда не были такими благоприятными. 30 лодок группы «Финк» развернуты в линию с интервалами всего 8 миль между соседними лодками. Конвой замечен прямо в середине линии дозора. Более того, 11 лодок групп «Амсель-1» и «Амсель-2» находятся впереди конвоя».

Ни Адмиралтейство, ни командующий Западными Подходами, ни эскортная группа В-7 не знали, что их ждет впереди. Англичане подозревали, что подводные лодки рядом и собираются атаковать, но ничего определенного. Они не сомневались, что противник здесь, его присутствие подтвердила «Кэнсо» (так канадцы называли свои «Каталины») из Гандера, которая 4 мая вылетела прикрывать конвой ONS-5.

### ВТОРАЯ ПОБЕДА

4 мая погода начала улучшаться. Тем не менее командиру 3-й эскадрной группы пришлось отправить эсминцы «Пенн» и «Пантер» в Сент-Джонс, так как волнение было слишком сильным для дозаправки в море. Перед их уходом Греттон приказал Шервуду послать в Сент-Джонс спасательный траулер «Ноферн Гем», на котором находились 68 спасенных с «МакКизпорта». Шервуд сделал это, когда эсминцы покинули конвой.

Теперь у коммодора остался 31 транспорт из 42, с которыми он начал переход. Еще 4 судна просто отстали и сейчас шли в сопровождении корвета «Пинк» в нескольких милях под ветром у ONS-5. Шервуд предложил Адмиралтейству с этого момента считать оторвавшиеся транспорты самостоятельным конвоем и указать ему маршрут. Адмиралтейство согласилось. Еще 6 судов окончательно потеряли связь с конвоем и растворились где-то в просторах Атлантики.

Утром и днем корабли эскорта несколько раз засекали передачи подводных лодок. Это означало, что противник снова обнаружил конвой и собирает силы. Шервуд каждый час получал сообщение от Адмиралтейства и командующего Западными Подходами. «В 09.29 подвод-

ная лодка на частоте 12225 кГц передала сообщение о контакте... точность 120 миль». «В 11.29 на частоте 12215 кГц засечен передатчик где-то в радиусе 75 миль». «Самолет Королевских Канадских ВВС в 15.25 заметил подводную лодку». «Интенсивный радиообмен на частотах 12215 и 10525 кГц, начавшийся в 12.19, показывает, что за конвоем следят. Однако плохие условия пеленгования не позволяют определить, кого преследует противник — ONS-5 или SC-128». Все эти сообщения и данные своей службы ВЧ-пеленгации встревожили Шервуда, и он приготовился к неприятностям, хотя не представлял, где находятся подводные лодки и сколько их.

Однако в 15.57 канадский самолет-разведчик 9738 точно выяснил, где находится одна из них. Его пилот капитан авиации Дж.У. Лэнгмейр получил приказ постоянно прикрывать ONS-5. Хотя погодные условия были не самыми лучшими, он сумел найти конвой и занял позицию в 60 милях впереди по курсу. Расстояние до его авиабазы в Гандере составляло 600 миль.

После полудня погода немного улучшилась. Сквозь тучи выглянуло солнце, и Джонни Лэнгмейр решил, что путь домой будет заметно легче и приятнее, если только не стрясется что-то непредвиденное. Сидевший рядом с ним второй пилот старший сержант Мэл Пол внимательно осматривал море внизу через бинокль. В любую минуту они могли получить радиogramму с приказом возвращаться на базу, и еще один вылет для сопровождения конвоя мог завершиться без всяких происшествий. Иногда они даже гадали, а стоит ли все это дело затраченных усилий. Специалисты утверждали, что стоит. Моряки тоже. «Мы не видели ни одной подводной лодки, потому что, когда вы крутитесь вверх, они стараются держаться подальше». Летчики признавали, что это может оказаться правдой. В глубине души они знали, что это действительно правда, но все-таки подобные вылеты не вызывали у них ничего кроме скуки и сдержанных ругательств. Ну хотя бы раз увидеть эту проклятую подлодку...

Но внезапно Мэл Пол резко дернулся. Он наклонился вперед, до боли вдавив окуляры в глазницы. Прямо впереди, на расстоянии 18 миль, он заметил тонкую серебристую черточку, скользящую по серой глади океана. Увидев ее, он сразу удивился, почему ничего не заметил раньше.

«Подводная лодка прямо по курсу, 18 миль!» — крикнул он по интеркому.

Едва он закрыл рот, как в наушниках послышался голос радиста: «Приказ возвращаться, сэр. Подтвердить?»

«К черту!» — рявкнул Лэнгмейр.

Ему потребовалось полминуты, чтобы заметить низкий серый силуэт U-438 среди мрачных серых волн зимнего океана. Мэл Пол не ошибся. Он оказался очень зорким наблюдателем.

«Как ты думаешь, он нас заметил?» — спросил Лэнгмейр Пола.

«Если бы заметил, то вел бы себя иначе», — ответил Пол.

«О'кей. Слушайте все! Я намерен делать вот что. Мы летим прежнем курсом, пока не окажемся на фоне солнца, чтобы, даже заметив нас, он думал, что мы его не видим. А затем мы повернем и атакуем».

Держась на высоте 5000 футов, 9738 вышел на солнечную дорожку. Подводная лодка все еще не замечала его. Затем развернувшись, чтобы солнце оказалось позади, Лэнгмейр в 8 милях от цели дал полный газ и пошел вниз в атаку.

U-438 заметила «Каталину», когда та оказалась всего в 2 милях от лодки. Погружаться было уже поздно, и немцы решили сражаться на поверхности. Перевозбужденные зенитчики начали стрелять, когда самолет находился еще за пределами дальности орудий.

Лэнгмейр вел самолет вниз, пока не решил, что это слишком опасно. «Каталина» могла просто потерять управление и разбиться в море. Он вышел из пике на высоте 20 футов над рубкой U-438 и сбросил глубинные бомбы. Они легли чуть позади рубки. «Бомбы упали так близ-

ко к лодке, что я не могу сказать, не ударились ли одна или две об нее», — писал позднее Лэнгмейр.

Как только глубинные бомбы были сброшены, он повернул самолет влево. Когда бомбы взорвались, экипаж самолета увидел, что лодка задрала нос в воздух и вроде бы начала погружаться кормой вперед.

Носовому стрелку, который открыл огонь лишь с дистанции 300 ярдов, требовалось время, чтобы подготовиться к новой атаке. Пока «Каталина» описывал круг для этого, немцы вели спорадический огонь, который не причинил самолету никакого вреда.

«О'кей!» — крикнул стрелок, и Лэнгмейр развернул самолет вправо и начал второй заход. На этот раз U-438 открыла огонь с дистанции 600 ярдов, но прямых попаданий не добились, хотя несколько снарядов разорвались не далее чем в 2 футах. Снова носовой стрелок открыл огонь с 300 ярдов, и его пули поразили 3 человек. Один из них вообще рухнул в воду.

Когда 9738 пролетал над лодкой, Лэнгмейр не сумел решить, движется она или нет. Не было видно ни буруна, ни кильватерной струи, зато лодка явно села кормой. Лэнгмейр сделал небольшой вираж и развернулся для новой атаки. Но к этому времени подводная лодка пропала.

Поискав ее минуту или две, но ничего не обнаружив, Лэнгмейр сказал радисту: «Ответь на приказ о возвращении и сообщи об атаке». Позднее он писал:

«Это был образец слаженной работы всего экипажа. Штурман Эд был занят все время, делая снимки из левого блистера. Сразу после тревоги он сообщил радисту наши координаты и бросился в блистер. Лодку заметил Мэл Пол, и это была уже вторая его лодка. Наш стрелок Ски тоже показал себя лучшим образом. Самолет вел себя великолепно.

Тем, что атака была успешной, я обязан своему экипажу. Они не упустили подвернувшийся случай. Не было никакого видимого возбуждения, все спокойно говорили

по интеркому. Вообще-то, лишь когда мы повернули домой на базу, начались разговоры. Каждый из членов экипажа вспомнил такие детали атаки, которые упустили другие. Атаковать противника было просто здорово. Сначала я серьезно нервничал, но когда начался бой, все вошло в норму».

К несчастью, U-438 не была потоплена. Лодка сумела погрузиться и ушла в глубину, так что самолет ее больше не видел.

Однако U-438 была здесь не одна. В нескольких милях от нее находилась U-630.

Это была лодка серии VIIc водоизмещением 769 тонн. Она вошла в строй в начале года, и теперь ею командовал капитан-лейтенант Винклер. 18 марта лодка покинула Киль и направилась в Атлантику в свой первый поход.

Еще один самолет вылетел с базы несколько позднее 9738 и соответственно прибыл к конвою чуть позже Лэнгмейра. Эту «Каталину» 9747 пилотировал майор авиации Б.Г. Моффит. Он заметил одиночное судно, с которым обменялся опознавательными сигналами. Это произошло в 16.50.

Все еще пытаясь обнаружить сам конвой ONS-5, 9747 пролетел 6 миль, когда второй механик капрал Г. Келсон, который сидел наблюдателем у левого блистера, крикнул через интерком: «Лодка слева!»

Он не ошибся, U-630 находилась не далее чем в 2,5 милях. Времени размышлять не было, поэтому пилот объявил тревогу и бросился в атаку.

Моффит опустил нос самолета вниз и дал полный газ. Позднее он вспоминал: «Это был мой самый быстрый заезд на «Кэнсо».

U-640 шла в позиционном положении, готовая погрузиться, но лодка была застигнута в **полный распloch**. Немцы узнали о присутствии противника лишь когда начали рваться бомбы, но даже тогда они не увидели 9747 прямо у себя над головой.

2 глубинные бомбы попали в левый борт лодки, одна чуть впереди, а вторая чуть позади рубки. Третья взорвалась по правому борту рядом с рубкой, а четвертая пролетела мимо, так как в этот момент Моффит заложил вираж, чтобы лучше видеть происходящее.

Когда «Каталина» завершила разворот, U-630 уже пропала. На поверхности плавали обломки, и растекалось большое масляное пятно. Пока «Каталина» кружила над местом атаки, оно быстро расширялось, однако самолету уже нужно было возвращаться, поэтому он не мог ждать дольше. Хотя он и не нашел конвой ONS-5, он сделал больше, так как теперь у Шервуда и его эскортных кораблей было на одного противника меньше.

Из всего экипажа лишь старший сержант П.А. Корбетт раньше участвовал в атаке вражеской лодки, поэтому майор Моффит позднее написал: «Я уверен, что все остальные получили такое же удовольствие, как и я. Могу сказать, что после 2,5 лет поисков лодок, когда вы ее действительно видите, ваше сердце бьется заметно чаще».

Но через 7 часов группа «Финк» отомстила за гибель U-630.

### ГРУППА «ФИНК» АТАКУЕТ

Ближе к рассвету 5 мая Шервуду стало ясно, что подводные лодки готовятся нанести новый удар. Пока канадские «Каталины» 9738 и 9747 гонялись за U-438 и U-630, эскадренная группа В-7 и 3-я группа поддержки обнаружили еще несколько лодок, причем гораздо ближе к конвою.

4 мая в 13.50 «Тэй» запеленговал передачу, и эсминiec «Оффа», который теперь мог развить 22 узла (погода и видимость улучшились), помчался проверять. Однако через полчаса «Тэй» сообщил о новом контакте, причем эту передачу перехватил «Оффа», так как капитан 1 ранга МакКой приказал следить за частотой 1215 кГц. Этот новый передатчик был ближе к «Оффе», и эсминiec повернул на него. Заняться первым контактом было приказано «Ориби».

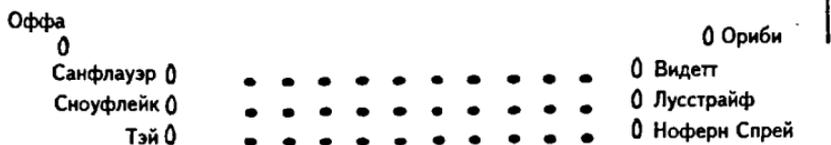
«Оффа» ничего не увидел и ничего не услышал и через час снова изменил курс, чтобы провести поиск впереди конвоя и по левому крамболу, так как пеленгаторы «Ориби» и «Тэя» показали, что там находятся по крайней мере 2 подводные лодки. В 14.50 он появился перед «Ориби». Так как эсминiec ничего не обнаружил, МакКой приказал ему оставаться рядом, пока он посоветуется с командиром группы В-7.

Шервуд полагал, что подводная лодка, находящаяся слева, заметила конвой. Поэтому он попросил МакКоя до конца дня держаться в 8 милях впереди, если он намерен оставить «Ориби» при себе. Остальные корабли 3-й группы поддержки должны были в течение ночи оставаться в 5 милях на обоих крамболах конвоя.

В период с 05.10 до 05.30 «Ориби» засек еще 3 передачи с подводных лодок, а через 20 минут еще одну. Наконец, в 05.50 он передал, что видит подводную лодку на расстоянии 7 миль. Командир эсминца капитан-лейтенант Ингрэм сразу увеличил скорость до 31 узла, «Оффа» помчался ему на помощь. Подводная лодка заметила их приближение и погрузилась, поэтому эсминцы постарались в следующие полтора часа удержать ее под водой, так как гидролокационный контакт установить не удалось. Затем «Ориби» занял свою ночную позицию на левом крамболе ONS-5.

Все это время англичане слышали многочисленные передачи с подводных лодок, так как каждая лодка группы «Финк» отправляла свой ежедневный рапорт адмиралу Деницу. Стало ясно, что поблизости находится крупная волчья стая.

Погода значительно улучшилась, дул легкий бриз, шла длинная, но слабая волна. Шервуд на ночь перестроил свои корабли. Вместе с коммодором следовали 30 торговых судов в 10 колоннах, и Шервуд расположил группу В-7 следующим образом:



Эсминцу «Видетт» предстояло сыграть заметную роль в начинающейся битве. Ему уже стукнуло 22 года, но корабль сохранил достаточно жизненной энергии. Все похвалы, которые были высказаны экипажам других кораб-

лей, в равной степени относились и к команде «Видетта».

Эсминцем командовал молодой лейтенант Раймонд Харт. Он родился в 1913 году в Саутгемптоне и в возрасте 16 лет поступил на службу учеником матроса в «Ройял Мэйл Стим Пэкет компани». Через 2 года он был зачислен в Королевский военно-морской резерв гардемаринном и прослужил 6 месяцев на линейном крейсере «Худ». В 1933 и 1934 годах он служил на кораблях «Ройял Мэйл Стим Пэкет компани», но потом попал под сокращение. Следующие 3 года Харт провел вдалеке от моря, превратившись в канадского лесоруба. Однако зов моря оказался слишком сильным, и в 1937 году он поступил на военную службу в качестве кандидата на звание сублейтенанта.

Успешно завершив учебные курсы, Харт оказался на крейсере «Глазго», а в июле 1939 года был переведен на эсминец «Хэсти». В январе 1940 года у берегов Испании эсминец захватил германское судно «Морка». Находясь на «Хэсти», Харт участвовал в боях у Калабрии и мыса Матапан.

С июня по октябрь 1942 года он командовал подразделением, названным «Хорнблауэр», которое было сформировано в Александрии на случай, если возникнет угроза захвата порта. В октябре 1942 года Харт вернулся в Англию и был назначен командиром эсминца «Видетт». В феврале 1943 года корабль был передан эскортной группе В-7.

В это время он был симпатичным, порывистым молодым офицером. Однако при этом он был достаточно умен, отличался прекрасным тактическим чутьем, был отличным моряком и командиром. Харт был именно тем морским офицером, который требовался, чтобы переиграть и победить высокомерных молодых командиров Деница.

В начале вечера Харт вместе с корабельным врачом расшифровали «вечернее послание» Адмиралтейства. Они выучили шифровальную книгу чуть ли не наизусть, и как только Харт называл кодовую группу, врач тут же давал

ответ, сверяясь с книгой. Когда они узнали, сколько лодок, по мнению Адмиралтейства, подкарауливает ONS-5, то невольно посмотрели друг на друга с мрачными ухмылками.

«И когда они, по-твоему, появятся?» — спросил врач.

«Ты знаешь столько же, сколько и я», — ответил Харт.

Еще до наступления утра конвою предстояло оказать-ся прямо посреди стаи.

«Я понимаю, — вздохнул доктор. — Но мне как-то не по себе».

Харт заметил: «Это не будет неожиданностью. Мы получили уже столько радиограмм от Адмиралтейства, столько передач запеленговали вокруг конвоя — в основном впереди, что постепенно перешли на полную боевую готовность. Мы приготовились ко всему».

Когда Харт вернулся на мостик, обстановка там была, в общем-то, обычной, разве что моряки казались более внимательными, чем обычно, если такое было возможно. Так как контактов с противником не было, он решил проверить операторов радара и асдика, что он обычно делал раза два за вахту, если выпадали свободные минутки. Старшему помощнику он приказал обойти корабль, переговорить с матросами и вкратце описать им ситуацию.

На «Видетте» радар размещался в небольшой башенке, напоминающей маяк, которая возвышалась над мостиком. Асдик был установлен в деревянной рубке неподалеку. Если не считать машин, именно от этих двух устройств больше всего зависел успех боя.

Эти рубки по размерам не превышали клетки для кроликов. Электронная аппаратура выделяла столько тепла, что если двери были закрыты, внутри становилось невыносимо жарко. Ни два оператора радара в своей рубке, ни офицер-акустик со своими двумя помощниками просто не могли двигаться — так там было тесно. В тусклом свете ламп они казались бледными и мокрыми от пота. В рубках обычно было накурено так, что хоть топор вешай. Одного из операторов радара Харт всегда считал су-

пер-героем. Он страдал от морской болезни в любую погоду, если не считать мертвый штиль, поэтому ему приходилось держать рядом с пультом ведро. Но матрос ни разу не пропустил вахту.

Когда Харт заглянул в дверь, операторы внимательно следили за экраном и рекордером. Они взглянули на командира.

«Приготовьтесь к бурной ночи», — предупредил он операторов и, посидев немного в рубке, вернулся на мостик.

Потом он зашел ненадолго в свою походную каюту. Вытащив журнал ночных приказов, Харт уже собирался уходить, как в дверь постучали. Это явился доктор.

«Я чувствую, что должен что-то сделать, чтобы снять напряжение, — заявил он. — Может, вы разрешите мне сейчас сбрить половину бороды, а вторую половину — утром?»

Харт недоуменно посмотрел на врача, а потом захохотал.

«Это ваша борода. И вы уверены, что хотите от нее избавиться?» — спросил он.

«Да. Она начинает меня беспокоить».

«Все в порядке. Поступайте как знаете. Но если дела пойдут плохо, не появляйтесь на мостике или рядом с артиллеристами. Это может вывести их из равновесия».

Харт еще раз посмотрел на журнал приказов и передумал. Вместо того чтобы занести свои распоряжения, он сделал короткую запись: «Среда, 5 мая 1943 года. Командир на мостике. Боевая тревога». И расписался.

В 22.30 оператор радара «Видетта» сообщил: «Контакт по пеленгу 205 градусов, дистанция 3600 ярдов».

Харт немедленно повернул в эту сторону и через 5 минут (скорость составляла 22 узла) увидел лодку в надводном положении, удирающую полным ходом. Лодка погрузилась, когда расстояние до «Видетта» сократилось до полумили. Эсминец сбросил серию из 14 глубинных бомб, не безуспешно. Подводная лодка успела выполнить маневр уклонения.

«Видетт» прошел еще 2000 ярдов, а потом снизил скорость до 18 узлов, развернулся и попытался восстановить

гидролокационный контакт. Это не удалось, и тогда началась операция «Обзервант».

Менее чем через полчаса оператор радара снова сообщил: «Контакт по пеленгу 285 градусов, 3600 ярдов». «Видетт» снова повторил тот же маневр, и подводная лодка была замечена на расстоянии 1000 ярдов.

«Полный вперед!» — приказал Харт в машинное отделение, а потом предупредил: «Приготовиться к тарану». После этого он приказал эрликонам открыть огонь. Но трасса эрликона, осветив рубку лодки, одновременно ослепила всех на мостике эсминца.

«Контакт, 242 градуса, 500 ярдов», — сообщили с радарного поста.

Подводная лодка была все еще видна, она почему-то медлила погружаться. Ее рубка начала опускаться под воду, когда эсmineц находился всего в 80 ярдах. Харт не изменил курса и провел «Видетт» прямо через центр маленького водоворота на месте погружения лодки. Серия из 14 глубинных бомб была сброшена на глазок.

Пройдя еще 1700 ярдов, он снизил скорость до 15 узлов. Затем «Видетт» развернулся, чтобы установить гидролокационный контакт, но это удалось только через 30 минут. Цель не двигалась, и офицер-акустик утверждал, что это подводная лодка.

На сей раз Харт решил атаковать ее хеджегогом и для этого уменьшил скорость до 10 узлов. Но офицер-акустик предупредил, что у него недостаточно информации для атаки с помощью хеджегога, поэтому лучше выбрать обычные глубинные бомбы. В результате Харт увеличил скорость до 16 узлов и приказал сбросить серию из 14 бомб. Когда дистанция сократилась до 500 ярдов, рявкнули бомбометы.

«Видетт» едва не нанес повреждения самому себе. Как мы помним, хеджегог стрелял вперед по курсу, поэтому скорость должна была оставаться относительно небольшой. Иначе бомбы могли попасть в лодку и взорваться в тот момент, когда корабль окажется над ней.

По какой-то необъяснимой причине приказ дать залп из хеджехога не был отменен, и вскоре после взрыва первой глубинной бомбы прозвучал ревун, который был сигналом стрелять из хеджехога. Расчет реактивного бомбомета его услышал и, разумеется, выстрелил. К счастью, все обошлось.

Контакт был утерян, и поскольку восстановить его за 10 минут не удалось, «Видетт» направился на свое место в строю.

Пока «Видетт» гонялся за лодкой, другие субмарины нашли свою первую жертву.

Спасательный траулер «Норфен Спрей» мотался за кормой конвоя, разыскивая отставшие суда. Одним из них оказалось «Норт Бритн» (4625 тонн), принадлежавшее «Норт Шиппинг компани оф Ньюкасл». Оно совершенно напрасно отделилось от конвоя и сейчас шло в 6 милях от него. В 22.27 это судно было торпедировано. К счастью, «Ноферн Спрей» видел, как это случилось, и сразу сообщил Шервуду, который только что запеленговал передачу за кормой конвоя. Шервуд сразу приказал траулеру проверить контакт и направил ему на помощь корвет «Лусстрайф». Одновременно он передвинул «Сноуфлейк» на левую раковину, а сам на «Тэе» занял позицию на правой раковине ONS-5. С конвоем остались всего 4 эскортных корабля — по одному на каждом из углов прямоугольника.

Через 7 минут после того, как «Ноферн Спрей» сообщил о торпедировании «Норт Бритн», атаке подвергся уже сам конвой.

Американское судно «Вест Максимус» (5561 тонна), принадлежащее «Мур МакКормак Стимшип компани», было зафрахтовано американским правительством. Как выяснилось, оно было одним из самых стойких судов конвоя ONS-5.

Капитан Эрл Э. Брукс следил за действиями эскортных кораблей, находясь на мостике, и испытывал неясную тревогу. С наступлением ночи он выставил двух наблюдателей на крыльях мостика, третьего поставил на

полубаке, а четвертого — на корме. Сам же капитан решил всю ночь провести на мостике. Брукс прогуливался вперед и назад, как вдруг в 23.06 «Вест Максимус» содрогнулся от сильного удара. В корму попала торпеда и взорвалась.

Рулевой крикнул, что судно не слушается руля. Капитан Брукс приказал дать полный назад, но тут же стало ясно, что винт тоже поврежден. «Вест Максимус» полностью потерял управление. Капитан помчался в свою каюту и схватил брезентовую сумку, в которой хранил секретные документы. Вернувшись на мостик, он выкинул сумку за борт.

Сделав это, он спросил, тонет ли судно. Получив утвердительный ответ, Брукс приказал команде приготовиться к посадке в шлюпки. Судя по всему, приказ поняли неправильно, потому что команда поспешно спустила 2 шлюпки на воду.

Брукс отправился на корму, чтобы уточнить размер повреждений, и тут выяснилось, что судно пока не намерено тонуть. Он вернулся на мостик и увидел, что матросы уже начали покидать корабль, поэтому он приказал тем, кто цеплялся за спасательные сети, вернуться обратно. Впрочем, уже спустившимся в шлюпки Брукс разрешил остаться.

Хотя машины остались целы, руль был уничтожен. Судно не могло маневрировать, он просто шло на северо-запад, ожидая помощи. По какой-то причине капитан Брукс не отправил по радио сигнал бедствия и не выпустил сигнальные ракеты. Поэтому ни Шервуд, ни остальные эскортные корабли даже не подозревали, что «Вест Максимус» получил попадание.

Американец шел вторым судном в колонне № 2. Лодка атаковала его с левого борта, поэтому было ясно, что она проскользнула мимо кораблей сопровождения и прошла под колонной № 1, оставшись незамеченной. Впрочем, она могла дожидаться подхода конвоя, держась на большой глубине, в надежде на то, что асдик ее не обна-

ружит. В этом случае лодка должна была всплыть, когда ONS-5 окажется над головой. Всплыв, она могла выпустить торпеду и снова погрузиться, так как ни один из кораблей, находившихся рядом с «Вест Максимумом», ничего не заметил.

Через пару минут после торпедирования «Вест Максимум», получило попадание еще одно судно.

Пароход «Харбери» принадлежал «Нэйшнэл Стимшип компани». Он вышел из Милфорд-Хэйвена и направлялся в Сент-Джонс, Нью-Брансуик, с грузом из 6820 тонн отборного антрацита. Пароход был вооружен одним 102-мм орудием, одним 12-фн, 4 эрликонами, двумя спаренными пулеметами и еще какой-то мелочью. Его экипаж состоял из 44 моряков и 9 артиллеристов военной команды (7 с флота, 2 из армии). Шкипером был У.Э. Кук.

Во второй половине дня коммодор поднял флажный сигнал, предупреждая конвой, что ожидаются атаки подводных лодок. Капитан Кук, как и капитан «Вест Максимум», решил оставаться на мостике всю ночь. Примерно в 22.00 слышались разрывы нескольких глубинных бомб, но капитана Кука это не слишком беспокоило, так как взрывы раздались на противоположном фланге конвоя.

Все шло мирно и тихо. В 22.40 капитан на несколько минут отлучился в свою каюту, оставив на мостике молодого третьего помощника У. Скиннера.

Скиннеру только что исполнился 21 год, однако за последнее время он побывал в массе переделок. Он служил на «Хардингэме» — другом судне «Нэйшнэл Стимшип компани», когда оно подорвалось на mine. Скиннера перевели на судно «Харпеса», однако оно возле Цейлона было атаковано японскими самолетами и потоплено. На этот раз Скиннеру пришлось провести в море целую ночь, прежде чем его подобрала. На борту спасательного судна он провел всего несколько часов, а потом судно атаковал и потопил японский крейсер. Капитан Кук позднее писал: «Несмотря на все это, он оставался спокойным и умелым, подавая великолепный пример всем остальным».

Старший механик Хью Хеппел курил в своей каюте вместе со вторым механиком Уолтером Томпсоном. Томпсон всегда ужинал вместе с Хеппелом в его каюте, а потом они сидели и болтали.

Наконец Томпсон сказал: «Я думаю, мне пора».

Хеппел посмотрел на часы, было 22.48.

«У тебя еще есть несколько минут. Ты обычно не уходишь раньше одиннадцати. Давай еще по сигаретке», — сказал он.

Томпсон взял сигарету из пачки, которую ему протянул Хеппел, дал прикурить стармеху и закурил сам. Вдруг «Харбери» содрогнулся, прогремел ужасный взрыв и лампы в каюте погасли.

Хеппел зажег фонарик и сказал: «Дождались! Иди за спасательным жилетом!»

Старший механик на бегу надел через голову свой спасательный жилет, затянул завязки и пошел по каютам. Торпеда попала в корму, где размещался экипаж. Те, кто уже спал на койках, быстро вскочили, забрали тревожные чемоданчики и натянули спасательные жилеты. Лишь стюард кают-компания спал так крепко, что его Хеппелу стоило больших трудов разбудить его.

Из жилой палубы Хеппел отправился в машинное отделение. После взрыва торпеды машины встали, но лампы все еще горели. К счастью, водонепроницаемая дверь в коридор вала была закрыта, иначе «Харбери» пошел бы на дно в течение нескольких минут. Но силой взрыва дверь выгнуло, и вода постепенно прибывала.

Удостоверившись, что в машинном отделении никого не осталось, Хеппел поднялся на палубу.

Как только торпеда попала в судно, капитан Кук побегал из своей каюты на мостик. Третий помощник, как всегда спокойный и невозмутимый, уже пускал сигнальные ракеты. Он тонул уже в четвертый раз, и его ничто не волновало. Шкипер включил красные огни, чтобы обозначить свою позицию, и приказал передать по радио сигнал бедствия.

Наконец появился Хеппел.

«Каковы повреждения, чиф?» — спросил капитан.

«Не могу сказать точно, — ответил Хеппел. — Но я думаю, что вал погнуло. Водонепроницаемая дверь в коридор пробита, вода поступает, но не слишком быстро».

«Все ушли снизу?»

«Из машинного отделения и кают — да».

Хотя через коридор вала вода поступала медленно, через пробоины она вливалась гораздо быстрее, и вскоре судно погрузилось до палубы. Рассуждать, сколько времени «Харбери» продержится на воде, было бессмысленно, и капитан Кук приказал покинуть судно.

Однако когда экипаж начал спускать шлюпки, то столкнулся с трудностями. Две большие шлюпки в центре судна были спущены успешно, хотя шлюпка левого борта запуталась в таях, и прошло несколько минут, прежде чем ее удалось освободить. Шлюпку с левой раковины тоже сумели спустить, но как только она коснулась воды, то сразу перевернулась. В результате несколько моряков, стоявших на корме, оказались в ловушке. Им пришлось прыгать в воду, но при этом несколько человек погибли.

Через 20 минут после взрыва весь экипаж покинул «Харбери», исключая капитана Кука, матроса Робертсона и артиллериста военной команды Маклина, которого капитан попросил остаться. Приказав второму помощнику стоять у борта и быть готовым снять их, капитан вместе с Маклином отправился осматривать корабль, чтобы удостовериться, что никто больше не остался. Пробраться на корму по затопленной палубе не удалось, но они несколько раз громко крикнули и ответа не получили.

Когда они закончили осмотр, время подошло к полуночи. Со стороны кормы доносились скрежет и скрип. Судя по всему, «Харбери» собирался затонуть в самое ближайшее время, поэтому они поспешили вперед, где ждала шлюпка второго помощника. Но когда капитан выглянул за борт, то увидел, что она отошла от судна на несколько ярдов.

Второй помощник увидел их, сложил ладони рупором и крикнул: «Фалинь лопнул, и я не могу подойти вплотную».

К счастью, носовой плотик правого борта оказался на месте. Трое моряков быстро спустили его и отошли от судна. Оказавшись на безопасном расстоянии от «Харбери», они поставили плавучий якорь. Вдали виднелись белые огни двух шлюпок. Капитану и его товарищам теперь оставалось только ждать.

Пока «Харбери» тонул, по странному стечению обстоятельств нечто подобное повторилось на противоположном фланге конвоя. Третьим судном во внешней колонне (№ 1) шло однотипное судно «Харперли» (4586 тонн), которое направлялось в Буэнос-Айрес с грузом угля и почтой. Его экипаж составляли 42 моряка, 5 флотских и 2 армейских артиллериста.

Командовал судном капитан Дж.Э. Тэргус. «Харперли» был его первым судном, и он командовал им всего 17 дней.

Сначала предполагалось, что «Харперли» должен присоединиться к быстроходному конвою, но на нем сломался конденсатор одного из котлов. Его отремонтировали ночью накануне выхода из Милфорд-Хейвена части конвоя ONS-5. Поэтому, когда капитану Тэргусу предложили присоединиться к тихоходному конвою, он согласился.

В 23.06 капитан Тэргус и остальные люди на мостике «Харперли» слышали взрыв торпеды, попавшей в «Вест Максимус», который шел в нескольких сотнях ярдов справа и чуть впереди.

Тэргус немедленно объявил боевую тревогу и уже бежал в рулевую рубку, когда его перехватил второй механик У.Дж. Гилберт. Хотя он только что сменился с вахты, он добровольно предложил спуститься в машинное отделение и помочь четвертому механику, если это будет нужно. Тэргус поблагодарил его и согласился. Гилберт ушел, а Тэргус поднялся в рулевую рубку.

Через пару минут раздался глухой удар. Всем сразу стало понятно, что «Харперли» торпедирован, хотя взрыв был не

особенно сильным. В него попали одновременно 2 торпеды, но, как ни странно, видимых повреждений они не причинили. Была уничтожена одна из шлюпок левого борта, снесло плотик. Крышку люка трюма № 1 выбило, а крышку трюма № 4 повредило. Однако стекла в рулевой рубке даже не треснули.

Самые большие повреждения оказались на нижних палубах. Одна торпеда затопила машинное отделение, где погибли третий и четвертый механики, а также Гилберт, только что пришедший с мостика. Вторая торпеда попала под фок-мачтой. Обе сделали большие пробоины в левом борту «Харперли», и через несколько минут судно сильно накренилось.

Среди экипажа «Харперли» было 2 молодых ученика, для которых это был первый поход. Капитан Тэргус сказал им, что если судно будет торпедировано, один должен выпустить сигнальные ракеты, а второй — выкинуть за борт секретные документы.

Когда прозвучала боевая тревога, оба спали внизу на своих койках. Они были неопытными и потому соображали и двигались медленнее бывалых матросов. Однако тот юнга, который должен был выпустить ракеты, прибежал на мостик сразу после попадания торпед. Второй появился через 2 минуты. У него по лицу струилась кровь из раны на голове. Он помнил лишь о том, что должен выкинуть секретные документы в специальном ящике с грузом, и совершенно не думал о своей ране.

Тем временем второй юнга выпустил ракеты, а радист отправил сигнал бедствия. Капитан Тэргус, видя, что судно сильно накренилось, приказал команде покинуть его. Дисциплинированный экипаж спокойно спустил шлюпки, которые уже через 8 минут отошли от судна.

На «Харперли» имелись 4 шлюпки, но одна была уничтожена взрывом, поэтому в уцелевших 3 собралось больше народа, чем обычно. Капитан тоже столкнулся с некоторыми трудностями. Фалинь его шлюпки порвался, и людям пришлось прыгать в нее. Четверым это удалось, но

капитан Тэргус промахнулся и упал в море, лишь потом его втащили на борт.

Так как в его шлюпке находились всего 5 человек, Тэргус направился к большой шлюпке, которой командовал второй помощник. Хотя в ней имелись места для 36 человек, там находились 34. Однако они ухитрились устроить давку и не могли работать веслами. Поэтому Тэргус забрал к себе 9 человек, что было рискованной операцией на сильной зыби.

Едва моряки расселись по банкам, как послышались крики, и в нескольких сотнях ярдов в стороне появились 2 красных огня. Капитанской шлюпке потребовалось 25 минут, чтобы добраться до первого из людей, несмотря на все усилия. Пловца втащили в шлюпку и начали искать второго, однако он бесследно пропал.

Высокая волна перевернула маленькую спасательную шлюпку. Капитан направился к ней и обнаружил 2 человек на днище. К несчастью, волны помешали подойти к ней вплотную. Тэргус приказал им держаться и пообещал прислать судно, как только оно прибудет.

К этому времени от «Харперли» не осталось и следа. Через 20 минут судно затонуло носом вперед, провожаемое взглядами экипажа и капитана. Хотя он командовал совсем недолго, но был горд этим и чувствовал себя так, словно потерял старого друга.

Группа «Финк» с лихвой отомстила за гибель U-630.

### ЭСКОРТ КОНТРАТАКУЕТ

Пока лодки проводили эти атаки, у кораблей эскорта дел тоже хватало.

Вскоре после 21.00 «Видетт» установил контакт на дистанции 5100 ярдов. Эсминец сразу изменил курс, сыграл боевую тревогу и увеличил скорость до 18 узлов. Так как дистанция сокращалась слишком медленно, скорость была увеличена до 20 узлов, а через минуту был получен новый пеленг на дистанции 7200 ярдов. Через 5 минут впереди была замечена подводная лодка, которая удира-ла полным ходом. Однако немцы увидели приближаю-щийся «Видетт», и, когда расстояние сократилось до 700 ярдов, лодка погрузилась.

Эсминец сбросил 10 бомб с установкой на малую глу-бину, причем первая полетела в воду, когда лодка еще была видна в небольшом водовороте, а последняя была сброшена через 25 секунд. Через минуту после залпа весь экипаж эсминца, от людей на мостике до механиков глу-боко в недрах корабля, услышали очень сильный взрыв. Механик, который стоял в люке машинного отделения, увидел столб черной воды, который поднялся в воздух примерно в 500 ярдах за кормой. Его также увидели мо-ряки, стоящие у бомбосбрасывателей.

Так как «Видетт» уже преследовал одну из лодок, он не мог проверить второй контакт. Но Харт был уверен, что лодка, по крайней мере, получила тяжелые повреждения. Он теперь находился в 2000 ярдов от второй цели и приказа спешно подготовить серию из 5 бомб. Все было готово, когда вторая лодка была замечена на расстоянии 900 ярдов.

Немцы тоже увидели «Видетт», спешно повернули вправо и погрузились. «Видетт» также изменил курс и сбросил глубинные бомбы в точке погружения. Потом корабль прошел еще 1200 ярдов, снизил скорость и попытался обнаружить лодку асдиком. Так как это не удалось, он вернулся к конвою.

Теперь настал черед «Сноуфлейка». В 22.35 он обнаружил радаром какую-то цель и направился проверить, что же там такое имеется. Пока он этим занимался, был торпедирован «Харбери», поэтому корвет получил приказ выполнять операцию «Хаф-Разберри», с помощью которой предполагалось удерживать лодки под водой в ночное время. Потом «Сноуфлейк» заметил 2 белые ракеты, означающие, что судно торпедировано. Корвет пошел туда, на подходе выпустив несколько осветительных снарядов. Но в 23.09 он установил радиолокационный контакт, изменил курс и увеличил скорость. Через минуту был установлен гидролокационный контакт, о чем командир корвета сразу сообщил на «Тэй». Еще через минуту акустик корвета услышал, как подводная лодка выпустила 2 торпеды, после чего корвет дал сигнал сиреной и оповестил эскорт по радио. Были выпущены еще несколько осветительных снарядов.

Но тут, к несчастью, отказал рекордер асдика. Однако радар удерживал цель, которая начала поворачивать на юг. На какое-то время Честерман был обманут. Он не мог понять: это его первый контакт или вторая лодка, которую он обнаружил асдиком, тоже всплыла на поверхность? Однако вокруг было достаточно вражеских лодок, поэтому он решил все равно сбросить глубинные бомбы. Они имели установку на малую глубину, поэтому их взрывы

порвали провода поворотных моторов асдика, но радар удерживал контакт с лодкой по носу, и «Сноуфлейк» погнался за ней, открыл огонь из 102-мм орудия осветительными и фугасными снарядами. Однако Честерман подозревал, что немцы обманули его, заставив попусту потратить глубинные бомбы.

Наконец шедшая впереди лодка погрузилась, и Честерман сбросил в этом месте 5 глубинных бомб. Вода еще клокотала от их разрывов, как перед носом «Сноуфлейка» слева направо промчалась торпеда.

Так как асдик не работал, Честерман повернул обратно к конвою и прибыл на свое место в 00.04. Однако ему не было суждено насладиться покоем.

Несчастное американское судно «Вест Максимус», которое шло неведомо куда, ожидая помощи, стало очередной жертвой. 5 мая в 01.10 торпеда попала ему в левый борт напротив трюма № 3. Эта торпеда причинила много больше вреда, чем первая. Она разворотила топливную цистерну, окатив все судно нефтью, уничтожила кормовую переборку трюма № 3, затопила кочегарку и порвала паропроводы. Были сорваны крышки люков трюма № 3, а палубу разворотило так, что ходить по ней стало невозможно.

Сразу после этого удара «Вест Максимус» начал тонуть, и капитан Брукс отдал приказ покинуть судно. Так как шлюпочная палуба и мостик были залиты нефтью, передвигаться по ним было крайне сложно. Люди скользили, многие срывались со спасательных сетей и штормтрапов, по которым пытались спуститься в шлюпки. Однако их всех подобрали, и едва последняя шлюпка отошла от судна, как в него попала третья торпеда.

«Вест Максимус» и так выдержал очень много, но третья торпеда добила его. В 01.35 он затонул носом вперед.

Часовая передышка, которую получил «Сноуфлейк», закончилась. В 01.22 он погнался за очередной целью. «Оффа», который шел в 2 милях впереди конвоя, также проверял многочисленные контакты. Шервуд запросил

капитана 1 ранга МакКоя, не может ли он отправить «Ориби» на помощь «Сноуфлейку». «Сноуфлейк» перехватил этот запрос и радировал на «Ориби», что тот может найти его по пеленгу 120 градусов на расстоянии 9 миль. «Ориби» ответил, что уже идет. Приблизившись, он выпустил осветительный снаряд и обнаружил лодку в надводном положении всего в 900 ярдах впереди «Сноуфлейка».

Лодка немедленно погрузилась, корвет прошел над ней и сбросил 5 глубинных бомб, установленных на малую глубину, развернулся и повторил атаку. Однако теперь Честерман не стал сбрасывать бомбы, так как заход получился неточным. Он еще раз повернул и теперь бросил 4 бомбы, установленные на среднюю глубину. Пятую бомбу заклинило в направляющих бомбосбрасывателя.

На «Сноуфлейке» запас глубинных бомб подходил к концу, и он сообщил об этом прожектором на «Ориби». Так как Честерман хотел вернуться к конвою, опасаясь, что тот подвергнется новым атакам, то он попросил командира эсминца заняться охотой. Однако «Ориби» не разрешил «Сноуфлейку» уйти и приказал действовать в качестве «корабля наведения». В течение часа «Сноуфлейк» передавал на «Ориби» дистанции и пеленги, и только в 03.20 был отпущен.

Приятель «Сноуфлейка» «Санфлауэр» тоже был занят по горло. Всего за пару минут до полуночи «Санфлауэр» получил радиолокационный контакт, который сразу отправился проверять. Через 6 минут после этого был получен сомнительный гидроакустический контакт. Пломер решил сбросить 2 бомбы. Так как одна из них не взорвалась, он сбросил еще 2. К этому времени акустик доложил, что обнаружена не подводная лодка, поэтому «Санфлауэр» вернулся на свое место.

Командир эсминца «Видетт» Харт получил небольшую передышку после вспышки бурной активности незадолго до полуночи. Исключая проведение операции «Хаф-Разбери» в 03.15, он до самого рассвета оставался на мостике.

Однако подводные лодки еще не закончили.

На «Бристоль Сити» второй помощник Эдвин Пенгелли последние 2 ночи заставлял кадета Филлипса дежурить вместе с ним. «Он был веселым, жизнерадостным мальчишкой, который все время был весел. Для меня он был самой настоящей опорой. Я чувствовал, что если что-то случится, он сможет принять вахту».

И Пенгелли, и этот юноша прекрасно знали, что произошло прошлой ночью. Но второй помощник был слишком опытен, а кадет полон юношеской энергии, поэтому они не принимали все слишком близко к сердцу. «Бристоль Сити» был крепким кораблем, и ему уже приходилось побывать в подобных передрягах, из которых он вышел с честью.

Они провели на мостике не так уж много времени, как вдруг Филлипс, который наблюдал за правым бортом, тревожно спросил: «Что там нас догоняет, сэр?»

Пенгелли повернулся к нему и посмотрел в бинокль туда, куда указывал юноша. Перед глазами у него возник черный силуэт, который догонял «Бристоль Сити» с правой раковины. По его очертаниям, скорости и поднимаемым фонтанам брызг Пенгелли понял, что это подводная лодка. Они молча смотрели на лодку, как зачарованные, хотя позднее Пенгелли клялся, что ждал орудийного выстрела или торпеды. Если этот корабль был подводной лодкой, то какая-то непонятная причина помешала ей атаковать «Бристоль Сити». Она прошла мимо и скрылась в темноте справа по носу. Хотя на этот раз провидение спасло «Бристоль Сити», все равно его время истекло.

«Бристоль Сити» (2864 тонны) направлялся в Нью-Йорк, имея на борту 2500 тонн китайского фаянса, продуктов и генеральных грузов. Экипаж судна состоял из 38 моряков и 7 артиллеристов военной команды.

После потопления «МакКизпорта» капитан Уэбб постоянно держал свой экипаж в состоянии полной готовности. Вечером, после потопления «Харперли», шедшего за

кормой, он предупредил моряков, что требуется повышенное внимание. Когда в полночь Пенгелли заступил на вахту, капитан Уэбб ненадолго ушел в свою каюту, поэтому он не видел странный корабль, прошедший мимо «Бристоль Сити».

В 02.00 капитан снова поднялся на мостик. После серии атак в начале ночи наступила небольшая пауза, поэтому Уэбб надеялся, что подводные лодки отошли, хотя понимал, что вряд ли так будет.

И буквально через полчаса «Бристоль Сити» содрогнулся. Через мгновение долетел глухой раскат взрыва, который оказался гораздо тише, чем Уэбб ожидал от торпеды. Никто на вахте не видел следа торпеды, которая попала в левый борт напротив трюма № 4.

Хотя взрыв был тихим, вспышка пламени была очень яркой. В воздух взлетел высокий столб воды, который потом обрушился на палубу. В считанные секунды палуба и надстройки «Бристоль Сити» превратились в груды обломков.

Спасательная шлюпка и плоты левого борта разлетелись в щепки, засыпав все вокруг мелкой трухой. Рухнула грот-мачта. Люки и переборки трюма № 4 разлетелись, сам трюм немедленно заполнила вода. Переборка между ним и машинным отделением не выдержала, и через несколько минут машинное отделение тоже было залито.

Первое, что сделал капитан Уэбб, — машинным телеграфом отдал приказ остановить машины. Он уже собирался приказать выпустить ракеты и передать по радио сигнал бедствия, как в трюм № 1 попала вторая торпеда. Взрыв оказался громче, но теперь не было никакой вспышки.

В трюме № 1 лежал фаянс. Он взлетел в воздух и засыпал всю палубу осколками. Вслед за грот-мачтой рухнула и фок-мачта. Тяжелая лебедка просто улетела за борт. Радиорубка сложилась, как карточный домик. Крышки люков трюмов № 1 и № 2 были сорваны, пропал один из носовых плотиков.

Капитан Уэбб отдал приказ покинуть судно, затем принес из своей каюты секретные документы и выкинул их за борт. «Долиус», головное судно колонны № 2, видя положение «Бристоль Сити», выпустило 2 ракеты в его направлении. Капитан Уэбб надеялся, что они не введут в заблуждение корабли эскорта, и потом пожалел о своей неблагодарности.

Моряки едва успели спустить одну шлюпку, и около 20 человек спрыгнули в нее. «Бристоль Сити» быстро погружался носом, и капитан Уэбб вдруг обнаружил, что уже стоит по пояс в воде.

Пара плотов была сорвана с креплений, но второй помощник Пенгелли сумел добраться до одного из них. Удалось спустить маленькую гичку, в которую забрались 5 человек, однако ее залило водой, и она перевернулась, выбросив людей в море. Двое из них тут же утонули, но остальные трое сумели доплыть до плотика, хотя волны были просто ледяными. Еще 4 моряков выудила из воды спасательная шлюпка.

Первая торпеда попала в «Бристоль Сити» в 02.25, а в 02.34 судно уже скрылось под водой.

Эдвин Пенгелли писал: «Для меня это был больше, чем просто корабль. Достаточно долго он служил мне домом. Я очень жалел о его гибели. Уверен, что капитан Уэбб жалел об этом еще сильнее. Он был прекрасным, крепким и гордым маленьким кораблем».

Но подводные лодки этим не удовлетворились.

В колонне № 3 на третьем месте шел транспорт «Уэнтворт» (5000 тонн), принадлежащий «Далглиш Стимшип компани». Он направлялся в Нью-Йорк в балласте. Под командованием капитана Р.Г. Филлипса находился экипаж из 41 человека и 6 артиллеристов военной команды.

В 02.30 капитан Филлипс, который ненадолго ушел в свою каюту, чтобы хоть немного отдохнуть от постоянного дежурства на мостике, услышал глухой взрыв. Через пару минут второй помощник прибежал и сообщил ему, что торпедирован «Бристоль Сити». Капитан помчался

на мостик и с некоторым удивлением увидел, что «Бристоль Сити» не пускает ракет и вообще никаким образом не дает знать, что ему требуется помощь. Филлипс знал капитана Уэбба и потому был уверен, что на борту его судна все в полном порядке, поэтому отсутствие сигналов он принял за доказательство того, что «Бристоль Сити» поврежден не слишком серьезно.

Филлипс все еще смотрел на «Бристоль Сити», когда его собственный корабль содрогнулся от удара. Прогрел взрыв, однако он, как и на «Бристоль Сити», был не слишком громким. Никакой вспышки или столба пламени не появилось, лишь небольшой всплеск. Тем более удивительными были размеры повреждений, которые получил «Уэнтворт».

Торпеда попала в левый борт в среднюю часть корабля напротив котельного отделения. Немедленно погасло освещение, что создало большие трудности экипажу на нижних палубах. Труба рухнула, в главной палубе по миделю появилась трещина, в борту возникла пробоина диаметром 12 футов в 3 футах выше ватерлинии.

Капитан Филлипс приказал выпустить ракеты и передать по радио сигнал бедствия. Матрос, отвечавший за ракеты, сообщил ему, что это невозможно, потому что взрывом разворотило ящик. А через минуту радист доложил, что радиорубка просто рухнула ему на голову, и никаких передач он вести не может.

В машинном отделении на вахте стоял третий механик. Взрыв торпеды убил всех в котельном и машинном отделениях, кроме него. Он остановил машины и поднялся на верхнюю палубу. Сделать это оказалось сложно, так как путь преграждали скрученные трубы и обломки, и на какое-то время он даже испугался, что попал в ловушку.

Капитан Филлипс понял, что с такими повреждениями «Уэнтворт» долго не продержится, и приказал спускать 2 спасательные шлюпки, а экипажу приготовиться покинуть судно. Так как две грузовые стрелы рухнули на шлюпбалки правой шлюпки, капитан спустился на ниж-

ний мостик, чтобы посмотреть, что можно сделать. С огромным трудом тали удалось освободить, и шлюпку спустили с одним моряком в ней. Однако он не сумел удерживать шлюпку у борта, и ее отнесло. Те, кто должен был сесть в нее, остались на шлюпочной палубе.

Капитан Филлипс подошел у ним, и под его личным руководством матросы спустили левый моторный катер. Он приказал экипажу стоять у борта и ждать его. В результате были спущены все 4 шлюпки, и 3 из них уже отошли от корабля.

Шкипер пошел на бак и попытался сбросить носовой плотик, однако его заклинило. Провозившись напрасно около 20 минут, Филлипс решил покинуть судно, так как палуба уже начала подозрительно потрескивать. Он спустился в моторный катер.

Однако «Уэнтворт» затонул не так быстро, как все ожидали. И 2 часа спустя он все еще держался на плаву.

К 4 утра окончательно рассвело. ВЧ-пеленгаторы и асдик предупреждали, что вокруг конвоя крутятся подводные лодки, «Лусстрайф» и «Тэй» проводили атаки. Ожидая новых нападений. Шервуд приказал перестроиться в дневной ордер.

В период с 23.00 4 мая до 04.00 5 мая конвоем ONS-5 потерял 5 судов. Таким образом, немцы в общей сложности потопили уже 7 транспортов: «МакКизпорт», «Бристоль Сити», «Норт Бритн», «Вест Максимус», «Харбери», «Харперли», «Уэнтворт». В ответ были потоплены всего 2 подводные лодки, причем обе — самолетами. Шервуд знал, что если бы не действия его эскортных кораблей, потери оказались бы гораздо больше. Но это было слабым утешением. Он был совершенно уверен, что битва еще возобновится. А тем временем следовало подобрать спасшихся.

Спасательный траулер «Ноферн Спрей» подобрал экипаж «Норт Бритн» незадолго до полуночи. Из 41 человека уцелели только 11. Во время передышки после потопления «Вест Максимуса», «Харбери», и «Харперли» Шервуд приказал ему подобрать экипажи этих судов.

Сначала «Ноферн Спрей» подошел к морякам «Харбери», увидев ракеты, которые пускал капитан Кук. Спасательные работы в бурном море всегда трудны. Но все-таки люди с плотиков и шлюпок были подняты на борт. Их спешно отправили в кубрики — к сухим одеялам и горячему питью. Пересчитав своих людей, капитан Кук обнаружил, что пропали 7 человек.

К рассвету «Хурбери» все еще держался на воде, поэтому Кук предложил капитану «Ноферн Спрея» высадить его на борт, чтобы проверить, можно ли спасти судно. Если даже это окажется невозможно, то, может быть, удастся перенести часть припасов на траулер, где уже собралось много голодных моряков. Итак, в 06.30 капитан Кук, его старший помощник вместе со старшим помощником «Ноферн Спрея» вернулись на «Харбери».

Выяснилось, что в кочегарке и машинном отделении вода поднялась на 8 футов, а полуют ушел под воду. Волны заплескивали в люк трюма № 4.

Стало ясно, что судно обречено. И все-таки люди провели на нем около получаса, передавая припасы, а потом они вернулись на траулер. Когда «Ноферн Спрей» отошел, «Харбери» все еще держался на воде, но когда на следующий день на его поиски был отправлен самолет, судно пропало.

Затем «Ноферн Спрей» подошел к шлюпкам «Харперли». Прежде всего, капитан Тэргус направил траулер к 2 морякам, которые цеплялись за перевернутую шлюпку. Капитан «Ноферн Спрея» видел красные огни и пошел прямо на них. Однако они неожиданно пропали и, несмотря на поиски, обнаружить этих матросов не удалось. «Харперли» потерял 10 человек, в том числе второго, третьего и четвертого механиков, первого и третьего радистов и одного артиллериста.

Занимаясь спасением экипажа «Харперли», «Ноферн Спрей» впервые узнал, что потоплен «Вест Максимус». Этим людям тоже предстояло взять на борт. Многие из них оказались в тяжелом состоянии. Нефть, которую взры-

вом выбросило на палубу, залила все море вокруг корабля. Тех, кто цеплялся за сети и штормтрапы, были вымазаны с головы до ног. Остальные спасенные и экипаж «Ноферн Спрея» старались сделать для них все возможное, но могли они немного. Капитан Брукс потерял всего 6 человек — 2 утонули, а 4 погибли, когда в судно попала первая торпеда.

Теперь «Ноферн Спрей» имел на борту 143 человека, и сказать, что он оказался переполнен, было бы сильным преуменьшением. Было ясно, что больше траулер никого принять не может, поэтому в 07.00 Шервуд приказал ему следовать в Сент-Джонс. Спустя 3 дня все его пассажиры благополучно сошли на берег.

Однако эскортным кораблям предстояло подобрать еще несколько экипажей. После торпедирования «Бристоль Сити» и «Уэнтворта» к ним был отправлен корвет «Лустраиф». Сначала он подошел к плотикам и шлюпкам «Бристоль Сити». Несмотря на трудные условия, люди были быстро подняты на борт. Из 43 человек пропали 15, в том числе артиллерист Фокс. Шиллинг Георга VI ему не помог.

В 05.30 были спасены все люди с «Уэнтворта». Когда все оказались на борту, командир корвета лейтенант Г.А. Стоунхауз попросил капитана Филлипса подняться к нему на мостик.

Высказав сожаления по поводу потери судна, Стоунхауз сказал: «Судя по всему, у него отломилась корма. Повашему, как долго он еще будет тонуть?»

Капитан Филлипс пожал плечами.

«Трудно сказать. Мне казалось, что он уже давно утонул».

«Разумеется, вы утопили все секретные бумаги», — предположил Стоунхауз.

Впервые после попадания торпеды, капитан Филлипс вспомнил о секретных документах.

«Боже мой! — вскрикнул он. — Я о них совершенно забыл!»

На мгновение воцарилось неловкое молчание. Потом лейтенант Стоунхауз произнес: «Боюсь, нам придется

добить его. Вы сами говорите, что не известно, когда он затонет сам. Если оставить его плавать, фрицы могут подняться на борт».

«Мне жаль», — вздохнул капитан Филлипс.

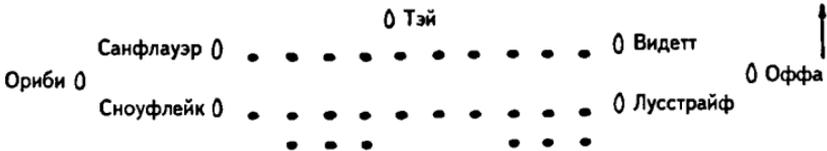
Стоунхауз улыбнулся. Ему было жалко тратить силы и время на потопление «Уэнтворта». Однако он мог представить себе потрясение капитана: взрыв торпеды, поспешный уход с судна. В таких обстоятельствах любой может растеряться.

Стоунхауз ненадолго задумался, прикидывая, как быстрее и экономичнее потопить транспорт. Наконец он решил сбросить глубинную бомбу на левом кромболе у него, где имелись максимальные разрушения. Поэтому он развернул «Лусстрайф» кормой к «Уэнтворту», приказал подготовить одну бомбу и дал ход. Бомба взорвалась под бортом «Уэнтворта», однако тот не стал быстрее тонуть. Тогда Стоунхауз подошел к правому борту транспорта и всадил 2 снаряда в трюм № 2.

Но «Уэнтворт» цеплялся за жизнь еще упорнее, чем «Вест Максимум». В 06.00 он еще держался на воде, когда капитан Филлипс по предложению Стоунхауза пошел вниз отдыхать. Лишь через час он получил сообщение от командира корвета, что его судно наконец-то затонуло.

## БОЙ ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ

Когда эскортные корабли завершили перестроение в дневной ордер, в составе конвоя остались 26 судов, построенные в 10 колонн. Строй ONS-5 выглядел следующим образом:



За ночь погода несколько улучшилась. Поскольку «Оффе», «Ориби» и «Тэю» требовалась срочная дозаправка, после консультаций между Шервудом и МакКоем было решено, что «Оффа» будет заправляться с американского танкера «Аргон», а «Тэй» — с «Бритиш леди». После него с «Бритиш леди» заправится «Тэй».

Когда «Оффа» подошел к «Аргону», МакКой узнал, что танкер сможет начать заправку не раньше чем через час, поэтому он занял место впереди конвоя. «Тэй» повезло, так как он начал заправку немедленно.

Вскоре после того, как «Видетт» занял место на правом крамболе конвоя, он получил срочный вызов от врача с голландского судна «Беркел», которое в начале пере-

хода столкнулось с «Борнхольмом». Харт вызвал своего врача и приказал начать сближение с «Беркелом».

Когда доктор поднялся на мостик, Харт, к своему огромному удивлению, увидел, что он выполнил обещание и сбрил половину бороды, оставив вторую. Вид у врача был несколько необычный. Однако вызов был срочный, поэтому добриваться было некогда. Врача переправили на «Беркел», где моряки «в изумлении уставились на английского врача, у которого борода росла лишь с одной стороны».

Причина вызова оказалась довольно серьезной. Вспоминает врач эсминца: «Смазчика зажало коленвалом и 8 раз перевернуло, прежде чем успели дать задний ход и остановить машину. Он умер вскоре после моего прибытия. Я до сих пор удивляюсь, как он с такими тяжелыми ранениями протянул более часа, прошедшего между несчастным случаем и моими прибытием».

Данные ВЧ-пеленгаторов и радаров показывали, что вражеские подводные лодки не прекращают следить за конвоем. Вскоре после 10.00 «Ориби» получил великолепный пеленг по направлению 155 градусов и получил приказ с «Оффы» произвести поиск на расстояние 12 миль. Эсминец увеличил скорость до 18 узлов и в 10.57 с расстояния 7 миль заметил подводную лодку в надводном положении. Еще до того, как показался корпус лодки, был замечен дымок дизелей. «Ориби» еще больше увеличил скорость и в 11.10 мчался, давая 33 узла.

Когда он находился менее чем в миле от лодки, по пеленгу 190 градусов на расстоянии 6 миль была замечена еще одна, а через минуту — третья по пеленгу 145 градусов на расстоянии около 7 миль. Все 3 лодки шли строем фронта на высокой скорости. Немцам потребовалось всего несколько секунд, чтобы понять, что за ними гонится еще более быстроходный корабль. Лодки погрузились одна за другой.

«Ориби» сразу снизил скорость до 15 узлов и приступил к поиску первой из них. Вскоре асдик засек ее, но в

аппаратуре начались неполадки, и операторы не могли определить, смещается лодка вправо или влево. Наконец командир решил, что она идет влево, и приказал сбросить серию из 10 глубинных бомб.

Когда были сброшены 4 бомбы из 10, стало ясно, что лодка проходит слева по борту у «Ориби». Командир приказал прекратить бомбометание, так как бомбы легли бы слишком далеко за кормой цели. Контакт был утерян, поэтому «Ориби» прошел 1000 ярдов, развернулся и снова начал поиск.

Удача улыбнулась ему. Эсминец восстановил контакт и повторил атаку, сбросив еще 10 бомб. Едва они успели взорваться, как прогремели 2 непонятных взрыва, один очень сильный, другой послабее, затем на поверхность поднялся большой пузырь воздуха. Моряки на квартердеке сообщили, что в середине водоворота на мгновение мелькнул перископ, медленно идущий влево. Но с мостика его не видели.

В течение часа «Ориби» 2 или 3 раза терял контакт и восстанавливал его. Была подготовлена серия из 5 бомб, но ее не сбросили. Запасы глубинных бомб на эсминце подходили к концу, поэтому их следовало беречь. В 11.40 «Оффа» отозвал «Ориби» и через час тот присоединился к конвою, чтобы начать заправку с «Бритиш леди».

Но пока он отсутствовал, ONS-5 потерял еще одно судно.

Теплоход «Долиус» (5500 тонн) принадлежал аристократу среди судоходных компаний — «Блю Фаннел Лайн». Он возглавлял колонну № 2. Все шедшие вокруг него суда были уже потоплены: «Бристоль Сити» и «Харперли» в колонне № 1, «Вест Максимус», шедший за кормой, «Уэнтворт» в колонне № 3. «Долиус» также едва спасся 30 апреля, когда был торпедирован «МакКизпорт». Поразившая его торпеда прошла за кормой «Долиуса» менее чем в 25 ярдах.

Но в остальном переход для этого судна выдался спокойным. В тот день, когда в него торпеда едва не попала, на «Долиусе» сломалось рулевое управление. Судно от-

стало от конвоя, чтобы провести ремонт. Несмотря на плохую погоду его машины работали исправно, и 3 мая «Долиус» сумел догнать ONS-5 и занял свое место в строю.

Судно шло в Нью-Йорк в балласте. Экипаж, которым командовал капитан Г.Р. Читэм, был довольно большим — 39 англичан и 22 китайца. Военная команда состояла из 5 флотских и 4 армейских артиллеристов.

Утром, когда атаки временно прекратились, капитан Читэм ушел в каюту, чтобы написать письмо. Он пробыл там примерно полчаса, а потом почувствовал, что «Долиус» чуть вздрогнул. Затем капитан услышал глухой взрыв и понял, что его судно торпедировано.

Прибежав обратно на мостик, Читэм увидел, что шлюпки правого борта разбиты вдребезги, а в борту над ватерлинией появилась пробоина длиной около 30 футов и шириной 16 футов. Торпеда попала в заднюю часть машинного отделения, убив четвертого механика и его помощника. От сотрясения машины встали, а машинное отделение тут же было затоплено. Позднее, когда капитан попытался уточнить размеры повреждений, он сумел добраться только до верхней платформы. Все внизу представляло собой сплошную массу скрученных металлических обломков. Ему даже показалось, что дизеля съехали на 2 фута влево.

Кроме того, переборка № 4 рухнула, и был затоплен трюм № 4. Вода начала заливать трюм № 5. Почти сразу «Долиус» слегка накренился, то тут же выпрямился и стал садиться кормой.

Когда капитан Читэм вернулся на мостик, он отдал приказ готовить спасательные шлюпки. Часть китайцев сразу запаниковала, они бросились к шлюпке и стали спускать ее. Но когда шкипер заорал на них, китайцы остановились и слегка успокоились. После этого они вели себя спокойно и уверенно, как остальные матросы.

Когда стало ясно, что ситуация очень опасная, капитан принес из каюты секретные документы и выбросил их за борт. Имея 30-футовую пробоину, «Долиус» просто не мог

долго продержаться на воде, поэтому Читэм отдал приказ покинуть судно.

Перед тем как самому спуститься в шлюпку, он внимательно осмотрел судно, чтобы удостовериться, что на нем никого не осталось. Успокоенный, Читэм спустился в шлюпку третьего помощника, и она пошла прочь.

Но едва шлюпка прошла 20 ярдов, как третий помощник неожиданно воскликнул: «Там кто-то на борту, сэр!»

Уверенный, что помощник ошибается, капитан Читэм посмотрел туда и увидел человека на палубе. Он кричал и размахивал руками, хотя ветер мешал услышать, что именно он кричит.

«Полный назад!» — скомандовал капитан. Когда шлюпка подошла к борту тонущего «Долиуса», матрос крикнул, что не может сам спуститься в шлюпку, так как у него сломана рука. Он также добавил, что рядом на палубе лежит еще один раненый.

Третий помощник вместе с 2 матросами поднялся на палубу, и кое-как они спустили раненых в шлюпку. Выяснилось, что когда капитан обходил судно, они лежали без сознания и не слышали его окриков. Капитан решил, что их могло засыпать обломками, так как он не видел решительно никого.

На судне погибли всего 3 человека. Это объяснялось тем, что за 10 минут до попадания торпеды 9 китайцев покинули машинное отделение, чтобы перекурить и 15 минут отдохнуть.

Торпедирование «Долиуса» оказалось полной неожиданностью для капитана и экипажа. Рональд Картер, который тогда служил вторым механиком на «Лосаде», вместе с другими офицерами стоял на корме и обсуждал ночные события. Внезапно их беседа была прервана громким взрывом, долетевшим с «Долиуса». Посмотрев туда, удивленные моряки увидели облако дыма, поднимающееся в небо, и кувыркающиеся в воздухе обломки.

Внезапно кто-то сказал: «А вы знаете, эта поганая «рыбка» должна была пройти у нас под килем». По словам

Картера, все они похолодели, сообразив, насколько близко в этот момент была гибель.

Но не только механики «Лосады» были застигнуты врасплох. Капитан «Барона Грэхема», второго судна колонны № 3, Джон Гейтс вспоминает: «Когда мы проходили мимо «Долиуса», я увидел огромную дыру в борту и удивился, как судно с такой пробойной все еще держится на плаву, причем без крена».

Когда происходит такое, когда суда гибнут одно за другим, моральный дух экипажей неизбежно оказывается подорванным. Люди впадают либо в нервный оптимизм, либо в черный пессимизм, так как все невольно начинают думать: а что же ждет их самих? К счастью, если с кораблем все в порядке, несмотря на самые мрачные предчувствия, люди начинают успокаиваться.

Старший помощник Снайт совершал последнее плавание на «Йирби». Через несколько часов после потопления «Долиуса» его посетило дурное предчувствие, что ночью «Йирби» обязательно будет атакован. Поэтому он добровольно вызвался нести вахту на палубе, чтобы не спускаться в свою каюту. Когда офицер-связист спросил его, что он здесь делает, Снайт поделился своими опасениями. Связист рассмеялся: «Все будет в порядке, не волнуйся! Это мое предчувствие».

Снайт рассказывает: «Йирби» не был атакован. Он пережил войну. Это был первый раз, когда я испытывал ощущение надвигающейся катастрофы, которая, однако, так и не случилась. Когда я позднее вспоминал об этом, то неизменно смеялся».

Казначей «Лосады» Дж.Э. Юинг вечером того же дня прогуливался по палубе вместе со старшим механиком. Внезапно стармех ткнул рукой в сторону трюма № 4: «Смотри! Там пара крыс!»

Юинг вспоминает:

«Я посмотрел туда и действительно увидел пару крыс, бегущих по стреле крана. Хотя меня это не слишком сму-

тило, но бегущие крысы все-таки были дурным знаком. Однако мы благополучно добрались до места.

Обстановка на «Лосаде» была спокойной, и мы дошли до места. Все моряки остались целы и невредимы, потому что ничего не произошло. Но я уверен, что если уж чему бывать, того не миновать. Мы все чувствовали напряжение. Однако никто из нас не позволил обстановке сломить нас хотя бы на миг или пошатнуть наш дух.

Жизнь текла нормально, как всегда. Отличий было мало. Строго по расписанию раздавались сигналы на завтрак, обед и ужин. Наши коки, несмотря на отвратительную погоду, справлялись со своими обязанностями. Насколько я знаю, экипаж не жаловался, что его плохо или не вовремя кормят.

У меня была масса работы, как во время обычного плавания, — масса документов, обычная рутина корабельной канцелярии, раздача сигарет и табака экипажу, и я был рад всему этому. В целом моральный дух экипажа был высоким, и в глубине души мы все не верили, что с «Лосадой» может случиться то, что происходило с другими кораблями».

**Жизнь продолжалась, даже жизнь спасенных.**

Через несколько минут после торпедирования «Долиуса» «Санфлауэр» и «Оффа» засекли подводные лодки. «Санфлауэр» обнаружил лодку в 1200 ярдах от себя под центральной колонной транспортов, чуть позади «Долиуса». Поддерживать контакт оказалось очень сложно из-за многочисленных шумов. Но старшина группы акустиков Пиддлер был опытным оператором асдика. Каждый новый переход он совершал на другом корабле группы, помогая штатным операторам. Корвет сумел удержать контакт и сбросил 10 глубинных бомб. Ревуны вышли из строя, поэтому команду пришлось отдавать по переговорной трубе. Однако официальный рапорт сухо сообщает: «Бомбометы и бомбосбрасыватели сработали своевременно».

После этого контакт был утерян и не восстановлен, поэтому Шервуд приказал «Санфлауэру» подобрать команду «Долиуса», к огромному облечению спасшихся. Как вспоминал один из моряков теплохода: «Мы не знали, через какое время оказались на борту «Санфлауэра», но я уверен, что все запомнили эти минуты надолго». Перехваченные передачи показывали, что вражеские лодки находятся на левом и правом крамболах, прямо по курсу и за кормой конвоя. Это подтверждали 2 радиогаммы, которые получил Шервуд. Одна пришла из Адмиралтейства и гласила: «Интенсивные радиопередачи. Слежение за ONS-5 продолжается. Вероятно, противник также следит за ON-180 и кораблями, идущими вместе с «Пинком». Другая, из штаба морских сил, была более зловещей: «Продолжаются интенсивные вражеские радиопереговоры. Большинство источников находится вокруг точки 54° 57' N, 40° 44' W. Грубая пеленгация указывает, что эти передачи касаются ONS-5, так как нет явных доказательств, что противник следит за ON-180 или SC-129». Шервуд понял сообщения правильно: битва совсем еще не кончилась.

Когда «Ориби» вернулся к конвою, Шервуд отправил его заправляться с «Бритиш леди». Чуть раньше «Оффа», хотя и не без проблем, начал было заправку с «Аргона», но шланги оборвались сразу же, как только началась перекачка нефти. Тогда Шервуд передал на «Оффу», что если «Бритиш леди» будет отправлен в Сент-Джонс, то эсминец может принять 250 тонн нефти, а не 100 тонн, как предполагалось ранее, когда «Бритиш леди» должен был идти с конвоем до Галифакса. Он посоветовал МакКою начать заправку, что тот и сделал.

Как только эти операции завершились, подводные лодки снова атаквали конвой. На этот раз атака продолжалась всего 3 минуты, но за это время ONS-5 потерял 3 судна.

Первым из них оказался «Сельвистан» (5136 тонн), принадлежавший «Хиндустан Стимшип компани оф Ньюкасл». Корабль следовал в Галифакс в балласте и возглавлял девятую колонну.

Старший помощник Ч.Д. Хед отстоял ночную вахту и через 20 минут должен был смениться. Море было спокойным, дул слабый бриз. Хотя небо покрывали облака и стояла легкая дымка, видимость была хорошей.

«Сельвистан» сместился в сторону американского танкера «Сапело», который шел слева от него. Старший помощник уже собирался скомандовать рулевому изменить курс, как вдруг заметил в воде какой-то движущийся предмет. Сначала он подумал, что это тюлень, так как Хеду показалось, что он пускает фонтанчики. Но предмет проскочил под самым форштевнем «Сапело», едва не зацепив танкер, на полпути между американцем и «Сельвистаном» выпрыгнул из воды, шлепнулся обратно и помчался дальше. Только сейчас Хед понял, что это торпеда. Он бросился к машинному телеграфу и, отзвенев, «Самый полный вперед», приказал положить руль лево на борт. К несчастью, скорость «Сельвистана» была слишком небольшой, чтобы корабль смог сразу повернуть. Торпеда попала ему в левый борт напротив трюма № 5.

Хед не знал, что капитан «Сапело» видел 2 торпеды, приближающиеся слева, они прошли в 20 ярдах перед форштевнем танкера. Вторая торпеда попала в «Сельвистан» через 5 секунд после первой, она угодила в трюм № 4.

Хотя взрыв был не слишком громким и видимые повреждения казались невелики — выбило крышки люков обоих трюмов, и балласт взлетел высоко в воздух, — в действительности повреждения были очень велики. «Сельвистан» не получил крена, однако стал быстро погружаться кормой, задирая нос в воздух.

Через 2 минуты судно скрылось под водой.

Времени спускать спасательные шлюпки просто не было, но удалось сбросить 2 маленькие гички с мостика и плотик с правого борта. Весь экипаж немедленно покинул судно. Моряки, забравшиеся на плотик, выдели, как четвертый механик бежал по палубе к спасательной шлюпке правого борта. Когда он оказался рядом, шлюпка

внезапно сорвалась со шлюпбалок. Механик замер как вкопанный, и в это время «Сельвистан» затонул. Больше механика никто не видел.

Двое артиллеристов получили серьезные ранения, у Келла была пробита голова, а Фримен получил множество мелких осколков в ногу. Они не могли двигаться и лежали на палубе. Но когда «Сельвистан» затонул, они сумели удержаться на воде.

Старший механик, который был в одной из шлюпок с мостика, оказался к ним ближе других. Однако подобрать людей он не мог, так как кто-то случайно вывернул пробку из днища, и шлюпка быстро наполнялась водой. Но второй помощник, командовавший другой шлюпкой, сумел добраться до раненых и поднял их к себе на борт.

Плотик, на котором находился капитан, оказался ближе к шлюпке старшего помощника. Несколько моряков выпрыгнули из нее и перебрались на плот, оставив Хеду вместе с 24 индийцами-кочегарами. Они громко молились аллаху, чтобы тот спас их, но сами ничего делать даже не пытались. Однако Хед вскоре заставил их вычерпывать воду, так как пробку удалось ввинтить обратно.

Через час фрегат «Тэй», асдик которого, как мы помним, сломался, что не позволяло Шервуду гоняться за подводными лодками, подобрал спасшихся. Прежде чем Келла подняли на борт, врач фрегата сам спрыгнул к нему в шлюпку. Увы, беглый осмотр показал, что раненому уже ничем не помочь, и он скончался через несколько минут.

Менее чем через минуту после того, как капитан «Сапело» заметил 2 торпеды, пересекающие ему курс, он увидел и третью, которая шла с того же направления. По его мнению, все 3 были выпущены подводной лодкой. Эта третья торпеда попала в головное судно десятой колонны — «Гаринда» (5300 тонн), «Бритиш Индия Стим Навигейшн компани оф Глазго».

Его капитан Родни Стоун имел под своей командой 82 человека экипажа и 10 артиллеристов военной команды, что было не совсем обычно — при таком большом

экипаже, кроме офицеров, все остальные были выходцами с востока: 68 индийцев и китайцы.

Позднее капитан Стоун воздал должное поведению этих матросов. «Я был совершенно доволен своим туземным экипажем, потому что он ни на секунду не поддавался панике. Я думаю, это отчасти произошло потому, что на борту моего судна мало говорили по-английски. Все приказы отдавались на туземном наречии. Это помогало матросам понимать, что происходит, и поэтому они не поддались испугу».

За последние несколько дней с капитаном Стоуном произошло несколько не совсем обычных событий. На рассвете 3 мая он обнаружил, что «Гаринда» потеряла контакт с судном, идущим впереди. Он также не видел и судно коммодора. Но неподалеку мелькнул эсминец, и Стоун сообщил ему прожектором: «Я потерял контакт с конвоем». Эсминец отсверкал ему: «Следуйте тем же курсом на полной скорости». Стоун так и поступил. В течение дня рядом несколько раз появлялись эсминцы и корветы.

Однако на следующее утро он обнаружил, что остался в полном одиночестве. Поразмыслив, Стоун решил, что каким-то образом обогнал ONS-5. Поэтому он развернулся и двинулся обратным курсом со скоростью 10,5 узлов. Через час он увидел ONS-5, медленно пробирающийся сквозь битый лед, мимо которого каким-то чудом проскочила «Гаринда». Поэтому он лег в дрейф и стал дожидаться, пока конвой освободится. Затем в 09.00 он занял место во главе колонны № 10, как приказал коммодор. Когда стало известно об атаках подводных лодок накануне ночью, Стоун понял, что ему исключительно повезло, потому что он не встретился с противником, зато нашел свой конвой.

Сейчас капитан Стоун стоял на мостике «Гаринды» и видел, как торпеды попали в «Сельвистан». На руле стоял индеец Шаратуллах.

Ни капитан, ни кто другой на мостике не видели третью торпеду, несущуюся прямо на «Гаринду», так как все

внимание привлекла к себе трагедия «Сельвистана». Торпеда попала в судно, мигнула яркая вспышка, прогремел взрыв, поднялся огромный столб воды.

«Гаринда» сразу начала быстро погружаться носом, и капитан Стоун понял, что судно вскоре затонет. Он отдал приказ пробить тревогу и спустить шлюпки. Когда же Стоун посмотрел на Шаратуллу, то увидел, что тот совершенно невозмутимо стоит за штурвалом, не обращая внимания на падающие рядом обломки. Пока не загремели звонки, индеец не покинул свой пост.

Спустить удалось 5 из 6 спасательных шлюпок. Однако шлюпка № 5 нырнула носом и зачерпнула много воды, когда один из матросов неосторожно вытравил носовые тали. Буквально через пару минут после попадания торпеды шлюпки отошли от «Гаринды». Индийцы и китайцы показали прекрасную выучку.

Капитан Стоун пока не оставил судно. Он приказал третьему помощнику на моторном катере № 3 держаться неподалеку, а сам пошел по кораблю, чтобы проверить, все ли спаслись. Никого не обнаружив, он спустился в катер, а потом собрал шлюпки на безопасном расстоянии от «Гаринды». Матросы с катера была переведены на спасательные шлюпки, с капитаном остались лишь второй механик и третий помощник.

Теперь они стали следить за своим судном. Оно имело такой дифферент, что руль и винт поднялись из воды, однако Стоун полагал, что «Гаринду» все-таки можно спасти. Но полагать мало, следовало узнать это точно. К этому времени «Тэй» кончил подбирать экипаж «Сельвистана» и направился к шлюпкам «Гаринды». Через несколько минут всех спасшихся «за шкуру втащили на борт фрегата».

Когда матросы были подобраны, последовал небольшой диалог между Стоуном и капитан-лейтенантом Шервудом. Шервуд стоял на мостике, перегнувшись через поручни, а Стоун стоял в шлюпке, размахивая чем-то, что Шервуд принял за ружье для охоты на слонов.

Стоун крикнул: «Я намерен вернуться на борт. Мне кажется, его можно спасти».

Шервуд ответил: «Мне жаль, капитан, но вокруг подводные лодки, и десять против одного, что вскоре он словит еще одну «рыбку».

«Но капитан...»

Не отрывая глаз от странного оружия Стоуна, Шервуд повторил: «Мне жаль, капитан. Кроме этих, у меня спасенные с маленького норвежца».

Прежде чем Стоун успел что-то вставить, Шервуд спросил: «А эта штука не выстрелит?»

«Если ее зарядить!» — хлынул Стоун.

Поняв, что спорить бесполезно, он сдался. После войны они встретились и долго вспоминали этот разговор.

Даже погибая, «Гаринда» нашла способ поддержать свою репутацию необычного судна. Из всех потопленных судов ONS-5 только одно или два не понесли никаких потерь. «Гаринда» была как раз таким судном.

«Маленьким норвежцем», о котором упомянул Шервуд, был танкер «Бонде» (1570 тонн), который все моряки конвоя ONS-5 считали своим ребенком. Все восхищались мужеством, с которым этот кроха сражался с огромными волнами и жестокими штормами, ни разу не потеряв места в строю. Для конвоя он стал настоящим талисманом, его экипаж вел себя образцово, пока волны не поглотили «Бонде».

Вспоминает старший помощник с «Барона Грэхема» М. МакЛеллан: «Буквально все в конвое восхищались этим маленьким суденышком. На бескрайней глади океана оно казалось особенно маленьким, но отважно боролось с плохой погодой, часто совершенно пропадая из вида за гребнями волн. Самое первое, что я делал, заступая на утреннюю вахту, — это старался разыскать нашего маленького друга. Если он все еще был с нами, значит, день прошел не зря».

Через минуту после того, как торпеда попала в «Гаринду», «Бонде», который шел четвертым в колонне № 8, открыл огонь из эрликонов длинными очередями. Он шел

вслед за «Сапело». Капитан-лейтенант Тоуз, следивший за торпедами, которые поразили «Сельвистан» и «Гаринду» и едва не попали в его собственный корабль, повернулся, как только услышал стрельбу. В нескольких сотнях ярдов по левому борту он различил перископ. Лодка прошла под самой кормой «Сапело» и выпустила торпеду. Буквально по пятам за ней гнался «Видетт», который поддерживал контакт с лодкой, но не видел ее. Как только эсминец проскочил под кормой «Сапело», он запросил у американцев, видят ли они лодку. Но к этому времени немцы погрузились.

«Бонде» видел перископ и обстрелял его из эрликоннов. На «Гаринде» капитан Стоун в это время выкидывал за борт секретные документы. Услышав стрельбу, он приказал своим эрликонам тоже открыть огонь в ту сторону, где падали снаряды «Бонде». Через несколько секунд он увидел на воде дорожку, оставляемую торпедой. Она попала в правый борт «Бонде».

Капитан «Барона Грэхема» Джон Гейтс тоже видел торпеду, которая попала в «Бонде».

«Я видел, как утром были торпедированы по крайней мере 2 судна. Одним был маленький танкер «Бонде». Я услышал стрельбу, повернулся посмотреть, что там случилось, и увидел, что вода вдоль его ватерлинии буквально вскипела. Затем послышался взрыв, и танкер словно выпрыгнул из воды. Когда дым и брызги рассеялись, «Бонде» уже погрузился кормой, его полубак вертикально торчал из воды. Я буквально на несколько секунд отвел глаза, но судно за это время затонуло».

Дж.Э. Юинг тоже видел конец «Бонде». «Это было просто невероятно. Мы смотрели, прикованные к месту, разинув рты. Никто даже не представлял себе, что судно может затонуть так быстро. Пара минут, я уверен, не больше, — и из воды торчали только нос и корма. Вероятно, оно переломилось пополам. А потом судно пропало».

Старший помощник МакЛеннан, который тоже все видел, вспоминает: «Я ничего не знал об этом судне и его

экипаже, но когда я увидел, как оно пропало в считанные секунды, я почувствовал, что теряю близкого друга».

Когда подошел «Тэй», командир которого понял, что норвежцы не успели спустить шлюпки, он сумел найти только 12 человек из экипажа «Бонде», 26 моряков погибли.

Тем временем вокруг транспортов суетились эскортные корабли. Они обнаруживали лодки, теряли их, снова обнаруживали, сбрасывали глубинные бомбы, стреляли из хеджегогов. В конце концов, немцы должны были решить, что им противостоит целый флот эсминцев, фрегатов и корветов, хотя на самом деле в этот критический момент ONS-5 защищали всего 7 кораблей. Помощь в лице 1-й группы поддержки еще находилась в пути, и в ближайшее время ее прибытия не ожидалось, хотя именно сейчас она требовалась как никогда. Впрочем, Шервуд и остальные командиры группы В-7 не сомневались, что справятся со своей задачей.

Сейчас они желали только одного: чтобы подводные лодки дали им небольшую передышку, совсем небольшую. Однако немцы не собирались делать этого.

Не теряя времени, они возобновили атаки конвоя. Командиры лодок проявляли завидное упорство. Впрочем, от них досталось не только ONS-5. Шедший позади корвет «Пинк» и его личный конвой тоже попали на прицел.

### «ПИНК» И ЕГО КОМПАНИЯ

В гражданской жизни лейтенант Роберт Аткинсон был офицером торгового флота. В 1937 году он вступил в Королевский военно-морской резерв в качестве кандидата на звание суб-лейтенанта. Обучение Аткинсон проходил на «Айрон Дьюке», «Кюрасао», «Винчесли», «Санфише» и «Бриллианте». В начале сентября 1939 года он был призван и вскоре получил под командование маленькую яхту «Лорна», на которой провел 8 месяцев в Гибралтаре, охотясь за контрабандистами. «Лорна» сумела отличиться, захватив в качестве приза грузеный до отказа итальянский танкер сразу после вступления Италии в войну.

Чувствуя, что может принести больше пользы, Аткинсон начал требовать перевода на военные корабли. В результате его назначили старшим помощником на корвет «Рододендрон». Этот корабль тоже сумел отличиться, первым потопив немецкую подводную лодку ночью. Аткинсон сыграл в этом бою заметную роль, хотя впервые сопровождал конвой на корвете.

С «Рододендрона» его перевели, также первым помощником, на корвет «Азалия», а вскоре он был назначен командиром корвета «Сноудроп». На обоих этих кораблях Аткинсон сопровождал атлантические конвои, пока «Сноудроп» не стал первым корветом, получившим радар. Тог-

да его перебросили в Исландию для несения патрульной службы, где он много времени провел в поисках линкора «Бисмарк».

Тем временем Аткинсон вдруг приобрел повышенную предрасположенность к морской болезни и был на 8 месяцев переведен на берег. Вылечившись, он получил под командование корвет «Пинк» и был включен в состав эскортной группы В-7, как раз когда Греттон стал ее командиром. В апреле 1944 года в качестве командира корвета «Тинтажель Касл» Аткинсон потопил свою третью подводную лодку и закончил войну, командуя фрегатом Шервуда «Тэй».

Когда «Пинк» в составе группы В-7 получил приказ сопровождать ONS-5, изобретательный, умный и энергичный Аткинсон уже имел большой опыт сопровождения конвоев и борьбы с подводными лодками. Он заслужил восхищение всего своего экипажа, как офицеров, так и матросов. Его уважали за быстрые и точные решения, за твердость, с которой он их выполнял.

Как мы видели, к рассвету 1 мая шторм, который длился более суток, расшвырял корабли ONS-5 в разные стороны. Когда ветер слегка утих, Греттон приказал «Тэю» и «Пинку» повернуть назад и начать поиск отставших транспортов, которые оторвались от конвоя на 10 и более миль. «Пинк» нашел «Дансли» и «Омегу» и взял их к себе под крыло, но тут погода снова ухудшилась. «Омега» кое-как выгребала, но «Дансли» не мог удержаться против ветра и попал под удар нового шторма. «Пинк» остался рядом с ним. Вечером 1 мая Греттон приказал Аткинсону возвращаться к конвою, поэтому ему пришлось двигаться в одиночку. «Дансли» продолжало уносить ветром куда-то прочь.

Однако до рассвета 2 мая, когда погода опять немного улучшилась, корвет так и не сумел догнать ONS-5. Тогда Аткинсон снова стал собирать вокруг себя торговые суда. К вечеру рядом с ним шли «Дансли», «Омега», «Директор», «Гудвор», «Николас» и «Вест Мадакет». Это была

странная компания из 3 британских, норвежского, греческого и американского судов. Всю ночь они полным ходом шли вперед, надеясь догнать ONS-5. Но к рассвету 3 мая эта группа все еще отставала от конвоя на 50 миль.

Сильный ветер опять превратился в шторм, волнение резко усилилось, и маленькую группу раскидало. К полуночи вместе с «Пинком» остались только «Директор» и «Гудвор».

На рассвете 4 мая обнаружили еще 2 судна: упрямый «Дансли» и американец «Вест Мадакет». Аткинсон продолжал гнаться за ONS-5, но все его усилия ни к чему не привели, так как конвой повернул вправо. Перехваченные передачи подсказали Аткинсону, что немецкие лодки следят за конвоем. Он также узнал, что «Ориби» обнаружил лодку, которая находилась прямо по курсу у «Пинка». Поэтому Аткинсон решил уклониться и лег на курс 180°.

К этому времени Шервуд пришел к заключению, что «Пинк» и его компания так и не сумеют догнать конвой, поэтому он предложил командующему Западными Подходами выделить этой группе собственный маршрут. Адмирал Хортон согласился и приказал Аткинсону следовать курсом 240 градусов. Аткинсон получил приказ 5 мая в 02.15 и сразу выполнил его.

В течение ночи погода заметно улучшилась, и к 09.00 группа делала уже 9 узлов. В этот момент были замечены «Ноферн Спрей» и «Норт Бритн». «Пинк» пошел на сближение, намереваясь присоединить транспорт к своему персональному конвою. Однако «Ноферн Спрей» передал, что «Норт Бритн» тонет и его команда на борту траулера, поэтому «Пинк» пошел назад.

Примерно через 2 часа корвет получил просто идеальный гидролокационный контакт по правому крамболу на расстоянии 2200 ярдов. Аткинсон не знал, что это лодка U-192, которой командовал обер-лейтенант Вернер Хаппе. Эта лодка серии IXC покинула Киль 13 апреля и отправилась в свой первый военный поход.

В тот момент, когда гидролокатор «Пинка» засекал U-182, она находилась в 3000 ярдов перед транспортами, которые шли строем фронта. Основная часть ONS-5 в это время двигалась в 80 милях отсюда, а на «Пинке» осталось всего 30 процентов запаса топлива. Если бы корвет остался со своими подопечными, ему следовало всеми мыслимыми способами экономить нефть, так как шансов заправиться он просто не имел.

Аткинсон пишет в своем рапорте:

«Учитывая общую обстановку к этому времени, я решил, что могу попасть под их атаки, что потребует дополнительного расхода топлива. Более того, я получил новый маршрут, который был длиннее первоначального. Это еще больше осложняло мои проблемы с топливом».

Чтобы сэкономить топливо, «Пинк» шел на одном котле, другой был погашен. Аткинсон приказал отключить одну динамо-машину и взял под жесткий контроль расход воды.

Однако гидроакустический контакт был просто великолепным. Эхо было совершенно четкое и ясное, поэтому все заботы о сохранении топлива улетели прочь. Аткинсон немедленно ринулся в контратаку, развил 11 узлов. Больше на одном котле корвет просто не мог дать.

Контакт удерживался, пока цель, которая продолжала двигаться влево, не оказалась на расстоянии 150 ярдов. Аткинсон приказал сбросить 3 глубинные бомбы, 2 были поставлены на 100 футов, а 1 — на 250 футов. Небольшая скорость корвета создала дополнительное неудобство. Аткинсон не мог сбросить более 3 бомб сразу, так как опасался повредить собственный корабль. «Пинк» просто не успевал отойти подальше от точки взрыва. Взрыв 3 глубинных бомб мог серьезно встряхнуть его, а если бы взорвались 10, это привело бы к повреждению руля и винтов.

После атаки, когда расстояние увеличилось до 400 ярдов, контакт восстановился. На расстоянии 1200 ярдов от

лодки Аткинсон развернулся и снова пошел в атаку, выжав целых 12 узлов.

Обер-лейтенант Хаппе точно знал, что «Пинку» известно о его присутствии. К несчастью, лодка погрузилась не настолько глубоко, чтобы уйти от бомб, иначе Хаппе просто застопорил бы моторы и постарался выждать. Чтобы получить шанс на спасение, следовало уйти в глубину, а также постараться уклониться вправо или влево.

Хаппе приказал дать самый малый ход, чтобы лодка только передвигалась, и начал погружаться. Гидрофоны обнаружили приближающийся шум винтов «Пинка». Хаппе крикнул рулевому, чтобы тот повернул U-192 влево. Однако он неправильно рассчитал время маневра и начал поворачивать слишком рано. «Пинк» обнаружил его маневр и тоже повернул.

Однако счастье не совсем покинуло Хаппе, так как на расстоянии 400 ярдов Аткинсон потерял контакт. Аткинсон увеличил скорость до 15 узлов и изменил курс, зная, что противник поворачивает влево. Он надеялся перехватить лодку через минуту и приказал сбросить 10 глубинных бомб с установкой взрывателей от 150 до 385 футов.

Взрывы сильно встряхнули U-192, которая начала мотаться, как кукла в пасти собаки. Лампы погасли. На какое-то мгновение Хаппе подумал, что повреждена осветительная система, но через пару секунд лампы снова загорелись. Теперь командиру стало понятно, что U-192 предстоит борьба за жизнь. Решительный молодой командир не был намерен складывать оружие, пока не истощены все средства борьбы.

Сразу после взрывов асдик «Пинка» обнаружил U-192, на этот раз по левой раковине. Снизив скорость до 9 узлов, Аткинсон отошел влево на 1200 ярдов и приготовился к третьей атаке.

Хаппе слышал, как движется корвет, и повернул лодку в противоположном направлении. Если бы он сумел зайти за корму «Пинка», вихри кильватерной струи помешали бы работе асдика.

Аткинсон понял, что пытается сделать немец, и в качестве контрмеры медленно повернул вправо, приказав стрелять из хеджехога. Он писал: «Эта атака была выполнена удачно, и в 10.16 24 бомбы хеджехога были установлены на дистанцию 250 ярдов и 4 градуса отклонения вправо от линии курса». Одновременно был выпущен плавучий пиропатрон.

Но теперь настал черед Аткинсона испытать разочарование. Из-за технической неполадки хеджехог не выстрелил. Снова Хаппе остался невредим.

«Пинк» потерял контакт, поэтому Аткинсон повернул вправо и на скорости 99 узлов прошел над местом, где плавал пиропатрон. В 10.27 контакт был восстановлен, теперь по пеленгу 350 градусов на расстоянии 2100 ярдов. Снова контакт был очень четким. Лодка медленно перемещалась вправо, и Аткинсон решил, что опять обнаружил Хаппе.

Увеличив скорость до 15 узлов, «Пинк» пошел на перехват. Гидролокационный контакт был утерян, но акустики слышали шумы лодки, и Аткинсон сбросил 10 глубинных бомб. Атака проходила в сложных условиях, хотя гидрофоны работали нормально. Аткинсон не имел представления, что последние несколько минут делает Хаппе.

Еще раз повернув, корвет снова засекает асдиком подводную лодку на расстоянии 1500 ярдов, но контакт был неуверенным. Когда расстояние увеличилось, появилось двойное эхо по пеленгу 190 градусов на расстоянии 2000 ярдов. Аткинсон довернул «Пинк», снизил скорость до 8 узлов и приказал идти на пересечку. Результаты оказались превосходными. Контакт был восстановлен, и эхо опять было четким. Аткинсон снова поймал своего противника.

Хаппе понял, что опять обнаружен, но продолжал выполнять маневры уклонения на самом малом ходу. Однако даже еле заметные повороты руля направления и рулей глубины были слышны на борту «Пинка».

В 10.44 Аткинсон сбросил очередную серию из 10 бомб, которую считал самой точной за весь бой. Так оно и было.

Когда «Пинк» уходил от точки сброса бомб, было слышно, как U-192 продувает цистерны. Возбуждение на борту корвета достигло предела, когда на поверхности появились 3 больших пузыря воздуха, за которыми последовало множество мелких. Аткинсон и его люди решили, что лодка всплывает. Отойдя примерно на 100 ярдов, Аткинсон развернул корабль и пошел к тому месту, где продолжала бурлить вода. Один из моряков вспоминал: «Она стала зелено-белой, как на мелководье. Словно встряхнули гигантский баллон с содовой, и он взорвался».

Все моряки «Пинка» внимательно осматривали поверхность моря, чтобы увидеть признаки гибели U-192 — обломки, тела, пятна масла. Это доказало бы, что U-192 уничтожена. Однако кроме бурлящей воды они ничего не увидели.

Естественно, никто не знает, что происходило на U-192. Если судить по тому, что Хаппе начал продувать цистерны, во время последней атаки лодка получила тяжелые повреждения, и он пытался всплыть на поверхность. Если бы ему не грозила гибель, он так не поступил бы. Вероятно, иного способа спастись у лодки уже не было.

Аткинсон, разумеется, все это понимал. Однако он решил наверняка добить врага. Поэтому он в очередной раз развернул корвет и снова пошел в атаку, то теряя контакт, то восстанавливая его.

U-192 сейчас находилась очень глубоко и не двигалась. Залп хеджегога, который «Пинк» дал в 11.02, снова принес одни разочарования. Все бомбы взорвались при попадании в воду. Поэтому корвет сделал еще один заход и в 11.09 сбросил еще 10 глубинных бомб. После этого акустики могли слышать только бурление воды. Аткинсон еще раз прочесал район атаки, ничего не увидел и не услышал, после чего пошел вдогонку за своими транспортами, которые успели уйти на 10 миль вперед.

Когда «Пинк» отошел уже довольно далеко, на борту корвета услышали мощный подводный взрыв, который ощутимо встряхнул корабль. Когда моряки оправились от неожиданности, они поняли, что означает этот взрыв. Теперь все были твердо уверены, что уничтожили U-192.

Аткинсон пишет: «Я очень хотел повернуть назад и обыскать район, чтобы обнаружить доказательства гибели лодки. Но я решил, что это будет неразумно, так как моей группе предстояло оставаться без охраны около полутора часов. Я отказался от дальнейших поисков и полным ходом пошел на соединение с транспортами. В 12.53 оправдались мои самые худшие предчувствия».

«Пинк» находился примерно в 3 милях от торговых судов, когда внезапно над левым из них вверх взлетел столб дыма. Подойдя ближе, Аткинсон увидел, что это американское судно «Вест Мадакет». Он также обнаружил, что к его компании присоединилось еще одно судно — «Йирби».

Капитан «Вест Мадакета» Шредер разместил по всему кораблю 10 наблюдателей: одного в вороньем гнезде, одного на полубаке, троих на кормовой орудийной платформе, троих на носовой орудийной платформе и двоих на орудийной платформе в средней части корабля. Однако ни один из них, вообще никто на борту не заметил след торпеды, которая в 14.53 попала в судно, подняв столб воды. Официальный отчет об этом эпизоде, составленный военно-морским министерством США 7 июня 1943 года, гласит, что «Вест Мадакет» (5500 тонн), принадлежащий «Г.Т. Ватерман Стимшип компани» и зафрахтованный Администрацией военных перевозок, возвращался из Великобритании в Нью-Йорк в балласте. Он имел на борту 1000 тонн песка и до 100 тонн воды.

«Получив попадание, судно немедленно начало садиться кормой. В средней части корпуса по левому борту появилась большая трещина в обшивке. В правом борту появилась пробоина 2,5 на 5 футов. Можно предполо-

жить, что в левом борту ниже ватерлинии имелась еще более крупная пробоина. Кормовая палуба ушла под воду до трюма № 5. Паропроводы в машинном отделении лопнули, рулевое управление вышло из строя. Из туннеля гребного вала в машинное отделение повалил синий дым. По запаху он напоминал сернистый газ и оставлял во рту соленый привкус. Машины сразу были остановлены. Сигнал бедствия передать не удалось, так как главная антенна рухнула, а запасная порвалась. Никаких контрмер принять не удалось, так как ничего не было видно. Капитан выбросил за борт секретные документы».

Как только «Пинк» появился на сцене, он сразу начал операцию «Обзервант». Корвет сбросил несколько глубинных бомб, чтобы удержать лодку поглубже под водой. Остальные 4 судна без всяких приказаний увеличили скорость и, по словам командира «Пинка», начали выполнять образцовый противолодочный зигзаг.

Шкипер «Вест Мадакета», поняв, что корма судна отломилась, и никаких шансов на спасение нет, приказал 39 морякам и 22 артиллеристам военной команды спускать шлюпки. Пока они делали это, корвет старался отогнать подводную лодку. Но тут Аткинсон увидел, что шлюпки рассеялись в разные стороны. Это было неразумно и опасно по двум причинам. Прежде всего, он не мог сбрасывать глубинные бомбы там, где хотел, не рискуя повредить пару шлюпок. Но более серьезным было то, что один только «Пинк» мог подобрать спасшихся, и подводная лодка, зная об этом, могла подкараулить корвет, когда тот остановится, чтобы снять людей из шлюпки. Поэтому спасательную операцию следовало провести как можно быстрее, а это было возможно, если только шлюпки держатся вместе.

Экипаж «Пинка» испытал настоящее потрясение, когда помогал морякам «Вест Мадакета» подниматься на борт. Они знали, какую изобретательность проявляют английские моряки, комплектуя свои тревожные чемоданчики.

Но тревожные чемоданчики моряков «Вест Мадакета» превзошли все, что они видели раньше. Они потащили за собой в шлюпки все, что только попадалось под руку. Не было ни одного человека, который не имел бы при себе огромный чемодан. Одна из шлюпок так осела под тяжестью барахла, что Аткинсон приказал забрать только людей, выкинув багаж в воду.

К 14.00 весь экипаж «Вест Максимуса» находился на борту корвета, погиб только один человек. Он спал на своей койке в момент попадания торпеды. Силой взрыва его швырнуло на переборку и ему пробило череп.

Когда капитан Шредер поднялся на борт «Пинка», Аткинсон спросил его, уничтожены ли секретные документы. Шредер сказал, что почти все выкинул за борт, но забыл-таки 2 книги. Так как нельзя было сказать, долго ли продержится на воде «Вест Мадакет», Аткинсон решил потопить его.

И снова это следовало делать побыстрее, чтобы «Пинк» смог взять под защиту остальные 4 судна. Поэтому Аткинсон приказал подготовить 2 бомбомета правого борта, установив взрыватели бомб на глубину 50 футов. Он намеревался провести корвет вдоль борта судна и выпустить бомбы в районе миделя.

Когда все было готово, моряки на палубе корвета легли лицом вниз, исключая расчеты бомбометов. (Следует заметить, что на мостике не стали прятаться.) Когда «Пинк» развернулся и начал заход, один из американцев побежал на корму к бомбометам.

«Эй, парень, — закричал он наводчику, — у нас там в холодильнике 500 цыплят. Я не хочу, чтобы они пропали».

К счастью, наводчик был невозмутимым человеком и рука у него не дрогнула. 2 бомбы шлепнулись у борта «Вест Мадакета», судно расколосось пополам и сразу затонуло, не оставив никаких следов. «Это удивило меня, так как у него в цистернах находились 540 тонн нефти», — заметил Аткинсон.

Но тут наводчик и все остальные с сожалением вспомнили про 500 цыплят.

«Американский кок вызвался помогать английскому и потребовал продукты. Так как запасы «Пинка» не были рассчитаны на 61 голодный рот, у нас остался только горох. Поэтому мы сказали, чтобы он занялся им.

Американец уже нарядился в белую куртку и колпак и очень возмутился, когда ему вручили мешок сушеного гороха и котел воды. Однако он приготовил гороховый суп, гороховое пюре и гороховые котлеты. У нас осталось немного зеленого протухшего масла, горстка проросшего ячменя и грязный затхлый апельсиновый кекс. Во всяком случае, капитан назвал его самым отвратительным кексом, который он когда-либо пробовал. Я полагаю, он вспоминал кухню своей мамочки», — не без ехидства писал Аткинсон.

Забрав спасшихся и потопив «Вест Мадакет», «Пинк» собрал свою компанию. В нее входили «Дансли», норвежец «Гудвор», «Йирби» и «Директор». Примерно через 2 часа корвет получит четкий гидролокационный контакт на расстоянии 1000 ярдов прямо по курсу у себя и сбросил на лодку 5 глубинных бомб.

Поскольку утром «Пинк» израсходовал 43 глубинные бомбы, а гоняся за U-192, выпустил еще 15, теперь ему приходилось экономить. Из первоначального запаса в 79 бомб осталась только 21 штука. Так как Аткинсон не знал, что его ждет дальше, он решил сбросить только 5 бомб.

Когда корвет проводил эту атаку, он сбросил бомбы всего в 300 ярдах впереди крайнего левого судна. Близкие разрывы «вызвали некоторое замешательство, но в целом их поведение было превосходным», — пишет Аткинсон.

Так как контакт с лодкой не был восстановлен, и можно было ждать новых атак, Аткинсон не стал искать лодку и снова занял место во главе своего маленького конвоя. Он запросил «Тэй» о помощи, но в это время сам конвой отбивал сильную атаку, поэтому Шервуд ничего

не мог сделать. Однако командующий Западными Подходами отправил радиограмму 1-й группе поддержки, которая пока боролась с собственными трудностями, пытаясь выйти к конвою ONS-5. Адмирал Хортон приказал капитану 2 ранга Брюэру отправить на помощь «Пинку» сторожевик «Сеннен». Однако «Сеннен» мог присоединиться к корвету не раньше вечера следующего дня.

Учитывая ставшую очень серьезной проблему с топливом и нехватку глубинных бомб, Аткинсон мог лишь уповать на удачу. Может быть, ему удастся отразить следующую атаку, а может быть... Больше всего он опасался, что одна лодка отвлечет корвет, а вторая в это время атакует транспорты.

Поэтому он задумал серию маневров, с помощью которых надеялся помешать лодкам, преследующим его группу, выйти в атаку в ночное время. Использование тактики уклонения дало хорошие результаты, и ночь прошла спокойно, хотя видимость была «омерзительно хорошей».

На следующее утро в 09.45 «Сеннен» сообщил, что атаковал подводную лодку всего в 12 милях за кормой конвоя «Пинка». Он неожиданно столкнулся с U-267, которая шла в надводном положении, и изрешетил ей рубку из эрликона, прежде чем немцы погрузились. Сторожевик потерял контакт, но сообщил, что намерен продолжать охоту. Занимался он этим целый день и потому присоединился к «Пинку» только в 23.00. Но его действия принесли пользу. 2 лодки преследовали «Пинк» буквально по пятам, однако «Сеннен» загнал их под воду и продержал там достаточно долго, в результате чего лодки прекратили погоню.

6 мая небольшой конвой вошел в полосу густого тумана и встретил многочисленные айсберги. Хотя это было очень неприятно, и корабли с трудом удерживались вместе, в таких условиях можно было не опасаться атаки подводных лодок.

Но временами лед становился не менее опасным. Один из моряков «Пинка» заметил: «Лдины скребли по бор-

там корабля, производя оглушительный шум. Было невозможно услышать, что говорит сосед. Некоторые из молодых моряков перепугались. Поэтому один из стариков организовал охоту на мышей, которая продолжалась, пока мы не миновали скопление льда. Это отвлекло наши мысли от воображаемой опасности».

Через 3 дня «Пинк» благополучно привел свой конвой на Ньюфаундленд в Сент-Джонс.

### «ПЕЛИКАН» И ЕГО ВЫВОДОК

Командир 1-й группы поддержки капитан 2 ранга Брюэр писал: «В конце апреля мы совершили спокойный переход через Атлантику. Продолав чуть больше половины пути, мы дозаправились в Сент-Джонсе на Ньюфаундленде и там получили приказ полным ходом следовать на помощь тихоходному конвою, идущему на запад. Он находился вблизи мыса Фаревелл, южной оконечности Исландии».

Капитан 2 ранга Брюэр, который получил инструкции от адмирала Хоротона вечером 3 мая, покинул Сент-Джонс в полдень на следующие сутки, как только его корабли закончили заправку. Если говорить точно, «Сеннен» ее не успел завершить и вышел позднее остальных.

Капитан 2 ранга Брюэр был кадровым офицером Королевского Флота. В сентябре 1940 года, когда кончился первый год войны, он служил в Отделе торгового судоходства Адмиралтейства в Секции организации конвоев. Он вспоминает:

«Весной 1942 года я сумел сбежать обратно в море и следующие 18 месяцев, в самый критический период подводной войны, командовал различными эскортными группами в Атлантике. Затем я получил новое звание и около

года командовал базой эскортных кораблей в Ливерпуле, отвечая за обслуживание и подготовку примерно 40 эсминцев, фрегатов и корветов. Затем я получил флотилию новых эсминцев, которая действовала в составе Флота Метрополии. Однако на этих кораблях выявился дефект артиллерийских установок, и мы вернулись в подчинение командующего Западными Подходами. Там мы провели последние 6 месяцев войны в Европе, когда подводные лодки снова начали действовать возле берегов Англии, сопровождая огромные лайнеры, которые перевозили войска из США в Великобританию».

Вероятно, немногие офицеры видели Битву за Атлантику в столь разных ракурсах, как капитан 2 ранга Брюэр. Уже к маю 1943 года он побывал на обоих концах цепочки противолодочной борьбы. Ему привелось организовывать и планировать конвои, но также и командовать эскортными кораблями в море.

1-я группа поддержки состояла из шлюпа «Пеликан», фрегатов «Виэр», «Джед», «Спей» и бывшего сторожевика американской Береговой Охраны «Сеннен». Аналогов этому классу кораблей в Королевском Флоте просто не было, но американская официальная история несколько неожиданно именуется его «канонеркой».

Группа Брюэра пошла навстречу В-7 и ONS-5 со скоростью 16 узлов. Во второй половине дня погода начала портиться, набежали тучи, туман сократил видимость до 400 ярдов.

Брюэр надеялся встретить конвой и его сопровождение 6 мая примерно в 06.00. Группа шла на рандеву строем фронта с интервалами 4 мили в следующем порядке: «Виэр», «Пеликан», «Джед» и «Спей». Из перехваченных радиogramм стало ясно, что ONS-5 подвергается сильным атакам подводных лодок. Брюэр догадался использовать эти передачи в качестве «радиомаяка».

Описывая этот период, Брюэр говорит: «С наступлением темноты громкоговоритель на мостике не умолкал,

передавая сообщения кораблей сопровождения конвоя. «Обнаружил подводную лодку на поверхности». «Лодка погрузилась». «Атакую глубинными бомбами». Наконец слышалось волнующее: «Таранил подводную лодку», «Лодка затонула». И так продолжалось всю ночь».

Брюэр еще раньше радировал на «Тэй», что после присоединения к конвою он расположит свои корабли по носу и на траверзах, а на рассвете намерен провести поиск за кормой. Тем временем в море выбрался «Сеннен», и его отправили на помощь «Пинку» и его маленькому конвою.

6 мая в 03.50 «Визэр» сообщил, что ONS-5 находится в 8 милях по пеленгу 330 градусов. Едва Брюэр узнал об этом, как его оператор радара сообщил, что видит маленькое эхо по пеленгу 40 градусов на расстоянии 5300 ярдов. Контакт был классифицирован как подводная лодка. Брюэр немедленно повернул туда. По медленному изменению пеленга сделали вывод, что цель идет почти точно навстречу 1-й группе поддержки.

Когда дистанция сократилась до 500 ярдов, справа по носу была замечена кильватерная струя. И в 04.07 из тумана на правом крамболе вынырнула подводная лодка, до которой оставалось всего 300 ярдов. Это была U-438.

U-438 не была зеленым новичком, вроде U-710 или U-630. Ее командир корветтен-капитан Генрих Хейни-сон был очень опытным подводником, и U-438 совершала уже четвертый боевой поход. Лодка вошла в строй в июне 1942 года, 1 августа отправилась из Киля в Брест, а 3 сентября из этой базы вышла в Атлантику. Она благополучно вернулась в Брест, и в следующий раз ее направили в Средиземное море. Она покинула базу 6 октября. Однако на переходе вскрылись кое-какие дефекты, и лодка вернулась в Брест. После ремонта она до 19 ноября патрулировала в Северной Атлантике. В третий поход она вышла из Бреста только 9 января 1943 года. На этот раз лодка провела в море почти 6 недель и вернулась в базу 16 февраля. После долгого отдыха она 31 марта в четвертый раз вышла в море в качестве члена группы «Шпехт».

Когда «Пеликан» показался всего в нескольких сотнях ярдов, лодка пошла на погружение. Носовые 102-мм установки и левый эрликон немедленно открыли огонь. До самого начала погружения немцы не подозревали о присутствии «Пеликана», так как лодка шла в надводном положении со скоростью всего 9 узлов. Брюэр подумал, что она намеревалась атаковать ONS-5, но ее отогнали, и теперь лодка хочет выйти в голову конвою, чтобы попытаться атаковать днем.

Лодка спешно погрузилась, поворачивая влево. Однако Брюэр ждал этого и «Пеликан» тоже начал поворачивать влево. Шлюп прошел через водоворот на месте погружения лодки и сбросил 10 глубинных бомб, причем первая упала прямо в пену. А потом все 10 бомб, которые были установлены на глубины от 50 до 150 футов, взорвались.

«Пеликан» все время поддерживал гидролокационный контакт, однако эхо было очень слабым и еле различимым. Менее чем через минуту после взрыва бомб офицер у бомбометов и его расчет увидели два тонких столба воды, похожие на всплески снарядов.

Отойдя на 800 ярдов, Брюэр развернул «Пеликан» и повторил атаку.

Хейнисон явно был захвачен врасплох, однако такие испытания не были для него в новинку. Если ему повезет, он сумеет оторваться. Поэтому он двигался очень-очень медленно, чтобы противник не услышал шум моторов и работу рулей. По крайней мере, он на это надеялся.

Однако «Пеликан» восстановил контакт и удерживал его, пока не оказался прямо над U-438.

К несчастью, когда была сброшена первая серия глубинных бомб, гильзу заряда заклинило в замке левого бомбомета, и ко второй атаке он не был готов. Поэтому вторая серия состояла всего из 9 бомб.

Во время этой атаки был слышен шум рулей и «различные шумы, напоминающие работу гидролокатора, включаемого на короткое время». «Пеликан» сбросил вторую серию и теперь уже не сумел восстановить контакт.

Но через полторы минуты после взрывов бомб слышались еще 3 слабых взрыва, а через 9 минут после них — еще два, причем второй был таким сильным, что «Пеликан» буквально подпрыгнул.

Все моряки шлюпа начали внимательно осматривать море, надеясь увидеть обломки, но напрасно. Контакт восстановить не удалось, хотя шлюп тщательно прочесал район атаки. Брюэр считал, что лодка потоплена или повреждена настолько сильно, что вскоре будет вынуждена всплыть на поверхность и попытается спастись. Это было вполне вероятно еще и потому, что туман сократил видимость до полумили. Чтобы не позволить немцам всплыть, Брюэр вместе с фрегатом «Джед» в течение 2 часов проводил операцию «Обзервант», которую завершил только в 06.15.

Однако U-438 была уничтожена. После первой серии бомб ее машины встали, а вторая серия прикончила лодку. Вероятно, во всей истории Битвы за Атлантику не найти другого примера столь своевременного прибытия группы поддержки, которое стало полнейшей неожиданностью для противника.

Во время охоты Брюэр узнал, что сопровождение конвоя ONS-5 сократилось до минимума. Из-за случая с «Лустрайфом», о котором мы еще расскажем, нехватки глубинных бомб и по другим причинам непосредственное сопровождение уменьшилось до 2 кораблей. «Виэр» и «Спей» уже были отправлены проводить поиск позади конвоя, когда рассветет. Перехватив радиограмму Шервуда, в которой говорилось об этом, Брюэр решил прекратить поиск U-438.

Вскоре он присоединился к ONS-5, усилив его эскорт, и приготовился к атаке на рассвете.

### «ЛУССТРАЙФ» МСТИТ

Инцидент, в котором оказался замешан корвет «Лус-страйф», был ничем иным, как потоплением подводной лодки U-638.

Мы покинули конвой ONS-5 5 мая в 17.45, когда фрегат «Тэй» подбирал экипаж отважного «Бонде». Шервуд попросил «Оффу» и «Ориби» провести операцию «Обзервант» в том районе, где были потоплены «Гаринда», «Сельвистан» и «Бонде». Эсминцу «Видетт» он приказал продолжать операцию «Артишок», которую тот начал немного ранее.

Во время короткой передышки перед потоплением 3 транспортов «Оффа», по совету Шервуда, заправился с «Бритиш леди», приняв 30 тонн нефти. Он только успел принять шланг, как был торпедирован первый из транспортов.

МакКой проводил операцию «Обзервант» в течение часа, а потом «Оффа» получил четкий гидролокационный контакт на расстоянии 1500 ярдов, в 4500 ярдов от тонущего судна. Эхо было сразу опознано как подводная лодка, поэтому в 20.41 МакКой атаковал ее, сбросив 10 глубинных бомб. Примерно через 2 минуты после взрыва на поверхности, в той точке, где были сброшены бомбы, начали появляться воздушные пузыри. Была ли повреж-

дена подводная лодка или она просто стравила немного воздуха из баллонов, чтобы уверить «Оффю» в этом и вынудить сбросить новую серию бомб в ту же самую точку, — не известно. МакКой быстро обнаружил лодку асдиком. Она медленно двигалась на север.

МакКой приказал «Ориби» действовать в качестве корабля наведения, но когда он не сумел установить контакт, отправил его патрулировать между «Оффой» и тонущими кораблями, а сам продолжил охоту. Немцы поняли, что «Оффа» продолжает их преследовать, и изменили тактику. Лодка увеличила скорость до 5 узлов. Однако оторваться от «Оффы» ей не удалось, и за следующие полтора часа эсминец 4 раза атаковал ее. Во время последней атаки в 22.04 лодка настолько снизила скорость, что практически стояла на месте. МакКой с полной уверенностью заключил, что теперь она уже не сможет угрожать конвою. Этой лодкой была U-266, которая потопила «Гаринду», «Сельвистан» и «Бонде». Когда «Оффа» ушел, она сообщила Деницу, что больше не может участвовать в операции, пока не исправит повреждения, причиненные бомбами «Оффы».

Постепенно радиопереговоры немцев стали очень интенсивными. МакКой позднее заявил, что начал всерьез опасаться, что ONS-5 грозит окончательное уничтожение. Как и Брюэр, он решил, что больше поможет группе В-7, если будет держаться ближе к конвою. Поэтому в 22.15 он прервал поиски и на скорости в 20 узлов пошел на соединение с ONS-5. «Ориби» в это время находился на левом траверзе «Оффы». К этому времени опустился туман, а видимость сократилась до одной мили. МакКой встретил конвой в 23.06. «Ориби» занял место на левом крамболе, а «Оффа» пошел вокруг строя, чтобы занять свое, которое находилось на правом крамболе.

К этому времени Дениц сообразил, что чем ближе ONS-5 подходит к Ньюфаундленду, тем более эффективными будут действия воздушного прикрытия. Поэтому он приказал подводным лодкам сделать еще одно, последнее уси-

лие, проявив «предельную энергию». Он также приказал лодкам в случае появления самолетов отбивать атаку в надводном положении и не тратить время на атаки из подводного положения. Выполняя этот приказ, 15 подводных лодок бросились на конвой ONS-5.

Пока «Оффа» охотился на U-266, все остальные корабли группы В-7 тоже гонялись за подводными лодками. В какой-то момент на поверхности были замечены не меньше 7 немецких лодок, которые преследовали конвой, чтобы атаковать его. Одной из них была U-638, которой командовал обер-лейтенант Штаудингер. Лодка 20 апреля покинула Ла Паллис, отправившись в свой второй поход.

В начале перехода ONS-5 корвет «Лусстрайф» находился у него на правом траверзе. Для него время прошло тихо и спокойно, хотя «Санфлауэру» и «Сноуфлейку» пришлось попотеть. Все первые атаки были произведены с левого фланга, и первыми жертвами стали транспорты из левых колонн.

Если командир «Лусстрайфа» капитан-лейтенант Г.А. Стоунхауз и его экипаж немного завидовали «Санфлауэру» и «Сноуфлейку», когда слышали по радио их донесения, их опыт подсказывал, что еще настанет очередь «Лусстрайфа». Так и вышло. Как только 4 мая подводные лодки окружили ONS-5 и начали атаки, у корвета появилось столько забот, что больше не надо.

У него на борту находились 29 спасенных с «Бристоль Сити» и 42 человека с «Уэнтворта», поэтому на корабле стало чуточку тесно. Однако Стоунхауз не жаловался. Моряки британского торгового флота были благодарны военным за спасение. А теперь они получили возможность своими глазами увидеть, что происходит на кораблях охранения, и даже поучаствовать в бою. Они разбились на группы и драили палубы, так как у экипажа корвета на это просто не было времени. Несколько человек добровольно вызвались стоять наблюдателями. Их помощь была с благодарностью принята. Вообще, они изо всех старались помочь морякам «Лусстрайфа».

«Санфлауэр» подобрал группу китайцев с «Долиуса». Им мешало полное незнание английского. Поэтому каждый раз, когда корвет сбрасывал глубинные бомбы, они тесной группой маршировали на палубу, неся свои небогатые пожитки, чтобы приготовиться покинуть корабль. Это происходило слишком часто. При этом китайцы просто сметали всё и всех на своем пути.

Однажды они чуть не затоптали матроса 1 класса. Китайцы прошлись по нему, и он начал медленно подниматься, упражняясь в красноречии. Но дверь, к которой направились китайцы, была заперта, и они шарахнулись обратно. Несчастный матрос не успел увернуться, и его немного потоптали второй раз.

Наконец он добрался до своего поста на банкете 102-мм орудия, где командир расчета облаял его за опоздание. И еще не меньше чем полчаса на мостике можно было слышать замысловатые проклятия бедной жертвы китайцев.

Для жертв подводных лодок было большим удовлетворением видеть, как уничтожен их враг. Моряки «Бристоль Сити» и «Уэнтворта» с огромным интересом следили за всеми маневрами «Лусстрайфа». И если моральная помощь сыграла какую-то роль в потоплении U-638, то моряки торгового флота могли претендовать на свою долю в общем успехе.

В 21.26 «Лусстрайф» установил радиолокационный контакт с подводной лодкой на расстоянии 4700 ярдов и немедленно пошел на нее. Как только лодка стала видна, эрликаны открыли огонь; 102-мм орудие выпустило фугасный снаряд в ту точку, где перекрещивались трассы эрликанов. Когда «Лусстрайф» подошел на расстояние 800 ярдов, лодка погрузилась. Корвет атаковал ее глубинными бомбами, но восстановить контакт не сумел и занял свое место на правой раковине ONS-5.

Через несколько минут корвет установил еще один радиолокационный контакт, но вскоре выяснилось, что обнаружен эсминец «Видетт», который возвращался к конвою. Через 5 минут был установлен еще один радио-

локационный контакт на расстоянии 5200 ярдов. В 22.36 «Лусстрайф» заметил своего противника в надводном положении на дистанции всего 500 ярдов.

Подводная лодка U-638 увидела корвет в тот же самый момент. Однако ее командир поступил необычно. Он не стал сразу погружаться, а развернулся и выпустил торпеды из кормовых аппаратов, после чего начал двигаться бешеным зигзагом. «Лусстрайф» гнался за ним, постепенно сокращая расстояние. Стоунхауз отдал приказ: «Приготовиться к тарану». Старшина сигнальщиков, стоящий рядом с ним, заметил: «Либо его, либо нас».

Матрос Грин, который стоял у одного из эрликонов на крыле мостика, услышал это замечание и принялся гадать, на что намекает Старик. Но долго гадать ему не пришлось. Он увидел след торпеды, мчащейся прямо на корвет. Однако немцы плохо прицелились, и торпеда пришла по правому у борту.

Не скрывая торжества, Стоунхауз воскликнул: «Его!»

Обер-лейтенант Стаудингер, следивший за преследователем с рубки U-638, сначала обрадовался желанию Стоунхауза протаранить лодку. Увидев, что торпеды прошли мимо, он приказал срочно погружаться. Приказ был выполнен так стремительно, что едва успел захлопнуться рубочный люк, как рубка уже скрылась под водой.

Хотя U-638 погрузилась, «Лусстрайф» гнался за ней буквально по пятам и сразу сбросил 10 глубинных бомб.

У левых бомбометов стоял старший торпедист Ритчи. Он прибыл в Великобританию с Ньюфаундленда 3,5 года назад, и все это время конвоировал торговые суда через Атлантику туда и обратно.

Через минуту после взрыва бомб Ритчи увидел, как подводная лодка вылетела на поверхность. Он сказал, что видел яркую сине-зеленую вспышку, после которой в разные стороны полетели обломки.

Взрыв был такой сильный, что люди на «Лусстрайфе» едва не полетели с ног. В машинном отделении подумали,

что корвету оторвало корму, ведь от удара палубные листы даже выгнулись.

Повернув «Лусстрайф» влево, Стоунхауз приступил к проверке. На поверхности быстро расплывалось масляное пятно. Не было никаких сомнений, что U-638 потоплена, и «Лусстрайф» сумел отомстить.

Возбуждение экипажа сменилось ликованием. Однако времени насладиться победой у них не было. Стоунхауз лаконично записал в бортжурнале: «Прошли через массу плавающих обломков. Лодка наверняка уничтожена. Повернул вправо, лег на курс 200 градусов, чтобы занять свое место в ордере конвоя, которому все еще угрожает опасность».



Вскоре был получен третий контакт, цель находилась на дистанции 2000 ярдов. Однако Пломер не стал отвлекаться и продолжал погоню за ближайшей лодкой, которая стреляла торпедой. Через пару минут она была обнаружена. В 21.00 «Санфлауэр» открыл огонь из 102-мм орудия, но сумел выпустить только два снаряда, третий заклинило в замке.

Так как орудие заклинило, а лодка не могла удрать, Пломер решил повернуть на вторую, надеясь загнать ее под воду. Но как только он это сделал, оператор асдика доложил, что лодка, за которой он гнался, дала залп из всех аппаратов. «Санфлауэр» немедленно положил руль лево на борт, и едва корвет повернул, как рядом промчались торпеды. «Санфлауэр» спасся просто чудом.

Орудие все еще было заклинено, и Пломер решил прервать погоню, пока его не исправят. Он повернул обратно и только успел доложить командиру, что занял свое место в ордере, как получил сообщение, что ему на помощь идет «Сноуфлейк». «Сноуфлейк» получил приказ Шервуда помочь «Санфлауэру» и сразу двинулся туда. Однако уже через минуту на нем перехватили сообщение «Санфлауэра», и «Сноуфлейк» повернул обратно.

Через несколько минут после этого орудие на «Санфлауэре» было исправлено. Как раз в тот момент, когда артиллеристы доложили Пломеру об этом, был получен новый контакт. Он сразу пошел в погоню. Увидев вспышку по правому борту, Пломер повернул туда, но оказалось, что это «Сноуфлейк» ведет огонь осветительными снарядами.

Через 5 минут после того, как «Сноуфлейк» занял свое место в строю, его радар что-то обнаружил. Но едва Честерман повернул в этом направлении, как подводная лодка тоже повернула. «Сноуфлейк» погнался за ней, двигаясь на восток, и постепенно стал нагонять. Корвет вел огонь осветительными и фугасными снарядами поочередно. Как только лодка была обнаружена визуально, она погрузилась, но асдик сразу поймал ее. Честерман бросился в атаку.

Как и «Санфлауэр», «Сноуфлейк» в момент атаки обнаружил радаром еще одну лодку. Так существовал серьезный риск, что во время атаки эта лодка попытается потопить корвет, Честерман асдиком удерживал контакт с первой, а радаром со второй лодкой. Во время захода в атаку пеленг на первую лодку начал смещаться влево. Честерман решил, что лодка положила руль лево на борт, и тоже повернул влево на 30 градусов.

Однако он столкнулся с очень умным противником. Первый маневр был просто уловкой, так как лодка в действительности круто повернула вправо и через пару минут проскочила под килем «Сноуфлейка» на правый борт. Честерман отменил приказ сбросить бомбы. Потеряв контакт, он решил заняться лодкой, остававшейся на поверхности. Но тут выяснилось, что радар упустил ее. Поэтому, сбросив на всякий случай глубинную бомбу где-то между двумя лодками, чтобы убедить их оставаться под водой, «Сноуфлейк» пошел на соединение с конвоем. Однако по пути он обнаружил еще одну лодку, сбросил на нее 2 глубинные бомбы. Корвет прошел через масляное пятно неизвестного происхождения, которое имело диаметр около 150 ярдов. В 22.30 он занял свое место в порядке.

Находившийся неподалеку «Санфлауэр» тоже был занят по горло. В 22.15, установив контакт с очередной лодкой, Пломер безуспешно атаковал ее с помощью хеджегога. Через 15 минут он обнаружил следующую лодку, но сразу же упустил ее. В 22.50 радар корвета засек новую цель. Был выпущен осветительный снаряд, но увидеть ничего не удалось. Так как асдик все-таки обнаружил лодку, Пломер сбросил 5 глубинных бомб. Сразу после этого был установлен новый контакт. Однако он был ненадежным, и Пломер направился обратно к конвою. Но едва корвет повернул, как несколько матросов завопили, что видят подводную лодку. Однако к этому времени «Санфлауэр» уже уходил от этого места полным ходом, и в 23.44 он присоединился к конвою.

Пока все это происходило на левом траверзе конвоя, эсминец «Видетт», державшийся на правом крамболе, занимался примерно тем же самым. В 21.09 эсминец радаром обнаружил цель на расстоянии 5100 ярдов. Эсминец пошел на нее, сыграв боевую тревогу, хотя это было чистой формальностью. Корабль и без того находился в состоянии полной боевой готовности. «Видетт» увеличил скорость до 18 узлов. Как только дистанция начала сокращаться, Харт довел скорость до 20 узлов и тут же получил второй контакт.

В 21.23 была замечена лодка в надводном положении, уходящая полным ходом. Немцы заметили эсминец и поспешно погрузились. Харт сбросил 10 глубинных бомб в бурлящий водоворот. Через минуту после взрыва бомб прогремел еще один сильный взрыв, но эсминец не стал дожидаться результатов, а полным ходом помчался за второй лодкой.

«Видетт» находился на расстоянии 900 ярдов от нее, когда лодка заметила противника и погрузилась. Как только она скрылась под водой, Харт повернул на 30 градусов вправо, чтобы сбросить серию из 5 бомб из более выгодной позиции. Пройдя 1200 ярдов и уменьшив скорость до 15 узлов, Харт провел «Видетт» прямо над лодкой. Однако обнаружить ее не удалось. Ничего не нашли и в точке погружения первой лодки, поэтому Харт пошел обратно к конвою.

Едва он занял свое место, как в 23.18 радар обнаружил очередную цель. Харт попытался найти ее, но уже через 2 минуты потерял контакт. Он шел прежним курсом еще 5 минут, ничего не нашел и вернулся назад.

Подошла полночь, и день 6 мая сменил 5 мая. Однако битва еще только разворачивалась. 15 подводных лодок продолжали следить за ONS-5, намереваясь выполнить приказ главнокомандующего — «атаковать предельно энергично». Хотя британские корабли раз за разом срывали попытки немцев приблизиться к транспортам и сами контратаковали их, лодки неудержимо рвались вперед.

Самая сильная атака была проведена с левого фланга конвоя. В 00.22 «Сноуфлейк» после короткой передышки снова отправился на охоту. Когда корвет оказался в 900 ярдах от лодки, та погрузилась и сразу ушла на большую глубину. Чтобы убедить немцев задержаться там подольше, Честерман сбросил несколько глубинных бомб и пошел назад.

Снова наступила небольшая пауза. Противник, похоже, старался перевести дыхание и собраться с силами. Можно только восхищаться упорством, с которым группы «Штар», «Шпехт» и «Финк» преследовали ONS-5, несмотря на ужасную погоду, несмотря на опасные контратаки. Если говорить честно, 15 лодок группы «Финк» проявили непревзойденную решительность. Однако они столкнулись с не менее упорными кораблями группы В-7.

Честерман стоял на возвышенной площадке на переднем краю компасной платформы. Перед ним находился компас, а у левого плеча — переговорные трубы в гидролокационный пост и рулевую рубку. У правого плеча торчали переговорные трубы в радарную рубку. Позади него находилась рубка асдика и переговорная труба, которая связывала офицера-акустика с бомбометами. Вдобавок акустик имел под рукой микрофон громкой связи. Поэтому приказ, который отдавал акустик, дублировался громкоговорителями.

Луны не было видно, и море оставалось спокойным. Густой туман, который встретили дальше к западу капитан 2 ранга Брюэр и 1-я группа поддержки, поредел и превратился в жидкие клочья.

Внезапно оживила переговорная труба из радарной рубки. Начальник поста сообщил: «Подводная лодка по пеленгу 30 градусов, пытается выйти на правый траверз». Через минуту: «Подводная лодка по пеленгу 170 градусов». Еще через минуту: «Подводная лодка по пеленгу 185 градусов». Эти 3 подводные лодки шли строем фронта.

Честерман отдал приказ повернуть на них. Из рубки асдика запросили: «Должен ли я подключить громкую связь?»

Решив, что речь идет о громкоговорителе, Честерман ответил: «Да».

Но вместо этого был подключен динамик асдика, и все услышали верещание приближающейся торпеды и скороговорку оператора: «Торпеда идет, сэр».

Честерман признался: «У меня внутри все похолодело. Я прижался к переговорным трубам, чтобы матросы не заметили, как у меня подогнулись колени».

Но припадок страха длился недолго. Одна из переговорных труб театральным шепотом отдала приказ, юмор которого до Честермана не дошел: «Надуть спасательные жилеты».

Наблюдатель на правом крыле мостика заорал: «Торпеда справа!» Ему в унисон откликнулся наблюдатель с противоположного борта: «Торпеда слева!»

Затем все стихло. Слышались только удары волн о борта «Сноуфлейка». Буквально все моряки затаили дыхание. Воздух буквально искрился от напряжения, а потом раздался голос оператора асдика: «Торпеда прошла, сэр». И тишина взорвалась припадком слегка истерического смеха, как только переговорная труба приказала: «Спустить спасательные жилеты».

Первая лодка погрузилась, когда Честерман оказался в 400 ярдах от нее. «Сноуфлейк» промчался над лодкой и сбросил одну бомбу. После этого он лег на курс 170 градусов и пошел на вторую лодку. Она быстро уходила влево, поэтому Честерман повернул на курс 130 градусов, чтобы перехватить немцев. Как только лодка была замечена, ее обстреляли из 102-мм орудия, но лодка быстро погрузилась. Честерман не стал атаковать ее, а погнался за третьей. Ее он тоже вынудил погрузиться и сбросил одну глубинную бомбу.

Это была его последняя бомба. Теперь «Сноуфлейк» уже не мог атаковать погрузившиеся лодки.

Шервуд на «Тэе» получил донесение «Сноуфлейка» обо всех действиях и о том, что глубинных бомб не осталось. В 01.49 он приказал «Санфлауэру» идти на помощь товарищу.

Пока подходил «Санфлауэр», Честерман прочесывал район, где нырнули лодки, чтобы проверить, не рискнет ли кто подняться на поверхность. И, делая это, он буквально натолкнулся на U-531.

48-й параграф рапорта МакКоя командующему Западными Подходами гласил: «В период с 00.29 до 01.05 левая завеса охотилась за подводными лодками. В 01.32 «Ориби» получил приказ перейти на левую раковину, так как «Сноуфлейк» и «Санфлауэр» столкнулись с большим количеством подводных лодок».

С полуночи и до 01.00 «Ориби» находился в 5 милях от конвоя на левом крамболе ONS-5. В 01.00 он пошел проверять контакт, полученный радаром, однако тот был ложным. Но в результате этих маневров эсминец оказался почти в голове конвоя, где находился «Тэй», и отсюда его отправили на левый фланг. Хотя капитан-лейтенант Ингрэм увеличил скорость до 18 узлов, чтобы успеть пройти перед широким фронтом конвоя, ему потребовалось некоторое время, чтобы после приказа с «Оффы» прибыть к месту боя «Сноуфлейка» и «Санфлауэра».

Уже на подходах асдик эсминца обнаружил лодку, которая могла оказаться одной из троицы, за которой гонялись корветы. Ингрэм повернул «Ориби» вправо и с облегчением увидел лодку, выскочившую из тумана всего в одном кабельтове справа по носу. Она уходила влево. Другими словами, лодка пересекала курс эсминца прямо под носом у него.

При той скорости, какую имел «Ориби», и столь малой дистанции столкновение было просто неизбежно «Ориби» ударил лодку чуть позади рубки и развернул ее влево. Ингрэм приказал подготовить 10 бомб с установкой на малую глубину, но прошло слишком мало времени между рапортом оператора асдика и тараном. Бомбы просто не успели поставить на боевой взвод.

Несколько обескураженный Ингрэм принялся прочесывать туман, рассчитывая найти обломки или другие следы подводной лодки. После проверки двух ложных

контактов он прекратил поиски и вернулся на левый фланг ONS-5, где шел зигзагом до наступления дня.

Протараненная лодка U-531 получила тяжелые повреждения, но не затонула. Эта лодка серии IXC/40 совершала свой первый поход. Но большие лодки серии IX могли вынести более серьезные удары, чем мелкие «семерки». Фрегаттен-капитан Неккель начал уточнять повреждения. Лодка в это время находилась на поверхности, потому что не могла погружаться. И тут-то ее поймал «Сноуфлейк».

В 01.54 радар «Сноуфлейка» обнаружил U-531 по пеленгу 255 градусов на дистанции 3200 ярдов. Честерман немедленно пошел в эту точку. Оператор радара сообщил, что лодка низко сидит в воде, и, судя по скорости сближения, не имеет хода. Видимость была очень плохой. Так как стоял туман, использовать осветительные снаряды было просто бессмысленно, а прожектора светили лишь на небольшое расстояние.

Когда всего 100 ярдов отделяли «Сноуфлейк» от U-531, был включен правый прожектор. В его свете появилась лодка, которая быстро поворачивала вправо.

Честерман приказал положить руль право на борт, намереваясь таранить противника. Все орудия немедленно открыли огонь. «Сноуфлейк» вписался внутрь разворота U-531 и привел лодку на правый траверз. Корабли разделяли всего несколько футов.

Теперь удалось навести на лодку и левый прожектор. Честерман увидел, что она тонет. Ее рубка была исковеркана, тумбы перископов смяты, зенитное орудие раздавлено. Обшивку в районе заднего люка сорвало, а крышка люка была выбита.

Когда корабли разошлись, корма U-531 погрузилась, и из люка пошла струя пузырей. Экипаж начал поспешно покидать корабль, но Неккель, не желая гибнуть уж совсем без сопротивления, приказал артиллеристам встать к носовому орудью.

Сначала корвет не мог использовать свою артиллерию, так как противники находились слишком близко, но

когда дистанция увеличилась, он пустил в ход пом-пом. Его точный огонь плюс неточная, но энергичная стрельба эрликонов положила конец попыткам немцев сопротивляться.

Так как у Честермана не осталось глубинных бомб, он мог прикончить жертву, только протаранив ее. Он немного отошел, развернулся и приготовился таранить, и тут радар обнаружил цель на дистанции 1400 ярдов. Когда дистанция сократилась, Честерман приказал снова включить прожектора, и выяснил, что собирался атаковать не U-531, а своего товарища «Санфлауэр», который спешил ему же на помощь.

Как только «Санфлауэр» был освещен, все орудия «Сноуфлейка» умолкли, кроме левого эрликона. Старший помощник не стал терять время, повторяя приказ прекратить огонь, а просто подскочил к орудию и врезал наводчику по спине. Удар оказался настолько сильным, что наводчик потом неделю провалялся в лазарете, и затаил обиду на старпома.

Честерман вспоминает: «Такой метод прекращения стрельбы оказался очень действенным. Но я никогда не забуду те секунды, когда сверкающая трасса эрликона пронеслась над самыми надстройками «Санфлауэра», освещенными нашим прожектором».

Круто повернув влево, «Сноуфлейк» сумел избежать столкновения со «Санфлауэром». Пока корветы разбирались, кто есть кто, сработали подрывные заряды на U-531. Когда «Сноуфлейк» проверил это место, то нашел нескольких человек в маленькой лодочке. Остальные плавали в большом пятне соляра, растекавшемся по морю.

Так как рядом был «Санфлауэр», Честерман запросил «Тэй», можно ли ему остановиться и подобрать пленных. Однако остальные лодки продолжали яростные атаки, и Шервуд запретил это делать. «Сноуфлейк» пошел обратно к конвою.

Через несколько минут за ним последовал «Санфлауэр». Однако в 02.45 его асдик обнаружил лодку на рассто-

янии всего 1200 ярдов. Через минуту оператор радара сообщил, что видит лодку на поверхности в 1000 ярдов.

«Санфлауэр» немедленно бросился в погоню. Корвет повернул так резко, что буквально лег на борт. Лодка сразу начала погружаться, как только увидела противника. Однако корвет находился в прекрасной позиции для тарана, поэтому Пломер скомандовал: «Самый полный вперед».

На корвете еще никто толком не сообразил, что происходит, а корабль уже ударил лодку. Какое-то мгновение корабли стояли, сцепившись вместе, а потом внутри лодки прогремел сильный взрыв.

К счастью, машины «Санфлауэра» работали, и он оторвался, сбросив 2 глубинные бомбы со стеллажей на корме. Когда бомбы взорвались, корвет уже находился довольно далеко, и его орудия смогли открыть огонь.

Тем, кто находился на «Санфлауэре», показалось, что лодка раскололась пополам. Но это была иллюзия. U-533 уцелела и приняла участие в бою на следующий день. Следует помнить, что она уже погружалась, когда «Санфлауэр» таранил ее. Вероятно, именно спасло лодку.

«Санфлауэр» попытался нащупать ее асдиком, не сумел и вернулся к конвою.

Это были последний контакт и последняя атака «Санфлауэра» во время этого перехода.

В это время «Видетт» возвращался на свое законное место и внезапно натолкнулся на U-125, шедшую в надводном положении. Лодка была ветераном Битвы за Атлантику, а командир лодки фрегаттен-капитан Фолькерс и его экипаж имели большой опыт. U-125 вышла в свой первый боевой поход из Киля еще 15 июля 1941 года. Она успешно действовала в Атлантике и у берегов Западной Африки. На этот раз она покинула Лориан 13 апреля и отправилась в седьмой поход, который был для нее вторым в Северной Атлантике.

U-125 погрузилась, когда в 02.07 асдик «Видетта» обнаружил ее на расстоянии всего 800 ярдов. Харт сразу

приказал подготовить хеджехог. Вода подмочила провода, ведущие к реву хеджехога, и вызвала несколько коротких замыканий, что создало определенные трудности. Поэтому Харт сообщил расчету бомбомета, что сам отдаст команду через мегафон.

Последний пеленг был взят по направлению 108 градусов, поэтому Харт приказал навести хеджехог по углу 111 градусов. В 02.08 он приказал дать залп. Все бомбы упали в воду, а через 3 секунды после падения последней раздалась 2 подводных взрыва, сопровождаемые вспышками.

Из динамика донесся голос оператора асдика: «Подводная лодка продувает цистерны. Шумы очень громкие, сэр». Последовала небольшая пауза, и оператор доложил: «Я слышу металлический звон. Как будто куски металла стучат друг о друга».

Старший помощник, который стоял на правом крыле мостика, перегнулся через перила, всмотрелся в море и крикнул Харту: «Похоже, она всплывает рядом с нами, сэр». Расчеты бомбометов это подтвердили. Харт подбежал к помощнику, однако U-125 так и не вынырнула на поверхность из бурлящей воды. Не приходилось сомневаться, что лодка уничтожена, и позднее это подтвердилось.

Харт отошел немного в сторону, развернул «Видетт» и прочесал район. Контакт не был восстановлен, и он вернулся к конвою.

Позднее он несколько усомнился в том, правильно ли поступил, атаковав с помощью хеджехога, а не глубинных бомб. В его рапорте можно найти что-то вроде извинений.

«Когда был установлен контакт, «Видетт» находился в 2500 ярдах по правому траверзу конвоя, поэтому лодка непосредственно угрожала транспортам. Я понимал, что следует провести атаку глубинными бомбами, а не стрелять из хеджехога. Были подготовлены 5 бомб, которые были бы сброшены, если бы залп оказался неудачным, и как только корабль набрал бы достаточный ход»

Можно лишь гадать, извинялся бы другой командир противолодочного корабля после того, как потопил лодку.

К этому времени битва начала затихать, однако в следующие 2 часа у «Лусстрайфа», «Сноуфлейка» и «Оффы» было достаточно забот. При этом «Оффа» едва не уничтожил своего противника.

В 03.00 МакКой получил радиолокационный контакт по пеленгу 285 градусов на расстоянии 4400 ярдов. Он увеличил скорость до 20 узлов и лег на курс 210 градусов, чтобы перехватить лодку, которая шла со скоростью 12 узлов.

Через 15 минут он увидел кильватерную струю лодки и лег на параллельный курс. Вскоре эсминец догнал противника, который появился из темноты справа по носу на расстоянии всего 100 ярдов. Эсминец выпустил осветительный снаряд, который осветил лодку.

Лодка была окрашена в светло-серый цвет. Ее рубка было ясно видна, и МакКой заметил, что ее задний конец несколько ниже переднего. Позади рубки торчал какой-то нарост, который мог был телескопической антенной.

МакКой повернул «Оффу» и пошел на таран. Но лодка в этот момент начала погружаться. Когда МакКой в последний раз видел ее, рубка еще торчала из воды, но корпус быстро уходил вглубь.

Тогда он приказал стрелять. Но здесь все пошло наперекосяк. Во время охоты он дважды отдавал приказ бомбометам, сначала «Приготовить левый», а потом — «Приготовить правый». Так как эсминец круто разворачивался, было ясно, что стрелять могут только правые бомбометы.

Они и выстрелили, как положено, но когда МакКой приказал «Стрелять всем», матрос, стоявший у рычагов бомбосбрасывателей, приказ не выполнил. Вероятно, его сбilo с толка то, что стрелял только правый борт. В результате серия бомб, которая замкнула бы смертоносное кольцо вокруг лодки, в воду не пошла. Лодка избежала верной гибели. «Оффа» продолжал поворачивать вправо, но контакт восстановить не удалось. МакКоя по радио-

телефону передали, что конвой атакован, поэтому он на скорости 20 узлов помчался на свое место в кольце охранения.

Это был последний бой «Оффы» во время этого перехода.

В период с 00.56 до 04.32 «Лусстрайф» трижды обнаруживал лодки и трижды атаковал их. Он не добился новых успехов, но заставил лодки погрузиться и отойти. «Сноуфлейк» обнаружил одну из лодок, за которыми охотился «Лусстрайф», но ему пришлось ограничиться ролью корабля наведения.

К 05.00 ONS-5 вошел в полосу густого тумана. Конвой опять рассыпался, и «Тэй» приказал собрать отставших.

Хотя Шервуд не знал об этом, но Дениц уже принял решение прекратить бой. В 09.15 он отправил по радио приказ лодкам прекратить преследование и уходить на восток для дозаправки.

### УТРЕННИЕ ХЛОПОТЫ

Время шло, однако немцы новых атак не предпринимали. Шервуд начал понимать, что подводные лодки оставили конвой в покое, пусть даже на время. Наконец он получил возможность подвести итоги ночных боев и обнаружил, что эти итоги не так уж плохи.

В период с 22 апреля, когда ONS-5 ушел от Оверсэя, и до 05.00 6 мая подводные лодки потопили 11 судов из 42. С 22.00 5 мая до 05.00 6 мая достоверно были потоплены 5 подводных лодок, еще несколько были повреждены. Если добавить сюда 2 подводные лодки, потопленные самолетами, окажется, что немцы потеряли 7 лодок.

При этом следует учесть, что за последнюю ночь немцы нанесли по ONS-5 неслыханно сильный удар. С 21.00 до 05.00 лодки атаковали конвой не менее 25 раз. Но все эти атаки были успешно отражены. Шервуд и его помощники из 3-й группы поддержки могли с полным основанием гордиться своими действиями в этот период.

С того момента, как немецкие лодки впервые обнаружили конвой, и до окончания битвы противник предпринял не менее 45 атак, хотя утверждать, что эта цифра совершенно точна, мы не можем. Эти атаки отбила эскортная группа В-7. Еще 10 атак отразила 3-я группа поддер-

жки, что в общей сложности дает 55 отбитых атак. При этом мы не делаем различия между успешными и безуспешными атаками.

Шервуд мог несколько ослабить бдительность, однако теперь перед ним возникла новая проблема.

Топливо на «Оффе» подходило к концу, и это беспокоило капитана 1 ранга МакКоя. К тому же его беспокоили повреждения, которые получил «Ориби», тараня U-531. Форпик и провизионка эсминца были затоплены, поэтому МакКой решил как можно скорее отправить его в базу. Он запросил у Шервуда разрешение увести эти 2 эсминца в Сент-Джонс.

Шервуд в сложившихся обстоятельствах не видел к этому препятствий. В результате в 06.09 «Оффа» и «Ориби» ушли. Они прибыли в Сент-Джонс через 2 суток.

Но положение на самом деле было не таким плохим, как могло показаться. Незадолго до ухода эсминцев прибыл капитан 2 ранга Брюэр на «Пеликане» и привел с собой «Спей», «Виэр» и «Джед». «Виэр» и «Спей» расположились за кормой конвоя, а «Пеликан» и «Джед» усилили непосредственное сопровождение.

В 08.05 «Спей» сообщил, что видит подводную лодку, и «Виэр» сразу пошел ему на помощь. Фрегат находился в 10 милях за кормой конвоя, когда его радар обнаружил цель по левому крамболу на расстоянии 5200 ярдов. «Спей» дал полный ход и пошел на нее. Дистанция быстро сокращалась.

Когда дистанция сократилась до 4200 ярдов, подводная лодка повернула влево, а потом пошла прямым курсом. Судя по всему, лодка с помощью гидрофона засекала, что «Спей» увеличил скорость, и попыталась удрать. Но потом командир лодки передумал и повернул назад.

Когда «Спей» сократил дистанцию до 900 ярдов, с него заметили лодку, которая пересекала курс справа налево. Командир «Спея» капитан 2 ранга Бойз-Смит решил, что лодка итальянская, так как она походила на лодку типа «Дессие». Скорость лодки он определил в 12 узлов

«Спей» сразу открыл огонь и повернул влево, чтобы попытаться протаранить лодку. Этот маневр был успешным, так как расчет 102-мм орудия успел выпустить 5 снарядов, прежде чем лодка погрузилась. Прицел был взят метко, и 2 снаряда попали в рубку, третий снаряд считался «вероятным попаданием».

Один из снарядов взорвался в задней части рубки с левого борта, а второй попал прямо в центр ее. После обоих взрывов летела масса обломков. Кроме того, эрликаны и пом-пом тоже добились нескольких попаданий в рубку.

Когда дистанция сократилась до 400 ярдов, подводная лодка погрузилась, и «Спей» сразу же засек ее асдиком. Водоворот и кильватерная струя были видны так четко, что Бойз-Смит атаковал на глазок. Были сброшены 10 бомб, и они легли довольно точно. «Мы все ожидали, что подводную лодку выбросит на поверхность, но, к сожалению, этого не произошло», — писал Бойз-Смит.

Когда «Спей» немного отошел, контакт появился на левой раковине. Бойз-Смит развернул корабль и атаковал лодку с помощью хеджехога. Лодка повернула прочь, и фрегат последовал за ней. Немцы не спешили, и скорость лодки не превышала 2 узлов. Однако она погрузилась на большую глубину, и Бойз-Смит понял, что атака хеджехога вряд ли принесет успех. И все-таки он приказал дать залп. Эхо появилось за кормой, и «Спей» еще раз развернулся, чтобы атаковать уже глубинными бомбами. После этой атаки контакт удержать не удалось.

В этот момент подошел «Виэр», и они вместе со «Спем» начали новый поиск. Но как только он начался, «Пеликан» приказал «Виэру» проверить ВЧ-пеленг, который оказался прямо за кормой конвоя. Бойз-Смит попросил командира группы оставить «Виэр» с ним, и капитан 2 ранга Брюэр согласился.

Через час контакт был восстановлен, однако оставались сомнения в том, что это подводная лодка. «Спей» атаковал ее глубинными бомбами, видимых результатов

не добился и, несмотря на самый тщательный поиск, контакт восстановить не сумел.

К 10.15 ONS-5 оказался чуть ли не в 40 милях впереди, поэтому «Спей» и «Виэр» решили возвращаться, прочесав полосу позади конвоя. Они рассчитывали перехватить лодку, которую было приказано найти «Виэру». Но им не повезло.

Туман к этому времени начал редеть, хотя большие ключья упрямо лежали на воде. Весь день ONS-5 спокойно шел к цели, с каждым часом приближаясь к Западной точке встречи, где его должен был ждать местный эскорт. На этом обязанность группы В-7 по защите конвоя заканчивались.

Однако был получен еще один, теперь уже последний контакт. В 21.52 оператор асдика «Джеда» доложил, что обнаружил лодку, и фрегат атаковал ее. После атаки контакт был быстро восстановлен, и «Джед» повторил заход. Но как только он повернул, чтобы догнать конвой, асдик получил еще несколько сигналов.

Вот что говорит командир фрегата об этих минутах:

«Пока мы шли к источникам этих сигналов, в 22.04 примерно в 400 ярдах впереди была замечена кильватерная струя под прямым углом к нашему курсу. Слева была замечена корма корабля. Вскоре после этого слева был замечен еще один корабль, и я с ужасом понял, что мы идем прямо на пересечку конвою, причем видимость не превышала 2 кабельтовых. Не зная, какую часть конвоя мы увидели, я спешно повернул на параллельный курс, хотя все еще не знал, следует конвой генеральным курсом или выполняет маневр уклонения.

В этот момент с радара, асдика и от наблюдателей хлынул поток рапортов. Мне показалось, что столкновение неизбежно, и моей единственной мыслью было как можно скорее убраться подальше от конвоя. Нам удалось это сделать, выскочив на левый фланг конвоя в 22.20, после чего мы заняли свое место в порядке».

Ночь прошла спокойно. Новых атак не было, так как уцелевшие подводные лодки — 44 из 51, развернутой на пути ONS-5 — направлялись на восток, домой. Утром 7 мая все еще стоял рваный туман.

Ночью адмирал Хортон радировал на «Пеликан», что он должен на рассвете оставить ONS-5, забрав с собой «Виэр» и «Джед». Он должен был пройти по курсу конвоя, разыскивая торпедированные суда, которые могли остаться на плаву. Поэтому в 06.00 капитан 2 ранга Брюэр попрощался с Шервудом и отбыл.

Брюэр сообщил:

«В период с 08.30 до 12.00 группа прошла через район брачных игр китов, находившийся примерно в точке 50° N, 45° W. Погода была тихая, стоял густой туман, видимость не превышала одного кабельтова, и было необычайно тепло.

Асдик получал многочисленные эхо от косяков рыбы. Сигналы были исключительно четкими. На ленте рекордера можно было увидеть, как сходятся и расходятся две рыбы. Радар несколько раз обнаруживал огромных чудовищ, выпрыгивающих из воды в любовном экстазе. Но прежде чем мы разобрались в ситуации, «Джед» ухитрился приветствовать такую парочку серией из 10 глубинных бомб.

Я лично видел совокупающуюся пару китов. Это редкое и очень впечатляющее зрелище. Я думаю, что видимость уединенности, которую создавал туман, и необычайное весеннее тепло подогревали любовный пыл китов. Вскоре после полудня все треволнения закончились».

Капитан 2 ранга Брюэр хотел узнать, что думают по этому поводу биологи, но, судя по всему, он к ним так и не обратился.

На следующий день 8 мая адмирал Хортон отправил «Пеликан» и его выводок на поддержку конвою ON-181, который шел на юго-запад вдоль границы гренландских

льдов. Примерно через 10 часов командующий Западными Подходами поставил перед ними новую задачу. Он отправил группу на помощь конвою ONS-6, который находился дальше на северо-восток. Однако 9 мая, незадолго до встречи с ONS-6, Хортон приказал Брюэру полным ходом возвращаться в Сент-Джонс. Во второй половине дня 11 мая группа столкнулась с плотным паковым льдом в условиях плохой видимости, хотя курс был проложен в соответствии с бюллетенями ледовой обстановки от 9 и 10 мая.

«Это был тяжелый опыт. Мы обнаружили, что паковые льды, опасные для кораблей, встречаются на 120 миль дальше к юго-западу, чем было указано в бюллетенях. Мы указали на это расхождение командующему морскими силами Ньюфаундленда. Нам повезло, что единственной поломкой оказалась вертушка лага на «Джеде», — вспомнил Брюэр.

Группа пришла в Сент-Джонс 12 мая в 16.30.

Однако вернемся к конвою ONS-5. Во второй половине дня «Видетт» подошел к «Бритиш леди», чтобы заправиться. К этому времени на «Бритиш леди» нефти в танках уже не осталось, однако капитан танкера предложил Харту поделиться своим собственным топливом, так как собирался следовать в Сент-Джонс. Командир «Видетта» согласился. Хотя видимость была очень плохой, опыт команды танкера помог преодолеть все трудности. Заправку завершили успешно.

В 15.00 конвой встретил Западный местный эскорт, и через сутки «Видетт» и «Лусстрайф» отделились от конвоя. Шервуд приказал им сопровождать «Аргон», «Бритиш леди» и «Беркел» в Сент-Джонс. Выполнить этот маневр было непросто из-за густого тумана. Ночью 7/8 мая маленькая группа столкнулась с айсбергами и в тумане рассыпалась. Однако на следующий день все собрались вместе и 9 мая в 08.30 торжественно прибыли в Сент-Джонс.

Остальные корабли группы В-7 («Тэй», «Санфлауэр», «Сноуфлейк») освободились в это же время и тоже на-

правились в Сент-Джонс. «Тэй» и «Сноуфлейк» прибыли туда утром 8 мая, а «Санфлауэр», которому пришлось сопровождать «Эмпайр Газель», — на 12 часов позднее.

«Пинк» испытал огромные трудности, стараясь удержать вместе свои корабли, когда мини-конвой пробирался сквозь льды, окутанные туманом. Он прибыл в Сент-Джонс на следующий день, в воскресенье 9 мая. Аткинсон отправил «Сеннен» вперед, а сам остался дежурить у входа в гавань, пока туда не вошли все 4 транспорта. Когда «Пинк» пришвартовался к причалу, в его цистернах осталось всего 18 тонн нефти. Он крупно рисковал.

6 мая в 21.06 командующий Западными Подходами радировал командиру эскортной группы В-7: «Мои сердечные поздравления по случаю прекрасной работы». Примерно через полчаса пришла радиограмма командующего морскими силами Северной Атлантики: «Сердечные поздравления по случаю великолепных результатов, достигнутых при минимальном воздушном прикрытии из-за нелетной погоды на аэродромах».

Наконец 9 мая Адмиралтейство послало радиограмму на «Тэй», которая дала морякам группы В-7 повод гордиться собой.

«Адмиралтейство с радостью передает вам следующее послание премьер-министра: «Мои поздравления за вашу непрекращающуюся борьбу с подводными лодками. Пожалуйста, передайте коммодору конвоя мое восхищение стойкостью его кораблей». Конец депеши премьер-министра».

### ЗАГАДКА «ЛОРИАНА»

Когда коммодор Брук привел свой конвой в Западную точку встречи, из 42 судов, покинувших Оверсэй и 3, которые пришли из Исландии, у него осталось всего 17: 11 судов были потоплены, 4 сопровождал «Пинк», 3 — «Видетт». Еще 3 судна оторвались в самом начале перехода: «Модлин» вернулся в первую же ночь; «Борнхольм» ушел после столкновения с «Беркелом», «Пенхейл» — из-за неполадок с машинами. Но куда-то пропали еще 7 транспортов. Постепенно они начали прибывать. 10 мая в Сент-Джонс пришли «Кампус» и «Коммандант Дорис», на следующий день появился «Мано». Через 2 дня «Барон Семпл» вошел в протраленный фарватер у Галифакса. 16 мая доплыло до Галифакса панамское судно «Исабель», которое отстало 6 мая.

Все они завершили переход, теперь недоставало только одного судна — «Лориана».

«Лориан» был французским судном, которое после падения Франции попало в руки англичан, поднявших на нем английский флаг. Его приобрела «Бритиш Континентал Коул энд Инвестмент компани оф Кардифф», и он был включен в состав конвоя ON-S-5. «Лориан» следовал в Галифакс в балласте под командованием капитана Уолтера Джона Мэнли. На судне находился английский экипаж из 46 офицеров и матросов.

«Лориан» занимал третье место в колонне № 4. Хотя он отстал из-за первых штормов, но сумел снова присоединиться к ONS-5. Он пережил атаки подводных лодок 29 и 30 апреля, шторма первых 3 дней мая, первую фазу битвы, которая началась 4 мая. Утром 5 мая «Лориан» держался на своем месте в строю и оставался там целый день. Однако к рассвету 6 мая он исчез.

Никто больше не видел это судно. «Лориан» не сообщил, что получил попадание торпеды. Ни «Пинк», ни «Лустрайф» не видели его, впрочем, как и другие корабли, собиравшие отставшие транспорты. С него не спасся ни один человек. Это судно просто бесследно пропало.

В бумагах Адмиралтейства имеются описания всех атак, удачных и неудачных. В отчетах и рапортах кораблей эскортной группы В-7 описана буквально каждая минута перехода ONS-5, но нет ни одного упоминания о «Лориане». Корабли могли отстать во время шторма, просто потеряться, но ни один корабль из состава конвоя не был атакован так, чтобы это не видел никто.

«Лориан» ночью 5 мая следовал между «Лорнистоном» (слева) и «Иваном Топиком» (справа). Эти два судна сохранили свои места в строю в течение бурной ночи 5/6 мая, но никто на них не видел, чтобы «Лориан» был атакован или испытывал какие-то трудности.

Если же «Лориан» все-таки был торпедирован, почему он не сумел спустить шлюпки, чтобы спаслась хотя бы часть экипажа? Маленький «Бонде» затонул буквально за пару минут, и все-таки часть экипажа с него спаслась.

Общая численность экипажей 11 потопленных судов составляла 605 человек. Из них погибли только 86 — 68 англичан, 5 норвежцев и 8 американцев, то есть общие потери были относительно невелики. На «Лориане» должно было происходить нечто подобное. Если не считать «Бонде», все суда тонули довольно медленно. Так как «Лориан» шел в балласте, он обладал большим запасом плавучести. Быстро затонуть судно могло лишь если взрыв разломил его пополам. Если произошло именно так, то

взрыв должен был быть очень сильным. Тогда его наверняка кто-нибудь услышал бы.

Шкиперы торговых судов имели приказ сообщать обо всех замеченных подводных лодках. Если судно было атаковано, капитан должен был выпустить 2 белые ракеты и отправить по радио сигнал бедствия. Мы видели, что только один или два капитана не смогли это сделать по каким-то причинам.

Но капитан Мэнли был очень опытным моряком. Служба на его корабле была поставлена хорошо, и экипаж был очень дисциплинированным. Совершенно невероятно, чтобы моряки «Лориана» не были готовы выпустить ракеты или радировать об атаке субмарины, если таковая имела место. Кроме того, даже если по какой-то причине судно это не сделало, об атаке сообщал ближайший корабль конвоя, как произошло с «Долиусом» или быстро затонувшим «Бристоль Сити».

Но, судя по всему, «Лориан» был атакован и потоплен.

Ночью 5/6 мая конвой ONS-5 находился в точке с координатами 55° N, 44° W. 6 мая в 15.00 сторожевик американской Береговой Охраны «Манхассетс» в точке 54° 04' N, 44° 18' W видел обломки торгового судна, которые еще держались на воде. Сторожевик также заметил пустые спасательные шлюпки и какие-то обломки. Название корабля было закрашено, как и полагается в военное время, поэтому «Манхассетс» не смог его опознать.

Сторожевик сообщил своему командованию, которое передало информацию командующему морскими силами Ньюфаундленда. Тот связался с командующим Западными Подходами и запросил, спасти это судно или затопить. Адмирал Хортон решил попытаться спасти, если имеются буксиры и эскортные корабли. «Манхассетс» получил приказ оставаться рядом с судном, если позволит погода, и ждать новых приказов.

К несчастью, лед и туман помешали сторожевику, и ночью он ушел. Когда на следующий день погода несколько улучшилась, «Манхассетс» приступил к поискам. Сто-

рожевик потратил несколько часов, но был вынужден сообщить, что ничего не нашел. Наконец он радировал, что обломки, скорее всего, затонули.

Был ли этот корабль «Лорианом»? Если так, то почему спасательные шлюпки оказались пустыми? Если их успели спустить, то почему в них никого не было?

Весь этот эпизод является одной большой тайной. Еще долго в Сент-Джонсе и Галифаксе ожидали прибытия «Лориана», но он так и не появился. Наконец вопрос был закрыт, хотя никто ничего так и не узнал.

Адмиралтейство сухо сообщило: «Лориан» не прибыл в порт назначения. Вероятно потоплен».

### ПОРАЖЕНИЕ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Когда все его корабли вошли в гавань Сент-Джонса, капитан 2 ранга Греттон сразу вызвал к себе командиров и потребовал изложить все детали битвы. Кое-что он уже знал из радиограмм, которые поступали из штаба командующего морскими силами на Ньюфаундленде, однако он желал знать всё. Многого требовалось обсудить, и многое требовалось отпраздновать. Но еще больше требовалось сделать. Группа В-7 должна была сопровождать идущий из Галифакса в Англию конвой SC-130. А выход конвоя был назначен уже на 14 мая.

В результате на все дела оставались только 3 дня. При этом много времени предстояло провести, заполняя различные бланки, составляя отчеты, описывая каждую отдельную атаку эскортных кораблей и подводных лодок, расшифровывая торопливо сделанные штурманские прокладки, подготавливая общее донесение. А кроме того, требовалось отчистить корабли, заправить их, пополнить припасы, погрузить глубинные бомбы. «Санфлауэру» требовалось отремонтировать форштевень, поврежденный при таране U-533. На других кораблях нужно было проверить гирокомпасы и отремонтировать асдики. Обязательно нужно было провести кое-какие тренировки, чтобы больше не повторять допущенных ошибок.

Если же говорить о «Дункане», то Греттону предстояли более серьезные хлопоты. Это был первый длинный переход корабля, и вся команда была встревожена его валкостью. Пришли к заключению, что лидер имеет слишком большой верхний вес.

Чтобы уменьшить этот вес, прежде всего, требовалось снять все лишнее. Описывая происходившее, Греттон говорит: «Когда корабль уходил, пирс был буквально завален железными рундуками, бухтами электрических кабелей, медными переговорными трубами, деревянными дельными вещами, словом, всем тем хламом, который копится в боцманских кладовках. Ни один нормальный унтер-офицер никогда ничего не выбрасывает. И эта груда ржавых блоков и всякой всячины была просто огромной».

Кроме всего этого движимого имущества, имелся иной груз, который также вне всякого сомнения влиял на остойчивость «Дункана». В мирное время он был флагманским кораблем флотилии эсминцев, и на нем ездил августейшая персона командира флотилии. Корабль командира всегда должен выглядеть щеголевато. Никакая сталь не должна осквернять своим гнусным видом высочайший взор, поэтому везде и всюду накладывались один слой краски за другим. Счистить ее после начала войны просто никто не додумался. И в результате общий вес краски, которую таскал на себе несчастный эсминец, наверняка вносил свой вклад в снизившуюся остойчивость.

Греттон был в этом убежден. В результате он отдал приказ отскрести палубы и надстройки. Вся команда, офицеры и матросы, день за днем молотками отбивала краску. Над гаванью Сент-Джонса стоял неумолчный грохот. Даже когда заканчивались дневные работы, этот сизифов труд не прекращался. Однако отскоблить всю краску — дело долгое. Уже было пора выходить навстречу SC-130, а краски еще оставалось очень много. Хотя вся команда радовалась, что «Дункан» станет немного остойчивее.

Первый корабль группы В-7 отошел от причала во второй половине дня 14 мая, за ним последовали осталь-

ные. Остался только «Санфлауэр», ремонт которого несколько затянулся. Однако и этот корвет прибыл на рандеву вовремя. Собрались все — «Дункан», «Тэй», «Видетт», «Сноуфлейк», «Лусстрайф», «Пинк» и «Ноферн Спрей». Остался в гавани только спасательный траулер «Ноферн Гем», его заменил канадский корвет «Китченер», который направлялся в Англию. Кроме него добавились спасательное судно «Замалек, укомплектованное моряками торгового флота и медицинским персоналом ВМФ, и еще один танкер «Бенте Маэск».

В это время года айсберги имеют дурную привычку караулить прямо у выхода из гавани Сент-Джонса. Однако корабли В-7 благополучно разминулись с ними и уже через час попали в привычный густой туман. К счастью, туман их не задержал, и утром 15 мая они встретили конвой из 39 торговых судов, не считая «Замалек».

Принять конвой у местного эскорта не так просто, как может показаться. К тому же требовалось обменяться бумагами с коммодором конвоя капитаном 1 ранга Дж. Форсайтом. Однако все это было сделано.

Греттон писал: «Особенно важно было не терять времени ни сейчас, ни в течение перехода. Ведь через 2 дня после нашего прибытия я должен был обвенчаться в церкви св. Марии на Кадоган-сквер с девушкой из вспомогательной службы ВМФ. Она обещала ждать меня в 11.00 со всеми необходимыми свидетелями. Это нельзя было пропустить. Я сообщил об этом коммодору и получил ответ, что он сам торопится на матч по гольфу, назначенный на тот же самый день, а потому сделает все, что только сможет».

Конвой состоял в основном из старых судов, которые имели угольные котлы. Коммодор изо всех сил старался заставить их не дымить, так как ничто иное не выдает конвой так явно, как огромная пелена дыма, извергаемая десятками труб. Ему это плохо удавалось, хотя командир В-7 пытался помочь, пустив в ход все мыслимые угрозы. Проблема заключалась в том, что многие кочегары были

новичками. По мнению Греттона, проблемы с дымом, как и с сохранением строя, капитаны начинают решать лишь когда конвой подвергнется атаке.

Туман продержался весь день, и корабли испытывали большие затруднения, пытаясь сохранить место в порядке. Греттон страшно разозлился, когда один транспорт типа «Либерти» вместо того, чтобы держать предписанную скорость, оказался в 3 милях позади остальных. Наконец шкипер, которому надоело выслушивать выговоры с «Дункана», крикнул в мегафон: «Слушайте, кэптен, ни один из моих офицеров раньше не нес вахту, а я не могу торчать здесь постоянно».

Ночью туман не разошелся. Радар «Видетта» обнаружил большой айсберг прямо перед конвоем. Времени поворачивать не было. Да и вообще это стало бы форменным безумием, так как в тумане сигналы сирен слышались плохо. Поэтому Греттон приказал «Видетту» встать между айсбергом и конвоем, застопорить машины и всеми доступными средствами извещать торговые суда. «Видетт» включил один из прожекторов, включил все красные огни и сиреной постоянно передавал морзянкой букву «У», чтобы предупредить конвой, что этот курс ведет к опасности. Последовала изрядная нервотрепка, но все-таки конвой обошел айсберг, и не произошло ни одного столкновения.

В течение ночи одно из судов оторвалось от конвоя, и туман не позволил ему догнать SC-130. Но капитан не сообщил ничего ни коммодору, ни Греттону. Позднее они узнали, что судно вернулось на Ньюфаундленд.

На следующее утро туман рассеялся, и прибыл «Санфлауэр». Улучшение видимости позволило капитанам немного вздремнуть. Так как в гавани у них почти не было отдыха, все немного устали.

Греттон прокомментировал: «После двух успешных, но затяжных битв с волчьими стаями группа находилась в наилучшем состоянии. Каждый корабль знал, что будут делать остальные в тех или иных обстоятельствах. Мне

приходилось передавать совсем немного приказов; так как корабли действовали самостоятельно и сообщали, что они делают. Они не ждали приказов».

Весь день 16 мая стояла хорошая погода, поэтому «Дункан», «Видетт» и «Санфлауэр» смогли провести дозаправку. Атак не было, и экипаж «Дункана», вооружившись молотками и складными ножами, принялся отскабливать оставшуюся краску.

Видимость была максимальной, небо — голубым, ярко светило солнце. После ужасной погоды во время перехода ONS-5 это было особенно приятно. Греттон, вспоминая удачные бои, пребывал в отличном состоянии духа. Однако здесь имелась и другая сторона. При неограниченной видимости конвой можно было заметить издали. Командир подводной лодки должен был страдать сильнейшей близорукостью, чтобы пропустить его. Но пока все обстояло хорошо. После 8 месяцев огромных волн, штормовых ветров, арктического холода о плохом как-то не думается.

Утром 17 мая американский танкер сообщил, что имеет на борту серьезного больного. Однако на этот раз лейтенант Кэмпбелл и капитан-лейтенант Морган не пожелали превращать капитанскую каюту в операционную. Когда Кэмпбелл с помощью мегафона обсудил с капитаном танкера симптомы и поставил предварительный диагноз, Греттон приказал спасательному судну «Замалек» забрать больного к себе на борт.

Уход «Дункана» от конвоя ONS-5 в самый критический момент продолжал мучить Греттона. Мучает даже до сих пор. 26 июня 1960 года он написал автору:

«Естественно, это давит на меня с тех самых пор. Решение было совершенно правильным. Тем не менее, в результате я пропустил самую крупную битву. Если бы только я имел возможность заправиться. Но проработав так долго с командиром «Тэя» Шервудом, я был уверен, что он справится. Мой собственный корабль был мне

еще не знаком, я не мог судить, насколько правильно заявление механика об оставшемся количестве топлива. Мне понадобилось немного времени, чтобы получить точные цифры. Но, в конце концов, хотя решение было теоретически правильным, в действительности я пропустил свой звездный час, который выпадает раз в жизни. И разумеется, если бы я хотя бы заподозрил, что впереди собралось такое количество подводных лодок, я бы остался не колеблясь».

Первые несколько дней Греттон держал «Дункан» внутри конвоя вместо того, чтобы идти зигзагом в составе охранения. Таким образом он сэкономил топливо. 17 мая не менее 5 «Летающих Крепостей» прикрывали SC-130 с воздуха. Зато на следующий день, хотя погода осталась прекрасной, по неизвестным причинам не появился ни один самолет. Используя благоприятные условия, Греттон заправил «Китченер», «Сноуфлейк», «Пинк» и «Лустрайф». «Ноферн Спрей» был отправлен присмотреть за одним из судов, на котором произошла поломка машины. Оно остановилось для ремонта, и траулер должен был привести его обратно к конвою.

Вечером 18 мая появились первые признаки близости подводных лодок. Примерно в 20.00 была перехвачена передача с лодки, которая находилась на левом крамболе. «Видетт» попытался ее найти, но не сумел. Через 3 часа были перехвачены еще несколько передач, поэтому стало ясно, что SC-130 обнаружен. За ним следили по крайней мере 4 подводные лодки.

Греттон сразу приказал «Ноферн Спрей» вести свой транспорт по специальному маршруту для отставших, который проходил на большом расстоянии от курса SC-130. Затем он передал кораблям группы все сведения о положении немецких лодок. Группа В-7 приготовилась отражать атаки.

Однако ночь прошла относительно спокойно. Только одна лодка подошла довольно близко к конвою. В 01.00

«Дункан» установил контакт и пошел проверять. Лодка погрузилась, когда эсминец был еще в 4000 ярдов. «Дункан» все-таки сбросил серию глубинных бомб и продержал лодку под водой, пока не была устранена угроза конвою.

Незадолго до рассвета Греттон повернул конвой на 90 градусов вправо, чтобы обмануть подводные лодки, если они планировали атаковать его на рассвете. Эта тактика сработала успешно, и SC-130 обошел несколько лодок. Позднее были перехвачены переговоры немцев, ожидавших конвой на его прежнем курсе.

Рано утром прибыли «Либерейторы» 130-й эскадрильи из Исландии, и начались атаки. В течение последующих 12 часов шли постоянные стычки с подводными лодками. «Тэй» и «Сноуфлейк» вступили в бой первыми, причем «Сноуфлейк» едва не потопил лодку. После его атаки «Дункан», как самый быстроходный, продолжил атаку.

«Однако командир U-381 оказался очень решительным человеком. Хотя «Сноуфлейк» повредил его, он делал все возможное, чтобы оторваться. Впервые я получил шанс использовать хеджеhog. Первый залп лег мимо, так как мы неправильно определили курс лодки, но второй дал одно попадание. Ждать взрыва с секундомером в руке — настоящая пытка. Мы увидели поднимающееся на поверхность масло и полным ходом пошли вдогонку за конвоем».

Таков был конец U-381, первой жертвы В-7.

Завершив атаки, к конвою присоединились «Тэй» и «Пинк». «Видетт» отправился на помощь «Либерейтору», который израсходовал глубинные бомбы. «Санфлауэр», решив, что эскорт конвоя слишком ослаблен, оставил заниматься лодкой новый «Либерейтор» и вернулся на свое место.

Примерно в 08.00; едва «Дункан» вернулся к конвою, телефонист на мостике заметил далеко на горизонте рубку лодки. Как только «Дункан» бросился на нее, лодка поспешно погрузилась. Греттон продержал ее под водой, пока SC-130 не прошел мимо.

«Потом прилетел третий самолет. Я знал, что пилот — новичок, и предупредил его, чтобы он сбрасывал глубинные бомбы только на неподвижные цели, иначе он просто растратит весь боезапас. Мы дали ему 3 пеленга для проверки, и менее чем через 10 минут он увидел не менее 3 подводных лодок. После короткого обсуждения, какую атаковать первой, он сумел загнать под воду все три», — писал Греттон.

Затем последовала небольшая передышка, за время которой удалось немного осмотреться. Судя по всему, вокруг SC-130 собрались до 30 подводных лодок. Но опасаться их, пока имеется воздушное прикрытие, не приходилось.

Вскоре после начала паузы 1-я группа поддержки сообщила, что она уже в пути. По пути они столкнулись с некоторыми из обнаруженных утром лодок, между «Виэром» и «Джедом» прошла торпеда, после чего они взялись за дело всерьез и потопили наглеца. Очевидно, подводные лодки совсем не ожидали появления еще одной эскортной группы и были застигнуты врасплох.

Во второй половине дня «Дункан» и «Видетт» заправились, а «Китченер» отделился, чтобы оказать поддержку эскорту конвоя, идущего на запад. Перед наступлением темноты прибыла 1-я группа поддержки, и Греттон построил все имеющиеся корабли в ночной ордер.

Все признаки говорили за то, что конвой ждет тяжелая ночь. Условия для подводных лодок были идеальными, и решительная атака могла принести немцам успех. Но лишь одна лодка осмелилась приблизиться к конвою, и ту эскорт отогнал без труда.

На следующий день конвой снова получил надежное воздушное прикрытие, и «Либерейторы» провели несколько атак. День развивался почти точно так же, как предыдущий, исключая то, что подводные лодки держались на еще более почтительном расстоянии. 1-я группа поддержки провела несколько атак, однако новых успехов не имела.

Ночь прошла спокойно, а на утро Дениц отозвал свои лодки. SC-130 больше никто не беспокоил. К восхищению Греттона, коммодор так умело руководил конвоем, что они прибыли на 12 часов раньше срока.

Ни одно торговое судно не пострадало, зато были потоплены U-594, U-258 и U-381, на которой служил сын Деница. Еще 2 лодки были повреждены.

В своих мемуарах Дениц пишет:

«В подводной войне было достаточно неудач и кризисов. Такие вещи неизбежны в любой войне. Но мы всегда преодолевали трудности, так как боевая эффективность подводных сил оставалась высокой. Но теперь ситуация изменилась. Радар, особенно авиационный радар, практически лишил подводные лодки возможности сражаться в надводном положении. Операции волчьих стай против конвоев в Северной Атлантике, главном театре военных действий, стали невозможны, так как именно здесь воздушное прикрытие было особенно сильным. Операции можно было возобновить, только если радикально увеличить боевой потенциал подводных лодок.

Я пришел к этому логическому заключению и отозвал наши лодки из Северной Атлантики. Мы проиграли Битву за Атлантику».

В это поражение группа В-7 внесла большой вклад. Именно битва с конвоем ONS-5 привела лодки к поражению. Это доказывает нерешительность, которую они проявили при атаках конвоя SC-130. Греттон и его команда доказали, что эскортные корабли могут сражаться с подводными лодками, если тактика выбрана правильно, а корабли действуют смело. Береговое Командование доказало справедливость того, что давно утверждали эксперты: воздушное прикрытие может сократить потери до минимума.

Битва, которую вела группа В-7, продолжалась 6 долгих дней и ночей. Соотношение сил было неслыханным

в анналах истории британского флота. По словам капитана 1 ранга Роскилла, писавшего официальную историю Второй Мировой войны, это была эпическая битва. Эта победа была одержана исключительно вовремя, и получается, что эскортная группа В-7 внесла большой вклад в нашу окончательную победу.

Капитан 2 ранга Греттон, его офицеры и матросы могли этим гордиться!

Вероятно, никогда больше судьба не совершала столь крутой поворот. Еще раз процитируем Стефена Роскилла, его слова этого заслуживают, так как они позволяют точно оценить сделанное группой В-7.

«Нельзя вспоминать об этом месяце без чувства, близкого к ужасу, по поводу понесенных нами потерь. В первые 10 дней мы потеряли на всех театрах 41 судно, в следующие 10 дней — еще 56 судов. За эти 20 дней были потоплены более полумиллиона тонн. Почти две трети судов были потоплены в составе конвоев, и это обстоятельство позволяет считать, что потери имели более серьезное значение, чем об этом говорят голые цифры... Что могло предложить Адмиралтейство, если бы система конвоев утратила свою эффективность? Они не знали. Но, видимо, понимали, хотя никто не допускал такой мысли, что в этом случае мы оказались бы на грани поражения».

Но так получилось, что уже через несколько недель Дениц и его лодки были разбиты!

# ЭТО ОБСТОЯЛО НЕ СОВСЕМ ТАК, А ТОЧНЕЕ, СОВСЕМ НЕ ТАК

## Послесловие переводчика

В последнее время началось уточнение результатов действий подводных лодок, благодаря более тщательному изучению архивов. В общем и целом, ранее публиковавшиеся сведения были достаточно достоверными. Те же Еремеев и Шергин могли ошибаться в деталях, но общую картину событий они обрисовали верно. Однако в мы постараемся более точно описать то, что происходило с конвоем ONS-5, так как в середине 50-х годов даже рядовой английский автор не располагал всем объемом информации. Да что там, рядовой, официальный историк Королевского Флота Стефен Роскилл не мог этим похвастаться. Причем просто потому, что тщательная проработка архивов требует огромного времени и не может считаться завершенной даже сегодня.

Итак, как развивались события в Северной Атлантике в начале мая 1943 года? Адмирал Дениц развернул на основных конвойных маршрутах несколько волчьих стай.

Группа «Штар» (Скворец) состояла из следующих лодок: U-192 (обер-лейтенант Хаппе)\*, U-209 (капитан-лейтенант Бродда)\*, U-231 (капитан-лейтенант Венцель)\*, U-258 (капитан-лейтенант фон Массенхаузен), U-378 (капитан-лейтенант Мадер)\*, U-381 (капитан-лейтенант граф

фон Пюклер унд Лимбург)\*, U-386 (обер-лейтенант Кандлер), U-413 (капитан-лейтенант Пёль)\*, U-528 (обер-лейтенант фон Рабенау), U-531 (капитан-лейтенант Неккель)\*, U-532 (корветтен-капитан Юнкер), U-533 (капитан-лейтенант Хеннинг)\*, U-552 (капитан-лейтенант Попп)\*, U-648 (капитан-лейтенант Шталь)\*, U-650 (обер-лейтенант Витцендорф)\*, U-954 (капитан-лейтенант Лёве)\*. Лодки, помеченные значком (\*), позднее были переданы группе «Финк».

Группа «Амсель-1» (Черный дрозд) состояла из лодок U-107 (капитан-лейтенант Гельхаус), U-402 (корветтен-капитан Фрейхерр фон Фёрстнер), U-504 (корветтен-капитан Луис), U-575 (капитан-лейтенант Хейдеман), U-621 (обер-лейтенант Кручка), U-638 (капитан-лейтенант Штаудингер).

Группа «Амсель-2» состояла из лодок U-223 (капитан-лейтенант Вахтер), U-266 (капитан-лейтенант фон Иессен), U-377 (капитан-лейтенант Кёлер), U-383 (капитан-лейтенант Кремзер), U-634 (обер-лейтенант Дальхаус) и еще двух лодок, направлявшихся домой.

Позднее были сформирована группа «Финк» (Зяблик), которая, собственно, и нанесла удар по конвою. Это была одна из самых крупных волчьих стай за всю войну. Она состояла из лодок U-125 (капитан-лейтенант Фолькерс), U-168 (капитан-лейтенант Пиш), U-192 (обер-лейтенант Хаппе), U-209 (капитан-лейтенант Бродда), U-226 (капитан-лейтенант Борхерс), U-231 (капитан-лейтенант Венцель), U-260 (капитан-лейтенант Пуркхольд), U-264 (капитан-лейтенант Лукс), U-270 (капитан-лейтенант Отто), U-358 (капитан-лейтенант Манке), U-378 (капитан-лейтенант Мадер), U-381 (капитан-лейтенант граф фон Пюклер унд Лимбург), U-413 (капитан-лейтенант Пёль), U-438 (капитан-лейтенант Хейнзон), U-514 (капитан-лейтенант Ауфферман), U-531 (капитан-лейтенант Неккель), U-533 (капитан-лейтенант Хеннинг), U-552 (капитан-лейтенант Попп), U-584 (капитан-лейтенант Дееке), U-614 (капитан-лейтенант Штрагер), U-628 (капитан-лейтенант Хазенчар),

U-630 (обер-лейтенант Винклер), U-648 (капитан-лейтенант Шталь), U-650 (обер-лейтенант Витцендорф), U-662 (капитан-лейтенант Мюллер), U-707 (обер-лейтенант Гретшель), U-732 (обер-лейтенант Карлсен), U-954 (капитан-лейтенант Лёве).

После успешного разгрома конвоев SC-122 и НХ-229 в марте 1943 года, большинство немецких лодок направилось в базы для пополнения запасов. Англичане усилили эскорт, поэтому результаты апреля оказались не столь впечатляющими. В марте были потоплены 108 судов вместимостью 627377 GRT, а в апреле только 56 судов вместимостью 327943 GRT. Но к маю Дениц развернул в Атлантике новые силы. 26 апреля была сформирована группа «Штар», которая должна была перехватить следующий на запад конвой.

Англичане направили ONS-5 по северному маршруту, чтобы он как можно дольше находился под прикрытием авиации с баз в Исландии. Так как ранее конвойные битвы происходили на южных маршрутах, то существовала надежда, что конвой обойдет немецкие лодки. Увы, надежда оказалась напрасной. И все-таки воздушноекрытие оказалось действенным. 24 апреля была потоплена U-710 (обер-лейтенант Дитрих фон Карловиц), которая оказалась слишком близко к конвою, хотя не собиралась его атаковать, а возвращалась в Германию. Это сделала «Летающая Крепость» «D» из состава 206-й эскадрильи.

Однако 28 апреля конвой натолкнулся на линию патрулирования немецких лодок, U-650 его заметила и тут же сообщила об этом. Немецкие лодки начали стягиваться к конвою. Корабли эскорта засекали их переговоры с помощью ВЧ-пеленгаторов и провели несколько поисков, но безрезультатно. Конвой повернул, чтобы обойти место сосредоточения волчьей стаи.

К вечеру 28 апреля подошли 4 лодки, но их ночные атаки оказались безуспешными. Только U-532 сумела выпустить торпеды, но и она промахнулась. Зато U-386 и

U-532 получили серьезные повреждения и были вынуждены возвращаться в порт.

29 апреля U-258 потопила одно судно атакой в дневное время из подводного положения. Но U-258 была повреждена самолетами прикрытия и тоже отправилась домой. Третья серьезно поврежденная лодка за 2 дня! Командование Западных Подходов уловило изменение ситуации и направило на помощь ONS-5 3-ю группу поддержки во главе с эсминцем «Ориби».

Но в этот момент вмешалась погода. Она резко ухудшилась, и только U-192 сумела провести атаку, но также успеха не добилась. Впрочем, шторма помешали англичанам больше, чем немцам. Эскортные корабли не смогли провести дозаправку, а 6 судов оторвались от конвоя. Еще 6 судов получили приказание следовать отдельным маршрутом, образовав мини-конвой под охраной корвета «Пинк».

Тем временем, немецкая служба радиоперехвата *B-Dienst* обнаружила идущий на восток конвой SC-128, и Дениц решил перенацелить лодки на более заманчивую добычу. Группы «Шпехт» и «Штар» развернулись поперек ожидаемой линии курса этого конвоя, образовав группу «Финк». Прибывшие из Франции лодки развернулись на другой линии, образовав 4 группы: от «Амсель-1» до «Амсель-4».

Хотя 1 мая U-628 и заметила конвой SC-128, он сумел обойти район сосредоточения сил противника. Канадская «Каталина» повредила U-209, которая была вынуждена покинуть свое место в патрульной завесе и пропала несколько дней спустя. Предполагается, что она затонула в результате аварии от полученных во время атаки повреждений. Самолеты также повредили U-438.

А вечером все та же U-628 обнаружила идущий на запад конвой ONS-5. Из-за сильного шторма он проходил на сутки всего 20 миль и в результате врезался прямо в немецкую завесу, хотя с противоположного направления. Дениц отреагировал немедленно и нацелил группы «Финк», «Амсель-1» и «Амсель-2» на него.

Тем временем, прибыла 3-я группа поддержки, а большинство отставших транспортов подтянулось к конвою. Отставшими числились только 4 судна и группа «Пинка». Но 3 мая эскорт был серьезно ослаблен. Эсминцы «Дункан», «Импалсив», «Пантер» и «Пенн», а также траулер «Ноферн Гем» покинули конвой из-за нехватки топлива. Судя по многочисленным радиоперехватам, вблизи конвоя находилось большое количество немецких лодок, поэтому адмирал Хортон направил ему на помощь 1-ю группу поддержки.

Атаки начались с вечера, и U-125 потопила отставшее судно. Ночью корабли эскорта сначала сумели сдержать противника. Эсминец «Ориби» повредил глубинными бомбами U-270, а корвет «Сноуфлейк» — U-732. Обе лодки были вынуждены возвращаться в порт. Эсминец «Видетт» повредил U-514, лодка временно отошла из района боя, но позднее исправила повреждения и возобновила патрулирование.

Однако немцы действовали все настойчивее, и оборона не выдержала. U-707 погрузилась перед конвоем, пропустила его над собой, потом всплыла и потопила отставшее судно. U-628 прорвалась к транспортам сквозь брешь в кольце охранения, выпустила 5 торпед по 5 различным кораблям, но сумела лишь повредить один из них. Пословица не рекомендует гоняться за двумя зайцами, что уж говорить о пяти зайцах сразу. Это был «Вест Мадакет», потопленный на следующий день. Но проведенная буквально через несколько минут атака U-264 оказалась гораздо более результативной. Лодка потопила 2 судна 2 попаданиями каждое. Позднее U-258 потопили 2 судна 3 торпедами.

Дениц лично руководил этой операцией. Он увидел возможность добиться новой крупной победы после нескольких недель затишья и требовал от командиров лодок более настойчивых действий. Атаковать при каждом удобном случае! Если не удастся ночью из надводного положения, тогда днем из-под воды!

В результате бой продолжился и после рассвета. Одно судно было потоплено, вероятно, это сделала U-638, однако сама лодка при этом была уничтожена корветом «Сан-флауэр». Ближе к вечеру U-266 потопила 3 судна 4 торпедами, но сама была повреждена эсминцем «Оффа».

Другие лодки в это время обнаружили мини-конвой «Пинка». Пока корвет гонялся за U-358, U-584 подкралась к беззащитной группе и потопила одно судно.

Ближе к вечеру над ONS-5 появился патрульный «Либереитор», который отогнал несколько лодок, но ситуация складывалась тяжелейшая — по крайней мере 15 субмарин преследовали конвой. Только фрегат «Тэй» видел 7 штук.

Но в это время конвой вошел в полосу густого тумана, который на некоторое время укрыл его. Здесь получили преимущество уже эскортные корабли, которые могли обнаруживать лодки с помощью усовершенствованного радара модели 271M, излучение которого не обнаруживалось приемниками «Метокс», установленными на немецких лодках.

В течение ночи немцы атаковали конвой не менее 25 раз, но все атаки были отбиты эскортом. Незадолго до полуночи «Видетт» засек радаром U-531 и уничтожил ее двумя сериями глубинных бомб, так как лодка пошла на погружение слишком поздно. Затем «Видетт» погнался за U-707, также обнаруженной радаром, но ничего не добился. Ближе к утру залпом из хеджехога он потопил U-630. Корвет «Лусстрайф» безуспешно атаковал глубинными бомбами U-575, а потом засек радаром U-192. Лодка выпустила в него 2 торпеды, но промахнулась, после чего была уничтожена прямо на поверхности серией глубинных бомб, установленных на очень малую глубину. «Сноуфлейк» отогнал глубинными бомбами U-107 и при этом обнаружил радаром сразу еще 4 лодки. Он обстрелял из орудий U-125, уже поврежденную эсминцем «Ориби», и вынудил немцев затопить лодку. При этом командир эскорта запретил корвету спасать экипаж субмарины.

Эсминец «Оффа» поочередно атаковал 5 лодок, но успеха не добился. Он сумел только повредить U-223 артогнем и глубинными бомбами. «Санфлауэр» всю ночь безуспешно гонялся за лодками, дважды сам уклонился от торпед, но лишь к утру добился относительного успеха. Он протаранил и повредил U-223, однако лодка уцелела и после ремонта возобновила патрулирование.

Утром прибыла 1-я группа поддержки и развернулась вокруг потрепанного конвоя. Теперь уже плохо пришлось подводным лодкам. Шлюп «Пеликан» в тумане обнаружил радаром лодку и внезапно атаковал ее. U-438 задержалась с погружением и была потоплена глубинными бомбами. Сторожевик «Сеннен» отправился на помощь группе «Пинка». По пути он атаковал U-650 и U-575, но безрезультатно. Шлюп «Спей» занял место за кормой конвоя и отогнал U-634. Она получила 2 попадания снарядами и прекратила преследование.

Ближе у утра Дениц понял, что его лодки потерпели поражение. Они перегруппировались, но лишь половина первоначального состава группы могла продолжать бой. Операция была прекращена.

В результате ONS-5 потерял 13 судов. Это был последний конвой союзников, который понес такие значительные потери. Однако немцы заплатили за это 6 подводными лодками, к которым следует прибавить еще U-710 и U-209. Еще 7 лодок получили серьезные повреждения. Это сражение можно считать поворотным пунктом в Битве за Атлантику. После нее эскортные силы постоянно брали верх над немецкими лодками. В течение 3 недель немцы не смогли атаковать ни одного конвоя, но понесли новые потери. Положение оказалось настолько катастрофическим для них, что 23 мая Дениц отозвал все лодки из Северной Атлантики.

**Суда конвоя ONS-5,  
потопленные подводными лодками**

29.04.43	U-258	«МакКизпорт»	6198 GRT	ам
04.05.43	U-125	«Лориан»	4737 GRT	ан
05.05.43	U-264	«Харперли»	4586 GRT	ан
05.05.43	U-264	«Вест Максимум»	5561 GRT	ам
05.05.43	U-266	«Бонде»	1570 GRT	норв
05.05.43	U-266	«Гаринда»	5306 GRT	ан
05.05.43	U-266	«Сельвистан»	5136 GRT	ан
05.05.43	U-358	«Бристоль Сити»	2864 GRT	ан
05.05.43	U-358	«Уэнтворт»	5212 GRT	ан
05.05.43	U-584	«Вест Мадакет»	5565 GRT	ам
05.05.43	U-628	«Харбери»	5081 GRT	ан
05.05.43	U-638	«Долиус»	5507 GRT	ан
05.05.43	U-707	«Норт Бритн»	4635 GRT	ан

Небезынтересно будет сравнить современные данные о причинах гибели подводных лодок со старыми сведениями.

U-125: потоплена эсминцем «Ориби» и корветом «Сноуфлейк».

U-192: потоплена корветом «Лусстрайф» 6 мая. Ранее считалось, что потоплена 5 мая корветом «Пинк».

U-438: потоплена 6 мая шлюпом «Пеликан».

U-531: потоплена эсминцем «Видетт» 6 мая. Ранее считалось, что потоплена эсминцем «Ориби» и корветом «Сноуфлейк», однако они на самом деле потопили U-125.

U-630: потоплена 6 мая глубинными бомбами эсминца «Видетт». Ранее считалось, что была потоплена 4 мая канадской «Каталиной».

U-638: 5 мая потоплена корветом «Сноуфлауэр». Ранее считалось, что потоплена в этот же день корветом «Лусстрайф».

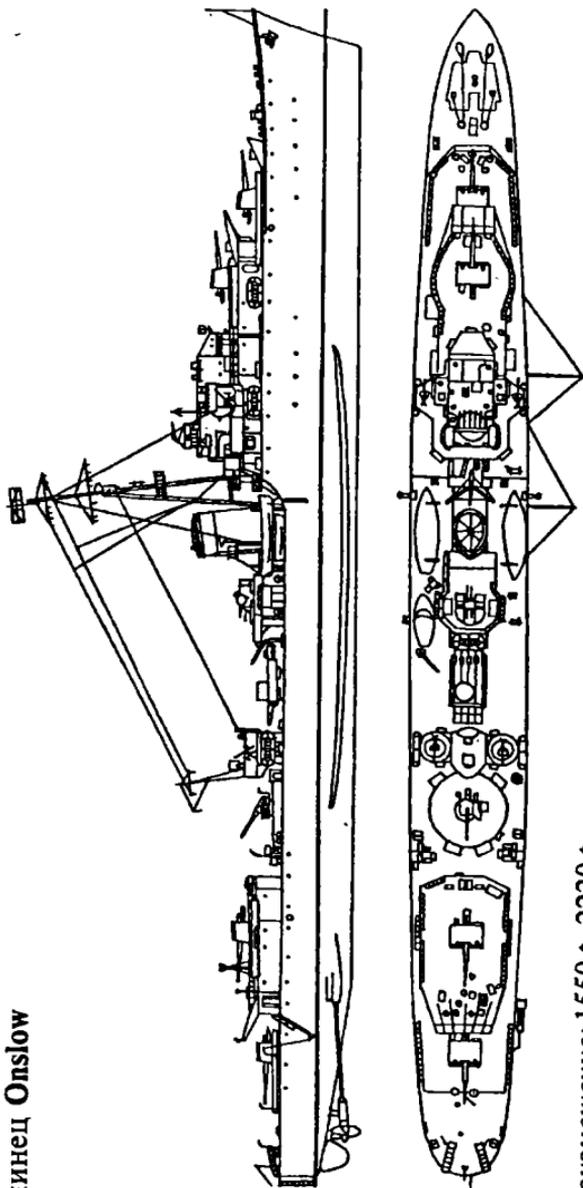
На основании каких сведений делаются столь уверенные заключения о судьбе лодок, потопленных глубинными бомбами со всем экипажем, мне не известно. Однако мы имеем то, что имеем.

U-209: пропала без вести после 7 мая. Вероятно, погибла вследствие повреждений, полученных 4 мая при атаке канадской «Каталины». Однако 6 мая лодка передала донесение через U-954. Ранее предполагалось также, что она была потоплена 19 мая фрегатом «Джед» и сторожевиком «Сеннен», но в действительности они уничтожили как раз U-954.

U-710: 24 апреля потоплена «Летающей Крепостью».

И еще об одной загадке, связанной с конвоем ONS-5. Речь идет о гибели транспорта «Лориан». На мой вопрос известный немецкий историк Юрген Ровер ответил: «Транспорт следовал в балласте с экипажем из 41 моряка и 5 артиллеристов. Согласно «Списку военных потерь Ллойда» он пропал без вести, и считается погибшим 5 мая со всем экипажем. 4 мая подводная лодка U-125 отправила свою последнюю радиограмму из квадрата AJ-6298, в которой сообщала, что потопила «Einzelfrachter» водоизмещением 4000 тонн. Так как «Лориан» отстал от конвоя еще 2 мая, не приходится сомневаться, что лодка потопила именно его. Более ранние утверждения, что это сделала U-952, не верны, так как эта лодка действовала южнее».

## Эсминец Onslow



**Водоизмещение:** 1550 t, 2220 t

**Размеры:** 105,15 × 10,67 × 4,11 м

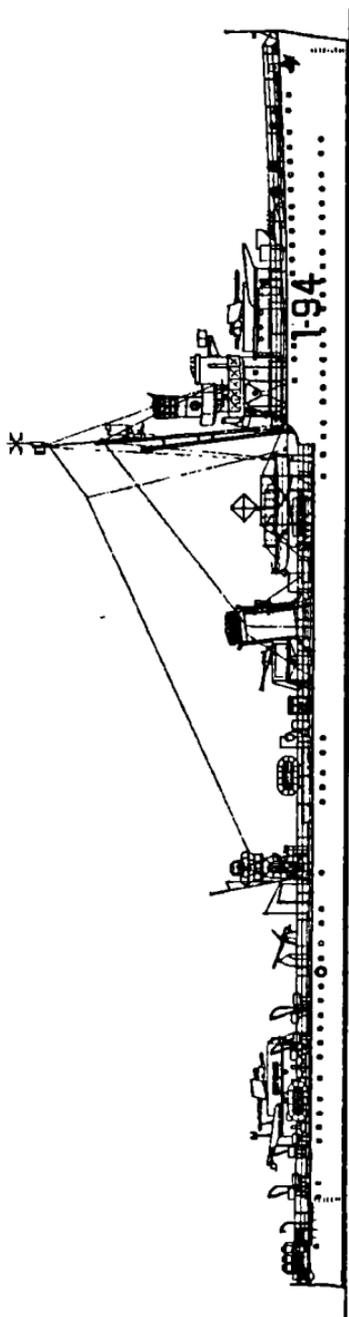
**Машины:** 2-вальный ТЗА, 40000 shp = 37 узл.

500 тонн нефти = 3850 миль @ 20 узл.

**Вооружение:** 4 — 120/45 мм, 1 — 102/45 мм, 4 — 2-фн (1 × 4), 4 ТА 533 мм (1 × 4)

Позднее добавлены 4 — 20 мм.

**Экипаж:** 217 человек

**Эсминец Vidette**

*Водоизмещение:* 1207 т, 1600 т

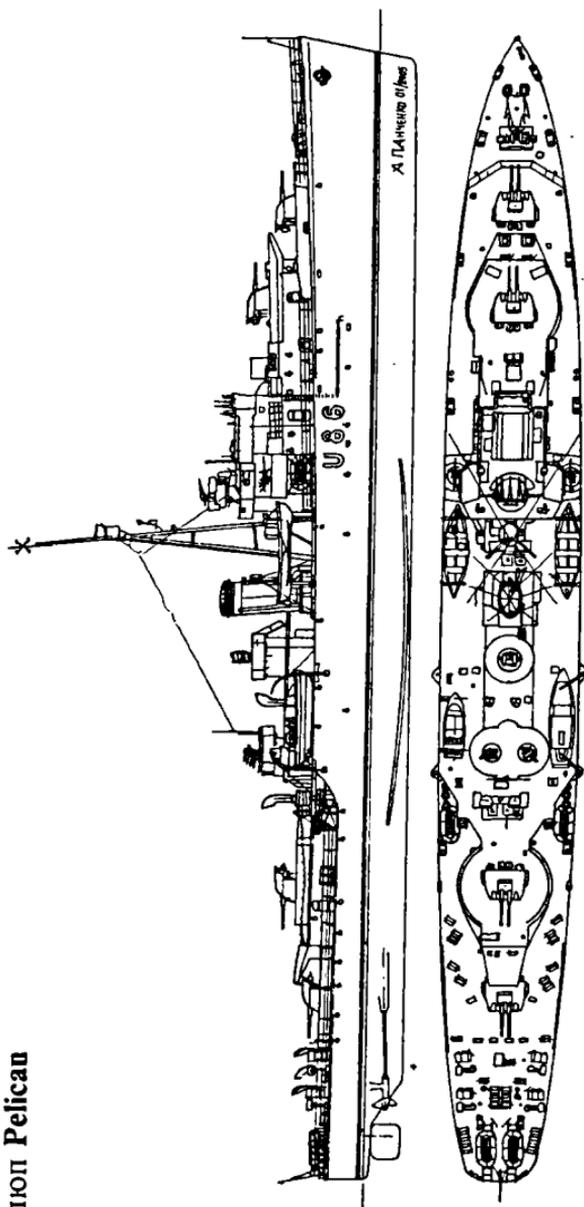
*Размеры:* 91,4 × 9,0 × 3,25 м

*Машины:* 2-вальный ТЗА, 2 котла, 18000 shp = 24,5 узл.  
450 тонн нефти = 2390 миль @ 15 узл.

*Вооружение:* 2 — 102/45 мм; 5 — 20 мм, хеджегог, до 132 глубинных бомб

*Экипаж:* 170 человек

## Шлюп Рейсан



*Водоизмещение:* 1250 t, 1790 t

*Размеры:* 89,15 × 11,43 × 3,4 м

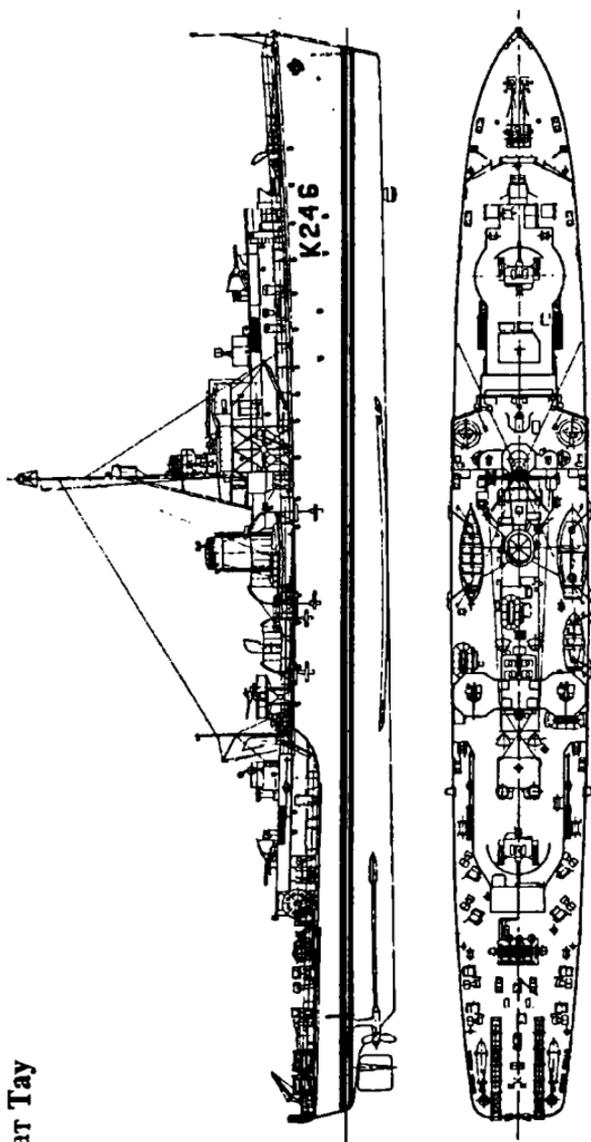
*Машины:* 2-вальный ТЗА, 3600 shp = 19,25 узл.

390 тонн нефти

*Вооружение:* 8 — 102/45 (4 × 2), 2 — 20 мм, 8 — 12,7 мм (2 × 4), до 120 глубинных бомб

*Экипаж:* 188 человек

## Фрегат Гау



*Водоизмещение:* 1310 t, 1920 t

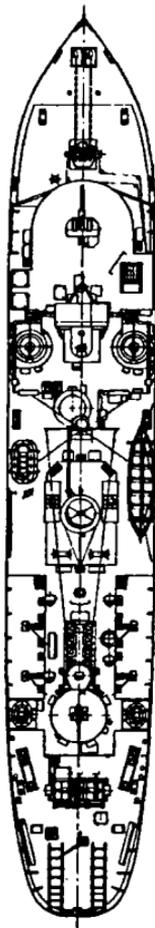
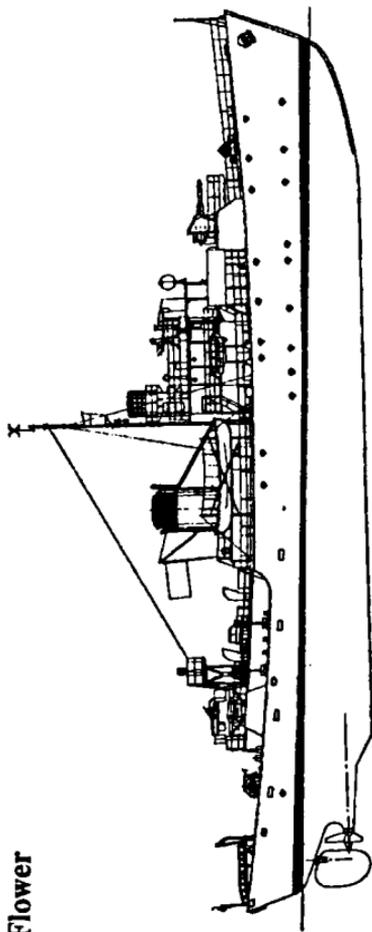
*Размеры:* 91,84 × 11,18 × 3,61 м

*Машины:* 2 вала, вертикальные тройного расширения 5500 ihp = 20 узл.  
440 тонн нефти

*Вооружение:* 2 — 102/40 мм, 4 — 20 мм, хеджегог, до 150 глубинных бомб

*Экипаж:* 140 человек

### Корвет типа Flower



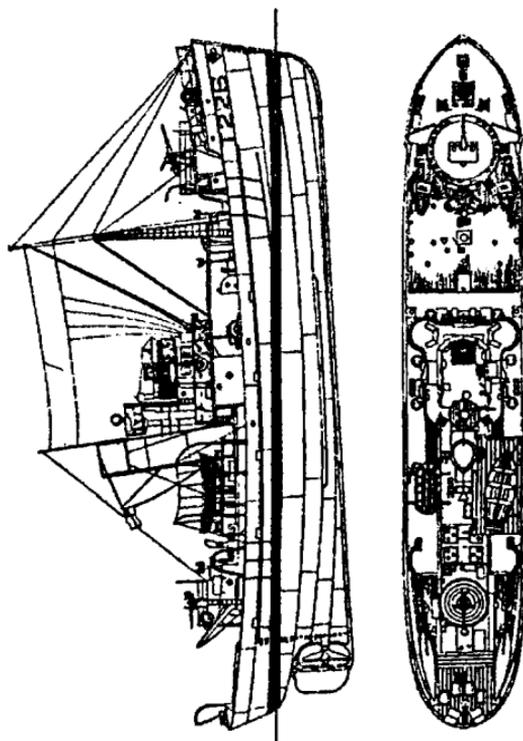
*Водизмещение:* 1170 т

*Размеры:* 63,5 × 10,11 × 4,14 м

*Машины:* 1-вальная тройного расширения, 2750 iHP = 16,5 узл.  
230 тонн нефти

*Вооружение:* 1 — 102/45 мм, 1 — 2-фн, 2 — 20 мм, хеджегог, до 72 глубинных бомб

*Экипаж:* до 110 человек

**Траулер Sir Galahad**

*Водоизмещение:* 440 t, 590 t

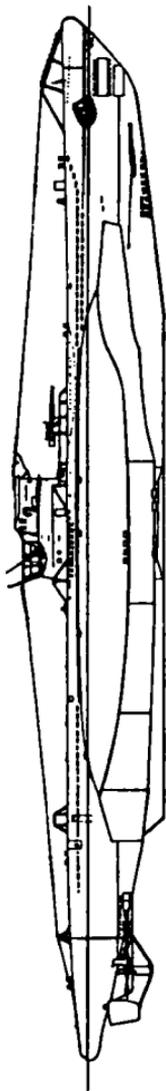
*Размеры:* 41,76 × 7,24 × 3,86 м

*Машины:* 1-вальная тройного расширения, 6000 iHP = 12 узл.  
100 тонн угля

*Вооружение:* 1 — 12-фн, 1 — 20 мм

*Экипаж:* 35 человек

### Подводная лодка серии УПС



**Водоизмещение:** 749/851 т

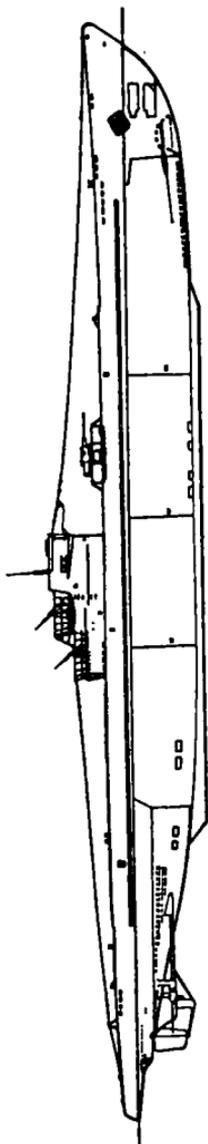
**Размеры:** 67,1 × 6,2 × 4,8 м

**Машины:** 2 вала, дизеля 1400/375 bhp = 17/7,6 узл.

**Вооружение:** 5 ТА 533 мм (4 нос, 1 корма), 1 — 88/45 мм, 1 — 20 мм

**Экипаж:** 44 человека

## Подводная лодка серии IXС



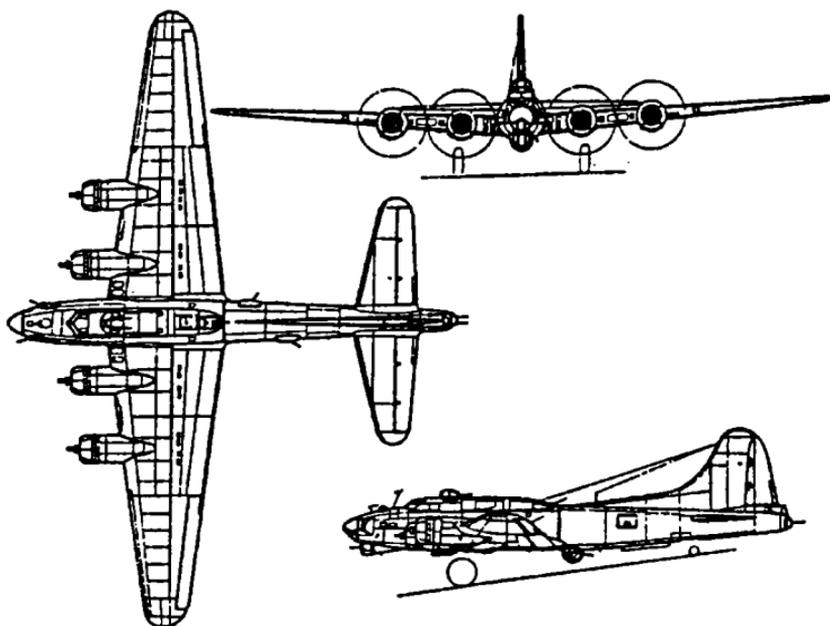
*Водоизмещение:* 1102/1213 т

*Размеры:* 76,8 × 6,8 × 4,7 м

*Машины:* 2 вала, дизеля 2200/500 shp = 18,2/7,3 узл.

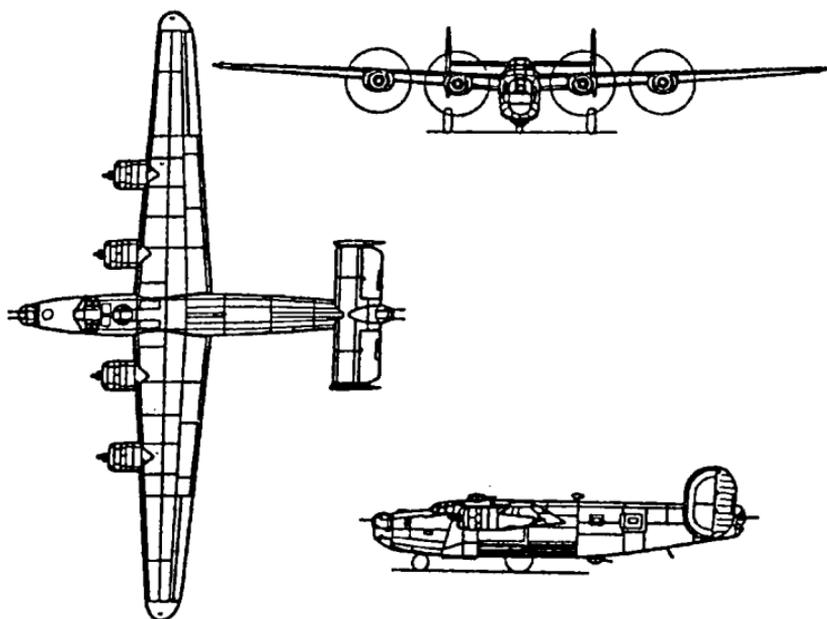
*Вооружение:* 6 ТА 533 мм (4 нос, 2 корма), 1 — 105/45 мм, 1 — 37 мм, 1 — 20 мм

*Экипаж:* 48 человек



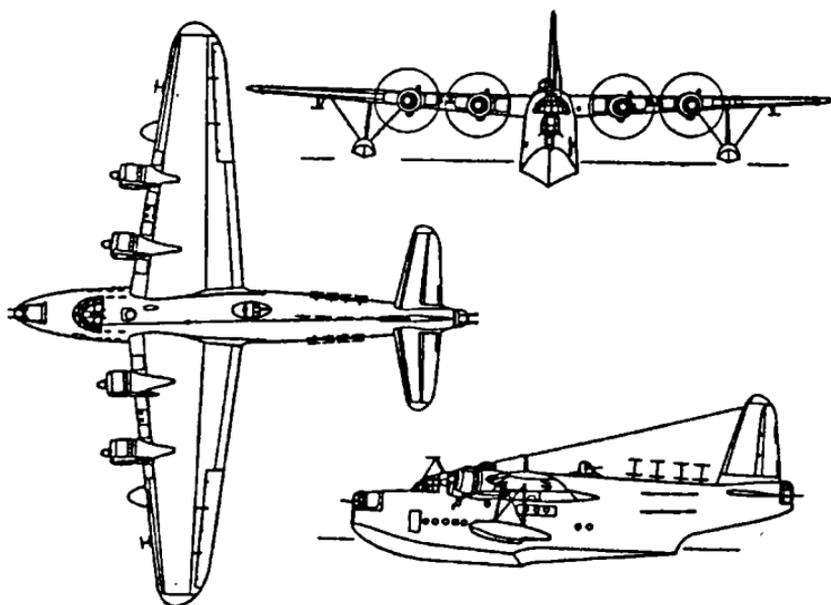
### **В-17G «Летающая Крепость»**

Размах крыла	31,6 м
Длина	22,8 м
Высота	5,8 м
Двигатель	4 × Райт R-1820, 1200 ЛС
Взлетный вес	до 29700 кг
Максимальная скорость	462 км/час
Потолок	10670 м
Дальность	до 50000 км
Вооружение:	12 — 12,7 мм, 2700 кг бомб



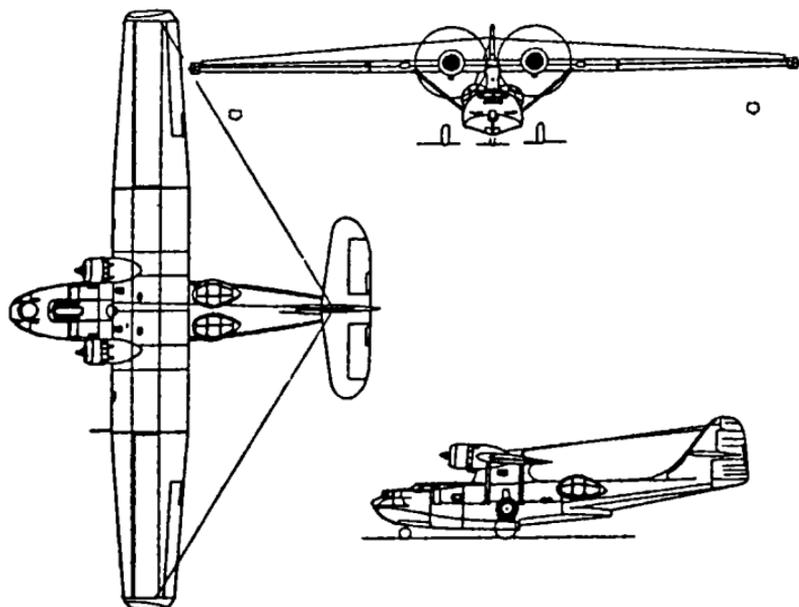
### **РВУ-1 «Либереитор»**

Размах крыла	31,5 м
Длина	20,18 м
Высота	5,49 м
Двигатель	4 × Пратт-Уитни R-1830, 1200 ЛС
Взлетный вес	29484 кг
Максимальная скорость	485 км/час
Потолок	9800 м
Дальность	4560 км
Вооружение:	10 — 12,7 мм, до 3600 кг бомб



### «Сандерленд III»

Размах крыла	34,39 м
Длина	26 м
Высота	10,1 м
Двигатель	4 × «Пегасус XVIII», 1065 ЛС
Взлетный вес	15663 кг
Максимальная скорость	435 км/час
Потолок	5300 м
Дальность	4670 км
Вооружение:	8 — 7,69 мм, до 900 кг бомб



### РВУ-5А «Каталина»

Размах крыла	31,72 м
Длина	19,5 м
Высота	5,65 м
Двигатель	2 × Пратт-Уитни R-1830, 1200 ЛС
Взлетный вес	15434 кг
Максимальная скорость	314 км/час
Потолок	5500 м
Дальность	4960 км
Вооружение:	6 — 7,69 мм (английские самолеты), до 900 кг бомб

# СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие переводчика .....	3
Предисловие .....	25
<i>Глава 1. Пролог — девятичасовые новости</i> .....	29
<i>Глава 2. Рандеву — Оверсэй</i> .....	34
<i>Глава 3. Как это начиналось</i> .....	42
<i>Глава 4. Два противника</i> .....	65
<i>Глава 5. Конвой и эскорт</i> .....	92
<i>Глава 6. Первая тревога</i> .....	105
<i>Глава 7. Слежка</i> .....	121
<i>Глава 8. Подводные лодки атакуют</i> .....	127
<i>Глава 9. ONS-5 рассыпался</i> .....	146
<i>Глава 10. Подводные лодки появляются снова</i> .....	151
<i>Глава 11. Вторая победа</i> .....	156
<i>Глава 12. Группа «Финк» атакует</i> .....	162
<i>Глава 13. Эскорт контратакует</i> .....	176
<i>Глава 14. Бой возобновляется</i> .....	188
<i>Глава 15. «Пинк» и его компания</i> .....	203
<i>Глава 16. «Пеликан» и его выводок</i> .....	216
<i>Глава 17. «Лусстрайф» мстит</i> .....	221
<i>Глава 18. Ночное веселье</i> .....	227
<i>Глава 19. Утренние хлопоты</i> .....	240
<i>Глава 20. Загадка «Лориана»</i> .....	247
<i>Глава 21. Поражение подводных лодок</i> .....	251
Это обстояло не совсем так, а точнее, совсем не так (Послесловие переводчика) .....	261
Приложения .....	270

**ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ГРУППА **  
**КАЖДАЯ ПЯТАЯ КНИГА РОССИИ**

**ПРИБРЕТАЙТЕ КНИГИ ПО ИЗДАТЕЛЬСКИМ ЦЕНАМ  
В СЕТИ КНИЖНЫХ МАГАЗИНОВ **буква****

**МОСКВА:**

- м. «Алексеевская», Звездный б-р, 21, стр. 1, т. 232-19-05
- м. «Алексеевская», пр. Мира, 1146, стр. 2, т. 287-45-69
- м. «Алтуфьево», Алтуфьевское ш., 86, корп. 1, 2-й этаж
- м. «Братеево», ул. Паромная, 9, корп. 1, т. 342-26-67
- м. «Бибирево», ул. Пришвина, 22, ТЦ «Александр Ленд», этаж 0.
- м. «Варшавская», Чонгарский б-р, 18а, т. 110-89-55
- м. «Выхино», Самаркандский б-р, 17, корп. 4, т. 372-40-01
- м. «Домодедовская», ТК «Твой Дом», 23-й км МКАД, т. 727-16-15
- м. «Кантемировская», ул. Кантемировская, 16, корп. 1, т. 320-01-22
- м. «Крылатское», Осенний б-р, 18, корп. 1, т. 413-24-34, доб. 31
- м. «Кузьминки», Волгоградский пр., 132, т. 172-18-97
- м. «Люблино», ул. Совхозная, 20, т. 358-21-59
- м. «Марьино», ул. Борисовские пруды, 46, корп. 2, т. 342-33-23
- м. «Молодежная», гипермаркет «Ашан», Марфино, т. 795-07-32
- м. «Новые Черемушки», ТК «Черемушки», ул. Профсоюзная, 56, 4-й этаж, пав. 4а-09, т. 739-63-52
- м. «Павелецкая», ул. Татарская, 14, т. 959-20-95
- м. «Парк культуры», Зубовский б-р, 17, стр. 1, т. 246-99-76
- м. «Перово», ул. 2-я Владимирская, 52/2, т. 306-18-91
- м. «Петровско-Разумовская», ТК «ХЛ», Дмитровское ш., 89, т. 783-97-08
- м. «Речной вокзал», Зеленоград, 3-й микрорайон, корп. 360, т. 536-16-46
- м. «Сокол», ТК «Метромаркет», Ленинградский пр., 76, корп. 1, 3-й этаж, т. 781-40-76
- м. «Сокольники», ул. Стромынка, 14/1, т. 268-14-55
- м. «Сходненская», ТЦ «Вэйпарк», 71-й км МКАД, 2-й этаж, т. 741-46-05
- м. «Речной вокзал», Химки, гипермаркет «Ашан», т. 981-45-27
- м. «Таганская», Б. Факельный пер., 3, стр. 2, т. 911-21-07

- м. «Тимирязевская», Дмитровское ш., 15, корп. 1, т. 977-74-44
- м. «Тульская», Варшавское ш., 9, Тульская ярмарка, 5-й этаж, т. 737-03-77, доб. 40-20
- м. «Тушинская», ул. Митинская, 36, т. 753-48-52, доб. 122
- м. «Царицыно», ул. Луганская, 7, корп. 1, т. 322-28-22
- м. «Шукинская», Строгинский б-р, 1/2, т. 750-38-77, доб. 111
- м. «Тушинская», 65—66-й км МКАД, ТК «Крокус Сити», 2-й этаж, т. 942-94-25
- м. «Рязанский проспект», Рязанский пр., 76, корп. 3, т. 170-11-82
- м. «Семеновская», ул. Шербаковская, 35, т. 363-32-26
- м. «Бауманская», ул. Спартаковская, 16, стр. 1
- м. «Текстильщики», ул. Юных ленинцев, 37, т. 178-20-00
- м. «Медведково», г. Мытиши, Осташковское ш., 1, гипермаркет «Ашан»
- м. «Преображенская площадь», Большая Черкизовская, 2, корп. 1, т. 161-43-11

## **РЕГИОНЫ:**

- Архангельск, 103-й квартал, ул. Садовая, 18, т. (8182) 65-44-26
- Белгород, пр. Хмельницкого, 132а, т. (0722) 31-48-39
- Волгоград, ул. Мира, 11, т. (8442) 33-13-19
- Вологда, ул. Герцена, 118, т. (8172) 75-43-22
- Екатеринбург, ул. Малышева, 42, т. (3433) 76-68-39
- Калининград, пл. Калинина, 17/21, т. (0112) 65-60-95
- Киев, ул. Льва Толстого, 11/61, т. (8-10-38-044) 230-25-74
- Красноярск, «ТК», ул. Телевизорная, 1, стр. 4, т. (3912) 45-87-22
- Курган, ул. Гоголя, 61, т. (3522) 46-29-22
- Курган, ул. Куйбышева, 109, т. (3522) 53-19-62
- Курган, ул. Пушкина, 108, т. (3522) 43-22-59
- Курган, ул. Гоголя, 55, т. (3522) 43-39-29
- Шадринск, ул. Комсомольская, 22, т. (35253) 5-02-18
- Курск, ул. Ленина, 11, т. (07122) 2-42-34
- Курск, ул. Радишева, 86, т. (07122) 56-70-74
- Курск, ул. Дзержинского, 86, т. (07122) 2-39-56
- Курск, ул. Гагарина, 2, т. (07122) 37-04-62
- Курск, ул. Сумская, 34/2, т. (07122) 32-42-11
- Курчатов, Коммунистический пр., 17, т. (07131) 4-12-84
- Железногорск, ул. Ленина, 16, т. (07148) 2-21-23
- Льгов, ул. К. Маркса, 4/33, т. (07140) 2-40-12

- Обоянь, ул. Ленина, 51, т. (07141) 2-23-79
- Рыльск, Советская пл., 6, т. (07152) 2-55-37
- Суджа, ул. Первомайская, 18, т. (07143) 2-29-75
- Шигры, ул. Красная, 42, т. (07145) 4-27-39
- Дмитриев, ул. Республиканская, 10а, т. (07150) 2-26-57
- Липецк, ул. Первомайская, 57, т. (0742) 22-27-16
- Н. Новгород, ТЦ «Шоколад», ул. Белинского, 124, т. (8312) 78-77-93
- Н. Новгород, пл. Горького, 1/61, т. (8312) 33-79-80
- Орел, Рыночный пер., 5, т. (0862) 43-71-30
- Батайск, ул. Кирова, 8, т. (86354) 5-67-44
- Донецк, ул. Ленина, 24, т. (86368) 2-27-25
- Новочеркасск, ул. Московская, 10, т. (86352) 2-30-53
- Азов, Петровский б-р, 3, т. (86342) 4-09-95
- Ростов-на-Дону, ул. Б. Садовая, 84, т. (8632) 40-63-87
- Ростов-на-Дону, ул. Пушкинская, 199, т. (8632) 64-90-24
- Ростов-на-Дону, пр. Космонавтов, 15, т. (8632) 35-95-99
- Рыбинск, ул. Ломоносова, 1, т. (0855) 52-47-26
- Рязань, ул. Почтовая, 62, т. (0912) 20-55-81
- Самара, пр. Ленина, 2, т. (8462) 37-06-79
- Санкт-Петербург, Невский пр., 140
- Санкт-Петербург, ул. Савушкина, 141, ТЦ «Меркурий», т. (812) 333-32-64
- Санкт-Петербург, Московский пр., 39/2, т. (812) 316-24-72
- Санкт-Петербург, Невский пр., 35, ст. м. «Гостиный двор»
- Смоленск, ул. Гагарина, 4, т. (0812) 65-53-58
- Тверь, ул. Советская, 7, т. (0822) 34-53-11
- Тула, пр. Ленина, 18, т. (0872) 36-29-22
- Тула, ул. Первомайская, 12, т. (0872) 31-09-55
- Челябинск, пр. Ленина, 52, т. (3512) 63-46-43, 63-00-82
- Челябинск, пр. Ленина, 68, т. (3512) 63-01-01, 63-22-70
- Челябинск, ул. Кирова, 7, т. (3512) 91-84-86
- Череповец, Советский пр., 88а, т. (8202) 53-61-22
- Киров, ул. Комсомольская, 37, т. (8332) 54-38-91
- Киров, ул. Ленина, 88, т. (8332) 62-15-43
- Киров, ул. Пролетарская, 22а, т. (8332) 67-65-22
- Киров, ул. Ломоносова, 37, т. (8332) 25-35-77
- Кирово-Чепецк, пр. Мира, 41, т. (83361) 4-57-91
- Новороссийск, сквер им. Чайковского, т. (8617) 67-61-52
- Волжский, пр. Ленина, 6, т. (8443) 31-64-02
- Краснодар, ул. Красная, 29, т. (8612) 62-75-38

- Находка, ул. Гагарина, 8, т. (42366) 3-41-11
- Арсеньев, ул. Жуковского, 29, т. (42361) 4-40-28
- Артем, ул. Фрунзе, 69, т. (42337) 4-26-78
- Большой Камень, ул. Приморского комсомола, 14, т. (42335) 5-72-09
- Дальнегорск, ул. 50-лет Октября, 59, т. (42373) 2-20-33
- Дальнереченск, ул. Дальнереченская, 59, т. (42356) 2-54-52
- Партизанск, ул. Ленина, 16, т. (42363) 0-25-78
- Владивосток, пр. 10-летия Владивостока, 44, т. (4232) 36-28-79
- Владивосток, ул. Светланская, 43, т. (4232) 22-31-93
- Владивосток, ул. Русская, 5а, т. (4232) 34-11-41
- Владивосток, Океанский пр., 140, т. (4232) 45-38-02
- Астрахань, ул. Советская, 17, т. (8512) 22-58-78
- Таганрог, ул. Чехова, 49, т. (8634) 36-03-04
- Братск, ул. Крупской, 27, т. (3953) 42-02-88
- Великие Луки, ул. Гагарина, 19, т. (81153) 5-17-91
- Великий Новгород, ул. Менделеева, 1, т. (81622) 2-37-29
- Мурманск, пр. Ленина, 67, т. (8152) 45-51-78
- Нижний Тагил, ул. Пархоменко, 20, т. (3435) 41-14-88
- Нижний Тагил, ул. Космонавтов, 10, т. (3435) 48-09-33
- Нижний Тагил, ул. Первомайская, 32, т. (3435) 41-98-52
- Новоуральск, ул. Комсомольская, 23, т. (34370) 3-17-08
- Стерлитамак, пр. Октября, 43, т. (3473) 24-10-64
- Стерлитамак, пр. Ленина, 31, т. (3473) 20-87-45
- Стерлитамак, пр. Ленина, 30, т. (3473) 43-16-58
- Самара, пр. Кирова, 301, т. (8462) 56-49-92
- Самара, пр. Ленина, 2, т. (8462) 37-06-79
- Пенза, ул. Б. Московская, 64
- Пенза, пр. Победы, 4, т. (8412) 42-45-35
- Рига, ул. Краста, 70, т. (8-10-371) 7-812-644
- Оренбург, ул. Туркестанская, 23, т. (3532) 41-48-06, 41-18-05
- Нижний Новгород, ул. 50-летия Победы, 6/2, т. (8312) 74-01-29
- Ульяновск, ул. Железной дивизии, 6, т. (8422) 41-47-36
- Тольятти, ул. Ленинградская, 55, т. (8482) 28-37-68, 48-31-56
- Пенза, ул. Куйбышева, 21/48, т. (8412) 32-40-78
- Киев, ул. Красноармейская, 57/3, т. (8-10-38-044) 227-31-36
- Луганск, ул. Сосюры, 137, т. (8-10-38-064) 234-58-11
- Мукачево, ул. Пушкина, 2, т. (8-10-38-031-31) 5-46-81
- Черкассы, ул. Шевченко, 256, т. (8-10-38-047) 236-08-40
- Запорожье, ул. 8 Березня, 32, т. (8-10-38-061) 264-19-00

- Запорожье, ул. Гоголя, 155/2, т. (8-10-38-061) 264-19-00
- Донецк, ул. Ильича, 93, т. (8-10-38-062) 290-50-30
- Донецк, ул. Артема, 147а, т. (8-10-38-062) 290-88-99
- Харьков, ул. Донец-Захоржевского, 6/8, т. (810-38-057) 700-44-29
- Омск, ул. Бударина, 36, т. (3812) 23-46-49
- Псков, ул. Пушкина, 1, т. (8112) 16-50-01
- Тюмень, ул. Орджоникидзе, 51
- Ульяновск, ул. Гончарова, 14, т. (8422) 41-65-12
- Ульяновск, пр. Гая, 76, т. (8422) 66-36-24
- Ульяновск, ул. Ворочая Михайлова, 41, т. (8422) 52-64-41
- Ульяновск, ул. Богдана Хмельницкого, 19, т. (8422) 48-40-13
- Самара, ул. Галактионовская, 130, т. (8462) 78-75-14, 32-74-44
- Самара, пр. Юных пионеров, 146, т. (8462) 59-45-52
- Тольятти, ул. Революционная, 60, т. (8482) 35-04-50
- Тюмень, ул. Республики, 155/1, т. (3452) 20-61-80
- Брянск, ул. Фокина, 31, т. (0832) 74-14-94
- Якутск, ул. Ярославского, 16/1, т. (4112) 42-40-27, 34-20-47
- Якутск, ул. Орджоникидзе, 5, т. (4112) 34-15-80
- Новосибирск, ул. Советская, 13, т. (3832) 23-35-20
- Новосибирск, ул. Бориса Богаткова, 262, т. (3832) 67-78-07
- Минск, пр. Машерова, 11, т. (8-10-375-17) 223-34-96
- Минск, пр. Франциска Скорины, 19, т. (8-10-375-17) 227-49-18
- Инта, ул. Куратова, 14, т. (82145) 6-05-93
- Томск, пр. Фрунзе, 102, т. (3822) 52-32-76, 52-33-35
- Ярославль, ул. Свободы, 12, т. (0862) 72-86-61

Заказывайте книги почтой в любом уголке России  
107140, Москва, а/я 140, тел. (495) 744-29-17

**ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ**

Приобретайте в Интернете на сайте [www.ozon.ru](http://www.ozon.ru)  
Издательская группа АСТ  
129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7-й этаж

Справки по телефону:  
(495) 615-01-01, факс 615-51-10  
E-mail: [astpub@aha.ru](mailto:astpub@aha.ru) <http://www.ast.ru>

**МЫ ИЗДАЕМ *на*СТОЯЩИЕ КНИГИ**

Любое использование материала данной книги,  
полностью или частично, без разрешения  
правообладателя запрещается.

Научно-популярное издание

**Сет Рональд**  
**Самая жестокая битва**

Художественный редактор О.Н. Адаскина  
Компьютерная верстка: С.Б. Клещёв  
Технический редактор О.В. Панкрашина  
Младший редактор Е.В. Демидова

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2:  
953004 — научная и производственная литература

Санитарно-эпидемиологическое заключение  
№ 77.99.02.953.Д.003857.05.06 от 05.05.06 г.

ООО «Издательство АСТ»  
170002, Россия, г. Тверь, пр. Чайковского, д. 27/32  
Наши электронные адреса:  
WWW.AST.RU E-mail: astpub@aha.ru

ООО Издательство «АСТ МОСКВА»  
129085, г. Москва, Звездный б-р, д. 21, стр. 1

ООО «ХРАНИТЕЛЬ»  
129085, г. Москва, пр. Ольминского, д. 3а, стр. 3

Издано при участии ООО «Харвест».  
Лицензия № 02330/0056935 от 30.04.04.  
Республика Беларусь, 220013, Минск, ул. Кульман,  
д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42.

Открытое акционерное общество  
«Полиграфкомбинат им. Я. Коласа».  
Республика Беларусь, 220600, Минск, ул. Красная, 23.

# САМАЯ ЖЕСТОКАЯ БИТВА

Книга посвящена рядовому атлантическому конвою ONS-5, сумевшему после многодневной битвы потопить 8 немецких подводных лодок и прорваться к пункту назначения. Это событие стало поворотным в Битве за Атлантику.

Предназначается для широкого круга читателей, как специалистов, так и любителей военной истории.

ISBN 5-17-038617-6



9 785170 386178